

2009上海车展:新能源、新动力、新格局

于4月20-28日举行的上海国际车展上,精彩纷呈的新能源汽车当仁不让地成为主角。

据本报记者统计,几乎每家汽车公司都带来了自己的新能源车型,不管是自主品牌的长安、一汽、奇瑞、吉利,还是国外的日产、福特、大众、通用、丰田、雪铁龙,都纷纷推出了混合动力、电动车、氢燃料等各种新能源汽车或新能源概念车。

与以往不同的是,在本届上海车展上,新能源汽车领域出现了新的“异动”:电动车成为新能源车的最大“兴奋点”,汽车厂商们开发电动车的热情集体高涨;商用车领域新能源汽车的开发如火如荼;合资汽车公司对新能源汽车也越来越重视,势必与自主品牌展开竞争;豪华车也纷纷推出新能源车型,未来在高端市场的争夺也一触即发。

在车展现场,本报记者随机进行了消费者调查。调查显示,消费者对新能源汽车抱着好奇的态度,并不排斥,但对于混合动力车能省多少油、车价以及电动车的充电、续航里程问题都不甚清楚。他们表示,如果在车价和用车成本都不会比传统汽油车高的情况下,愿意购买新能源车作为家用的第一辆车。

新能源车的异军突起解释了当下在经济危机背景下的一个新的商业逻辑:新能源车为什么会成为成长性最好的一股力量?

事实上,汽车工业的迅速发展及汽车的广泛使用,日益对能源与环境带来严重的影响。特别是在金融危机冲击下,全球汽车业面临产业格局的大调整,汽车巨头此消彼长,推动未来汽车业发展的新动力必然是新能源汽车,并将由此重新划分未来汽车业大格局。中国政府正积极加大对新能源汽车的投入,希望在本次汽车业大调整中,借助这一新的动力,改变中国汽车业依附于国外技术的处境,并在未来的国际汽车竞争中实现真正的赶超。

正如科技部部长万钢在上海车展上所说,世界经济的发展的经验表明,每一次重大经济危机,都伴随着一场技术革命,每一次技术革命又成为新一轮经济增长和繁荣的重要引擎。在新一轮技术革命中,新能源技术领域的突破将扮演主要角色。



雪佛兰 Volt

◎ 本报记者 官璐

汽车工业的新起点

本届车展上的新能源车,都不约而同地向着实用化方向迈进。虽然还不至于爆发性地替代传统汽车,但它们正迅速贴近与消费者的距离。

商用车领域的新能源车是车展的亮点之一。郑州日产带来的“帅客”电动车,续航里程长达260公里,最高时速140公里/小时,充电便利,自带内置式充电机,普通电源即可充电,快速充电0.5小时可充50%电量。据郑州日产总经理郭振甫向本报记者介绍,电动版“帅客”是由郑州日产自主研发的国内首款城市多功能商用车,除搭载电池驱动的动力系统外,其他方面与普通商用车并无区别。在国家大力推进新能源车发展的今天,郑州日产走在了行业前面。该公司自行研发的纯电动汽车,已在国家电网等行业客户运行2年,情况良好。今年2月份,又被河南省发改委确定为电动车在郑州、新乡、洛阳三地试运行的指定车型。

与上一届车展不同的是,受国家鼓励新能源车的政策推动,跨国车企将其最核心的新能源车型带到了本届车展上:标致带来了RC混合动力概念车;通用推出了将于后年在华上市的增程型电动车Volt和即将量产的混合动力凯雷德;本田推出了新款新能源车Insight等。

混合动力版思域Civic的销量一年还不到200辆,东风本田何以又不遗余力地推出新款混合动力车?面对这一问题,东风本田总经理仓石诚司告诉记者,东风本田一直非常重视环保车型的开发,自2007年11月率先引进具有世界领先环保科技的混合动力思域,引领了中国车市的环保新风。最新的混合动力技术也代表了本田倡导节能环保的企业态度,在中国政府出台相关推广环保车型的政策的时候,将会迎来全新的市场。

