



■ 本版撰文 本报记者 陶海青



编者按:7月15日,中国汽车工业迎来60周年纪念日。60年来,中国汽车工业经历了从无到有、从小到大的蜕变。与国际汽车工业的百岁高龄相比,中国汽车60年的历史尚显稚嫩,但中国现已成为世界上最大的汽车市场,创造了惊人的发展速度。

与此同时,中国汽车业仍面临激烈的竞争。其中,纯电动汽车的发展步履蹒跚,内外部都有诸多问题亟待解决。

电动汽车再掀并购潮 海外投资仍有隐忧

5月1日,美国一度领先的Coda宣告破产;

5月26日,依靠“换电模式”崛起的以色列电动汽车品牌Better Place申请破产清算;

最近,另一家美国电动汽车生产商Fisker面临破产。这预示着电动车制造商及上游企业普遍面临危机,曾经雄心勃勃的美国电动车产业的泡沫开始破裂。

与此同时,中国汽车企业竞相前往收购,万向集团成功收购了美国电池制造商A123。

而A123的破产引发了一系列连锁反应,搭载A123电池的混合动力汽车制造商菲斯科汽车公司(Fisker Automotive)也被迫停产。随后,吉利、东风、万向、北汽等都纷纷向菲斯科抛去了橄榄枝,希望通过并购获得其先进的新能源汽车技术,但最终夭折,原因之一是美国能源部表示:“不能让美国财政支持的企业卖给中国企业。”

这从侧面印证了雷诺-日产CEO卡洛斯·戈恩的说法:中国市场将成为挽救电动车未来的“救世主”。

“与美国企业看重当下能否盈利不同,中国车企则更看重通过收购带来的技术储备。收购国外电动汽车零部件厂商,是中国车企的国际化战略。但从长远来看,收购电池制造商对中国来说是一个负担。因为废电池是电子垃圾,汽车废电池中含有的酸和重金属铅泄漏到自然界可引起土壤和水源污染,一粒很小的废旧电池能污染28吨水,对人造成危害。因此,收购美国电池制造商并不是明智之举。”浙江润成控股集团有限公司副总经理张超在接受《中国贸易报》记者采访时如是说。

在中国汽车后市场联合会常务副会长兼秘书长路

志光看来,中国已经成为全球第一大汽车市场,中国发展电动汽车的确面临着前所未有的机遇,但中国在电动汽车领域实际上没有与国外巨头站在同一起跑线上,差距依然很大。收购海外企业,前景堪忧。

各国销量均不达标

美国曾宣布,到2015年推广100万辆电动汽车。去年,该目标仅实现了5%。美国能源部不得不宣布,这一目标将被放弃,要制定出更切合实际的战略目标。

德国总理默克尔也重申,在2020年前普及100万辆电动汽车,但去年,整个德国电动汽车销售量仅有3000辆。

根据中国汽车工业协会的不完全统计,2012年,国内销售新能源汽车12791辆,其中纯电动汽车产销量分别比上年增长98.8%和103.9%。但中国政府的目标是:到2015年,中国市场上至少应该有50万辆电动车投入使用,到2020年要增长到500万辆。由此看来,去年的销量与规划中的目标相差甚远。

张超认为,新能源汽车需要投入大量资金进行研发,而最令车企担忧的是,未来销量不可预测,市场投入的风险很大。所以,车企对电动汽车的投资都非常谨慎。

虽然存在高风险,但整车制造商仍将新能源作为未来战略重点。德勤会计公司发布的调查报告称,全球已有超过440亿美元经济刺激资金和其他奖励计划投向新能源汽车开发。

据介绍,现在,车企的商业模式开始改变,以前是车企各干各的,现在更多的是携手并进。比如宝马与丰田在新能源方面的合作在今年有了实质性进展,在新一代

锂电池技术的研究方面开始了第二阶段的合作;润成集团与中国一汽、东风集团、北汽集团、广汽集团等企业合作,共同开发纯电动专用车、纯电动轻型客车、新能源轻量化轻型客车。在共同研发过程中,主要解决了纯电动汽车动力系统集成匹配技术等问题。

与零部件厂商协作难题待解

事实上,相比于美国,中国发展电动汽车的难度更大。纯电动汽车研制和开发的关键技术主要包括电池、电动机、电动机控制。而在纯电动汽车诞生之初,中国生产厂家在这三大关键技术上缺乏统一协作。

究其缘由,据张超分析,对于发展纯电动汽车,原来各方各自为政,也使电动汽车的几大部件拼装后不匹配,所以,纯电动汽车开不走,问题很多。国家出台《电动汽车电池管理系统与非车载充电机之间的通信协议》后,统一了电池管理系统与充电机之间的通信协议,为纯电动汽车的进一步发展扫除了障碍。

在业内资深专家杨晓方看来,整车与零部件企业之间的协同合作关系也尚未建立。比如,整车厂为了自身利益,通常采用招标的方式,制定了一系列“潜规则”来确定其协作厂商,但这种协作模式显然只是为了自身利益考虑,无法实现合作共赢。

零部件是汽车产业的基础,影响着整个汽车产业供应链的效益水平。路志光很是担忧地说:“在中国,整车和零部件企业严重脱节早已成为业界的一块心病。零部件企业成为被欺负的对象,无端被占用货款等现象很普遍。所以,发展汽车产业一定要与发展汽车零部件产业

同步。

核心技术仍是发展瓶颈

电力驱动是电动汽车区别于传统汽车的最根本特征,但这恰恰成为制约电动汽车发展的瓶颈。

张超坦言:中国是锂离子动力电池的生产大国,约占全球25%的市场份额。虽然锂电池技术取得进展,但中国锂离子动力电池生产技术与国际先进水平仍有差距,锂电池技术的研发是缓慢的。

