

第5届广州车展专题

新能源汽车的中国式“悖论”

一直以来,汽车产业界人士被环保主义者和政府人士指责“过分浪费地球资源”。面对过去的恣意挥霍,汽车工业这次看来真的有所忏悔,并准备承担自己应有的环保责任。于是,他们把2007广州国际车展变成了炫耀自己“绿色力量”的舞台。

从今年第五届广州国际车展来看,过去十几年各大汽车厂商的“大马力派对”已经走到了尽头。“谁掌握了新能源,谁就掌握了车市未来”的观点开始广受业界认可。而中国新能源汽车的发展却呈现一种“悖论”:一方面,市场对节能环保车的需求欲望越来越强烈,另一方面,厂商开发新型新能源汽车的门槛却在抬高。业界苦苦追问的是:新能源车在中国还需要多长时间才能真正实现商业化?在新能源所带来的新一轮竞争中,谁能笑到最后?

本报记者 宦璐

新能源唱主角

11月20日,第五届广州国际车展正式开幕,来自中外近400家知名车企参展。除了新车、概念车、豪华车足够吸引眼球之外,新能源也成了这次广州车展的焦点之一。

在车展上,混合动力车毫无疑问成为新能源展示的主角。在国际油价持续高企、中国内地出现油荒的背景下,新能源汽车的集中展示,就显得格外具有现实意义。

一向走在混合动力研发前列的日系品牌纷纷展出自己的“新作品”。本田汽车带来了混合动力版CIVIC和混合动力版雅阁,而售价26.98万元的混合动力版思域这次显然又走在了前面。它是本田首款引进国内的混合动力版车型。东风日产的总经理大谷俊明向

本报记者表示,这次我们展览了纯电动的车——PIPO。环保这个问题在今后显得日益重要,新能源的开发将进一步推进。一旦研发出来,我们就会导入到新产品里面。”

来自欧洲的厂商同样也在期待改变形象。在车展上,宝马公司带来了BMW氢能7系。为了保护环境,宝马一直大力推广独特的氢动力技术。这款车已经向我们展示了未来汽车技术实现零油耗并且几乎零排放的可能。”宝马(中国)汽车贸易有限公司总裁史凯先生向本报记者表示。

除了日欧系的新能源产品外,自主品牌也毫不逊色:奇瑞推出了一款名为A5-ISG的混合动力车。比亚迪F6混合动力车也在车展中正式亮相。

中国式“悖论”

高油价的压力迫使国内外汽车企业加快新能源汽车产业化的进程。但很显然,新能源汽车在我国尚属起步期,一汽、上汽、东风、吉利、比亚迪、长安、奇瑞等企业都在加紧研发,有的已取得突破性进展,但和国外汽车巨头相比,还存在较大差距。

11月1日,《新能源汽车生产准入管理规则》出台。业内人士认为,该《规则》的实施对生产纯电动汽车的中小企业影响最大。根据相关法规,企业只有具有一定实力,才能获得新能源汽车的准生证,如果没有发改委的准生证,电动汽车就不能上牌,上路也是不合法的。因此,一些小型的电动汽车企业可能面临停产。

这就产生了一个悖论:一方面,市场对节能环保车的需求欲望越来越强烈,另一方面,厂商开发新型新能源汽车的门槛抬高。长安集团董事长尹家绪对记者表示,要真正实现自主混合动力车型的普及,目前还有许多障碍。

事实上,纵观国内目前的市场导向,因为今年本田CRV的热销,全国各地的汽车厂商都在积极筹备上马SUV;小排量轿车的销量不升反降,以及加长车型流行于市等等,这些现象让国内的企业很难迅速把大量研发、市场推广力量转移到新能源车型上。

