

告诉你汽车的核心竞争力!

热点追踪

新政呼之欲出

新能源车补贴剑指能源节约

□ 张 怡

空档近半年,新的新能源汽车补贴政策出台前在弦上,引发市场“闻风起舞”。据中国证券报记者了解,在老的新能源汽车补贴政策于2012年底到期后,相关部委已经制定出新补贴政策,其执行期或从2013年1月1日起算,并将至少延续至2015年。不过,具体出台时间依然尚未明确,有待国务院最终发布。

伴随着国家对新能源汽车支持政策方向的变化,车企纷纷加强了混合动力产品,特别是重混、强混产品的研发和推广。但有业内人士推测,纯电动汽车预计能如约在上半年享受到相关政策补贴,而混合动力产品若想按照节油率享有补贴,或许上半年较难实现。

另据了解,国家寄予厚望的新能源汽车产业技术创新工程正在25家企业中紧锣密鼓地推进,这些企业或将成为我国新能源汽车研发和产业化进程中的先锋。

补贴政策延续三年

日前,有媒体报道称,财政部、科技部、工信部和发改委四部委已经达成共识,中国的新能源汽车补贴政策计划再延长三年,并将扩大试点城市范围。同时,此前新能源汽车的推广以公交车为主,下一步会启动私人购买领域的新能源汽车推广。

早在今年两会期间,工信部部长苗圩曾表示,节能和新能源汽车补贴政策将争取对于上半年出台,引发市场热切期盼。工信部相关人士5月22日在接受中国证券报记者采访时表示,新的补贴政策需要多个部门达成一致,目前已经不在自身掌控范围之内,仍需等待国务院的最终批准,无法确定推出的时间。同时,他表示,未来还会同有关部门研究更全面的政策,完善新能源汽车的政策体系,推动电动汽车的发展。未来政策制定的主要方向是能源节约,即“少用油少用电”,对新能源汽车“成本高”的问题也有考虑。

实际上,新能源汽车的补贴政策已经迟到了5个月。此前政策对新能源汽车的补贴期限是2010年至2012年,补助标准根据动力电池组能量确定;对满足支持条件下的新能源汽车,按照3000元/千瓦时对企业给予补

助;插电式混动乘用车最高补助5万元/辆,纯电动乘用车最高补助6万元/辆。至2012年底,政策已经到期,而延续政策尚待出台。

国家信息中心信息资源开发部制造业处处长李伟利表示,新能源汽车补贴政策已经确定至少要延续到2015年,因为此前的资金尚未用完。他预计,由于不涉及节油率问题,针对电动汽车的补贴政策或将延续原有的每千瓦时3000元的补贴标准,今年上半年出台问题不大。

而针对混合动力汽车的补贴则要按节油率划分,或许难以在上半年出台。李伟利表示,目前,国家尚无针对混合动力汽车产品的评判标准,认证、检测体系尚未建立,能耗管理制度并不完善,只有这些都建立起来,才能出台混合动力产品按照节油率进行补贴的支持政策,财政部也才可能就此发放资金。

混动产品蓄势待发

关于混合动力产品,工信部人士表示:“什么产品节油就支持什么产品”。实际上,当前国内车企对混合动力产品已经做了较为充分的准备。

上汽集团新能源汽车事业部总工程师凌钧表示,此前公司已经推出了荣威750混合动力车型,售价23万元左右,如果有国家补贴6万元,上海补贴4万元,再省去牌照费,价格上还是比较诱人的。公司正在研发的上汽荣威550PHEV插电式混合动力轿车也将于今年上市,这是又一款公司的强混产品。

比亚迪方面,目前已经推出了混合动力车“秦”,还推出了公司最新技术成果“绿混”技术。据悉,未来公司计划在尽快实现绿混技术的实用化,覆盖旗下燃油车体系。

奇瑞汽车混合动力总工程师段志辉表示,在混合动力汽车的研发方面,由于轻混、中混不符合未来的鼓励和发展方向,公司已经不再投入更多的精力。当前,公司正在集中精力做财政部、工信部、科技部支持的技术创新工程中的“插电式乘用车项目”。强混、重混技术与插电式技术可以应用技术共享,有效转换,对公司未来推出属于自己的强混、重混产品很有帮助。

至于跨国车企能否从混合动力产品补



贴中受益,凌钧表示,未来国家对混合动力产品的补贴只会给自主品牌。

不过,全国乘用车市场信息联席会认为,国内混合动力补贴后暴增并不容易。乘用车表示,赞成推动混动车的规模化销售,政策补贴也应该能有效推动混合动力车型发展,并带动自主的混动车型突破。不过,由于车价仍然偏高,预计加大补贴后混动车型的销量仍不会很乐观,短期内暴增很难。乘用车呼吁,更大力度地补贴混动车型,让市场加速培育。

