

■一家之言

迎接中国汽车产业新常态

□ 中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长 董扬

与国民经济新常态相对应,我国汽车产业的发展也进入了新常态。中国汽车产业新常态就是在外部环境和内部条件发生变化的情况下,我们面临的新情况和必须遵循的新规律。主要有以下几个方面:

市场增长新常态。汽车增长的新常态就是直接由年均20%以上的高速增长转入年均5%—10%的中高速增长。汽车是国民经济的支柱产业,在现在和今后相当长一段时期具有拉动国民经济增长的责任,因此,汽车产业的增长速度不能太低,汽车的产值和增加值应该以高于GDP的速度增长。所以,我国汽车产销增长速度与GDP持平是增长新常态最重要的特征。另外,新能源汽车将由示范期进入发展期,中国有望成为世界第一大新能源汽车市场的机会。

创新驱动新常态。经过三十多年的改革开放,我国汽车产业有了长足的发展,制造技术已与发达国家相当,目前主要的差距是创新能力。由于差距缩小,单纯引进技术模式已不可能满足我国汽车产业发展的需要,引进的作用正在减弱而成本也急剧增加,以往技术外溢、引进为主的技术发展路线应转为创新驱动为主的路线。随着我国汽车产业的发展,研发投入不断增长,研发设施不断完善,研发队伍也初具规模,具备了创新发展的条件。因此,我国汽车产业技术发展的新常态就是创新驱动。

法制管理新常态。由于环境、能源矛盾突出,排放、油耗法规的实施必须严格。随着国家治理能力的提高,政府各部门管理的协同化明显加强,法规与实施条件将实现同步,“车到油不到”的状况将逐步消除。法律法规体系逐

步健全,行政管理、环境治理、标准制定、行业管理、中介机构管理均依法实施,产品准入、项目准入的管理也将逐步科学化、合理化。法治管理的新常态就是科学立法,合理实施,执法必严。

产业发展新常态。汽车产业发展,一要充分考虑资源、能源、环境、交通的制约,不能再忽视节能减排,单纯追求数量。还要接受部分大城市限购的现实情况。二是要督促、支持大中型城市搞好科学规划、科学管理;第二,汽车产业将在中国制造2025中扮演重要角色,将成为制造业创新驱动、智能转型、强化基础、绿色发展的引领性行业;第三,建设汽车强国需要全产业链协同发展,包括整车与零部件的协同发展,汽车与装备、材料等相关行业协同发展。第四,产业发展的同时,要注重诚信体系建设和社会责任。总而言之,产业发展的新常态就是科学发展、协同发展。

企业发展新常态。中国汽车产业的各类企业都需要在新常态下调整发展模式;中国品牌需要全面成长,形成能与外国品牌全面竞争的竞争力;合资企业应从单纯引进技术生产转向研发与生产并重;国有企业要深化改革,提高效率与活力;未实行现代企业制度的民营企业要实行现代企业制度,实现可持续发展;而顺应产业转移潮流,海外并购也成为中国企业获得品牌、技术及海外拓展的重要途径。总而言之,与以往抓住机遇就能发展不同,新常态下企业盲目发展的风险急剧加大,企业发展的新常态应是发展方式多样化,要面对激烈的市场竞争,要注重可持续发展。

营销消费新常态。一是生产企业和流通企业的利益关系,更重要的还有生产企业和流



通企业都要以消费者利益为重。营销消费的新常态应该是以用户利益优先为导向,兼顾各方利益,规则科学,实施透明。

走出去新常态。在国内市场增长放缓后,走出去就成为企业发展的重要方向。要形成政府推动、企业主导、商业运作的产业走出去局面,要有立足中长期的战略规划,要充分考虑目标国政府和用户的需求,要充分利用国际和目标国的资源,实现中国汽车产业真正走出去。

互联网+新常态。互联网不可能颠覆汽车产业,但会对汽车产业的各个环节产生巨大而深远的影响。互联网对汽车产品的设计与制造过程的影响主要是智能制造;互联网对汽车

产品的影响主要是大幅提升汽车的智能化水平,即智能网联汽车;而互联网对汽车产品的使用形态、销售过程、售后服务的影响可能更大,其总体方向应该是方便用户,绿色出行,提高效率。

汽车社会建设新常态。我国正在进入汽车社会,这是汽车产业发展和汽车产品普及带来的新常态。在汽车产业外部,道路、城市、住宅、商业设施的规划和建设,都要充分考虑汽车的普及运用;而汽车产业要在自身发展的同时主动支持一切有利于汽车使用的事业;另外,汽车行业还要主动研究汽车社会的规律,研究国民经济乃至世界经济的发展,用汽车产业的发展推动全社会的发展。

