

新闻热线:010—58884102
E-mail:jy0231@sina.com

■责编 何晓亮 陆鸣

迎接产业发展新生态

首届中国电动汽车百人会论坛在京召开

□ 本报记者 何晓亮

■数字车市

5万辆

为贯彻落实国家关于发展战略性新兴产业和加强节能减排的要求,加快培育和发展新能源汽车产业,推动产业转型升级,《青岛市新能源汽车产业发展规划(2014—2020年)》已由市政府办公厅正式发布实施。按照规划,到2017年,青岛市将初步建成生产规模较大的新能源汽车产业基地,整车产能5万辆,动力电池产能6亿安时,总产值300亿元;培育2—3家大型整车企业,2—3家较大关键零部件企业。

20款

随着春节的日益临近,车市也将迎来年前最后的疯狂。据不完全统计,今年1月份上市的新车近20款之多,且不乏启辰T70、东风标致新508、广汽丰田新凯美瑞、上海大众凌渡这样的重磅车型,无论数量还是质量均超越历年。在竞争愈发激烈的中国汽车市场,车企们也是蛮拼的,对于近期有购车计划的朋友也不妨再等等,或许这些新车里会有更加适合你的选择。

5亿美元

据外媒消息称,快的打车在最新一轮融资中获得5亿多美元的投资。本轮融资的投资方包括软银,以及当前投资者阿里巴巴和老虎环球基金。据了解,快的打车本轮融资金额至少达到5亿美元,具体规模,以及是否还有其他投资方参与,目前尚不得而知。

992万辆

近日,通用汽车宣布2014年其全球汽车销量创下992万辆新高,同比增长2.1%;在最大单一市场中国也达到354万辆纪录。为了促进在华销量乃至全球销量进一步攀升,通用将继续推进新车攻势,2015年在中国就将推出12款新车。

2014年全年,通用汽车在全球范围内汽车批发销量达到992万辆,同比增长2.1%,这是通用汽车迄今为止最高全球年销量。

100家

据美国《汽车新闻》近日报道,大众美国CEO迈克尔·霍恩于底特律车展上表示,大众集团计划于2018年前在美新增100个经销商,以扩张其零售网络,振兴在美国的增长。大众目前在美有650个经销商。大众扩增其销售网络的意图源于该公司已研发新产品,扭转在美连续两年的销量下滑。大众计划于2017年第一季度新款中型跨界车首次亮相,同年第二季度长轴距小型车途观经改装将亮相。

汽车产销量均突破2300万辆

连续六年全球第一

中国汽车工业协会近日发布数据,2014年我国汽车产销量双双突破2300万辆,连续第六年位居全球第一。

统计显示,2014年我国汽车产销2372.29万辆和2349.19万辆,同比增长7.26%和6.86%;其中,乘用车产销1991.98万辆和1970.06万辆,同比增长10.15%和9.89%;商用车产销380.31万辆和379.13万辆,同比下降5.69%和6.53%。

新能源汽车表现抢眼。统计显示,2014年新能源汽车生产7.85万辆,销售7.48万辆,比上年增长3.5倍和3.2倍;其中纯电动汽车产销比上年分别增长2.4倍和2.1倍;插电式混合动力汽车产销比上年分别增长8.1倍和8.8倍。

“汽车行业总体呈现平稳增长态势,不过,产销增速比上年分别下降7.5和7个百分点。”中国汽车工业协会常务副会长董扬说。数据显示,2013年我国汽车产销量同比分别增长15.8%和13.9%。

中国汽车工业协会和国家统计局景气中心共同跟踪监测的汽车行业景气指数显示,2014年四季度汽车行业景气指数为100.1,较上季度略降0.2点,表明汽车行业运行状况较为平淡,而总体来看,汽车行业增长已经呈现放缓趋势。

