

# 中國引領新能源汽車革命

在世界新一輪新能源汽車革命中，中國正扮演更為重要的角色。2017第十七屆上海國際汽車工業展覽會近日拉開帷幕，與往屆車展相比，此次以新能源為標誌的汽車產業革命中，中國車企明顯走在了前列。上海車展展出的159輛新能源汽車中三分之二來自中國車企，包括比亞迪、北汽、吉利、上汽等車企紛紛藉機推出系列新能源汽車，目前中國市場銷售的近200款電動汽車也以中國自主品牌為主。儘管大眾、奔馳、通用等國際車企公佈了在華銷售新能源汽車計劃，但從計劃到量產仍需時日。中國車企大咖中不少都是政協委員，在新能源汽車中率先起跑的中國車企如何保持優勢，委員們認為，各車企仍需提高新能源汽車的技術含量，苦練內功，若配合有效的經濟和產業政策，中國有發展成為世界先進新能源汽車強國的潛力。

香港文匯報·人民政協專刊記者 任芳頡 北京報道

中國新能源汽車自2009年起步以來，發展迅猛，工業和信息化部最新數據顯示，2016年生產51.7萬輛，連續兩年產銷量居世界第一，累計推廣超過100萬輛，佔全球市場保有量50%以上，產業規模全球領先。在2016年，比亞迪、吉利、北汽等企業進入全球新能源乘用車銷量前十名。

日前，國務院正式發佈《「十三五」國家戰略性新興產業發展規劃》，再次提出提升新能源汽車和新能源的應用比例，推動新能源汽車、新能源和節能環保等綠色低碳產業成為支柱產業，到2020年實現當年產銷200萬輛以上，累計產銷超過500萬輛的目標。

**私家車將成新能源汽車爆發點**  
蟬聯新能源汽車全球銷量第一的比亞迪，在此次上海車展上攜旗下王朝概念車、秦100、唐100、秦EV、宋DM等全系列平台車型亮相，堪稱豪華陣容。目前比亞迪新能源汽車全球市場份額已達到13%，在中國市場份額則達23%。作為比亞迪的掌舵者，深圳市政協委員、比亞迪

總裁王傳福認為，電動化的趨勢已經不可逆轉，下一個爆發點毫無疑問，將是私家車。而且，中短期內，插電式混合動力將是主流。未來比亞迪將推行「電動未來」戰略，在全國範圍內大力推廣「雙模車」（插電式混合動力車）。

### 技術成發展關鍵

奪得今年第一季度全國新能源汽車銷量冠軍的北汽集團，在此次上海車展上首次展出了國內首款量產達到400公里續航里程的電動SUV車型—北汽新能源EX400L，同時推出北汽新能源高端品牌Arcfox。北京市政協常委、北汽集團董事長徐和誼表示，電動化是全球汽車競逐的發展方向，隨着國內新能源補貼政策不斷退坡，新能源市場監管逐步規範，中國新能源汽車發展正在逐步邁入市場化階段，技術、產品、資源、市場的掌控力正在成為衡量未來新能源發展的關鍵能力。徐和誼認為，中國品牌汽車已經聚集起強大的發展勢能，整個行業環境也進入了「好風憑借力」的機遇期，一定要在關鍵節點聚焦發展，推動中國品牌汽車更上一層樓。

中國汽車業首富、全國政協委員、浙江吉利控股集團董事長李書福旗下的吉利汽車在此次上海車展上也推出了首款插電混合動力豪華PHEV轎車，並宣佈帝豪PHEV將在今年5月份上市。同時，吉利還推出了全新品牌吉利領克LINK&CO，直接把目光瞄向了新能源汽車的高端市場和歐美市場。李書福表示，「藍色吉利行動」計劃到2020年90%的車子都是新能源的，其中65%是插電式混合動力、35%是純電動的。

位居2016年中國乘用車銷量冠軍的上汽集團在新能源汽車上也是不甘落後，借着上海車展主場優勢，上汽集團旗下自主品牌榮威和名爵就分別發佈了兩款新能源汽車「榮威光之翼」Vision-E Concept純電動互聯網概念車和名爵E Motion純電動概念車，並且還展示了此前主打的榮威eRX5和榮威e16新能源車型，釋放向生產新能源和互聯網汽車轉型的強烈信號。上汽集團副總裁王曉秋在車展上表示，上汽已明確包括插電強混和純電動在內的新能源汽車發展方向，未來要做的就是通過培育客戶和完善基礎設施來拓展市場。



