



新能源汽车行业双周刊

2012年7月（下） 总第20期

发布：北京华经纵横咨询有限公司研究部
地址：北京西城区裕民路18号北环中心
电话：010-82252636
传真：010-82250535
网址：www.chinacir.com.cn

目录 Contents

CHINACIR
中国产业竞争情报网

一、特别关注

财税支持年底结束 新能源产业《规划》期待细则破题

- 政策为新能源“开绿灯”
- 市场惨淡 细则不到位

二、热点追踪

合资学技术 华晨或自主开发新能源车

- 目标销量或过高
- 市场推广障碍多

三、国内动态

1. 长安汽车将节能减排汽车作为研发重点
2. 中国CNG汽车总量升至世界第五
3. 中大新能源纯电动客车项目获国家批准
4. 上海新能源车补贴政策“有望年内出炉”

四、国际视野

1. 法国：电动汽车可享受5000欧元高额奖金
2. 雷克萨斯一手打开中国混合动力汽车市场

五、调研与数据

1. 成都将新建8座充换电站 电动汽车将达1030辆
2. 上汽研发投入将达450亿
3. 青岛：140辆环保型公交9月“上岗”
4. 插入式混动车表现优异 美国车市销量大逆转

六、新车上市

1. 沃尔沃混动V60将在华销售
2. 雪铁龙将在华推DS5混动版 预售价约50万元

目录 Contents

附：关于我们

1. 关于北京华经纵横咨询有限公司
2. 华经纵横关于系能源汽车行业的研究成果推介

华经纵横《医药行业双周刊》

北京华经纵横咨询有限公司将定期从媒体公开发布的信息中，整理编辑中国新能源汽车行业双周电子通讯，旨在帮助关心新能源汽车行业发展的各界人士了解中国医药行业的主要动态、标志事件、重要观点、关键数据，以便在全球视野中更好地思察、改进相关工作。

本刊内容均来源于公开出版发行的合法出版物和网站。摘取的信息和评论，如无特殊注明，均不代表本公司观点。

（本期责任编辑：高雷）



【特别关注】

财税支持年底结束 新能源产业《规划》期待细则破题

- 政策为新能源“开绿灯”
- 市场惨淡 细则不到位

财税支持年底结束 新能源产业《规划》期待细则破题（1）

在广州市限购不久，对新能源汽车“放行”的声音再次响起。

科技部副部长曹健林近日公开称，“未来北京的电动车将使用专门的牌照号段，购买纯电动车的私家车主将不必摇号。”而类似的声音此前在上海、北京等诸多新能源车试点城市就曾有过。

加之前不久工信部产业装备司司长张相木表示，未来节能与新能源车型将享受车辆购置税、消费税和车船税等税费优惠，《节能与新能源汽车规划（2012—2020）》（下称《规划》）所辖车型看似在市场推广上获得更多支持。

但本报记者了解到，事实并非这么简单。近日记者从财政部经济建设司及税政司获悉，目前仅有车船税优惠，其他有关新的税费优惠措施并不存在。而且国家现行的对新能源车型（纯电动及插电式混合动力）的财政补贴政策将于今年底到期，之后如何去做，目前还未研究。

而对“电动车不限购、不限行”的说法，目前还只停留在政府及专家建议阶段，各地并没有正式发布，更没有具体执行方案。这意味着《规划》内产品要达到其设定目标，还需等待具体细则破题。

政策为新能源“开绿灯”

城市限购汽车后，又对新能源车做出“绿灯”的承诺，看似矛盾，但这已成为“北上广”发展新能源车的模式。

在前年底出台限购政策的北京，正在计划出台新政鼓励纯电动汽车销售。私人购买纯电动汽车拟无须摇号，将利用专门的牌照号段直接

上牌，但购车后仍需遵守尾号限行规定；而在刚刚出台限购政策的广州，其公布的限购实施细则中也明确提出新能源车将不限购。

在全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树看来，《规划》目标是“北上广”对纯电动车不限购、不限行的关键原因。

该目标为至2015年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。

但据中国汽车工业协会统计数据显示，2011年全国销售新能源汽车仅为8159辆，其中：纯电动汽车5579辆、混合动力2580辆。今年上半年汽车整车企业销售新能源汽车3525辆，其中：纯电动汽车3444辆、插电式混合动力汽车81辆。距离《规划》目标甚远。

而且此前国家有关部委也明确提出，要“研究实行新能源汽车停车费减免、充电费优惠等扶持政策。有关地方实施限号行驶、牌照额度拍卖、购车配额指标等措施时，应对新能源汽车区别对待”。

