



编者按:一边是扶持政策密集发布,一边是环境、能源、经济问题接踵而至,中国节能汽车的发展之路总是“危”“机”并存。其实,从传统车到混合动力车,再到新能源汽车,中国汽车工业正在努力转型。虽然进程并不快,阶段性结果也不尽如人意,但我们已经在路上……

油耗红线难突破 汽车节能迎利好

■ 本报记者 徐 淼

深秋的北京遭遇了连续几天的雾霾,而被认为是造成雾霾元凶之一的汽车业,此时也正在为节能而烦恼。

为缓解汽车保有量不断增长所引起的能源安全和环境问题,降低汽车燃料消耗量水平,提高汽车能源效率,国务院2012年公布了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012年至2020年)》,提出到2015年,当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里,节能型乘用车燃料消耗量降至5.9升/百公里以下。

但就目前来看,这个计划实施起来的情况并不会很乐观。

在中国汽车工业协会举办的“汽车节能技术及推广研讨会”上,工信部装备工业司处长余伟珍也对这一目标的实现表示担忧。“上半年,乘用车企业平均燃料消耗量较2013年并无明显改善。”她说。

“完不成”的降耗目标

据悉,中国从2005年7月开始实施乘用车燃料经济性标准,历经了从最开始的单车燃料消耗量限值升级到现行的车型限值与企业平均燃料消耗量(CAFC)实际值与目标值比值双重管理,并于2012年将进口乘用车纳入管理范围的变化。

不过,市场近来的反应让人难免失望——随着高油耗SUV的密集推出,2015年中国乘用车百公里油耗降至6.9升这一目标看似遥遥无期。

数据是最好的例证——工业和信息化部发布的最新数据显示,去年,国内111家乘用车企业的平均燃料消耗量实际值为每百公里7.33升,较之2012年下半年83家乘用车企业的平均油耗每百公里仅减少了0.09升。

10月16日,工信部联合发改委等五部委发布《关于加强乘用车企业平均燃料消耗量管理的通知》,提出将对“达不到车型燃料消耗量目标值车型停产、限产”等5项处罚措施。

“中国汽车市场显现车型大型化的趋势。过去5年,中国平均车重增加100公斤。而就目前SUV销量的增长情况来看,今年平均增量会超过20公斤。”余伟珍表示,不断增加的车重导致今年上半年中国乘用车平均燃料消耗量数据较2013年并无明显改善。

据悉,当前,欧美以及主要发达国家均已制定并发布2015年之前的国家油耗政策,并开始启动2020年后的油耗政策。而据披露,目前,工信部已完成了《2016年至2020年乘用车燃料消耗量标准》的报批稿,计划今年年底发布。余伟珍表示,考虑到2020年当年生产乘用车平均油耗要降至5.0升/百公里,工信部为企业设定节能的目标由松至紧——2015年至2019年,当年生产乘用车平均油耗目标分别为每百公里6.9升、6.7升、6.4升、6L和5.5升。

对此,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬表示:“国家能源部门将节油考核与汽车总量控制挂钩。未来,如果车企的汽车产品能节油20%,就可以再多生产20%的车型,如果节油考核不过关,就以减少汽车生产为代价。”

混合动力应成为推广重点

现实是,过去7年(2006年至2013年),国产乘用车车型限值与企业平均燃料消耗量共下降10.3%,而未来7年(2014年至2020年)需下降30.7%才可达到2020年5升/百公里的目标。时间紧,任务急!

而在董扬看来,为实现乘用车5.0L油耗目标,需要多种技术路线应用。“目前,混合动力汽车技术发展已经较为成熟,应该是现阶段节能减排技术推广和普及的重点,先进启停系统具有性价比优势,对乘用车节能具有积极意义。”他指出,混合动力绝对是当前最适宜在中国汽车市场上推广的节能技术。

重庆长安新能源汽车有限公司总经理任勇也表示,经过数年的发展,中国在节能汽车产业的发展上,形成了规划上牵引、法规上强制、经济上扶持的政策体系。但值得注意的是,眼下,政府对纯电动汽车技术的支持力度,远远大于对混合动力技术的支持。一段时间以来,国家政策对新能源汽车产业的扶持力度有了极大提升。

10月22日,国家发改委、财政部、工信部、环保部、住建部、科技部和国家能源局七部门联合印发了《京津冀公交等公共服务领域新能源汽车推广工作方案》,提出到2015年底,京津冀地区公交车中新能源汽车比例不低于16%,京、津出租车中新能源汽车比例不低于5%。