■汽车微评

交通部新闻发言人徐成光V:下一步将落实新能源汽车相关税费优惠政策,完善配套设施建设,提高车辆技术性能,同时鼓励和支持社会资本进入,来从事新能源汽车的相关服务。

武汉市市长万勇V:新能源汽车的推广应用工作应分步骤进行,加强规划引导,突出政策驱动。特别是在公交车及出租车领域,研究可行性方案,逐步扩大新能源汽车比例。

英国汽车协会主席埃德蒙·金V:英国司机在汽车选择方面的态度已经发生了转变,他们想要可靠、安全、舒适和便于维修的节能车,电动汽车无疑是理想的备选车型。

众泰汽车董事长吴建中V:众泰正大力发展新能源车型,计划未来将推出包括众泰Z500纯电动车和代号为B12和B15的插电式混合动力轿车。

■新车新技术

海马两年规划3款新车 首款小型SUV将上市

海马汽车日前透露,未来两年海口基地将陆续推出更多新产品,包括一款全新中型MPV,一款小型SUV,同时年底还会上市纯电动版普力马。

据了解,今年11月开幕的广州车展上,海马汽车将会发布普力马电动车,同时发布全新一代普力马,产品定位高于现款车型,是一款车身长度达到5米左右的七座MPV,随后会在明年年初上市。2016年海口基地还将推出首款A0级SUV,或定名为海马S3。

现阶段,海马汽车海口基地已形成包括丘比特、第四代福美来、海马M8、海马S7、普力马在内的多款新车,分别基于A0级、A级、B级、SUV、MPV五大平台。据了解,未来海马每年将推出1款战略车、2—3款改型车。

后续多款新车的投放计划,必然伴随着巨大的研发费用。海马每年用于汽车研发的费用超过销售额的5%,费用超过6亿元。

除了新产品的投放外,海马汽车也在逐渐实现动力系统的全面升级,普及涡轮增压化和车联网。现阶段,海马汽车现已规划五款全新的发动机序列,包括1.0T、1.2T直喷增压引擎,1.5T、1.8T、2.0T涡轮增压引擎。现阶段海马汽车已在M8、S7车型上应用1.8T发动机,第四代福美来车型也首次配备1.5T涡轮增压引擎。后续1.0T、1.2T直喷增压以及2.0T动力系统,都将在未来5年搭载到量产车型上。

随着未来两年新产品的推出,海马汽车所涉足细分市场将更加丰富,涵盖轿车、SUV、MPV、新能源等不同级别车型在内。同时普及“T”动力和车联网系统后,海马汽车旗下产品也将更具竞争力。据海马汽车公布的最新数据显示,今年前四个月企业销量达到61695辆,同比增长7.95%,按此计算年内冲击25万辆的目标已不遥远。

现代ix35 燃料电池车英国上市

现代ix35燃料电池车日前在英国正式上市,售价为53105英镑,约合人民币50万元,竞争对手直指丰田Mirai燃料电池车。

现代ix35燃料电池车搭载了一套输出功率100千瓦的燃料电池系统,两个氢燃料存储设备,续航里程达594公里,最大功率134马力,最高时速161km/h,可媲美一般准中级汽油车。与普通燃油车型相比,现代ix35燃料电池车另一大优势是在零下20℃以下还能正常点火行驶。

受益于Hyive项目,此次英国上市现代ix35燃料电池车价格下降了15000英镑。本田、宝马、戴姆勒、丰田和现代都参与了该项目,这一项目旨在将110辆氢动力汽车投放至欧洲市场。作为Hyive项目的一部分,一个加氢站网络目前正在创建之中,旨在为氢燃料汽车的早期采用者提供便利。

据了解,现代汽车是全球最早推出批量生产燃料电池车的企业,首款车即为ix35燃料电池车。而现代的竞争对手丰田和本田都在大力开发燃料电池车。丰田首款量产型燃料电池车Mirai于2014年12月发布,税前价格为670万日元,约合人民币50万元。该车也将于今年夏天正式进入英国市场,起售价在60000英镑左右。与此同时,奔驰也已经推出新款B级的燃料电池版,尽管目前尚无计划在英国市场推出该车型。宝马可能会为其第三款i品牌车型i5提供燃料电池技术,同时本田也已经为其燃料电池车设定了初步的上市日期为2016年,但尚未证实是否在英国市场推出销售。