最近,复旦大学教授吴宇平发表了一项关于水系锂电池的最新研究成果,被误读为“电动车充电10秒可跑400公里”。受此消息提振,锂电池概念股表现强势,多个个股一度飙升到两市涨幅榜前列。

专家认为,通常情况下,技术标准很复杂。其中包括,新技术要经过室内5个月试验和500个小时户外试验,得出的数据才较为正确。新型水锂电池没有进行过装配实验,就预计电动车可跑200公里至400公里,这种说法不严谨。“电动车充电10秒可跑400公里”,这相当于一座小型电厂的发电功率,根本没有电线能够胜任这项输电任务,而且10秒钟充电有可能引发电池爆炸。

众所周知,技术进步是一个漫长的过程。在世界范围内,锂电池能量密度的进步速度为每年提高3%至5%。在锂电池的很多技术方向上,学术界甚至还没有形成共识。

“在锂电池研发方面,中国要5年赶超美国基本上不可能,”路志光说,现在电池供电的发动机功率还是很低,突破电池瓶颈还有很长的路要走。

◆ 小资料

日本:从1971年起对电动汽车的研发提供支持,并在1996年制定了电动汽车的补贴计划。

法国:1975年成立了“电动汽车跨部协调委员会”,自2002年起开展实质性工作。

美国:自1976年开始以立法、政府资助和财政补贴等手段加速发展电动车。

英国:电动汽车的使用历史超过50年。

相比上述国家,中国政府尽管在“八五”和“九五”阶段就投入资金支持电动汽车研发,但大规模投资始于“十五”阶段。可供查询的数据显示,“十五”期间,科技部在节能与新能源的研发上投入超过8亿元,“十一五”期间,节能与新能源重大专项的投入规模为11亿元,但总量与国外动辄几十亿的投入相比仍然太少。

延伸阅读

北京:买电动车免摇号政策退市

北京,作为国内最早进行新能源汽车示范运行、私人购买新能源汽车首批补贴试点城市之一,私人购买纯电动车的大门一直半开半掩。

去年公布的《北京市电动车管理办法》草案曾提到,私人购买电动车将不参与摇号。但从今年7

月1日起,买电动车免摇号政策停止。中国汽车后市场联合会常务副会长兼秘书长路志光也证实了此消息。

据北京市交通委相关负责人透露,今年下半年,纯电动汽车将在北京上市,但市民购买电动车仍须摇

号,指标将从之前的固定额度中分出,以保持每月2万辆的机动车增长数量不变,市民购买纯电动轿车最高可获12万元补贴。

在中国,电动车尚未形成气候,如此摇摆不定的政策,可能给电动车市场蒙上阴影。

易舟:做好电动汽车发展的配角

电动汽车市场潜力巨大,但掘金者还需要跨越许多技术门槛。例如传统燃油汽车空调系统,由于工作效率较低、对蓄电池电能消耗过大,不宜直接在电动汽车上。

“电动涡旋压缩机就能解决上述问题,且前景看

好”。7月10日,易舟汽车空调有限公司总经理虞惠雄在电动汽车空调系列产品发布会上如是说。该公司在会上与两家研发中心、4家电动车厂家达成合作协议。

压缩机被视为空调的“心脏”。17年来,易舟一直致力于涡旋压缩机的研发和产销。虞惠雄认为,车用空

调是整个汽车行业发展产业链上的一部分。在电动汽车发展中,易舟努力做好配角,用研发的电动汽车空调系统、电动压缩机以及电动汽车暖风系统,抢占汽车零部件配套行业市场制高点,并在广西建立起与国内电动汽车行业配套发展的电动空调涡旋压缩机研发基地。

记者手记

电动汽车市场仍需政府主导

中国电动汽车从无到有,在枢纽零部件、整车集成技术以及示范运行等方面都取得重大进展,初步建立了电动汽车技术体系,已申请专利3000余项。

2001年,电动车研究项目被列入科技部国家“十五”期间“863”重大科技课题,当时规划了以汽油车为出发点、向氢动力车目标进军战略。在“十一五”期间,部门电动车型开始在国家政策支持下投入试运行,车型以城市公交和工程作业车为主。

尽管纯电动汽车起步很晚,但仍将是未来清洁能源的一种模式,并且,大部分国家的电动汽车发展仍由政府主导。

采访中,浙江润成控股集团有限公司副总经理张超多次强调:在中国,汽车电动化是应对PM2.5超标以及雾霾天气的解药之一,电动车产业的发展,需要政府从补贴、配套措施、技术提升等多方面加以努力。最近,科技部也提出,新能源汽车的长远发展需要充电设施、顾客使用环境、环保措施和产业发展政策的协同推进。

但中国的节能补贴政策已于2012年底结束,导致针对个人用户的新能源汽车销售基本陷入停滞状态。

虽然新的补贴政策还未正式公布,但新能源汽车补贴政策将延长的消息不胫而走。地方政府再次掀起了对电动汽车投资的新一轮高潮。

据了解,能源汽车补贴政策将延长3年,原有的25个示范城市将进一步扩大;购车享受补贴将不再受示范城市区域限制,并且纯电动车高达6万元/辆的补贴维持不变,国产插电式混合动力新能源车原有3000元/千瓦时的补贴标准则有望上调。

科技部表示:就纯电动汽车而言,国家肯定会继续支持,将来才会逐步退出。对于此次补贴政策,相关部门已经表态将充分考虑平衡地方补贴,以改变各自为政的现状。

对于步履维艰的中国电动车市场,“市场决定发展”的想法虽然先进但未必适用。政府大力推动都难见效果,脱离政府扶持又如何飞跃发展?因此,中国电动车的未来发展,政府必须介入,以改变现在中央、地方政策相悖、摇摆不定的格局。