主题为“产业发展新生态”的首届中国电动汽车百人会论坛近日在北京召开。论坛由中国电动汽车百人会(以下简称“百人会”)主办,清华大学、中国汽车工业协会、中国汽车技术研究中心、中国汽车工程学会协办。参加本次论坛的包括科技部、工信部、财政部、发改委、交通部及相关部委领导、国内外著名行业专家、国内外相关企业负责人等。

中国发展电动汽车已经成为重要国策,



电动车的发展不仅仅是汽车业的问题,汽车能源的结构性变革牵涉面极广,包括能源的资源和生产、交通模式、商业模式、城市规划、基础设施、车联网、智能交通、智慧城市等,是一个系统性工程。

本届论坛以产业发展新生态为主题,由闭门会议、大会高端论坛、六个专题论坛组成,围绕中国电动汽车发展的重点、热点和焦点问题进行研讨,涉及“电动汽车大规模进入

家庭还远吗”“动力电池的现状与发展”“低速电动汽车何处去”“新能源公交车如何从示范走向产业化”“电动交通一体化与互联网”和“电动汽车基础设施”等主题。

作为以促进电动汽车发展为目标,跨学科、跨行业、跨部门,通过研究和交流推进多领域融合、协同创新的发展论坛,百人会论坛(2015)突出高端、高效、实用的特点,成为2015年电动车产业链的一次真知灼见的全方

位智慧碰撞。论坛已经成为中国电动车领域独具特色、高层次、突出实际意义的重要交流平台,对今后电动汽车发展产生了积极影响。

论坛还特设最新电动汽车相关产品展区,近20家企业展示了其最新产品,包括大众、宇通、比亚迪、江淮汽车等。本次论坛的接待用车全部采用新能源汽车,实现全程绿色服务,北汽、宇通等汽车企业为本次论坛提供服务用车。

什么是百人会

中国电动汽车百人会是以促进电动汽车发展为目标,打破行业、学科、所有制和部门局限,搭建一个通过研究和交流推进多领域融合、协同创新的发展论坛。百人会的定位一是中国电动汽车领域跨学科、跨行业、跨部门、跨所有制的,非官方和非营利性的政策和学术研究的会议平台。二是中国电动汽车领域政

府人员、专家学者和业内人士自愿参加的高端交流平台。三是国家在电动汽车领域的第三方智库。百人会的会员组成一是电动汽车领域相关部委和地方政府相关人员。二是电动汽车领域企业家和技术专家。三是电动汽车领域相关高校和研究机构人员。百人会成员均以个人名义参加。

潮流趋势:智能化、网络化、信息化

本次论坛上,对于未来汽车的发展方向成为热点话题。智能化、网络化、信息化三大趋势,也是智能汽车发展的三大方向,已成为共识——未来汽车产业的新技术、新产品都将围绕于此展开。其中,信息化发展将是一个持续性的、逐步演变的过程,而智能化、网络化则要依托于电子信息技术的不断突破。

全国政协副主席、科技部部长万钢指出,智能化、网络化、电动化已经成为汽车行业未来最显著的趋势,而在其中,电动汽车则是实现智能化、网络化最好的载体。

中国工程院原副院长邬贺铨表示,未来汽车将随着信息技术和汽车技术的进化,实

现智慧制造。

吉利控股集团有限公司董事长李书福表示,电动汽车和互联网其实从产业形态来讲就有先天的联系,因为汽车本身是由信息构成的。“电池需要管理,电机需要管理,整车需要管理,都需要收集信息,所以汽车本身就是工业化和信息化高度融合的产品。”在他看来,汽车信息化,指的是汽车和道路信息化和交通智能化如何更好地组合。