崔东树表示，大城市限购对全国其它城市具有示范作用，而对新能源车型的“特殊对待”也将会被其他城市效仿。

与“不限购，不限行”政策有着同样刺激作用的，还有近期有消息称，在《规划》细则中将提出2011—2020年购买纯电动汽车、插电式混合动力汽车可免征车辆购置税。在节能汽车方面，2011—2015年，中重度混合动力汽车减半征收车辆购置税、消费税和车船税。

[回到目录>>](#)

财税支持年底结束 新能源产业《规划》期待细则破题（2）

对此，中国汽车产业经济研究院执行副院长王冀对《证券日报》记者表示，新能源汽车免征车辆购置税将为消费者减少10%左右的购车成本；中重度混合动力汽车减半征收车辆购置税、消费税和车船税则能为消费者减少15%左右的综合税负。加之目前的节能与新能源车补贴，未来市场将会更有前景。

市场惨淡 细则不到位

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明认为，由于成本高，无论是节能汽车（混合动力）还是新能源汽车，前期推广都需要政府财税政策的支持。

“而目前我国不是财税支持力度不足，就是政策并未落到实处，这也是目前节能与新能源车市场推广不利的关键原因。”

依据中国汽车工业协会的数据统计，目前在25个新能源试点城市中，两年仅实现不足2万辆的试点规模，而且主要是出租及公交系统，私家车凤毛麟角。而业内认为，由于公交系统容量有限，私家车才是实现《规划》目标的主力。

目前国家针对私人购买纯电动车和插电式混合动力车的补贴力度较大，购买纯电动车最多可以获得政府6万元的补贴，而购买插电式混合动力汽车可以获得政府5万元的补贴。

但拥有E6（纯电动车）和F3DM（插电式混动车）的比亚迪（002594）（002594，SZ）在私人试点中效果并不好。比亚迪销售

公司总经理助理李云飞对《证券日报》表示，在私人试点的6家城市中，仅深圳与杭州拥有较为完善的补贴细则和具体实施办法，其他地区还仅停留在政府研究方向阶段。

中国汽车流通协会有关专家还对《证券日报》记者介绍，北京与上海从去年都承诺纯电动车最高补贴12万，但具体政策至今没有出台，这也导致了目前北京无车可卖，上海仅有不到40辆。

“不限购，不限行”的承诺对企业还说更是空谈。李云飞表示，广州刚限购的形势还不明朗，但比亚迪新能源车在北京与上海根本上不了牌，“目前我们也在等待相关执行细则的出台。”

而对于《规划》重提的普通混合动力车型，除了仅有的3000元节能补贴，目前根本没有针对性的财税补贴政策，更不说“不限购，不限行”。

据悉，包括上汽集团（600104）董事长胡茂元、长安集团董事长徐留平在内的多位汽车企业高层都曾公开表示厂家前期在投入大量资金研发混动，如果政府不能进行高额补贴，因价格原因，传统混合动力汽车市场无法破冰。

高昂的成本与微薄的补贴使非插电式混合动力（普通混合动力）有销量也不理想。据中汽协数据显示，今年上半年，该类车型产销分别仅为3807辆和3905辆。

（来源：证券日报，7月25日）

[回到目录>>](#)



【热点追踪】

产销目标或过高 新能源推广面临技术障碍

- 目标销量或过高
- 市场推广障碍多

产销目标或过高 新能源推广面临技术障碍（1）

2012年7月9日,《节能与新能源汽车发展规划(2011—2020年)》(以下简称:新能源规划)在经过三年的博弈与等待之后,终于正式发布。按照这一规划,到2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆;到2020年,纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。

2011年,中国新能源汽车的产销量以千辆为单位。新政策在很大程度上希望改变这种状况。有分析认为,相对于去年仅几千辆的产销量,这一目标显得颇为激进。但亦有专家指出,相对于我国激增的汽车保有量带来的能源压力,500万辆的规模太小了。

围绕中国新能源规划与市场前景,本报汽车研究院与盖世汽车网进行了联合调查。本次调查的时间为2012年7月17日至2012年7月24日,调查主题共分为三类。调查结果显示,与对新能源规划的激辩不断升温相异,中国新能源汽车的消费状况堪忧。

目标销量或过高

超过半数(54%)的参与者认为这一目标过高,实现可能性极小,剩余约42%的人士认为有可能实现,前提是政府有配套支持政策出台

各类新能源汽车,已经成为整个行业新的发展趋势。世界范围内的整车制造商,也从各个不同的门类入手,进行新能源汽车的研发,部分整车制造商已经推出了量产车型。丰田、本田与通用的新能源汽车已经进入中国市场。部分中国本土的整车制造商,也推出