但著名汽车行业评论员钟师则对本报记者表示,对各大厂商来说,新能源都得做,否则以后就被动了。

未来还有多远

新能源汽车还必须满足的一个重要条件是,这种新能源动力车型可以做到大规模量产,从而降低成本,以为大众所用,而不是摆设或者奢侈品。”专家张志勇这样认为。

业界普遍认为,新能源汽车的上马不会一蹴而就。东风日产的总经理大谷俊明就对新能源的未来不无忧虑:要做这方面的研发,需要投入大量成本,因此我们要考虑到一个均衡感。

同样,东风汽车有限公司副总裁、东风日产乘用车公司副总经理任勇也认为,在中国导入新能源汽车时,要权衡成本和顾客的接受程度。比方说导入电动车或混合动力车进来,需要让消费者多掏十五六万块钱,然后车上还要牺牲掉100多公斤的承重,然后去享受环保、混合动力,现在消费者大多是不愿意付这个钱的。”

在新能源技术的发展过程中,很明显,外资汽车公司走得更快。福特汽

车公司可持续商业战略总监约翰·维拉(John Viera)告诉本报记者,福特在中国市场会考虑多种技术或者一系列技术的组合,并计划跟政府和能源行业等行业合作。但他也承认,新能源技术的成熟到市场普及,至少需要20年。

业内人士认为,从全球的新能源发展状态来看,条件还未成熟。在去年向市场推出氢动力新能源车的宝马公司,与石油公司一同陷入了一种“窘境”中——它不会投放消费者无法充气的车型到市场,同时,石油公司也不会没有消费者使用车子的情况下无偿建造充电站。

海外一些国家对于新能源汽车的发展提供政策支持。比方说在美国,新能源汽车的消费者在购买保险时就可以拿到非常优惠的折扣。”福特汽车(中国)有限公司副总裁许国祯认为,在中国要推广新能源技术,同样少不了政府的配合。

评论

给中国新能源汽车一个“颠覆者”的机会

◎张志勇

1970年代的石油危机,改变了世界汽车业的格局。

能源不止一次充当了改变汽车竞争的关键角色,但是到目前为止,以汽油,或者加上柴油,仍然是整个汽车行业的主角,以油料燃烧为主要动力源的汽车驱动仍然是汽车的核心。

但是,假如有一天,我们的汽车不再喝掉成吨的汽油,那会是一种怎样的情景呢?

藤本隆宏在他的著作《能力构筑竞争》中强调,将来改变世界汽车产业格局的,将是一种彻底改变目前内燃机系统驱动的能源或者技术。

因此,引发新能源技术也许是环保的需要,也许是能源稀缺的压力,但是彻底改变的将是整个汽车行业,原来的汽车巨头也许从此消失,那些不知名的汽车企业,也许因为某一项新能源技术走上前台。

那中国的汽车企业呢?新能源技术,对远远落后于世界汽车产业发展节奏的中国汽车企业,将会是一个绝佳的机会。不管怎样,谁抓住这次机会,谁就可能就是传统汽车行业的颠覆者,谁就会是新的汽车产业格局中的王者。

11月1日,汽车、柴油各提高价格500元的消息一度使得一些加油站前排起了长龙,油荒的担心,无疑使人们更加期盼这一天的加速到来。

不过,同样在11月1日正式生效的发改委《新能源汽车生产准入管理规则》,却从相反的方向提高了新能源汽车准入的门槛,这样的政策自然使得本来就技术落后、资金短缺的国内厂商处于更加不利的竞争窘境。

在世界汽车行业发展到竞争越来越激烈的状况下,特别是汽车行业的发展日益影响到一个国家经济、社会的生存质量以及整个世界的文明程度的时候,某种政策的干预成为必要和必然。

但是干预应该更加具有鼓励性而不是限制性。

在现代的社会,汽车行业在世界范围内处于一种寡头垄断的竞争状态,但是在中国,则是政府控制下的

垄断竞争市场。在这种市场形态下,后起的企业很难进入传统的竞争格局势力范围,唯有在技术上实现革命性的突破,才能够成为新的王者。

对于中国的企业,尤其如此。比亚迪的王传福公开表示,他们已经成功开发出一款铁电池,并具有量产的可行性。那么,王传福会是那个世界汽车行业的颠覆者吗?