新的潮流不可避免,但中国汽车和相关领域是否有能力将其把握?智能化、网络化、信息化的成熟技术解决汽车的根本问题?交通部公路科学研究所总工程师王笑京提

出了这样的疑问。

“如果说我们在电动化上有优势的话,我们是否在智能化上有优势?这个问题不能画等号。”王笑京指出,电动化上有优势并不意味着智能化上有优势。

此外,王笑京还提醒人们必须清楚认识到互联网进入汽车,提供的是服务,并不能够解决汽车安全的本质问题。“因为汽车安全本质问题需要有自己能制动,要能够避碰,要规避风险,而这些是和汽车制造本身相关。信息产业现在还更多关注的是如何把外面的信息送到车上去,如何把车上的信息送到路上来,这是两个不同层次和关注的问题。”他说。

政策支持:继续发挥财政引导作用

财政部经济建设司司长曾晓安表示,财政部未来将尽快公布下一阶段新能源汽车支持政策,继续发挥财政政策引导作用。

曾晓安在发言中认为,新能源汽车产业发展初期需要财政政策的支持。他指出,汽车工业产业链长,关联度高,就业面广,消费拉动大,是国民经济的重要支柱产业之一。发达的汽车工业是一个国家综合国力的具体体现。那么近年来很多发达国家已经将

新能源汽车上升到国家战略的高度,从技术研发、产品销售等方面制定了很多有利的措施予以支持。

曾晓安说,从国际经验和我国实践发展来看,新能源发展初期,受投入比较高、风险比较大、消费环境还不完善等因素的制约,需要适当的一些政策支持,从产业发展需要来看确实也有必要。目前,中央财政支持新能源汽车基本框架基本形成。2015年财政部门将继续发挥政策引导作用,做好五项工

作推动新能源汽车产业加快发展。

第一项工作,是尽快发布下一阶段新能源汽车财政支持政策。2016年到2020年支持政策公示期已到,财政部将组织相关专家,根据意见做修改完善,尽快发布。

第二项工作,是加快城市公交车油价补贴政策的改革进程。方案待国务院批准后将尽快组织实施,减少传统汽车的补贴,创造有利于新能源汽车发展的环境。

第三项工作是快充设施的建设,鼓

励对新型充电设施和装备的研发支持,还要将地方充电设施建设的情况作为下一步四部委考核重要内容,补足充电设施这一短板。

第四项工作,是鼓励新能源汽车技术创新,加大对已经实施新能源汽车主导力度,争取让更多产品投入市场。

第五项工作加强考核指导,对近两年的示范工作进行全面督察,对新入围的城市组织专家交流。

路径选择:纯电驱动下的百花齐放

究竟哪种才是适合中国国情的电动汽车?在百人会论坛上,企业家讨论得尤其热烈。在纯电驱动这一总方针基础上,选择不同发展路径的车企们,进行了自我展示。

作为去年销量第一的新能源乘用车,“秦”的出色表现,让比亚迪董事长王传福对插电式的发展前景充满信心。在他看来,只有油电混合的插电式,才能够打消当前消费者对电动汽车续航里程不足的忧虑。在目前中国家庭普遍还只有一辆车的情况下,插电式完全能够满足消费者长途出行的各种需求。

“私家车为什么应以插电为主?我们分析了美国和欧洲平均私家车日行距离,90%以上的里程都是在小于50公里,‘秦’的用户每天行驶里程也都在50公里以内,春节等节假日才会有长途旅行。中国设计50公里插电式动力完全满足市场需求。”王传福说。另外,插电式对充电设施要求也很低——成本几百元的220伏、1.5千瓦插座。随着停车场、路灯等多样充电设施的普及,充电将会更加方便。

近年来,特斯拉、宝马等国外企业纷纷推出价格不菲的高档电动汽车产品。尤其是前者,其独特的发展理念和产品在全球汽车业掀起了巨大波澜。然而,在目前保持纯电动轿车销售总量第一纪录的江淮汽车董事长安进看来,中国发展电动汽车,应该走的是平民化的路线。

“我们要生产、推广市场需求大,对节能减排影响大,人们又买得起的产品。不必过度追求大型化和跑车化的高指标。”安进

说。在他看来,电动汽车目前的主要用途,是从甲地到乙地的人流、物流。这种无排放的产品,只有大量使用才能够实现减排的效果。应当充分利用我国巨大的市场需求,在应用规模上做到世界第一。这样的市场定义和产品特色才更符合中国实际情况,才能够更加有效推动电动车商业化,才能拉动整个产业链的成熟技术创新,降低购车成本,形成产业良性循环。

