

## 关注高油价下汽车动力前途

# “后石油时代”中国汽车动力来自何方？

### 甲醇燃料车、混合动力车、电动车谁与争锋



油价直逼 130 美元/桶，未来汽车动力来自何方？

5月24日，第十一届北京国际科技产业博览会上，全国醇醚燃料及醇醚清洁汽车专业委员会副会长、中国汽车工业协会专家委员会常务副主任荣惠康表示，发改委颁布的《我国醇醚燃料及醇醚清洁汽车发展专题报告》目前正在征求意见过程中。今年肯定要颁布车用甲醇汽油的国家标准，在标准颁布之后将会有鼓励的政策出台。

醇醚类汽车作为新能源汽车的一种，率先脱颖而出。业内人士相信，醇醚类汽车国家标准一旦颁布，将推动醇醚类汽车的发展。

甲醇汽油车，会成为最有可能领先未来的新能源汽车吗？发展醇醚类燃料能否真的可行，未来的增长动力来自哪里？其他的解决方案如纯电动车、生物燃料车或者混合动力车，都有哪些独特的优、劣势？

东海证券汽车分析师赵世光表示，到目前为止，国家尚未出台任何对某一新能源技术倾斜的政策，就说明大家都有机会，现在就看技术自身的发展、增长点以及谁能满足产业的需求。

新能源之争，你方唱罢我登场。

## 汽车“后石油时代”到来

国际油价在上周创下了 135 美元/桶新高。东风股份汽车公司总经理朱福寿对上海证券报表示，只要油价在每桶 70 美元以上，新能源车就有机会！

自去年以来，不断飙升的油价，预示着汽车燃料“后石油时代”即将到来。随着全球经济的高速发展，能源和环境问题日益突出，节约能源、保护环境已成为世界各国共同面临的重大挑战。世界各国都加快了开发可替代能源的步伐。

著名汽车分析师贾新光向本报记者介绍，汽车代用燃料是指除目前广泛使用的汽油和柴油之外的所有车用燃料，包括天然气、液化石油气、甲醇、乙醇、醚类、生物质柴油、氢燃料、燃料电池等等。近年来，国际社会十分重视可持续交通能源的发展，美国、日本、欧盟等国家都将发展安全经济和清洁能源作为国家能源战略和汽车产业发展战略的重要内容，各大跨国汽车公司也纷纷加大了对新能源汽车动力系统的研发投入，各种新技术、新产品不断推向市场。

据他介绍，与使用汽油、柴油作为燃料的常规汽车不同，节能环保的新能源汽车一般分为 4 种：使用天然气、生物质燃料、煤基燃料等替代燃料的燃料汽车；使用汽油、柴油或代用燃料但增加混合动力系统从而具有显著节油效果的混合动力汽车；单纯从电网取电使用蓄电池和电动机系统驱动的纯电动汽车；利用车载氢燃料电池发电和电动机系统的燃料电池汽车。这四种新能源车在我国都有不同程度的发展。

新能源车曾经是遥远的话题，但如今已经成为汽车行业最瞩目的焦点，这有其现实的理由。据国泰君安张欣介绍，目前，中国已成为世界第二大能源消费国，并已成为世界第一石油进口大国，能源的潜在危机已经近在咫尺。中国石油对外依存度每年都在不断攀升，预计到 2010 年、2020 年，机动车燃料需求将占到当年石油总消费的 43% 和 59%，汽车将成为石油消耗增长的主要因素。而国内燃油价格一直到现在都与国际接

轨，也给国内消费者以错觉。未来一旦国内油价开始提高，势必会对耗油大户之一的汽车业产生重大负面影响，而替代能源等短期内也还无法完全满足商业化需求。

## 高油加导致了新能源汽车技术上的“百花齐放”：甲醇、二甲醚是很好的替代能源；电动车在降低排放上有独特优势；而混合动力车发展历史更长，已获得国家“准生证”；生物燃料车也被写进“汽车产业指导目录”……未来，哪一种技术的新能源汽车能笑到最后？新能源汽车会在中国走出怎样一条发展路径？

### 截至目前，政府的态度看上去并不明朗，未对任何一项新能源技术给予政策倾斜。也许，这是个明智之举。

◎本报记者 官雷

## 甲醇汽油：需要审慎而为

在我国，国家中长期科学和技术发展规划领导小组已明确将“生物燃料、煤基醇、氢技术作为重要战略任务”，列入国家中长期科学和技术发展规划。作为车用燃料替代品的甲醇燃料与二甲醚的发展前景已触手可及。