如果说德国人奥托1876年发明了世界上第一台四冲程内燃机催生了现代汽车的概念,那么,福特的流水线生产则是把汽车真正变成一个行业,汽车生产方式的变革最终改变的不仅仅是汽车本身,更重要的是改变了整个世界、整个社会。

那么潜在的现代王者是谁呢?它

必须要满足一个重要条件,即是在传统动力技术上实现革命性的突破。在此基础上,打造新能源技术条件下的现代“T型车”,也就是说,这种新能源动力车型可以做到大规模量产,从而降低成本,以为大众所用,而不是摆设或者奢侈品。

落后世界汽车行业百年的中国汽车行业需要做什么呢?一个王传福肯定不够,一个孤立的王传福肯定也不够。中国政府需要提供更加具体完善的政策限制或者支持,提供更加具有可操作性、前瞻性的政策支持。

新能源技术将是中国汽车业的机会!

(作者为盛元车联网主编,铭远咨询公司汽车首席顾问)

4大势力 新能源车比拼



美系 代表车型 福特翼虎 插电混合动力车

福特汽车公司正大力研发各类混合动力技术。不同级别的混合燃料有助于充分发挥内燃机的效率。2004年,福特推出世界首款混合动力版多功能越野车——福特翼虎,随后又于2005年推出翼虎的兄弟车型 Mercury Mariner。这两款车均为真正的完全混合动力车,单独依靠电力或汽油驱动,也可以同时依靠电力和汽油驱动。上市之后,两款车已在北美市场售出超过68000辆。

福特汽车也是全面研究与开发混合动力、乙醇、氢气和清洁柴油多种新能源车型的制造商。



自主品牌

代表车型 奇瑞 A5-ISG

该车大幅度改善燃油经济性和降低排放。这是一种并联式中度混合动力车型,它采用燃油发动机、电力发动机互补工作模式。在起步或低速行驶时,车辆仅靠电力驱动,车辆的燃油消耗量为零。当车辆行驶速度升高或需要急加速时,汽油发动机才将启动并输出动力。



欧系 代表车型 宝马氢能7系车

为了保护环境,宝马一直大力推广独特的氢动力技术。2007年6月19日,宝马推出世界第一款供日常使用的氢动力豪华高性能轿车——BMW 氢能7系。该款车代表未来汽车技术,实现零油耗,并且几乎零排放。



日系 代表车型 思域混合动力版

除丰田普锐斯外,这是中国市场上可以购买到的第二款混合动力车型。与普通版相比,混合动力版思域在外观上只有Hybrid混合动力标识和不同的轮毂式样以示区别。思域混合动力版采用整车进口策略,所以在价格定位上也会有所不同。



自主品牌

代表车型 比亚迪 F6 可充电双模电动汽车

这款双模电动汽车使用的动力电池是名为ET-POWER的铁动力电池。它是比亚迪在电池领域的最新成果,铁电池不仅无污染,无安全隐患,还可以回收;DM双模电动车可以用家用电源进行充电,10分钟可以快充50%,慢充9小时完成。据悉,整个DM系统的成本费用为5万元,产量提高后还可大幅降低。

王传福表示,比亚迪双模电动汽车预计在2008年推向市场,2009年纯电动汽车也将面市。

一周资讯

今年整车出口预计超50万辆

中国商务部机电和科技产业司副司长张骏周二表示,今年中国整车出口有望在去年32万辆的基础上大幅增长,料会超过50万辆,明年则预计会超80万辆。

现代汽车将停止在韩国生产小型轿车

由于产品利润率低,韩国最大的汽车生产商韩国现代汽车公司日前宣布,从2012年起停止在国内生产小型轿车。现代公司发言人当天说,在韩国国内生产1升及1升以下发动机的小型汽车,无法使公司获得较高的利润率。这一类型轿车的生产将集中由现代公司设在印度的工厂来完成,该工厂目前的年生产能力为60万辆。

