

告诉你汽车的核心竞争力!

## 2013中国道路交通安全论坛月底在京开幕

科技日报讯(记者何晓亮)由中国道路交通安全协会、中国汽车技术研究中心和中国经济网共同主办的2013中国道路交通安全论坛,将于8月29日在京开幕。记者近日从该论坛新闻通气会上了解到,本届论坛将以“道路交通安全:共同的责任”为主题,从人、车、路等角度,就解决目前中国道路交通安全领域存在的问题进行深入的探讨与交流。

目前,交通事故已经成为全世界对社

会、公民安全危害最深的“杀手”之一。据统计,我国每年发生的各类交通事故中,50%源于车速过快,近30%因为超载超限,25%则出于车辆性能问题。道路交通安全,已经随着汽车社会的发展,逐渐成为当前热点民生问题。

针对于此,本届中国道路交通安全论坛,汇集了来自公安、交通、安监等政府部门,国际组织、科研机构、大专院校、学术团体、汽车整车和零部件企业的500多位嘉宾和代表参

加。国内外权威专家学者将发表精彩演讲,主要以我国的道路交通安全现状与问题为切入点,从道路运输安全管理、交通事故紧急救治、交通管理执法、交通事故数据研究利用、汽车安全评价、交通基础设施建设、交通安全宣传教育等多方面深入探讨国内外各级组织机构在促进道路交通安全改善方面的作用,全方位多角度的诠释交通安全事业需要社会各界的积极参与和共同努力。

在论坛新闻通气会上,中国道路交通安全协会秘书长王京表示,本届论坛主旨明确、定位高端,着眼宏观、针对现实,将为交通安全管理部门、重点行业企业和知名研究机构提供一个国际化和专业性的交流平台,与会专家和嘉宾也将就解决目前中国道路交通安全领域存在的问题达成多方面的共识。

另据了解,论坛开幕前的8月28日,第五届中国国际道路交通安全博览会也将于京举办。

## 谈车论道

## 电动汽车正处于艰难艰苦的“导入期”

王秉刚

电动汽车像所有的新兴产业一样,要经历这么四个阶段。我认为,现在电动汽车还处于第二阶段“导入期”,这也是电动汽车发展的一个时期。只有渡过这个时期,我们才能迎来快速发展的阶段。这个阶段里面,规模化的示范,是加快导入的一个重要的措施。

到2012年,开始在政府的组织下,完成了第一期示范工作。第一期示范工作推广的总数是27432辆。25个城市推广车辆数参差不齐,几个城市在推广示范方面做的非常好,而且取得了很多的经验。

在2012年底,各企业示范混合动力客车车辆,数量最多是混合动力客车,占到总数40%几,这也是我们做的比较成功的一种车型。

纯电动客运车,也是大家最为关心的,在2012年取得了很大的突破。纯电动客车数量也达到了2526辆。这在世界上还是比较少的。也是中国的很重要的一个特色。

根据中汽协不完全统计2013年上半年全国销售新能源汽车5889辆,比上年同期增长42.7%。2013年6月,全国节能与新能源汽车总保有量接近4万辆。

除了数量上进步以外,我觉得技术上也有很多进展,比如说混合动力公交车就很突出,这就可以看到,比较好的车子百公里油耗,而且一批车子的水平已经接近或者超过美国的一吨系。

电动汽车核心的部件就是电池,电池的技术这几年有很大的进步。磷酸铁锂电池趋于成熟,基本达到安全要求,寿命超过预期,成本明显下降,成为现阶段车用动力电池的主要产品类型。

以三元材料为代表的新一代电池,在安全性上正在取得很多进展,我们有希望在2015年,三元材料能够在国内电动车市场得到实际应用。电池企业从非常乱的局面,逐步经过这段时间的竞争,已经逐渐看到一些龙头企业。

这是我刚刚讲到的过去的成就。2013年开始我们应该怎么做?据我了解,新一届政府,从最高领导层开始,非常明确新能源汽车要继续的支持,这个产业要做下去,示范工程要做下去,具体工作在进行。

我国开展的大规模节能与新能源汽车示范对推动产业成长有很大的推动作用,已经产生了积极的效果。我认为,我们发展电动汽车是我国汽车工业实现自主创新的机遇。必须要珍惜现在已经取得的进展。充分认识差距坚持不懈努力,实现电动汽车产业发展的既定目标。

下面怎么去,有几个具体的观点供大家参考。首先我认为混合动力汽车还应该受到重视。它也属于电驱动汽车,广义的电动汽车的含义,是汽车节能的有效技术。我认为要巩固现在已经取得的混合动力客车成绩,首先要保持24升/百公里的油耗水平,但要降低成本,成本增加值争取不超过15—