上海近日的車展吸引了大批參觀者。新華社



## 國際車企加速在華佈局

在新能源汽車產業上，中國車企無意跑在了世界車企前列。為了爭奪中國市場，各大國際車企也是使出渾身解數，借力上海車展發佈各自的新能源汽車計劃，包括大眾、奔馳、豐田、通用等國際車企紛紛在此次上海車展上加速推出可替代型新能源汽車，以期不錯過中國政府大力促進電動汽車行業的新商機。

**歐美車企搶分新能源汽車蛋糕**  
此次上海車展，大眾有三款全球首秀的車型為電動車。其中，大眾汽車品牌的I.D. CROZZ是一款純電動跨界多用概念車。作為一款零排放車型，其續航里程達500公



民眾在近期舉行的上海國際車展觀看參展車輛。新華社

里。大眾汽車集團CEO穆倫強調，中國市場瞬息萬變，充滿活力，同時擁有巨大的創新力，在電動汽車領域處於世界領先的地位。電動化、數字化、移動出行成為未來重點，集團將在今年投入300億元（人民幣，約合港幣14.7億元）研發新能源汽車，並在2025年前提供150萬輛純電動汽車，電動車續航里程都將達500公里。通用汽車中國公司總裁錢惠康在上海車展期間的新聞發佈會上表示，通用將在兩年內在華投產一款純電動車型，並且希望至2020年電動和混合動力車年銷售量達到15萬輛，爭取在2025年超過50萬輛。同時，奔馳在新能源汽車發展上也有龐大的規劃，奔馳在上海車展上發佈信息表示，到2022年，奔馳在全球將有十款相關產品推出，也會陸續被引入中國市場。同時，奔馳未來的新能源產品也包含奔馳與北汽集團合作生產的新能源汽車。

德國《商報》報道指出，2016年全世界共售出87.3萬台電動汽車和混合動力汽車，其中有50.7萬輛在中國售出。在

德國一年的汽車銷售量也僅相當於中國一個月賣出的汽車。中國去年的電動車註冊比例達到了2.1%，而德國只有0.8%。

### 中國市場促車企轉型新能源

全國政協委員、清華大學教授、國家新能源汽車重點專項專家組組長歐陽明高指出，中國新能源汽車保有量已突破100萬輛，在國際上引起較大反響，無論是各國政府還是廠家，都感受到了來自中國市場率先發力的挑戰。當前國際各大汽車廠商加大了技術轉型的力度，大眾朝純電驅動轉型非常激進，曾經不屑於做電動汽車的日本豐田，去年也開始調整技術路線，成立了電動汽車事業部，全球汽車產品電動化趨勢愈發明顯。

全國政協委員、中國電動汽車百人會理事長陳清泰認為，當前國內企業間的競爭只是一場序幕，國際化競爭來臨之時才是真正的考驗，可以預計，補貼淡出之時，就是外資和合資品牌大舉進入中國市場之日。他表示，打鐵還需自身硬，在激烈的市場競爭中，真正能站住腳的將是那些具有創新能力、掌握核心技術、具有品牌效應的企業。

## 合理配置生產 避免產能過剩

中國迅速成為世界上最大的新能源汽車生產國和消費市場，與中國政府的新能源汽車補貼有很大關係。但另一方面，受補貼政策的誘惑，很多企業蜂擁而上，紛紛上馬新能源汽車項目，造成資源的浪費。受「補貼退坡」和「推薦目錄重申」雙重政策疊加的影響，新能源汽車今年1月份銷量驟降，但經過前兩個月的銷售爬坡，3月新能源乘用車市場產銷已開始逐步走強。3月中印發的《道路機動車輛生產企業及產品公告》顯示，第三批新能源汽車申報領域，共涉及86家企業的697個型號，而第二批只包括35戶企業的218個型號。而這也意味着，今年新能源汽車產銷放量將迎新一輪高漲熱潮。