段志辉坦言对政策的补贴方式有担忧。他表示,如果政府的补贴是严格限定在某几年,那么如果公司在该时间段内没有推出产品,同时有助于公司专注于研发,避免浮躁。当前,丰田的混合动力产品在美国销售不错,其早已不享受任何补贴。

关注创新工程参与者

5月22日,受到新能源汽车补贴传闻和传统汽车销量趋好的双利好刺激,汽车板块领涨大盘,其中广汽集团涨停,长安汽车上

涨6.75%,江淮汽车上涨5.13%,比亚迪上涨3.91%。一汽轿车、金杯汽车安凯客车等均出现逆市上涨。业内预计,新能源汽车相关概念股依然存在市场机遇。

实际上,这些股价上涨的公司大多是国家新能源汽车产业技术创新工程的参与者。据了解,该工程支持的公司共有25家,其中,从事“插电式乘用车项目”研究的公司有比亚迪、一汽集团、奇瑞汽车、长城汽车和上汽集团;从事“纯电动乘用车项目”的公司包括江淮汽车、东风汽车、北汽汽车、吉利汽车和长安汽车;从事“纯电动商用车项目”的公司有江淮汽车、东风汽车、五洲龙汽车;从事“插电式商用车项目”的公司包括南车时代电动车、宇通客车、中通客车;此外,还有上汽集团从事“燃料电池乘用车项目”,比克电池、万向、中航锂电、天津力神、深圳沃特玛等公司从事动力电池项目研究。

国家对这些承担项目的企业寄予厚望,部分企业已经推出了相关产品。工信部副部长苏波在对长城汽车调研时强调,要着眼未来,发展好节能与新能源汽车,切实完成新能源汽车产业技术创新工程国家任务,加强插电式混合动力汽车研发,并做好推广工作。

业内人士认为,这些企业或将成为我国新能源汽车研发和产业化进程中的先锋。

政策看点

● 保监会鼓励车企买保险

中国保监会正式对外发布了《关于进一步明确保险专业中介机构市场准入有关问题的通知》,同时也表示,汽车生产、销售、维修和运输等相关汽车企业设立的保险代理公司注册资本可降低门槛至不低于1000万元,但其经营区域仅限于注册地所在省(自治区、直辖市)范围内。

● 二手车鉴定将有国标“体检表”

即将出台的《二手车鉴定评估技术规范》将是为每一位买卖二手车消费者准备的“定心丸”。据悉,《规范》出台后,中国汽车流通协会将指定符合条件的第三方机构或二手车经营企业,由专业人员进行二手车鉴定评估,由专业人员使用检测设备及工具,对二手车进行量化的技术检测。

● 商用车国四标准将如期实施

环保部机动车排污监控中心主任汤大钢表示,今年7月1日,将坚决实施重型车第四阶段排放标准没有推迟的可能。他说道,国四排放标准不会推迟,GB17691已经发布了8年,按照当时法规规定的时间表,本该2013年实施国五排放标准,而目前仍然是国三标准,可见,已经推迟了不少,留给企业的准备时间已经很多了。所以,重型车国四排放标准不会推迟,尤其是当今环保压力非常大的情况下。

资讯

科技日报讯(记者陈彬),ABB日前在其年度自动化世界活动中,隆重推出电动汽车充电技术、高效节能电机等先进的自动化技术、产品和解决方案。

ABB将其直流技术应用在电动汽车充电。在数据中心,ABB通过提供全系列直流技术以确保提高能源效率达20%、节约空间10%—25%、降低安装和维护成本30%,并显著提高供电可靠性。在ABB的帮助下,爱沙尼亚建成全球第一个全国电动汽车充电网络,在全国高速公路及市区设置了165个快充站,能够在15—30分钟内完成车辆充电,耗时远远低于传统充电方式所需的8小时。

此外,ABB的近期成就还包括如下一些:今年年初,ABB推出全球第一个集成能源管理功能的低压断路器Emax 2。以Emax 2断路器替代现有的传统断路器,每年可以节省58亿度;为提高工业能源效率,ABB提供全面的变频器产品帮助客户控制不同类型的电机,并提供与自动化网络的柔性连接;去年,ABB开发出全球第一台混合式高压直流断路器,为打造更加高效可靠的新一代输电网络铺平了道路。

这个时候来看,如果合资汽车的销量进一步增强,意味着,市场份额的增大,能够消化自身的产能以及需求一些新增产能,对于自主品牌而言,当前的产能会出现过剩,这个时候,任何停工、裁员情况都会给自己带来一个更加负面的恶性循环,所以这个方面来看,企业重组,如果优势互补的情况下,根据自身的竞争力情况,合理规划产能也是此次兼并重组的重要内容之一。