贾新光认为，作为替代能源，甲醇燃料与二甲醚的优势非常明显。技术和生产工艺上已经成熟，并具有一定的成本优势。

在去年底发布的《产业政策指导目录》中，在鼓励发展的新能源汽车类别中，新增加的生物燃料包含了生物乙醇、生物柴油等分类，原来的醇醚类燃料汽车修改为二甲醚类燃料以及灵活燃料汽车。同时，甲醇汽车是我国新能源汽车战略中的重要组成部分，属于醇醚类汽车的代表，甲醇燃料与二甲醚已经被确定为今后 20—30 年过渡性车用替代燃料。

在国际油价突破 120 美元之后，作为替代能源的二甲醚在国内受到前所未有的追捧。同时，甲醇汽油的大规模使用已有了一些典型案例：甲醇替代汽油在山西试用良好。山西地区是全国产煤大省，是出煤、焦炭最多的地方，如不能合理开发利用甲醇，将会造成很大的能源浪费，如开发使用甲醇汽车，在降低使用成本的前提下，又可有效带动甲醇产业经济的迅速发展。

在政府扶持的态度上，山西省也走在前面。记者在山西省醇醚办了解到，山西省政府对甲醇汽油的推广已经从财政上做好了准备。

对于 M85、M100 两种比例的甲醇和汽油配置，甲醇汽油的用户将免收养路费和车辆附加费；对于购买甲醇汽车的车主将给予 3000 元/台左右的补助，同样，山西省政府也将考虑对甲醇汽油经销商在适当时候给予补助。

然而，甲醇替代汽油并非十全十美。

国泰君安汽车研究员张欣对本报记者表示：由于醇醚类燃料其基本原料还是煤炭或天然气，是不可再生的能源，甲醇属于深度加工的产物，同时其生产过程中产生温室气体排放等原因，因此并不存在大力发展的基础，或者说并不完全符合节约资源的要求。醇醚类虽然短期可以，但是从长远看是不可持续的。就像当年发展乙醇汽油，看到粮库陈化粮较多就搞，结果那点库存很快就耗没了，现在与民争粮，只好叫停。”另外，他认为，甲醇是有毒的，甲醇可加工至二甲醚，无毒，但产量是有限的，而且现在有些人总是以目前的价格来进行测算，如果醇醚类需求上去了，价格肯定也会猛增，届时其与汽油和柴油的价格优势也不复存在。

同时，东海证券赵世光也认为，经过这么多年的发展，甲醇燃料车仍没有获得大规模的推广，说明其产业化和经济性都还不成熟，还需要一定的时间。

从节能减排的角度看，张欣比较看好未来氢燃料汽车和纯电动汽车，在解决了电池的耐用性和成本等问题后，以其“零排放”和具备可从包括太阳能、风能等可再生能源中获得补充等优势而具有无限的发展潜力。

## 电动车：漫长的等待

迄今国内最大的汽车合资公司东风汽车有限公司总裁中村公泰对上海证券报表示，新能源的各项技术都在准备过程中，电动车对于降低排放上优势更明显。但他们也在等待政府能出台实质性的扶持政策。

在上月底的北京车展上，共有 10 款之多的电动车同时亮相，日产总裁卡洛斯·戈恩则明确表达了他对电动车的“偏爱”，日产 2012 年之前将在全球市场推动电动车，我们毫不怀疑中国将是一个巨大的电动车市场，会有巨大的对零排放产品的需求。”

中国自主品牌汽车的代表比亚迪则在去年 10 月就推出了电动车。比亚迪汽车股份有限公司董事长王传福表示，比亚迪 F6 双模电动汽车 2008 年将推向市场，2009 年纯电动汽车也将面市。

据王传福介绍，这款比亚迪 F6 双模电动汽车使用的动力电池是名为“ET-POWER”的铁动力电池，价格低廉，安全性能稳定。更重要的是，比亚迪 F6 的电池所用的原材料及整个制作过程不含任何污染成分。从这个意义上说，使用铁动力电池的比亚迪 F6 双模电动汽车是真正意义上的环保汽车。据了解，比亚迪 F6 充满电后，行驶里程可达 430 公里，最高时速可达 160 公里/小时。

国泰君安研究员张欣表示，电动车从长远看是发展方向。目前可以更多地关注多晶硅、太阳能之类的题材，比煤制油等更好。当然短期内都不会有很高的回报，炒作成分更多，至少 2010 年前难有盈利贡献。