沃尔沃全球召回5.6万辆车

因为安全气囊和引擎存在问题,沃尔沃日前宣布将在全球召回5.6万辆沃尔沃轿车。沃尔沃表示,约有1.8万辆2008沃尔沃V70和XC70样车以及3.8万辆在全欧销售的2006柴油引擎车被召回,包括2006沃尔沃S60、V70、XC70和XC90。召回地区主要包括英国、美国、德国、意大利和瑞典。

俄对中国组装车厂说“不”

11月10日开始,俄罗斯政府停止接受汽车生产商递交的汽车工业组装机优惠申请,之前所有中国企业递交的申请都未获得批准。俄罗斯彻底关闭了中国汽车的工业组装机大门,中国汽车企业在俄罗斯的成本优势将荡然无存。

尽管已经无法获得俄政府工业组装机下的优惠条件,但中国汽车企业并没有停止开拓俄罗斯市场的其他努力。据俄当地媒体报道,奇瑞汽车与阿芙多托尔汽车公司计划在2009年建立一家奇瑞汽车组装机工厂,预期年产量在20万至25万辆之间,其中年对外出口量约为5万辆。(宦璐)

高端访问

复制北美神话 广本与时间赛跑

——专访广州本田总经理大河原荣次

◎本报记者 宦璐

在中国市场已经拥有120万辆保有量的广州本田,在今天的广州国际车展上,终于揭开了第八代雅阁的神秘面纱。新雅阁的上市导入期,令所有其他同时上市的中高级轿车哀叹:生不逢时。这种情形和一年半之前的凯美瑞极其相似,至今,凯美瑞仍然牢牢把持着这个市场的冠军宝座。

这是一款被无数光环笼罩的新车:9月份在北美上市的新雅阁,仅用了不到一个月的时间,就逐步追上了死对头丰田凯美瑞。那么,广州本田到底要用多长时间,才能在中国市场上复制这一幕神话?广州本田总经理大河原荣次接受了本报记者的专访。

记者:9月份在北美上市的新雅阁,目前的销量已经逐步拉近了与凯美瑞之间的距离。我想知道,这种情况在中国何时能出现?

大河原荣次:其实在北美已经超过了凯美瑞,因为凯美瑞在北美已有一定的租赁车销量。关于在中国的雅阁上市时间,我们计划在明年的春天。

记者:新雅阁现在推出了B++的概念,走的是提高配置的路线,这种策略适合中国市场吗?

大河原荣次:的确如你所说的一样,有两个途径,一个是增强汽车的价值感,但是却把价格降低。虽然今天我不能公布新雅阁的价格,但是今天大家可以看到雅阁的新价值,我对广州本田的新雅阁是非常有信心的。

记者:今天在新闻发布会的现场,你说雅阁是“史上最好的一款”,是不是说雅阁以后不会再出第九代?如果有第九代,那我们要怎样来看待它呢?

大河原荣次:我觉得可以这样理解,每一次的雅阁的更新换代都是对现有的车型有改进的。第八代雅阁不但是有一点点的进步,而是有很大的进步,正因为要强调这种进步的理念,所以才使用“史上最好的”用语。刚才大家问有没有第九代雅阁,我可以基本上是有第九代雅阁的。

记者:现在在中型车市场竞争是非常激烈的,请问您是怎样看待这个市场在中国的前景的?

大河原荣次:自从我们1998年开始成立广本,有一些汽车厂商,在雅阁之后,也拿了中级的车型投放到市场,在中国的中级车也越来越多。对于中国的市场,雅阁有自己的方式。对目前的竞争状况,我觉得这是一个理所当然的竞争状况。对我们来说,只要把我们关注的重点放在如何满足顾客的需求和增强顾客的服务上就可以了,我们有足够的信心。

记者:中高级车市的价格呈现往下走的趋势,而雅阁作为多年的单车销售利润冠军,它未来将如何维持单车利润和市场销量方面的平衡?

大河原荣次:这在经营上确实是一个非常难的课题。对我们来说,顾客对价格的期待怎么样,也就是说顾客对这个价值的认同感。我们定的价格多少对它的销售肯定会造成影响,但是我们会朝着满足顾客的方向去发展。