特斯拉一季度业绩超华尔街预期

特斯拉汽车今天公布了第一季度财报。报告显示,特斯拉汽车第一季度净亏损为1.54亿美元,与去年同期相比有所扩大。但这一季度的汽车销售量创下10045辆的季度历史新高,且尽管该公司对新产品和工厂产能进行了投资,并受到了美元走强所带来的负面影响,但季度业绩仍超出华尔街分析师预期。

在这一财季,特斯拉汽车的净亏损为1.54亿美元,每股亏损为1.22美元,相比之下去年同期的每股亏损为40美分。第一季度营收为9.399亿美元,比去年同期增长51%;调整后营收为11亿美元,超出分析师平均预期的10.4亿美元。

特斯拉汽车称,北美和欧洲市场上的Model S订单增长,但中国市场上的订单表现则落后于预期。该公司称其仍旧相信今年Model S轿车和Model X多功能运动型车的销售量将达5.5万辆。

特斯拉汽车还表示,该公司将按时在第三季度末开始交付Model X多功能运动型车。目前该公司正在生产Model X的原型车,并在第一季度中对旗下加州工厂中一个规模扩大后的汽车车体修理和涂装车间进行了投资。

该公司指出,未经调整的数据并不能反映其真实的业绩表现,原因是会计准则限制了该公司对租车收入的计算。特斯拉汽车第一季度调整后净亏损为9160万美元,每股亏损为36美分,好于分析师此前预期。据财经信息供应商FactSet调查显示,分析师平均预期特斯拉汽车第一季度每股亏损为50美分。

财报公布后,特斯拉汽车股价在纽约市场的盘后交易中上涨2.4%,至236美元。

电动汽车百人会将提“互联网+汽车”报告

科技日报(柯宗)中国电动汽车百人会近日召开课题研究媒体通气会,向与会的30余家媒体介绍百人会正在开展的课题研究工作。百人会表示,对“互联网+汽车”的研究于4月启动,6月准备拿出报告。

据介绍,百人会目前正在进行的课题主要有6项:一、电动汽车的技术路线。采用哪一种技术路线对企业的新能源汽车发展线路有重大影响,也备受关注。技术路线从根本

上是由市场决定,但在初期,市场与政府的配合很重要。

二、公交车电动化应用趋势的研究。目前百人会已经形成了一定阶段性成果,公交先行是重要突破口,但还存在许多问题,例如骗补、利益关系很难协调等。

三、出租车领域如何推动电动化。这是一个重要但很敏感的问题,使传统出租车行业受新业态冲击比较明显,推进出租电动化的重

点应以存量为主,但需要相应的政策支持。

四、基础设施建设。电动汽车需要出行保障,在基础设施技术标准、价格、准入、投资补贴、城市规划等方面目前还存在很多障碍,百人会已经有初步成果,正在组织论证。

五、提出发展电动汽车的政策工具概念。电动化需要补贴机制,同时停车优惠、上路权、牌照非限制这些非货币化政策也很有效,百人会希望能给政府特别是地方政府提供

一个政策工具包。

六、“互联网+汽车”研究。汽车是制造业典型,也是“互联网+”的重要突破口。百人会对“互联网+汽车”的研究于4月启动,6月准备拿出报告。

百人会负责人表示,百人会成立的宗旨就是打造一个多方沟通的平台,百人会非常希望与业界媒体合作,相知相交,形成积极的舆论氛围,共同打造产业发展新生态。

■技术辞典

汽车轻量化

所谓“汽车的轻量化”,就是在保证汽车的强度和安全性性能的前提下,尽可能地降低汽车的整备质量,从而提高汽车的动力性,减少燃料消耗,降低排气污染。实验证明,汽车质量降低一半,燃料消耗也会降低一半。

轻量化是大势所趋。根据中国乘用车样本调查,乘用车重量降低10%,油耗降低7.5%—9%;电动汽车重量降低10%,续航里程增加5.5%。

传统意义上来看,很多人认为,汽车轻了就意味着“车皮薄”,安全性降低。而轻量化一旦应用于高端车型上,就成了高科技的代名词,一些豪车品牌已经在汽车制造上应用了轻量化技术,例如采用全铝车身,车身轻了还可以降低油耗。

车身部件按照功能可以大致分为两种:车身覆盖件和结构件。所谓覆盖件就是覆盖在车身上的部件,基本上从车外看到的都属于覆盖件,如车门、车顶、翼子板等等,通常起到美观和遮风挡雨的作用,一般都用厚度不超过1毫米的钢板冲压而成。平时所说的某辆车钢板的薄厚就是指这些部位。实际上这些部位对于车身强度的影响很有限,所以不能从车身覆盖件的薄厚来判断一辆车的碰撞安全性了。