对于电动车的商业化，张欣表示还存在两大关键问题：首先从技术上看，蓄电池就相当于燃油箱，可以去充电站充，但如果是太阳能的就可以随时充电。目前蓄电池的耐久性还不

够，太阳能板需要较大的尺寸才能满足，因此需要提高耐久性和小型化相关部件，不管是蓄电池还是太阳能，不存在谁比谁领先的问题，而是谁能率先拿出能够商业化的产品。

其次，现在国内有若干家企业都在进行电动车的研发生产，但到目前为止，还没有权威的鉴定机构。中国质量协会高级工程师郭明厚对本报记者表示，关于电动车，国家还没有出台相关的鉴定标准。质检总局下属的标准化协会负责一部分的鉴定工作。

贾新光则向本报记者介绍，位于汕头的国家电动车汽车试验场，至今为止还没有一款车已经完全通过了试验。电动车在可靠性、稳定性方面还存在缺陷。

但他表示，电动车是未来的发展方向，因为发电可以用多种再生资源，比方说太阳能、风能等。特别是在广大的西部地区有推广价值。

## 混合动力：走得更远

本月中旬，有消息称，混合动力的新能源汽车有望获得税收补贴。但不久，此消息就被否认。东海证券赵世光表示，今年下半年能否出台购买混合动力车减免购置税，目前还是未知的事。国家并未对混合动力做出政策倾斜。然而事实上，混合动力车比上述两种新能源车走得更远。

就在本月，随着大批新混合动力车进入发改委的产品公告，中国的新能源汽车已经走到了产业转型的临界点。

从 3 月下旬起，首先有奇瑞 A5 混合动力车和一汽奔腾 CA7130 混合动力轿车获得了准生证。5 月初，国家发改委公布的《车辆生产企业及产品 第 164 批 2008 年第 29 号公告》显示，继一汽丰田、奇瑞之后，又有 7 款新能源车获得了“准生证”，包括一汽集团混合动力轿车、上海通用别克混合动力轿车、上海大众帕萨特燃料电池轿车、北汽福田燃料电池混合动力城市客车、一汽混合动力城市客车、重庆长安的混合动力客车和东风汽车混合动力电动城市客车。

资料显示，车企已经开始为可以预期的政策变化进行准备，首先进入市场的将是混合动力汽车。即将投入国产的混合动力轿车大部分是油电混合动力轿车。采用部分混合动力系统的轿车不具备单独使用电动机起步的能力，其燃油经济性相比传统动力轿车大约提高 10%—30%。可以预见的国家扶持政策和环境的改善将有利于混合动力汽车的推广。

赵世光表示，成本较高一直是影响混合动力车在国内车市发展的原因。其中，价格偏贵、可选择的车型较少是主要原因。例如，全球销量已超 125 万辆的普锐斯，由于成本高昂导致定价高，进入中国市场两年仅销售了 2500 多辆，即使是今年 3 月初大幅降价 2.4 万元，其当月销量也仅 58 辆。而东风本田进口思域混合动力车上市半年月均销量仅 20 辆。

赵世光认为，从目前国家政策情况来看，对各项汽车新能源既不鼓励，也不反对，是想看哪些技术能靠自身的实力得以发展，满足产业需求。过度关注，并非好事，也会违反经济规律。

贾新光说，只扶持一种新能源车是不明智的，目前国外的所有新能源车都获得了政府的支持。在中国，关于新能源汽车的所有争论都不是技术之争，而是利益之争。

## “2007 年中国最具价值汽车企业”评选 入选企业系列报道



上汽集团董事长胡茂元：

## 双向运作 国内国际共谋收获

◎本报记者 吴琼

在实业、资本双轨道运作下，上汽集团的全球战略已经跃然而出。2007 年上汽集团的表现，再次证实了外界的猜测：这家发迹于上海的地方汽车集团，已成为中国的汽车巨头，他的下一步就是追上国际汽车巨头。

这一切，正是在小个子企业家胡茂元的带领下实现的。17 岁就进入上海拖拉机厂（上汽集团的前身）当学徒的胡茂元，已经将上汽集团锤炼成最具国际视野、最有可能跻身全球“6+3”行列的中国汽车集团。当年通用汽车公司亚太区总裁施雷斯没有看错，他曾说：“胡茂元是一个熟悉中国体制和勇于突破的商人。”