20万元,有可能做到2015年的时候,可以不需要财政补贴,混合动力客车自己走向市场。

另外对于深混乘用车技术,我觉得应该支持发展,实现4—5升/百公里油耗目标,争取在2015年实现产业化。在成功研发深混乘用车基础上,应该发展插电式混合动力技术,实现综合油耗2—3升/百公里的的目标。

推动公交车电动化。我觉得首先要坚持安全第一的方针,稳妥推动公交电动化。第二要降低综合成本这是公交电动化必须解决的难题,否则很难发展。降低电池成本与减少电池用量是降低成本的重要途径。同时我们在探索快速充电和在线充电的新形势。探索低成本的公交车电动化的途径。

推广纯电动乘用车的难点及措施,纯电动乘用车的普及和应用,主要受到续航里程短,价格高、充电难的影响。要解决里程短,要在提高能量密度,来减少电池的用量。对于充电难的问题,还要有措施,还是应该关注停车位供电问题,要把很大的努力,放在这上面。同时适当建设充电站。

这是目前电动车的定位,就应该是在使用半径50公里范围内,目前是合理的,随

着电池技术的进步,电动汽车的续航可以不断增长,当然特殊的场景,比如说特斯拉这样的高档的,不属于这个范围,大众化的车型还是电动汽车的合理定位。

我们要花很大的力量来促进电池技术的进步。目前,磷酸铁锂已经到了成熟的阶段,它合理的续航里程是120公里。有望在2015年将三元材料推广到市场,有可能把里程增加到200公里左右,如果真正解决了电动车电池技术,将实现300公里。目前大家都在这方面努力工作。

对于基础设施建设,我觉得还是应该以分散的慢充充电桩为主要的建设内容,同时要适当地解决集中、快充充电站的技术,电池组快速更换站,要根据实际的情况,针对特定的场景是适用的。

另外在商业模式上,要做很多探讨。从公共领域,从公交、出租、物流、环卫方面要给予关注,公务用车今年势头非常好,国务院决定在中央政府首先采用新能源乘用车。私人用车要提倡多种形式,从私人整车购买、整车租赁,到电池租赁。这样的话,就可以保持着整车的销售价格大大降低。以后将会有更多的经营模式,2013年以后我们要去认真去探讨的。

坚持创新,继续开展规模示范,相信我国的电动汽车的发展,肯定会有很好的发展前景。(作者系863计划电动汽车重大科技专项特聘专家)

江淮一枝独秀逆势攀升  
中国车企7月  
巴西销量跌势收窄

科技日报讯(记者何晓亮)据巴西汽车行业协会统计,7月份中国车企在巴西销量全部同比下跌,但下跌速度较今年上半年有所放缓,尤其是江淮汽车当月乘用车销量排名略有回升。

根据巴西全国汽车经销商协会的数据,巴西2013年7月份轻型车新车销量为323916辆,去年7月份轻型车销量351381辆(去年发布数据为351410辆,今年更新),今年同比下滑7.8%。

1到7月份,巴西轻型车的新车累计销量为2031716辆,去年同期则为1983724辆,今年同比增长2.4%。前7个月,巴西所有新车销量总和从2080833辆同比提升2.9%至2141264辆。

自2012年起,中国车企在最大出口市场之一巴西遇冷,销量持续下跌。不过7月份中国车企巴西销量跌势减弱;在整体车市滑坡的背景下,江淮乘用车销量排名略有反弹。

江淮汽车7月份在巴西销售了1334辆汽车,包括乘用车和轻型商用车两大类,所占市场份额达0.41%,在各车企中排名第14。相比之下,2012年7月江淮巴西销量为1482辆,所占市场份额为0.42%,在各车企中排名第14。江淮今年7月巴西销量同比下跌10.0%。

虽然从上述数据可以看出江淮7月在巴西仍然同比下滑,但和今年6月的29.3%跌幅相比,明显有所改观。另外,江淮7月巴西乘用车新车销量1303辆,较去年的1482辆(去年7月江淮只在巴西销售了乘用车)同比下滑12.1%,市场份额也从0.53%略跌至0.52%,但在各品牌销量排名上,从第13名提升到第12名,较去年第12名的起亚甩到第13位。

今年1到7月份,江淮巴西累计销量为10269辆,占据市场份额0.51%,在各车企中排名第14位;2012年同期,江淮巴西销量为11747辆,所占市场份额为0.59%,在各车企中排名也是第14位。前7月江淮巴西销量同比下滑12.5%。前7个月江淮在巴西的乘用车销量排名第12位,同样超越了起亚,较去年同期提升一个名次。

