

编者按

2018年是中国改革开放40周年,无论国内传统车企还是跨国公司都在加速布局新能源市场,而标榜网联化的新势力电动车也将发力。在国家政策加持下,新能源汽车迎来一次集中爆发势在必行。全国乘用车市场信息联席会截至2018年一季度的统计显示,中国在新能源车产销已连续三年世界第一,中国将成为未来汽车行业发展的标杆和领军者。刚刚过去的北京国际车展上,新能源汽车遍地开花,这也预示着汽车行业跑步进入新能源社会已不可逆。

中国新能源汽车现状怎样、传统汽车企业与新势力造车企业的前景如何、新能源汽车的“心脏”——电池如何实现快充多跑……在详实调查的基础上,齐鲁晚报将连续推出《新能源·新汽车》系列文章。本组稿件得到寰球汽车集团董事长兼CEO吴迎秋先生的指导,在此一并表示感谢。

传统企业转型和新势力造车让“绿牌”遍地开花

汽车行业“跑步”进入新能源社会

本报记者 张子森

当绿色牌照的汽车越来越多出现在中国的大街上,第一辆电动车发明人——法国工程师古斯塔夫·特鲁夫应该感到欣慰:尽管1881年就诞生的用铅酸电池为动力的三轮车比燃油车出现要早,但一百多年时间里却从未被真正重视过。

直到近几年,中国新能源汽车产销量突破并领先全球,并作为国家战略引领世界汽车发展新征程。2018北京国际车展,标志着中国汽车产业正式进入新能源时代。而在专家看来,无论传统汽车行业还是新势力造车企业,在国家政策指引下,批判继承国内外汽车制造经验,寻找一条健康、有序的新能源发展路子,是中国汽车工业发展的重中之重。

新能源车的“新生”

电动车的历史比最常见的燃油汽车还要早。

经过前期多年的铺垫和发展,公认的第一辆电动汽车于1881年诞生。发明人为法国工程师古斯塔夫·特鲁夫,是一辆用铅酸电池为动力的三轮车。

19世纪末期到1920年,在早期的汽车消费市场,电动车比内燃机车有更多优势:无气味、无震荡、无噪音、不用换挡,而且价格低廉——近一百年后,电动车的优势仍旧存在,但价格和续航却成了阻挡其推广的重要因素。

随着石油开发和内燃机技术提高,电动车在1920年之后渐渐地失去优势,市场逐步被内燃机驱动的汽车所取代,电动车的发展因为没有电池系统的技术革命而停滞了大半个世纪。

寰球汽车集团董事长兼CEO吴迎秋介绍,上世纪90年代前,全世界已经认识到石油资源的枯竭和排放污染是不可避免的,因此一直在寻找新的替代能源。“这也是汽车行业近百年来在努力的事情,但并不一定是纯电动车。”吴迎秋介绍,在石油替代能源上,形成了以德国车企为代表的小排量大功率传统内燃机、美国的氢动力研究、日本的混合动力技术等三个方向。

电池的污染性和能量密度差的自身缺陷,让电动车在新能源路上并不受宠。上世纪70年代锂电池发明并日益完善,电动车得到了汽车行业的重新关注。在1990年的洛杉矶车展上,通用向全球推介了Impact纯电动轿车,带来了一波蝴蝶效应:福特、丰田、雷诺、日产、本田等传统汽车巨头纷纷开始研发纯电动汽车。

涵盖纯电动汽车和混合动力电动汽车的新能源车就像尘封在阁楼许久的水晶球,吹去浮尘后,仍能散发耀眼的光芒并预测和指引未来。尤其最近



2018北京车展上,新能源车大出风头。张永森 摄

20年来,新能源汽车进入了一个爆发期:不仅以特斯拉为代表的电动车掀起了全世界范围内的电动车制造浪潮,英国、德国、法国、荷兰、挪威甚至印度,都宣布了停止销售燃油车的时间表,海南成为首个宣布禁售燃油车的省份。奔驰、宝马、丰田等汽车巨头也纷纷确定企业新能源化的方向和时间表。

作为当前世界第一汽车大国,中国新能源汽车发展自2007年来就新能源汽车的生产和推广推出了一系列政策,从补贴到不再批复传统燃油车企再到双积分政策实施……最近三年的这组数据颇具代表性:2015年中国新能源汽车销售33.1万辆,纯电动汽车销售24.7万辆。2016年新能源汽车销售50.7万辆,纯电动汽车销售40.9万辆。2017年新能源汽车销售77.7万辆,纯电动汽车销售65.2万辆。