了自己的新能源汽车。通过对各整车制造商发布的信息看,在中国已经很难找到没有发布新能源规划的厂家。

同时,在中国中央政府与地方政府各种政策的刺激下,新能源汽车开始小批量的进入消费市场。根据中国汽车工业协会发布的数据,2011年,中国汽车整车企业新能源汽车的产销量分别为8368辆和8159辆。其中,纯电动汽车的产量为5655辆、混合动力汽车的产量为2713辆;两类车型的销量分别为5579辆、2580辆。消费的重点以轿车类产品为主,约占整个销量的61%。这样的现实与之前的规划,有很大差距。

不过,刚出台的新能源规划意欲改变这种现状。基于产销目标实现的可能性,本报汽车研究院与盖世汽车网进行了调查。

调查结果显示,超过半数(54%)的参与者认为这一目标过高,实现可能性极小,剩余约42%的人士认为有可能实现,前提是政府有配套支持政策出台。结果反映出业界对这一目标的实现整体并不看好,但也并非完全悲观。同时,这一结果也有力说明了新能源汽车市场的培育必然离不开政府的引导与扶持。

在线下的采访调查中,多位业内人士将2015和2020年的两个不同时间阶段的目标进行了分开解读。他们认为在三年内(2012—2015年)实现50万辆新能源汽车累计产销目标的可能性很小。因为在新能源汽车续航里程未解决前,较为密集的充换电设施不可或缺,在短短三年内完成这些设施的建设并非易事。而且,私人消费者购买新能源汽车的条件还远未成熟,而政府采购又可能因为地方保护而难以开展。这一目标很有可能落空。

[回到目录>>](#)

产销目标或过高 新能源推广面临技术障碍（2）

至于2020年是否能达到500万辆的规模，许多人表示有太多不确定性因素，难以预测。譬如电池等关键技术能否有根本性改进，能源压力是否会在这一时间段骤增，以及是否会有其他降低汽车能耗的策略等等。

市场推广障碍多

中国要大力推广新能源汽车，将面临技术方面的挑战。60%参与调查的人士认为，新能源汽车技术的不成熟，是中国实现新能源汽车发展的最大障碍。

尽管从实现角度而言，新能源汽车产销目标过高。但从需求而言，中国发展节能与新能源汽车迫在眉睫。调查显示，有46%参与调查人士在回答“我国是否有必要设定比欧美等国更高的目标”时，选择了肯定的答案。他们认为中国面临着汽车保有量剧增和能源危机双重压力，政府在推进减排上应该更加激进。持反对观点的人士投票占比为42%。另有12%的人士选择了“不好说”。

不仅如此，中国要大力推广新能源汽车，将面临技术方面的挑战。60%参与调查的人士认为，新能源汽车技术的不成熟，是中国实现新能源汽车发展的最大障碍

目前，新能源汽车技术的不成熟性主要体现在两点：驱动车辆行驶的电池的能量密度低和电池存在爆炸起火等安全隐患。据汽车技术专家介绍，目前电池的实际单位储能比只有汽油的10%左右。这意味着同样的行驶里程，电动汽车需要比油箱更大更重的电池组，这将大

大降低汽车驾乘与装载性能。而从产业发展角度而言，中国新能源汽车技术与国际差距甚大，也可能阻碍政府推广新能源汽车的力度。

其次，分别有18%和20%的人士将最大障碍投给了“市场化推广成本过高”与“配套支持政策难落实”这两个选项。首先，就市场化推广成本而言，无论是政府还是企业都需要作出巨大努力才有可能启动这一市场。由于新能源汽车对充电需求较大，政府需要建立统一的标准，国有的电力公司需要兴建大量的充电设施。而对于汽车企业而言，在大规模量产之前，必须先牺牲部分利润，以培育起第一批消费者，并向大众市场宣传推广新能源汽车。这其中耗费的各种资源之巨难以估量。

而关于新能源汽车产业目标实施，需要由诸多执行细则来支撑。目前看来，新能源汽车购置补贴、配套设施建设以及针对地方政府和汽车企业节能减排的监督与考核系统是亟待出台或规范的三个重要方面。而这些政策法规的出台与落实需要平衡诸多利益，例如，中央各部门之间，中央人民政府与地方政府，政府与企业之间的关系，这都是考验政府的一道道难题。

（来源：21世纪经济报，7月25日）

[回到目录>>](#)