可喜的事情,当下的主管部门已经意识到了中国车市的产能情况,以政府为主导的中国车企重组兼并案例也正在如火如荼的进行,但是这里面的产能是否能够充分消化当下的产能,并且是否有能力抑制更多地“不良”产能继续发酵,想必不仅仅靠一个“指导意见”能够完成,还需要来自地方政府、中国车企和中央政府未来的发展目标相贴和,使得整体上,中国车市处于一个良性发展的道路上。

(作者为北美华人汽车工程师协会常务理事,文字有删改)

发展汽车城切莫冲动

□ 丁华杰

的目的之一。

汽车城对于中国汽车行业当下情况来讲,看似一个好主意,因为各级政府招商引资,辅助很多车企开拓疆土,能够提供很多优惠政策,这些都是当下汽车企业所需要的。当然,有一点很清楚,中国汽车产能情况也越来越严重。

我们都很清楚,这几年欧洲汽车产业不景气,作为一个成熟的汽车体系,由于行业不景气,带来的产能过剩等情况,很多有着多年历史积淀的车企不仅被北美等汽车企业并购、控制,后来者中方多家企业也可以操纵这些企业,主要的原因便是,产能和市场的 mismatch,让这些企业背负了太多的包袱,如果想要生存,被操纵也是一个必然的过程。

当然,中国产能是否过剩,还需要区分对待不同的企业,对于合资企业的产能来说,如果是当下比较主流的几家合资汽车销量的增速都高于整体车市增速,产能的需求必然增多,这是基本规律决定的。长沙、武

汉、成都和新疆等新的制造基地兴建意味着更多的销量需求。

对于当下几家合资车企销量不佳,增速放缓或下降的情况下,产能的拓展属于不必要,或许有不少企业认为当下销量的影响仅仅是一些政治因素在此间,此后的情况会有所改善,当然这里面增加的过程中会有一些风险。

对于一些国有自主品牌企业来讲,很多时候,读者朋友从媒体上也可以看得出来,一些企业当下的产能已经属于过剩阶段,但是这些企业屹立不倒,自然有一定的因素在此间,因为对于政府限制,这部分企业多与一些合资企业合作,同时生产合资汽车和自主品牌,虽然自主品牌方面盈利能力很弱,甚至亏损,但是合资企业部分在进行着盈利,两部分的填补,使得整体的企业看上去红红火火,事实上这是一种浪费现象。

对于民营自主品牌企业来讲,特别是当前销量不佳,并且成绩有可能锐减的情况下,如果按照这个思路下去,产能可能会成为包袱。

谈车论道

近几日,看到多个城市计划“大力发展汽车城”,有很多感慨,盘点一下中国当下的汽车城包括,上海汽车城,长春汽车,逐步建设或许北京汽车城,成都汽车城,武汉汽车城,长沙、沈阳等。

地方政府对于汽车产业是非常向往的,这在很多正在打造汽车城的宣传文件上可以看得非常清楚,事实上并不是这些地方对于汽车产业有多么的热爱,而是目前汽车产业是当下经济结构中规模大、带来税款多的为数不多的行业之一。

目前随着房地产开始走向衰落,并且逐步被政府限制,所能提供的“支配款项”也逐步下滑,汽车行业作为平均销量接近于千万辆的庞大行业,在这个过程中逐步成为各个地方争取的主要目标,所以看到媒体上面报道的多个地方正在打造的汽车城,都属于这个情况。

当然,从好的方面考虑,地方政府为了促进本地劳动力就业,引进能够吸收庞大就业群体的汽车产业来讲,也是一个重要

数字车市

78%

北京市发改委公布了北京市出租车驾驶员单车每月支出数据。根据调查,驾驶员单车支出情况为每月每车12718.72元,其中承包费(份子钱)6201.47元,占总支出50%以上。此前北京市发改委公布,北京出租车单车月收入为16300元,每月12718元的支出约占总收入的78%。

21%

从广东省统计全省近百家二手车流通企业上报数据累计统计并结合全省重点地区二手车过户数量,综合得出,2013年1—3月份广东省二手车累计交易量为20.83万辆,同比微弱增长2.36%;二手车交易总金额为87.44亿元,同比增长4.58%,增速大幅回落。2013年1—3月份,广州由于限牌政策的影响,一季度交易量仅为2.9万辆,同比大幅下跌21%。

9年

美国电动车制造商特斯拉日前宣布完成了对美国能源部贷款的偿还工作。特斯拉表示,上周从股权债券发行中筹集了4.518亿美元资金。2010年前该公司从能源部获得4.65亿美元贷款,当前连同利息已经全部偿清,较能源部方面的要求提前了9年。美国能源部一名发言人也对特斯拉还清贷款进行了通报。