在取得2014年国内纯电动汽车销量第一之后,北汽集团董事长徐和谊介绍了北汽如何从传统制造业向服务型制造企业的转变。他以北汽与国外企业的合作为例,认为发展新能源汽车要有国际化视野,多加寻求合作,集合多方优质资源,打造符合市场需求的新能源汽车。国内新能源汽车企

业也应当合作,强强结合,实现集合创新和突破。

大众中国CEO海兹曼表示,大众未来将依托目前正在研发中的新能源汽车模块化平台,推出多款新能源车型,包括纯电动汽车和插电混合动力汽车,同时对燃料汽车也有发展规划。在续航里程上,大众计划保证电池体积不变的情况下,将纯电动汽车的续航里程,由目前的150—200公里,在2020年提高到300公里,在2030年提高到400—450公里。此外,他还一如既往地强调大众除了新能源汽车,依然会继续对传统动力方面的优化和改进。大众汽车未来将会在发动机、变速箱、空调等动力负载装备、空气动力学等多方面进行创新和优化,力争进一步提高传统动力的节能性。

低速电动:民生与规矩之辩

存在即合理,还是合理即存在?一直以来,低速电动都是新能源汽车发展中一个特殊的“国情”问题。围绕这种在广大农村、城乡结合部星火燎原的汽车产品,政府部门之间,专家学者之间,支持与反对的生意始终鲜明。简言之,低速电动之争,已成民生需求与法律规矩之辩。

近年来,以山东、江苏为代表的低速电动在三四线城市和城乡交界处悄然兴起,产业集聚迅猛,呈现快速发展之势。企业数量据不完全统计上规模的企业已超过100家。以山东为例,已从2009年的年产1.6万辆快速增长到2013年12.1万辆,去年2014年1到11月份的产销量已经达到15.5万辆,同比增长50.04%。目前全国年产量按估计约40万辆。

中国工程院院长李德仁表示,快速发展的原因就是市场需求,这是一个典型的市场拉动型的产品。他表示,从民生的需求和节能减排上看,发展低速电动车是实现我国13亿出行机动化必由之路,特别是小城市,特别是城乡结合部和广大的农村。

他还指出,从产业促进和发展形式上看,发展该类车是促进和规范新能源汽车发展重要途径。我国新能源汽车产业仍处于起步期,动力电池、驱动电机等关键零部件大而全,电动车采用国内部件,科学引导其发展可以有效推动我国动力电池驱动电机等新能源关键零部件材料形成规模优势,从低端切入,积累优势,形成后发优势,形成规模优势。另一方面不断增长新兴低

速电动车,激发了电动车的活力,支撑了高端发展。

中国工程院院士杨裕生一直是低速电动的坚定支持者。他认为,对于低速电动“有实无名”的尴尬状态,最着急应该是相关部委的官员们。“各个部委认真研究了电动汽车市场了吗?‘认真制定适应各种需求的产品了吗?为何国外交通管理部门制定低速电动车上路行驶与中国交通管理部门不能?’杨裕生表示,问题的症结,就出在相关部委没有认真负责贯彻落实中央领导对于发展新能源汽车的历次指示。

作为低速电动车企业的代表,山东(时风)集团总裁刘成强认为,低速电动车有着重大意义,它能够圆13亿老百姓舒

适出行梦。

与产、学界的支持不同,中国汽车工业协会副会长兼秘书长董扬则依然对低速电动“大撒把”持保留意见。在他看来,低速电动车应该是电动车的一个重要的分支,但与传统汽车大工业相比,低速电动车目前只是农业车升级版。低速电动车的安全问题,排放问题,电池回收问题都没有解决。因而与市场需求相比,更应该把法治放在首位。