另一家安徽汽车企业奇瑞7月份当地销量为733辆,占据市场份额0.23%,在各车企中排名第18位,明显好于上半年的第20位。2012年7月份,奇瑞巴西销量为1162辆,占据市场份额0.33%,在各车企中排名第15。奇瑞今年7月在巴西销量同比跌幅高达36.9%,但低于6月份的46.9%和上半年的72.5%,显示出跌势放缓。

1到7月份,奇瑞巴西累计销量为3237辆,占据市场份额为0.16%,在各车企中排名第20,和上半年保持一致,但市场份额提高了0.01个百分点。去年同期,奇瑞巴西销量为10270辆,占据市场份额0.52%,在各车企中排名第15。奇瑞今年1到7月在巴西销量同比大幅下挫68.5%,稍好于上半年的72.5%。5月份以来,奇瑞巴西跌幅已经有所缓解,6月和7月进一步改善。

## 我国汽车零部件市场行情呈上升趋势

科技日报讯 来自中国行业网消息,据相关行业分析师报告,目前我国三、四线城市的居民对购车热情很高,汽车消费俨然成了“刚需”,因此汽车后市有更广阔空间。随着新出台的“三包法”即将实施,将会提升零部件企业门槛,优势零部件企业有很多机会与海外并购整合,这些优势意味着国内汽车零部件优势企业形势大好。

谋了7年的汽车“三包法”将于今年10月1日正式施行。其中对零部件做了明确的、

没有弹性的规定。显而易见,对零部件方面的严格规定必然会对行业产生深远影响。当然,这对于以假冒伪劣牟取市场利益者而言无疑是强烈打击,但对质量过硬的企业则是利好,这将有助于零部件上市公司取得订单和保持毛利率,实现强者恒强。

对于技术水平、品质把控能力相对原厂件有些差距的企业而言这是个不小的挑战。因此,想要获得市场就必须符合相关标准,这必然会让相关企业在内部管理、产品技

术和质量方面做出提升,一些没有能力的或者以假冒伪劣为主的企业将被淘汰,使产业优化整合,为我们带来健康有序的市场。

中国零部件产业仍相当分散,在如何摆脱同质化竞争,实现更高的质量生产,并向价值链的上端迈进,是行业实现健康增长的关键。而并购包括海外资产的收购,也是行业未来实现转型升级的捷径之一。

在《2013—2017年中国汽车铸件行业盈利及投资价值研究报告》中指出,由于2008

年经济危机并不具备周期性,因此未来的经济动荡难以预料,全球并购市场很大,由于近来欧美部分零部件公司破产,部分市场份额被让出,中国零部件公司将填补空出的市场份额,并通过并购,这些零部件公司无疑将进驻更高利润市场。目前来看,汽车零部件的原材料如橡胶、钢铁等,价格不断下滑,将减轻企业的成本压力,增加盈利,也将对汽车零部件公司构成新的利好。总体而言,零部件市场正直行情上涨。



## 中国汽车设计首夺国际大奖

科技日报讯(柯宗)日前,世界著名三大设计奖之一、素有设计界“奥斯卡”之称的iF设计大奖2013年度榜单揭晓,全新Riviera别克“未来”概念车来自56个国家的4394件参赛作品中脱颖而出,摘得“设计概念奖”。

这款由上海通用汽车泛亚汽车技术中心主导开发的最新概念车于今年4月上海国际车展全球首发,获得此项殊荣,不仅首

开中国汽车设计问鼎国际顶级大奖先河,同时也是泛亚设计研发能力由“国内领先”向“具有国际竞争力”稳步迈进的有力印证。在本年度评选中,全新Riviera别克“未来”概念车在历经创新水平、功能、人体工学、生态影响以及耐用性等各指标的综合评价后以高分胜出。评委认为,该车“极具未来感,并昭示了汽车的发展方向……在同类型设计中出类拔萃”。

## 华泰张宏亮:今明两年将迎来收获季

□ 本报记者 王月菊

华泰汽车集团董事长张宏亮近日接受记者采访时表示,华泰在非洲安哥拉和俄罗斯建立的生产基地将分别于今年年底推出华泰全系产品。目前,华泰汽车全球布局已初见规模,国内市场和海外市场齐头并进,今明两年华泰将迎来一个收获的季节。