而按照《北京市示范应用新能源小客车管理办法》规定,只

有经过北京市经信委的审核、备案,进入《北京市示范应用新能源小客车生产企业及产品目录》的产品才有资格享受补贴。现阶段公布的车型仅仅包含了纯电动车,混合动力车并没有被纳入其中。

“2014年以来,国家政策聚焦新能源车。在政策驱动下,新能源汽车产量逐步领先。从长远来看,混合动力汽车或许终究只是过渡性的产品,但混合动力技术将会永远存在下去,尤其是对于实现国家在2020年‘5.0L’的乘用车油耗目标而言,混合动力不可或缺。”任勇表示。他甚至认为,如果在2018年之前还不能很好地发展混合动力技术的话,那么国家给汽车企业设定的平均油耗目标根本无法实现。

事实上,一汽、上汽、东风、长安、广汽、丰田等各大整车企业、部分零部件生产企业以及行业内的专家学者都曾呼吁,混合动力技术能够有效减少汽车燃料的消耗量,理应稳步推进。但厂家也确实有“难言之隐”,成本就是摆在每家企业面前的现实难题。

“成本居高不下,车企都不敢用10万辆、20万辆的规模计划去分摊成本。”任勇说。

而吉利集团电子传动有限公司总经理张彤表示,迫于成本压力,合资公司将邀请更多的整车厂商,对深度混合动力汽车技术进行共同研发。

据张彤介绍,虽然吉利集团近期将与湖南科力远新能源股份有限公司正式签订合资协议,成立国内的混合动力系统总成技术平台,但“高成本、低补贴”的现状,还是让吉利汽车不得不寻求更多的厂商实施联合合作战。

“如果没有有效的补贴政策,肯定是谁先投入谁先吃亏。”广汽集团汽车工程研究院新能源中心的裴锋说。

“节能技术是场硬仗,我们必须自己扛!”董扬认为,“节能问题已是目前中国汽车产业发展的最大阻力。”

裴锋建议,对于纯电动技术和混合动力技术的推进,国家应严格实施企业平均油耗法规,倒逼企业转型升级;针对低于油耗法规规定值25%至35%以上的非插电混合动力企业,实施全国范围的(含私人用车)销售补贴,并直接补贴到企业;及时启动对非插电式混合动力汽车、关键零部件系统龙头企业,给予产业化研发应用支持。

自主节能车入市慢半拍 市场红利暂未显现

部分自主品牌目前正在遭遇“幸福的烦恼”。

今年9月11日,国家发改委公布节能产品惠民工程节能环保汽车(1.6升及以下乘用车)第一批推广目录(以下简称推广目录),28家汽车企业的163款汽车入围,其中自主品牌车型占比超过六成。有业内人士认为,这一政策对自主品牌的销量提升将有重大的利好作用。

不过,记者近日走访车市了解到,目前,多家品牌经销商的在售车型与发改委公布的节能汽车车型型号并不一致,能够享受节能补贴的车型需待数月后才能上市销售,导致市场终端的节能补贴目前无法兑现。

在部分地区,有经销商为了留住受节能补贴吸引而来的意向消费者,只能自掏腰包补贴。在此背景下,经销商对于节能补贴的推动热情并不高,而补贴政策对自主品牌的利好效应也未如期出现。

自主节能车多处于“空窗期”

记者统计发现,入选推广目录的163款车型中,自主品牌车型有102款,占比达到63%。

“相较于合资品牌,自主品牌在微轿和小排量汽车

市场占据较大份额。”对于自主品牌车型的上榜比重,全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树这样分析。在他看来,新的节能补贴政策发布,理应对自主品牌的销量起到助推作用。

不过,这一原本利好的消息并未如期反馈在终端市场。“虽然我们多款车型都上了新一轮的节能补贴目录,但这些车型还没有上市销售。”西南地区一位奇瑞经销商介绍,根据9月11日发布的节能补贴车型目录,奇瑞汽车有18款车型入围,但是由于市场在售车型并非发改委公布的人选车型型号,因此终端难以按照流程执行补贴。