“中国特色要有,但是不能违背产业规律,不能违背世界规律。法治国家就是定下来干的事情才可以干。不光看到GDP,不能够在没有决定之前就全国大干快上。”董扬说。在他看来,低速电动应逐步突破,地区试点,总结经验。最终要在经由国家多个部门综合研究之后,再做出决策。

■政策播报

北京汽车2014年销量突破30万辆

近日,从乘联会最新统计的2014年中国汽车销量中获悉,北京汽车2014年共计300300辆,相比2013年增长50%。其中,绅宝D50、E系列(改款车型为绅宝D20)表现突出,年销量分别达到42607辆和74206辆。

在中高级轿车市场,绅宝D70通过一系列营销举措,为绅宝品牌夯实了“为性能执着”的烙印。在竞争最为白热化的A级车市场,绅宝D50凭借“北欧控,国民车”的产品定位,在8个月的有效销售期累积了42607辆的销量。而绅宝D20作为自主A0级销量冠军,在2014年销售共计74206辆,同比去年增加了24%。

除了主销产品的强劲表现,北京汽车还将基于SAAB技术推出5款车型,其中包括2款中高端轿车,以及3款城市SUV车型。

2014年12月19日,北京汽车股份有限公司于“港交所”主板正式上市。这是在香港首发上市融资额最高的中资汽车制造商,也是在香港首发上市融资额最高的北京市属国有企业。此时,除了SAAB技术的直接背书以外,北汽股份是汽车行业上市公司里唯一一家拥有外资股份的股权结构。

在与戴姆勒的合资公司——北京奔驰的股权结构上,北汽获得了51%的控股权。在2015年,北汽汽车将是其全线出击阶段。从主观资质来看,北汽汽车无论在体系能力还是产品布局方面,都已经完成了“原始资本积累”的阶段。

江苏出台全国首部交通信用管理条例

从2月1日起,江苏驾驶人再出现闯红灯、酒驾、遮挡号牌、肇事逃逸等违法行为,不仅面临罚款记分,还将面临失信惩戒。日前,江苏省公安厅、信用办、教育厅、人力资源和社会保障厅、交通运输厅等多家单位联合召开新闻发布会,向社会公布《江苏省机动车驾驶人文明交通信用管理办法(试行)》。

《办法》将交通失信行为分为3个等级:一般、较重、严重,一般失信行为包括5大类,一年内闯红灯、超速等累计20起以上就算;较重失信行为包括12大类,醉驾、飙车、肇事逃逸、伪造号牌等都算;严重失信行为包括4大类,交通肇事被判刑的、收到追偿通知书后,有能力履行却逾期不履行道路交通事故救助资金偿还义务等情形都算。

交通失信记录并非伴随终身。《办法》规定,一般交通失信信用记录有效期1年;较重交通失信信用记录,列入公共信用信息系统“黄名单”,有效期3年;严重交通失信信用记录,列入公共信用信息系统“黑名单”,有效期5年,期满系统自动修复。

北京市开展“路灯+充电桩”模式

日前从北京市科委获悉,北京已开展“路灯+充电桩”改造试点,通过路灯节能改造后节电容量支持电动汽车充电。“路灯+充电桩”模式有望解决限制电动汽车普及的充电难题。

北京市科委负责人介绍,目前,首批路灯充电桩改造试点已经展开,在位于昌平区京密北路上的88盏路灯从传统高压钠灯改造为LED灯,节省出的容量足够支撑十几辆纯电动汽车同时充电。

此外,8个纯电动汽车慢充桩也开展试运行,常规充电时间为四五个小时。这些充电桩白天、晚上都可以充电,将有效缓解区域内纯电动出租车和私家车充电需求。

据介绍,“节能路灯充电桩整体解决方案”把电动汽车充电桩和市政路灯节能改造相融合,并探索路灯充电桩的合同能源管理模式,力争将示范工程向更大范围推行。