

专家视角

新能源汽车发展方向更加明确

贾新光

科技部日前出台了《国家“十二五”科学和技术发展规划》,在这个规划中,新能源汽车被摆在重要位置,“十二五”期间重点工作还是掌握关键技术、形成产业体系、做好规模示范。

《规划》提出:全面实施“纯电驱动”技术转型战略,实施新能源汽车科技产业化工程。这意味着最终“纯电驱动”战略目标不变,仍然坚持“三纵三横”的研发布局(“三纵”就是混合动力汽车、纯电动汽车与燃料电池汽车;而

“三横”则是指多能源动力总成控制系统、电机及其控制系统和电池及其管理系统。)目前的任务是在全面掌握核心技术的基础上、加快整车系统技术成果的产业化和规模示范,形成整车及零部件工业体系,建设新能源汽车基础设施、产业标准体系和检验检测系统。重点推进关键零部件技术(电池-电机-电控)、整车集成技术(混合动力-纯电驱动-下一代纯电驱动)和公共平台技术(技术标准法规-基础设施-测试评价技

术)的研究与攻关。

继续实施“十城千辆”工程,到2015年,突破23个重点技术方向,在30个以上城市进行规模化示范推广、5个以上城市进行新型商业化模式试点应用、电动汽车保有量达100万辆、产值预期超过1000亿元。这与原来的保有量目标有些调整,同时不再提2020年500万辆的目标。另外,在目前补贴办法实行之后,销售效果并不理想的情况下,试点城市的数量也不会增加。

在这个《规划》中,还

提出要发展生物质能源,重点发展沼气生产车用燃料、纤维素基液体燃料、农业废弃物气化裂解液体燃料、生物柴油、非粮作物燃料乙醇等关键技术和装备。

《规划》提出要发展与电动汽车关系密切的智能电网,特别是大规模间歇式电源并网与储能、高密度多点分布式电流并网、电动汽车充电设施与电网互动协调运行技术、分布式供能、大电网智能分析与安全稳定控制系统、输变电设备智能化等核心技术。我们发展新能源汽车

的目的是为了减少对石油燃料的依赖,但是不能因为电动汽车的增加而加大对煤炭发电的依赖,电动汽车最理想的模式是利用储存太阳能来保证充电,而太阳能利用适合于分散的方式,国内外对这一模式已经有了大量的实验探索,如果能与电动汽车发展结合起来,意义更大。

《规划》前瞻部署了基础研究和前沿技术研究。基础研究和前沿技术研究是提升我国原始创新能力和科技长远发展能力的重要基础,在能源科学领域,

重点支持油气资源勘探与开发的新理论和新方法研究;煤炭资源精细探测、绿色开采、高效洁净转换、环境污染控制及灾害防治研究;低品位能源高效热功转换的基础研究;节能的新理论与新方法,新能源和可再生能源规模化利用的基础研究;智能电网的基础研究;支撑核能发展的基础研究等方向意义重大。此外,《规划》还包括城市发展过程中生态环境、交通以及安全问题的调控与设计等方向,都是值得关注的。

· 一周声音 ·



徐和道
北汽集团董事长

“2010年,北京奔驰盈利水平大幅提升,我预计今年会在2010年的基础上有50%的提高。”日前,北汽集团董事长徐和道在北京奔驰新发动机工厂奠基仪式上这样说。据悉,这是奔驰在欧洲之外的第一个发动机厂,该工厂一期产能25万台以上,预计2013年完工,届时将投产1.6L、2.0L、3.0L三个系列发动机,其中除3.0L发动机将装配在福建戴姆勒产品上以外,其他产品都将装配在北京奔驰车型上。

点评:曾经“慢半拍”的奔驰,销量无法与国产化率达86%的奥迪相提并论,与宝马也有一定差距,现如今奔驰终于回过神来了。



孟斐璇
菲亚特中国董事长

日前,“期待美丽 菲亚特500预售启动”发布会在上海举行。菲亚特中国董事长孟斐璇在菲亚特500预售发布会上透露,虽然首款国产新车C-Medium明年才上市,但广汽菲亚特已经将2014-2015年的销售目标瞄准为30万辆。据悉,此次上市的最新款菲亚特500,3个月前刚在美国上市,目前在欧洲还没有上市,但其竞争对手却很明确,是瞄准了宝马旗下的MINI和大众旗下的甲壳虫。

点评:作为后来者和曾经的失败者,菲亚特500这款售价高达19万-25万元的高端紧凑型车,对推动菲亚特重返中国市场真能具有实际意义吗?