2007 年，在胡茂元的带领下，上汽集团从资本、实业两方面谋求突破。

## 并购、募资并行运作

在资本市场上，上汽集团项目和资金两手并抓。上南合作，开创了国内大型汽车集团突破地域的合作。2007 年，双方正式签署合作协议后，如今，全面融合后的上南已经正式成为一家人。无地域之限、无门户之见正是胡茂元的一个特征，他表示：上南成为一家人，符合长三角区域经济发展的共同利益。

收购上柴股份，令上汽集团的手进一步伸向商用车领域。上柴股份拥有自主品牌柴油发动机，因此上汽集团得以补充了原来“短腿”的商用车核心零部件业务。

在一系列收购后，上汽集团适时进行了融资。2007 年上海汽车发行了 63 亿可分离债，筹集大量资金。正因为这样，上汽集团才有底气、有能力进行荣威、名爵自主品牌轿车的双品牌运作；才有资金用于拓展商用车业务。

相比于缺少资金、急于上市的其他国内汽车集团，手握重金的上汽集团显然有望获得更多收购和发展的机会。

## 自主合资、海内海外双丰收

2004 年收购韩国双龙大部分股权，是上汽集团海外并购的第一步。彼时，胡茂元曾说：“搬起石头，能砸开国际经营的大门，那我们就成功了。”

如今，这块石头终于砸开了大门。2007 年，韩国双龙汽车扭亏为盈。来自双龙汽车的年报显示：2007 年，双龙汽车销售收入、营业利润分别为 31200 亿韩元和 4410 万韩元，同比分别增长 5.7% 和 61.5%；净利润达 1160 万韩元。

在海外经营初见成效的同时，上汽集团在国内继续保持领先地位。与其他国内汽车集团不同，上汽集团走了自主与合资双向发展之路。

2007 年，上汽集团共销售汽车 169 万余辆，同比增长 25.8%。其中合资企业——上海通用销量首次突破 50 万辆，蝉联国内乘用车市场冠军；上海大众整车销量超过 45.6 万辆，创历史新高。自主品牌轿车——荣威 750 销量超过 1.6 万辆，在国际品牌垄断的中高级车市场占据一席之地。

此外，上汽集团商用车“短腿”局面有所改观。2007 年，上汽集团共销售 55.3 万辆商用车，同比增长 29%。其中上汽通用五菱销售微型商用车超过 52 万辆，同比增长 23.8%，保持微车市场销量冠军之位。

纵观胡茂元布局的上汽集团，似乎每次都踏准了资本市场、实业市场的节拍。2004 年，筹备整体上市前，胡茂元曾定下“改制重组、整体上市、自主品牌”三步战略，也都成为了现实。大家拭目以待的是胡茂元的下一个目标——追上国际汽车巨头。

## 汽车资讯

### 汽车总体质量 4 年来首次下滑

美国战略眼光咨询公司公布的年度汽车质量调查结果显示：在美国销售的汽车总体质量 4 年来首次下滑，但众多豪华品牌车质量依然出色。以 1000 分为满分，今年的汽车总体质量平均指数为 860，低于去年的 864。如果按照汽车制造商排名，则德国大众、美国通用位居冠军，分别为 892 分、867 分。

战略眼光咨询公司总裁亚历山大·爱德华兹指出：指数下降，因为在车市整体低迷之时，各大企业不愿增加车载技术方面的成本，导致部分车辆的技术水平低于消费者预期。据悉，2 万多名去年 9 月至 11 月间购买新车的美国人接受了这项名为“综合质量指数”的问卷调查，受访者必须保有车辆 2 至 3 个月，以此确保其评价较为中肯。

### 日本车企 4 月产量普升

据日本八大汽车厂商 4 月份业绩数据表明：由于新兴市场国家和产油国汽车需求旺盛，除三菱汽车外的 7 大厂商（丰田、本田、日产、马自达、铃木、富士重工和大发）4 月全球产量均超过 2007 年同期水平。丰田、本田、日产、铃木和大发等 5 家汽车厂商的海外产量创下 4 月历史最高纪录。其中大发的海外产量同比劲增 93.4%，丰田、本田、日产和铃木保持两位数的增长。

与此同时，日本国内的 4 月新车需求低迷，各大企业表现不一。三菱汽车销量同比减少 13.1%，丰田汽车销量同比增长了 8.6%，为 5 个月来首次好转。

（吴琼）