【国内动态】

1. 长安汽车将节能减排汽车作为研发重点
2. 中国CNG汽车总量升至世界第五
3. 中大新能源纯电动客车项目获国家批准
4. 上海新能源车补贴政策“有望年内出炉”

长安汽车将节能减排汽车作为研发重点

近日第八批节能汽车推广目录公布，长安逸动领衔长安汽车旗下的长安悦翔、CX30以及奔奔mini等14款车型入围。

作为国内新能源汽车领域的先行者和实践者，长安汽车积极响应国家新能源汽车发展规划，将节能减排汽车作为研发重点。

抢占新能源领域先机

自2002年开始，长安汽车积极涉足新能源汽车领域，成为自主品牌汽车企业探索新能源的“先行者”。通过多年坚持不懈的刻苦研发和产业化发展，长安汽车不仅实现了中国第一辆混合动力轿车产业化上市，E30纯电动汽车还创造了中国纯电动车“带电第一撞”，并摘得五星安全的最好成绩，这些成果为中国新能源汽车的产业化进程贡献了重要力量。

新能源汽车实现产业化和市场化的前提是拥有扎实的技术。在新能源汽车关键技术领域，长安汽车已经掌握了整车控制、电机控制、动力电池管理三大核心技术，具备了国内领先、国际一流的新能源汽车研发水平。

目前，长安汽车按照“宽谱系、大纵深、多路径”的发展模式，大力推进纯电动产品技术产业化、混合动力产品市场化，并在氢能源领域有所涉猎。

技术成果领先一步

纯电动车的自主研发一直被长安汽车视为重中之重。之前所提及的于今年1月“撞出”中国电动车行业首个五星成绩的E30纯电动汽车，于同年2月由长安向北京市一次性交付100辆进行示范运行，同时它也创造了自主品牌在北京新能源汽车领域收获的一笔最大订单。E30纯电动汽车作为长安汽车在纯电动产品领域自主研发的优秀成果，其知识产权完全为长安所享有。

在混合动力汽车领域，长安与多个城市合作，共同促进混合动力汽车的研发、投产和使用。2009年6月，杰勋混合动力轿车成功上市，正式面向个人用户销售。同时，长安亦同全国25个新能源汽车示范运行试点城市达成合作，已在13个城市累计投放900余辆新能源汽车，涉及政府机关公务用车、出租车行业，行驶里程超过4000万公里，是目前“运行区域最广、示范运行行业最多、示范运行数量最大”的企业。

同时，长安汽车已取得“国家地方联合工程实验室”资格认证，建立了9大类55项纯电动汽车专有试验评价体系，具备了较为完善先进的纯电动整车和核心动力系统测试评价能力。而在人才队伍建设上，到目前为止，长安汽车建立了600余人的研发团队，形成了以海外专家为领军人物，高级工程师和博士为骨干的自主研发团队。未来几年，长安纯电动专职研发团队将超过1500人，为新能源汽车发展提供有力的智力支持。

发展战略侧重节能减排

目前，长安新能源汽车在重庆、杭州、昆明、南昌等13个省市城市区域中广泛开展示范运行。至今，长安汽车已累计销售900多辆新能源汽车，累计行程突破4000万公里，排名中国汽车行业第一，是“运行区域最广、示范运行行业最多、示范运行数量最大”的汽车企业。据了解，长安汽车所在的大本营重庆，未来也将建成全国重要的节能和新能源汽车研发、制造、检测、回收、使用基地。

长安汽车的“十二五”规划，将节能减排列为了企业发展战略的重中之重。在传统领域，长安汽车积极落实国家节能减排战略，加强传统技术的优化升级，使平均油耗在五年之内降低30%，二氧化碳排放量下降35%。未来，长安汽车将通过整车轻量化、发动机高效化和传动系统先进化，进一步推动传统技术绿色升级，为国家节能减排战略做出更大贡献。在新能源领域，长安汽车计划到2012年，在微车领域全面使用弱混技术，其节油效果达到15%。在不久的将来，长安汽车将通过混合动力、纯电动、燃料电池、太阳能等系统的技术方案，努力为全球消费者提供丰富、绿色的交通工具。

在各大外国品牌汽车和合资汽车占据大量份额的当下，具有中国汽车第一研发实力的长安汽车始终注重自主研发，坚持自主创新，致力于打造中国第一自主品牌，随着未来中国新能源车产业化进度的加快，以国家政策为导向，以市场需求为指引，长安将发挥自身的示范作用，力争在未来的竞争道路中位于不败之地。

（来源：科技日报，7月23日）

[回到目录>>](#)