有专家表示,今后的车用材料正由金属向塑料方向转化,可以预料,塑料在汽车工业上的应用将会越来越广泛,开发并使用全塑汽车已不是梦想,一个塑化的汽车工业时代即将到来。对于小型电动车来说,小型轻金属立体框架车身结构加非金属材料覆盖件的组合,将是未来的技术发展方向。

与传统车相比,电动车的轻量化更为重要,因为电动车除了减轻车身重量外,还有在一定续航里程下的电池可以减轻重量,而电池正是电动车里最昂贵的成本部分,因此,使用替代钢板的新材料和新技术所增加的成本,需要用大幅度地减少电池的用量来平衡。

因此,轻量化材料的设计理念是电动汽车技术革命的主要推力,大幅减轻车体的重量才能抵消电池增加的重量。

■图片车闻

真实的擎天柱,来了



当人们还在为谷歌的自动驾驶小汽车新奇不已时,戴姆勒公司已经拿出了大家伙。其所开发的全球第一部自动驾驶卡车,开始在美国公路上测试。

这辆名为“货车灵感”、外观酷似变形金刚中擎天柱的卡车,实际上并非完全实现自动驾驶,其内置的自动驾驶模块只在卡车进入高速公路后激活。激活后,车辆会始终保持安全距离,并在车道内行驶,也不会主动进行超车。如果卡车在行车过程中碰到一些自己无法处理的情况,比如路面积雪掩盖了车道标识线等,该系统便会通过蜂鸣以及仪表盘图标来提示驾驶员介入驾驶。若是驾驶员没有在五秒时间内给出反应的话,该卡便会逐渐减速,并最终停下。

与小型自动驾驶车一样,“货车灵感”配备了一部可以检测道路标识线的立体摄像机,一个可以检测道路障碍物的雷达。不过,该车没有配备车对车交互系统,新型激光传感器LIDAR,也不会对车辆后方的情况进行自动监控,因为戴姆勒认为这样的做法没有太大意义。

外媒称大众谋划电池新战略

成本降2/3 密度升5倍

科技日报(张宏)综合外电报道,大众汽车集团将在两个月内公开其纯电动车的电池选择方案,有望统一采用单一的锂离子电池单元,将电池成本削减三分之二。在能量密度上,新电池有望达到当前5倍水平。

大众汽车集团近日对外宣布,将于2015年7月份之前公布其纯电动车的电池选择方案。目前焦点主要集中在现有锂离子电池升级版解决方案,以及较新颖的固态电池技术两个方向。

与此同时,大众汽车集团负责研发的董事会成员诺萨又在日前向媒体透露,公司未来所有的电气化车辆可能转向单一的锂离子电池单元设计。虽然电池车型规格各异,但统一的电池单元可以采用不同的封装数量与方式,满足各类需求。集团的目标是通过简化电池单元设计降低电池成本66%。

诺萨在圆桌会议上称:“我们清晰地认识到

集团需要通用化电池单元,这意味着集团内的每款产品,每个品牌都采用相同的电池单元,否则我们无法在开发过程中实现协同效应。”

当下,大众汽车采用了多种锂离子电池单元。例如松下为e-高尔夫、高尔夫GTE插电式混合动力车、奥迪A3电动车供应电池,三星则为帕萨特GTE、奥迪其他电动车供应电池。

一位负责人表示,单一的电池设计可以充分利用大众位于德国Braunschweig的电池模块组装厂产能,甚至可以由不同的电池供应商采用统一的电池单元设计。但诺萨没有给出具体的路线切换时间节点。

由于电池在能量密度上远不能同内燃机相比,因此续航里程长期以来是电动车最大软肋之一。许多国家出台的新规定中,只有电动车单次充电续航里程达到一定水平,方能享受补贴优惠政策。例如在美国,环保署EPA规定e-高尔夫纯电动平均续航里程应达到83英

里(约合133公里),对大众电池构成了考验。

为此,大众和其他厂商在提升电池能量密度上发力突破。据悉,大众正在研发下一代锂离子电池单元技术,能量密度可达到当前电池的5倍之多。这将使得大众电动车的电池组体积更小,而续航里程则更大。但大众并未详细解释通过何种结构实现这样的突破。

有观点猜测大众未来将转向固态电池(尚未确认是否固态锂电池)。2014年第三季度,大众曾经表示看好固态电池前景,并入股研发固态电池的创业公司QuantumScape,股比5%。固态电池在储能方面相对传统锂电池存在优势,另外还具有阻燃能力强等优点,安全性更强。

大众汽车CEO马丁·文德恩去年11月曾表示:“我认为固态电池技术应用潜力巨大,应用该技术很有可能将电动车续航里程提升至700公里。”