“根据厂商的计划,这批(能够享受补贴)车型预计要今年11月才能陆续到店。”上述经销商表示。

这一现象在自主品牌车型中普遍存在。华南地区一位东风风神经销商向记者表示,虽然风神全系车型都入围补贴目录,但部分产品尚没有现车。

相较而言,合资品牌节能补贴已启动。记者调查了解到,包括上海大众、斯柯达、上海通用在内的多家合资品牌入围补贴目录的车型,在市场上基本都有现车销售。

对此,比亚迪汽车相关人士向记者坦言,这主要是厂家的生产周期问题。据他介绍,一般情况下,厂商会根据自己的车型销售计划向国家相关部门上报车型型号,但由于新一轮节能补贴的申请门槛更高,需要对产品技术进行升级,更新产品批次,因此只能把即将生产的批次车型型号先行提交。

补贴红利效应暂未显现

自主品牌产品更新节奏相对迟缓,因此无法很好地把握市场良机。在产品断档的情况下,经销商推广节能

补贴的热情也不高。

上述西南地区奇瑞经销商向记者坦言,由于节能补贴目录在9月出台后,已经有很多消费者前来咨询,为了留住这批潜在客户,经销商采取了先行补贴的方式。不过同时,经销商也不得不收缩车型原本的市场优惠。

“即便是这样,消费者心里仍然存在落差,我们现在卖车时反倒淡化了对节能补贴的宣传。”安徽地区一位比亚迪经销商表示,在消费者看来,节能补贴应该是额外的红利,理应与市场让利累加,“他们不会去追究背后的补贴逻辑”。

在此背景下,节能补贴的市场红利效应并未显现。华东、华南等地的多家经销商都向记者表示,这一政策带动的销量增长并不明显。

崔东树分析指出,相较于合资品牌,自主品牌产品主要集中在经济型领域,其消费群体对车辆售价较为敏感,因此3000元的节能补贴对于自主品牌消费者有很强吸引力。

“从过去节能汽车补贴的实施经验来看,3000元的补贴对自主产品销量的影响非常明显。”崔东树介绍。2013年下半年,汽车节能补贴政策基本退出,自主品牌汽车市场份额开始持续下降。中国汽车工业协会数据显示,截至今年8月,自主品牌在乘用车市场的占有率仅37.5%。

此前,有不少业内人士将新一轮的补贴政策解读为国家针对自主品牌启动的新一轮“救市”行动。而由于自主品牌在产品上遭遇了补贴“空窗期”,这一“救市”政策暂未发挥预期作用。

(黄琳涵)

降低油耗 汽车行业如何出招?

原油对外依存度或超过70%!中国能源结构多煤少油,新能源汽车可降低石油消耗,但考虑到其偏低的销量占比和普及速度,仍不足以彻底改变中国车用能源结构。

现状:政策先行,部分整车企业“压力山大”。工信部已经基于中国情况,推出了严格的油耗评价体系。从2005年“第一阶段”燃油限制到2015年即将实施的“第三阶段”,要求整车企业的加权平均油耗不高于6.9升/百公里。然而,根据今年5月工信部公布的企业平均油耗情况,2013年,79家国产车企的油耗达标率仅为72%,25家进口车企中更有近半数未能达标。如果2015年按“第三阶段”标准严格实施,将有更多企业无法达标。

机遇:与其打政策“口水仗”,不如打技术“攻坚

战”。与整车企业的窘境相比,优势零部件企业则“各显身手”。业界认为,中国油耗标准提升,将驱动整车和零部件公司在如下领域的研究拓展和投资机会:一是高性能发动机技术(涡轮增压、缸内直喷、电控燃油喷射等),二是车身和发动机轻量化技术(镁铝合金、高强度塑料、碳纤维等),三是启停电机(电池、电机),四是混合动力汽车(自动变速箱、电池、整车匹配等),五是新能源汽车(纯电动汽车、插电式混合动力及其零部件等)。

挑战:中国企业(整车+零部件)将面临“法规提升+国际竞争”的双重挑战。中长期看,如何在满足不断提升的法规同时,提升企业自身的国际竞争力和持续研发能力,才是长治久安的唯一路径。

(王洛)

引子:2014年以来,工信部等多部委对于新能源汽车的支持政策层出不穷,各地亦快速出台相应推广措施。

问题:中国原油还能让汽车业“奔跑”多久?

一边是中国60%的原油对外依存度,一边是快速增长的汽车保有量和居高不下的平均油耗。中国已连续5年成为全球第一大汽车消费国,假设单车油耗不变,到2018年,中国汽车保有量和车用原油量再翻一倍,中国