新能源车在中国爆发

正如谁都不能忽视和否认中国的崛起一样,中国汽车界一旦认真起来,成为新能源汽车引领者开始被国内外同行认可。

我国新能源汽车发展有三大特点:一是高增长,得益于财政补贴、牌照优惠、不限行等鼓励措施,2015年以来,连续三年销量全球第一,增速均超过50%;二是自2017年起,新能源乘用车销量中个人消费超七成,说明个人消费市场正在快速兴起;三是纯电动汽车依然是主力,2017年占比83.9%,高于2016年的80.7%和2015年的74.6%。

为什么中国在短短时间内迅速成为世界第一?吴迎秋先生分析了其中三个原因。一是中国是能源纯进口国,也是消耗大国,如果不发展石油替代能源,不仅要受制于人,也涉及到能源安全。其次从中国汽车工业本身考虑,传统技术上很难赶超跨国企业,但电动车世界范围内在同一起跑线上,这是一个在汽车工业领域弯道超

车的机会。

“此外,中国还面临产业升级的问题,包括现在新旧动能转换,从国家政策层面来说也需要大力发展新能源。”吴迎秋表示,对跨国公司来说,他们在中国深耕了许多年,中国市场的潜力无限,中国相关政策的出台也在研究,因此跨国企业在中国也要研发新能源。“在这几种势力的推动下,中国的电动新能源汽车如火如荼的起来了。”

行业内普遍把2007年定为新能源汽车元年。在这一年,国家有关部门发布了关于新能源汽车的多项法规:11月1日,《新能源汽车生产准入管理规则》正式实施;12月2日,国家能源办正式公布能源法(征求意见稿),以法规的形式明确了能源的市场定价原则;12月18日,发改委发布了《产业结构调整指导目录(2007年本)》,新能源汽车正式进入发改委的鼓励产业目录。

2017年初,舆论一度唱衰新能源市场,认为补贴的缺失会让新能源汽车的销量急转直下,然而整个新能源乘用车的走势还是保持了连续11个月的环比增长,最终全年销量556393辆,同比增长69.2%,占狭义乘用车销量比例为历史新高的2.3%。

一些专家认为,这十年间,国家一系列政策的推广是新能源汽车迅速发展的重要原因,尽管2016年曾有“骗补”事件

发生。但在行业人士看来,这一事件虽给中国新能源汽车的发展带来了一定伤害,却也倒逼相关部门及时修改制定政策。仅2017年1-10月,国家累计出台32项新能源汽车相关政策(包括征求意见稿5项),涉及到宏观、补贴、基础设施、安全管理、技术研发、智能网联等诸多方面。这些调整,无不又促进了新能源汽车行业的健康发展。

中国品牌“弯道超车”的利器

就在北京车展开幕前,《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》正式实施。在2017年出台的32项国家新能源汽车政策里,双积分政策无疑是最重要的一项,决定了未来中国汽车产业新格局,无论是燃油车还是新能源汽车都将步入前所未有的积分时代。

中国汽车工程学会理事长付于武曾说,双积分新政背后的关键词包括节能减排、解决环境及能源问题、解决交通拥堵等。双积分政策毫无疑问表明了中国汽车产业未来的发展方向。这个政策不仅对中国自

主品牌,对已经拥有雄厚实力的跨国公司的挑战也是极大的。

江淮和大众合作、北汽新能源与戴姆勒合作、长城和宝马合作、一汽和拜腾牵手……近两年来,国内车企与跨国公司的合作,有一些甚至是在政府层面加持下进行的,无不被解读为双积分政策的推动的双赢:跨国公司借此在中国得到积分从而继续站稳脚跟;自主品牌可以借机实现先进技术的革新和品牌提升。

积极层面看,自主品牌既可以占领未来新能源汽车市场,又可以从合资车企那里获得输血,从而真正实现“弯道超车”。但汽车界对这一愿景抱有足够的清醒:新能源汽车是未来汽车的趋势已成为全世界行业共识,而国外新能源汽车也在如火如荼地发展。作为最大的汽车消费市场,跨国企业对中国政策的研究和吃透早有先例,因此“双积分”政策只会加速但不会影响跨国车企执行自身的未来战略。

“如果不能利用这个机会做强做大,当对自主品牌的政策保护伞没了,消费者还是会用脚投票。”相关人士表示,自主品牌虽然在政策方面享有优势,但并不能因此忽略对技术的研究和创新,如果还是穿新鞋走老路,若干年后再看新能源汽车积分制究竟鼓励的是自主品牌还是合资品牌,结果可能会不一样。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树接受采访时对这一问题同样有自己的判断:自主品牌汽车企业不能因为双积分政策层面的巨大优势而“掉以轻心”,除了发力纯电动汽车以外,还应积极加强插电式混合动力汽车的布局:“作为我国自主品牌汽车企业相对基础较为薄弱的领域,这一更易获得消费者认可的市场增量更大,也具有更大的发展潜力和上升空间,应加以重视并进行相关的技术和产品储备。”



经过十年发展,新能源车在中国已经得到极大认可。(资料图)