### 多路資本加速湧入造車潮

僅傳統汽車企業對新能源汽車的規劃就是一個龐大的數字。據公開報道，僅國內前十大乘用車企業的今年新能源車銷量目標之和就已經超過52萬輛。如今造車新勢力為新能源投資再添一把火，而在尚未獲得電動車生產資質的公司中，跨界進入電動車領域的例子更是不少。例如騰訊和易車創始人李斌、汽車之家創始人李想、京東創始人劉強東等一同組建了蔚來汽車，樂視超級汽車、車和家等互聯網造車大

軍，以及格力、五糧液等其他領域企業也紛紛加速佈局電動車整車製造領域。與此同時，與汽車相關的零部件企業、工程公司也不甘落後。知名零部件企業萬向集團先是收購了美國電動汽車公司Karma，隨後在國內又拿到了國家發改委第六張新能源汽車准入牌照。

從全國汽車產能佈局來看，除了港澳台以及青海省、西藏自治區，國內各省市均有汽車製造基地佈局。伴隨資本過熱而來的問題是潛在的產能過剩。對此，陳清泰曾直言：「最擔心的是只關注了量的上漲而忽略了技術的進步。如果把所有資源都用在產能擴張上，前景並不會好。」

### 實力不足企業將「淘汰出局」

全國首家新能源車綜合服務商EVBuy董事長兼總裁張大偉亦認為，新入行的企業面臨的挑戰會極大，造車的門檻很高，大部分都會死掉。國家扶持政策消失後，企業能否量產、掌握核心技術、精準定位市場，都是關鍵因素。同時，主流汽車廠商會逐步入局，給這些新企業的空間會越來越小。他還指出，這些新企業從概念到量產，有個漫長的過程；而且在這成長過程中，還要有很強的融資能力，「在各有各

的短板的情況下，誰能先把自己的短板補好，誰就有希望勝出。」

為防止出現散亂差和產能過剩現象，日前，工信部部長苗圩表示，未來將加強產能調控，提高技術准入門檻，嚴防低水平重複建設，建立新能源汽車市場化發展的長效機制，建立問題企業懲罰性賠償和市場退出機制等。東風汽車公司的技術專家、全國政協委員、九三學社社員馬力表示，各級政府要堅決落實對新能源整車企業的准入管理門檻，加強對動力電池行業的管理，通過認真排查取消那些產品技術水平低下企業的生產資質。同時，鼓勵聯合攻關，鼓勵新能源汽車產業鏈上下游合作組建產業聯盟，以利用於技術的協同創新，提高產品性能。

全國政協委員、民建滄州市委委員、滄州市政協副主席何久香則提出政府部門要「清理門戶」，將一些不具備新能源汽車生產資質的廠家「淘汰出局」。同時，他還呼籲政府部門及生產企業要高度關注電池等質量安全，迅速制定新能源汽車相關國家標準，完善配套設施，以此促進新能源汽車持續快速發展。全國政協委員、中石化集團董事長傅成玉早前也曾提出警告，應提早對電動汽車、風能等新能源行業產能做好規劃，避免出現新的產能過剩。

## 新能源汽車燃料應多元化

依據《新能源汽車生產企業及產品准入管理規則》的定義，中國新能源汽車包括混合動力汽車、純電動汽車（BEV，包括太陽能汽車）、燃料電池電動汽車（FCEV）、氫發動機汽車、其他新能源（如高效儲能器、二甲醚）汽車等各類別產品。但在實際應用推廣中，中國一直推崇的是純電動汽車和插電混合動力車型。李書福表示，走能源多元化的道路可以緩解能源安全的挑戰，並改善空氣環境質量。他建議，盡快推動甲醇汽車在全國的市場化運營，同時根據甲醇汽車在省市試點運營的經驗，繼續完善基礎配套設施建設、制度建設、運行管理和相關應用安全評估等工作。他還建議將甲醇作為戰略性替代能源，納入交通燃料體系。

### 籲出台政策扶持新能源汽車

在全國政協委員、漢能控股集團董事局主席李河君的心中，太陽能汽車是面向未來的新能源汽車創新應用形



2015年6月23日，貴陽首批甲醇出租車投入運營。據悉，甲醇汽車可以有效減少汽車尾氣排放，PM2.5排放量與普通汽車相比可降低80%以上。資料圖片