有趣的是,在这次上海车展上,豪华车不约而同地带来了最新的新能源车型计划,这也成为车展上一道独特的风景线。宾利汽车全球董事会成员(工程)安世豪博士向记者透露,宾利汽车正致力于推动基于生物燃料和发动机新技术的环境战略,为成为全球领先的采用可再生生物燃料的豪华汽车制造商而努力。到2012年之前,宾利全线产品都将兼容可再生燃料,从而显著降低二氧化碳排放。

车展上,还有一大新能源车现象就是“自主品牌电动车”。国内车企几乎都积极地推出了自主的新能源车,比亚迪、奇瑞、吉利、力帆、华泰等自主品牌都带来了其电动车“当家花旦”。这些最新研发的节能环保技术将直接运用于量产车型中,并且这些车都具有相当的价格优势。

奇瑞展示了一款小巧的电动车瑞麒M1,售价可能低于人民币10万元。长城汽车正致力打造中国最便宜的一款电动汽车——纯电动车“欧拉”,这款车最早将于明年上市,预计售价是人民币6-7万元,约合8,780-10,250美元。长城汽车表示,外形短小紧凑的“欧拉”将由锂离子电池驱动,充满电时速可达到160公里。

同样在北美市场上,跟通用汽车雪佛兰Volt油电混合动力车相比,中国自主品牌的电动车的价格要低得多。Volt预计将于2010年底在美国上市,预计售价为4万美元。而比亚迪董事长王传福向记者透露,有望明年在美国上市的纯电动车e6的售价预计为3.5万美元。

事实上,业界乐观派认为中国有望在全球率先进入电动车时代,这得益于中国政府的大力推动。国务院已正式公布《汽车产业调整和振兴规划》,并把纯电动、插电式混合动力和燃料电池汽车作为中国汽车产业在今后三年的战略发展目标。中国汽车企业和研究机构在电池、插电式和纯电动车方面也均取得了令人瞩目的突破性成果。

可喜的是,中国政府除了出台财政补贴等扶持政策外,关于电动车的配套设施也将逐步完善。据罗兰贝格咨询公司相关人士介绍,目前国家电网公司已开始对充电业务模式进行有意义的尝试。如,国家电网公司未

来将在上海、北京、天津等地建设首批充电站,成为“示范运行”的纯电动汽车补充电力的基地;服务对象不仅仅是纯电动公交车,还包括未来商业化前景更大的纯电动轿车。南方电网公司已经在深圳市投入约3000万元的资金用于建设电动车充电站的项目,大力支持电动车项目的发展,深圳提出要建设国内第一个“充电城市”。但在短期内,OEM厂商还是主要的基础设施推动力量。2006年5月,比亚迪第一个电动汽车充电站运行,目前在上海、北京、深圳、西安的比亚迪基地共建成4个充电站。

经济回暖的新动力

上海车展期间,国家统计局公布《中国汽车行业景气监测指数》报告,显示行业景气开始出现回暖迹象,汽车行业企业对第二季度销量预期持乐观态度。

国家统计局总经济师姚景源对记者表示,汽车工业在一季度的表现为整个经济企稳回升做了重大贡献。汽车工业至关重要,它关联整个国民经济150多个行业,汽车业的拉动力量是最强的,不仅可以拉动钢铁、电子、化工、玻璃、橡胶工业,还可拉动纺织和制革工业。汽车工业先暖起来,这就预示着下一步中国经济会更好。

业内人士表示,在金融危机重创全球经济的今天,新能源汽车有望成为新的经济增长点。新能源汽车的最大意义,就在于它是未来拉动中国汽车产业增长的最大潜在动力。

从世界各国的汽车工业发展规律来看,无论在美国还是在欧洲或日本,汽车产业都是支柱产业,关联效益巨大,如德国汽车产业产值就占国内生产总值的8%左右。如果汽车业能够取得突破性进展,对于各工业化国家克服经济困难、寻找新的经济增长点具有重要作用。近两年,几乎全球各大汽车制造商都争相推出新能源汽车,奔驰和宝马公司甚至准备在柏林等城市陆续推出试用型电动汽车,以激发人们使用此类汽车的积极性。各汽车制造商的“不谋而合”反映了未来全球汽车工业发展的方向。