张宏亮表示,以柴油发动机、自动变速箱和整车为发展模式的华泰汽车,在发展初期,选择了一条先发展动力总成的核心技术,再开始大规模生产的发展之路。为了掌握属于自己的核心技术,在市场竞争中有话语权,华泰汽车与意大利发动机生产商VM公司和德国变速器生产商ZF公司合作。引进了他们最新的清洁型柴油发动机技术,并通过技术的吸收和再创新,掌握了领先的清洁柴油发动机和自动变速器核心技术,成为目前中国唯一同时拥有这两项核心技术的自主品牌汽车企业。

如今,华泰鄂尔多斯基地已具备年产30万台清洁柴油发动机和45万台自动变速器

和45万辆整车的生产能力。华泰汽车生产的柴油机和自动变速箱除了配套华泰自己的SUV及轿车产品外,也在给国内其他一些主机厂配套,还有一部分将出口海外市场。华泰汽车还与北汽、上汽、通用五菱、荣威、力帆、江铃等十多家车企签订了供应发动机或自动变速器的协议。张宏亮表示,华泰汽车拥有国内领先的清洁柴油发动机和六速自动变速器技术,为其带来的利润将超过整车。

与此同时,华泰汽车还不断扩大海外市场的份额。“我们的市场是全球化的。”张宏亮表示,从创立之初就把目光投向了海外市场,目前已在阿尔及利亚、伊拉克、尼日利亚、朝鲜、利比亚、约旦、阿联酋、巴拿马等国建立了经销网络。今年,华泰汽车还将在俄罗斯、越南、伊朗、埃及、厄瓜多尔、乌拉圭、哥伦比亚、委内瑞拉、玻利维亚等国发展经销网点和建立KD工厂,推进本土化生产和管理。而华泰汽车在安哥拉市场,预计每年将达4万辆销

量。此外,华泰汽车与马来西亚宝腾汽车的合作正在进行中。这意味着华泰汽车将借力宝腾的海外渠道优势,进军东南亚和欧洲市场,加速实现华泰汽车进军海外的战略目标。

张宏亮说,为了不断提升华泰汽车的品质和竞争力,华泰汽车今年还在德国慕尼黑设立欧洲分部,招聘欧洲汽车设计工程人才。在国内,华泰汽车拥有一个2100多人的研发设计团队,其中包括159个韩国人和17个欧美人的技术骨干,为华泰的后续研发提供了技术后盾。

“华泰今年的销售目标是10万辆整车。到2015年,整车销量将达到50万辆。”张宏亮说,华泰未来的规划是:整车方面,形成SUV、轿车、MPV、新能源车及皮卡五大车系,横跨A、B、C三大级别的几十款新车型,全面实行平台化、模块化开发与管理;动力方面,完善柴油发动机型谱,形成1.0—3.0升涵盖所有A级至C级车搭载需求的全系列、清

洁型轿车柴油发动机产品。

据张宏亮介绍,2006年国家发改委等6部委就明确提出《关于鼓励发展节能环保型小排量汽车的意见》,明确鼓励开发、生产柴油轿车和微型车。

“华泰已经做好冲的准备,一旦机会到来,我们会冲得很快。”2012年关于乘用车柴油化鼓励细则已通过多部门会审,送国务院一旦获批,未来购买柴油发动机轿车每辆将获得5000元的补贴。到那时,我国柴油动力的汽车会被更多的人认同并使用了。2013年2月,相关部门又对新能源车做出了新的定义:不再局限于纯电和混电,哪种车更节能、更环保,就是新能源车。也就是说,柴油和天然气、氢气都能归为新能源车。在张宏亮看来,这些对柴油车都是一个利好消息。张宏亮相信,随着华泰汽车品牌知名度的不断提升,无论是在国内市场还是国外市场,华泰柴油动力技术及产品将会大展拳脚。

## 商用车物联网发展潜力巨大

在日前召开的“2013中国汽车电子国际论坛暨汽车半导体应用峰会上,福田智科信息技术服务公司总经理周洪波表示,车联网领域的发展需先抓刚性需求。相比乘用车来说,商用车的车载联网更具刚性需求。

周洪波指出,乘用车物联网应用有着基础保有量高、但黏性差、需求不够的弱点。“乘用车更多是交通工具,公众娱乐时间不多。除非外出旅游或遭遇长时间堵车,否则公众在其上的娱乐需求并不强烈。”

而商用车物联网则具有车上工作时长、对物联网需求强烈的优势,具有很大的市场发展潜力。“商用车更多是一个工作场所。驾驶员一天十几个小时都在车上,其娱乐需求是刚性的。”周洪波举例说。

目前国外商用车物联网市场已颇为广阔。美国第三大车队管理独立运营商TelcoGis已拥有50万台在线商用车。而在中国,一些生产商用车的上市公司,仅具备十万台在线的水平。

(以上均为本报综合)