倪凯铭
大众汽车集团(中国)总裁兼CEO

“大众汽车在上半年取得了良好的业绩,所有品牌均创佳绩。不断增长的市场份额表明,集团丰富的产品深受中国消费者的喜爱。”日前,大众汽车集团(中国)总裁兼CEO倪凯铭这样对外表示。据了解,今年上半年,大众汽车集团与两家合资企业上海大众、一汽-大众,共向内地和香港地区的消费者交付汽车110.65万辆,同比增长16.4%,市场份额约19%,巩固了大众汽车在中国汽车市场的领先地位,预计全年销量将突破200万辆。

点评:大众似乎越跑越快,主要原因是其规划符合市场发展速度。倪凯铭表示,预计今年大众汽车在华的增速将超过8%,高于行业预期。

商报记者 钱瑜/整理 厂家/供图

纸上谈车

一起为萨博祈祷

王万利

业界每一根敏感的神经。

此前,庞大汽贸已为萨博输血4500万欧元。但显然不够,最后还是半个多月前一家中国公司1300万欧元的“订车款”,才最终救了萨博“不开支就破产清算”的急。是哪家公司这么“仗义”?庞大首先予以否认。而后更有风吹出,“萨博很受中国市场欢迎”。不过,在媒体探查下,这家“神秘”的公司终于浮出水面,原来是青年汽车。

二鹿先后5800万欧元挽救了萨博危局。但萨博真能如瑞典汽车官方所言那样,将在8月9日再度复产吗?有外电称,虽然获得了短期资金,但瑞典FKG汽车供应商协会却表现出了

谨慎的态度,且据该协会高层透露,萨博与供应商之间的谈判进展缓慢。萨博方面也表示,目前得到的货款并不足以恢复生产,公司将继续寻求能满足短期内资金需求的合作方。

要钱,还是要钱!不知道二鹿的家底能撑多久。而就算撑过去了,也有不少声音想问,萨博真的值那么多吗?一位业内知名专家直言,“萨博对中国汽车工业没有任何意义”。

的确,我们知道,中国汽车产业政策目的很明确,就是“保大集团”。而眼下一汽、东风、上汽等各大汽车集团都早已有了自己的合资项目,且经营得风生水起,所以是否再有一

个萨博已经无关紧要。“通用用了10年都没做好,我们就一定能行吗?”该专家认为,我们完全没有冒这个险的必要。国家相关部门当然也明白这个道理。

但是,二鹿如此竭尽全力牵手萨博,自然也有其考虑。青年汽车是家小企业,庞青年要品牌,想做大;庞庆华要卖车,想复制赚钱的斯巴鲁,且要保证能牢牢掌握在自己手中。不过,眼下二鹿遭遇了进退两难:退,已投进去的钱收不回来;进,是个无底洞,且合资项目未必能获批。

那么,二鹿还能做什么呢?也许唯一剩下的只有一件事,就是一起为萨博祈祷。

中高级车价格战谁是炮灰

蓝朝晖

在一系列的中高级车中,自主品牌由于今年市场终端下滑过快,品牌冲高愿望遥遥无期,暂且不谈。合资品牌仍是中高级车市场真正的主力,众多的强势车型使中高级轿车市场成为了合资品牌的盛宴。

细看下来,日系品牌受地震的影响,市场份额出现萎缩,令中高级车的天下格局大乱,但天籁、雅阁、凯美瑞三款日系车依然牢牢掌控着前三名的地位。即便是“以价换量”的一汽马自达6,也成功提升销量,在中高级车市场继续丰收。

然而,今年异军突起的韩系车北京现代新索纳塔却似乎后劲不足。自今

年上市后,屡屡降价,从1万元的优惠变为1.5万元,但却一直难以突破月6000辆的销售瓶颈。

在中高级车市场,韩系车一直以来是日系和德系的陪衬。现代起亚集团及其中方合作伙伴都认为,通过出众的设计、丰富的配置、服务的提升必然会使品牌得以提升,新索纳塔将打破韩系车在中国市场价格低廉的形象,极大地提升韩系车品牌力。不过,现实往往是残酷的,当日系品牌和德系品牌的中高级车价格下沉,韩系车自然成了最大的受害者。

按理说,此时新索纳塔的降价幅度并不比雅阁、凯美瑞等车型多,但中

国消费者对韩系车的理解还是停留在低价上。正是北京现代在中高级车的营销策略上,延续了卖伊兰特时的方式,为追求销量疯狂优惠,因此很难唤起中国消费者购买的欲望。

玩转中高级车虽然很美,但是品牌的塑造却不是一朝一夕可以完成的,除了对产品性能的极致追求外,还要做到对消费者需求最好的把握。中高级车市场价格战已经临近,自主品牌已经出局,但韩系品牌犹在。此前,缺乏品牌形象保护的北京现代,其中高级车索纳塔、御翔等都曾惨痛出局。希望这一次,北京现代不要再变成“炮灰”。