独立汽车分析师钟师对记者表示,我们十分清楚,在传统的内燃机领域,自主品牌车企已很难超越国际先进水平,只能不断缩小差距。在赶超世界先进水平的过程中,中国政府和行业希望能够找到一条捷径,实现跨越式的发展,以便挤入世界汽车强国之列。以插电式和纯电动车为代表的新能源汽车,无疑给中国打开一条通往光明与未来的绿色通道并呈现财富脉搏。

在这样的思路下,中国政府将新能源汽车视为最重要的一次发展机遇。在今年的1月14日,中国汽车产业振兴规划出台,其中将新能源汽车提到了一个历史高度;2月5日,科技部和财政部联合下发给予新能源汽车补贴的办法,根据节约程度和技术的高低,乘用车和轻型商用车可以获得4000元-25万元不等的财政补贴,商用车最高可获得60万元的补贴。扶持力度之大,相当罕见。

事实上,中国汽车工业的未来发展也不可避免地受制于能源紧缺的困境。目前我国石油进口量以每年两位数的比率增长,预计到2010年进口依存度将接近50%。发展新能源汽车,用代油,是保证我国能源安全的战略措施。

表面上看,正在蔓延的金融危机是由监管失控引发的,实质则是由于以煤和石油为原料的高碳经济模式走到了尽头。”武汉凯迪控股投资公司董事长陈义龙上个月这样对媒体表示。

厦门大学“长江学者”特聘教授、博士生导师林伯强对记者表示,尽管2008年下半年爆发的全球金融危机导致能源价格回落,但能源短缺问题并未从根本上解决。下一轮经济增长周期到来时,能源问题仍将是突出问题。

因此,从解决能源短缺问题、抢占未来能源竞争先机的战略意义上说,发展新能源汽车具有积极的作用。

从2008年开始,中国政府和企业在电池技术上投入大量资金,对新能源车从研发到购买都制定了相应的促进政策,以此拉动新能源汽车发展。同时,国外发达国家的政府也在积极支持新能源汽车。中国市场,作为最有潜力的电动车市场,未来无疑将会成为竞争激烈之地,全球汽车工业的旧格局也将由此被改写。

科技部副部长万钢对记者表示,2010年前后将迎来以混合动力汽车为主的节能与新能源汽车产业化的高潮,今后的10-20年,将是节能与新能源汽车产业格局形成的一个关键阶段。

令人振奋的是,中国电动车的发展已取得不小的突破,比亚迪在电动汽车市场的领先地位也已相对确立。在车展现场,比亚迪股份董事长王传福透露,比亚迪考虑为欧美汽车生产企业提供电池产品。比亚迪正在与一家美国汽车制造商以及两家欧洲汽车制造商就提供锂电池进行磋商。”比亚迪去年12月推出F3DM插电式混合动力汽车并开始向团体客户销售。虽然该款汽车发行量有限,但在全球汽车市场造成轰动,因其较日本丰田汽车公司计划于今年年底推出的类似混合动力车早了整整一年时间。

但是,在喧闹的车展背后,也带给我们一个最大的问题是:新能源车距离普及到底有多远?一个需要正视的现状就是,除了混合动力车,电动车、氢燃料电池车等新能源车,到现在还没有卖出一辆车。

独立汽车分析师钟师表示,以电动车为代表的新能源汽车的市场化和普及将面临种种挑战。第一,目前国内有关插电式和纯电动车等新能源汽车的标准和政策法规依然不完善,产业架构尚不清晰;其次,电动车围绕电池的动力总成的可靠性以及实现电机系统的控制尚有待市场的检验。”

简而言之,中国新能源汽车要进入大规模产业化,还需克服技术、标准、配套等方面的“短板”。



MINI E



荣威 750 中混混合动力轿车



福特绿色动力 SUV 车型 FLEX



帅客电动汽车



东风本田混合动力新思域