97万辆

长安汽车2012年度股东大会上,公司总经理张宝林表示,今年公司将利用汽车行业市场总体向好的有利时机,力争全年实现汽车产销197万辆以上,实现合并报表收入约350亿元。其中,公司本部今年要力争扭亏,长安福特重量级SUV产品翼虎全年产销量要争取突破8万辆以上。

95%

中国社科院经济研究所发布的《2013年产业蓝皮书》提出,中国虽已成为汽车生产和消费大国,但在全球产业链的分工中主要处于组装环节和零部件制造环节,2011年中国自主品牌乘用车的企业利润,95%以上被合资企业赚走。

车坛

北京开展电动车租赁私人领域推广提速

作为全国十城千辆的示范城市和私人消费新能源汽车的试点城市,北京在环卫、公交、出租等领域已经取得了一定进展,面向私人领域的电动汽车推广活动也在进行中。

该项目先期采用了“10+1”的充电形式,即10个慢充电桩加1个快充桩,可同时满足11辆纯电动汽车的充电要求,近期将逐步建设3个“10+1”形式的充电车位以满足用户需求。在车辆运营方面,首批组织了十几辆纯电动汽车,租赁形式也提供了短租、长租、分时租赁等多种模式。

目前在清华科技园前期安装了10个慢充电桩和1个快充桩,未来会扩大到30个慢充+3个快充充电桩的规模。以清华科技园为孵化器,今年年内筛选12个园区进行逐个的充电桩安装、纯电动汽车驻场、车辆租赁运营、充电桩对外开放服务等工作。力争到2015年完成20个园区的建设,届时将会有300个慢充充电桩和30个快充充电桩接口完成配备。

随后还将会在公共场所、大型社区、4S店周边、电力公司营业网点以及租车公司附近等地建设充电桩,为电动汽车出行带来更大便利。

豪华车在华增速放缓 二线品牌掀起“国产热”

科技日报讯 近日,豪华车在华销量下滑、价格跳水的消息不绝于耳。统计数据显示,今年一季度,中国豪车市场增幅同比大幅下降了80%,随着销量的大幅萎缩,部分豪车已经出现大幅折扣促销的情况。不过,令人意外的是,豪车品牌并没有收缩在华扩张步伐。讴歌、凯迪拉克,包括雷克萨斯、林肯这些豪车品牌也都将相继加入国产车的行列,二线豪车品牌逐渐掀起了在华的“国产热”。

据悉,在继沃尔沃、捷豹、路虎、英菲尼迪等豪车品牌之后,讴歌、凯迪拉克,包括雷克萨斯、林肯这些豪车品牌也都将相继加入国产车的行列。上海车展前后,讴歌

和凯迪拉克相继公布了雄心勃勃的国产建厂计划。

今年2月底,凯迪拉克XTS在国内上市,上海通用将新车的目标锁定在奥迪A6L、宝马5系等产品。借着XTS的上市,卷土重来的凯迪拉克正式吹响了在国内豪华车市场的反击号。

上海通用汽车凯迪拉克品牌总监刘震日前对媒体表示,上海通用凯迪拉克品牌是精心部署了未来五年在中国市场的战略。这五年中,每年凯迪拉克都会投放一款国产重量级车型,同时凯迪拉克品牌专署的中国工厂也会在这五年中于上海浦东

奠基落成,并量产国产车型。凯迪拉克的目标是在2015年年销量达到10万台,同时在2020年在中国的豪华汽车市场中占据10%的市场份额。

在不久前结束的上海车展上,沃尔沃汽车集团中国区负责人拉尔斯·邓在接受采访时表示,沃尔沃国产项目今年将尘埃落定。下半年成都工厂即将完工投产,而作为配套的张家口发动机工厂也将于下半年同期投产,沃尔沃国产将最终落实。

一向保守的日系豪车品牌也加速国产化进程。上海车展期间,讴歌宣布将会在2015年推出首款国产车型,这是继英菲尼迪之后,

第二个加入国产行列的日系豪车品牌。

值得一提的是,一直坚持不进行国产的雷克萨斯,在谈及相关话题时态度也有所“软化”。雷克萨斯中国执行副总经理江积哲也对媒体表示:“国产化确实是一个中期应该予以研究的课题”,而这也意味着雷克萨斯将国产纳入了其在国内的发展计划。

有业内人士分析认为,尽管中国车市还有至少20%以上的销量增速,但在这片全球最热的车市只会吸引更多的竞争对手鱼贯而入,传统“德系三强”的豪车格局将会面临多方面的挑战,中国豪车的市场竞争将会进一步加剧。(刘雄)