中国CNG汽车总量升至世界第五

在今年“两会”期间，全国人大代表、原江淮汽车集团董事长左延安表示“新能源汽车之所以推广速度慢，主要是相关基础设施少。”日前，在2012电动汽车科技创新国际论坛上，“我国电动汽车产业发展与国外差距正在拉大”的声音引起业内人士热议，加强基础设施建设，推进新能源汽车发展速度成为与会专家的共识。

自从2009年初国家出台《十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程》政策后，众多整车、电池、电机、稀土企业加入该领域。其中，国家电网利用原有网络优势，在全国掀起充换电站建设浪潮，走在了南方电网、中海油、中石油、中石化等企业的前面。但是从调查结果来看，与国外相比，我国新能源汽车基础设施还是处于劣势。

据相关资料显示，国家电网在2010年建设标准化充换电站87座、充电机5179台、充电桩7031根。使得当年中国成为世界上电动汽车充电装置最多的国家。到2011年底，国家电网与经营区域内所有273个省(市)政府签订了电动汽车充换电设施建设战略合作协议，已建成243座充换电站、13283根交流充电桩。据悉，今年国家电网计划再建设196座充换电站和1945根交流充电桩。

与中国新能源规划几乎同时，美国2009年10月1日正式启动“THE EV Project”项目。按照计划，全美将在9个地区的16个城市将布局近15000个充电站和310个直流快充站。据悉，目前投资总额达2.3亿美元，由CLEAN Cities联盟成员建立的充电站数量已经达到1415座，分布在全美各州，其中，加利福尼亚州、德克萨斯州、华盛顿州的充电站数量均超过100座，尤其是加州的充电站数量更是超过500座。

德国在《国家电动交通发展计划》中安排5亿欧元，包括在2012年建设650个充电站。其中，戴姆勒和RWE能源公司将建设500个充电站，而BMW与Vattenfall将合作建设150个充电站。

国务院发展研究中心产业经济研究部部长冯飞表示：“新能源汽车对基础设施依赖较高，这暴露了我们先天的劣势，这与我们居住的环境、停车设施不完善有很大关系。比如美国以分散居住为主，每家有固定的停车位，而中国则以聚居为主，停车困难，没有固定车位。”

(来源：汽车商报，7月20日)

[回到目录>>](#)

中大新能源纯电动客车项目获国家批准

7月18日，中大新能源纯电动客车年产5000台技改项目正式荣获国家工信部的报备批准，此举对于加快中大纯电动客车产业化步伐，促进中大汽车转型升级具有重要的意义。

中大汽车历经十二年、耗费巨资研发成功的纯电动客车，已经在天津实现一年零十个月的批量商业化平稳运营，具备良好的可靠性和安全性。在全体中大人的共同努力下，中大纯电动客车还具有以下明显优势：大容量锂离子动力电池及国内领先的整车技术，适用于“早出、晚归、夜充电”的运行模式；独特的超低温电池，适用于零下20℃~零下40℃全球寒冷城市；随车充电技术的突破，减少了充电站的建设和应用成本；新型的商业模式——“我造车、你买车、他付钱”，最大限度地降低了购置成本和运营成本。

鉴于中大纯电动客车领先的技术优势和良好的发展前景，江苏省和盐城市政府采取多项措施，积极引导该项目稳步推进。为进一步推动中大纯电动客车项目的发展，中大集团总裁徐连宽表示，将诚邀国内外有实力、有意向的单位和组织共同合作，力促中大新能源客车走向全国，走向全球。

（来源：中国江苏网，7月23日）

上海新能源车补贴政策“有望年内出炉”

国务院印发的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》刚刚落地，上海市的新能源汽车补贴政策也有望年内推出。

近日在上海举行的中国电动汽车国际示范城市长期试驾活动“电动100天”上，上海国际汽车城(集团)有限公司总经理荣文伟作出上述表态。

荣文伟还透露，“这次要出台的政策力度非常大。”此前，荣文伟曾对早报记者称，上海市的政策可能和车牌结合。

不过，有业内人士分析，上海新能源汽车的车牌极有可能专车专用，不能与普通汽车的车牌混用。

荣文伟提供的一份调查数据显示，考虑到电动汽车的续航能力和充电设施，电动汽车车主多用其上下班，而且在电量剩余60%以上就进行充电。这份调查的期限为2011年4月至2012年2月。

“现在上海市已建有387个充电桩，并且已建成了一座充换电站，即将建成另外一座。”荣文伟说，“能耗问题已经有显著改善，运行数据显示出每百公里的车程平均消耗16.9度电，参与试驾实路测试的8辆车的减排效果也相当理想，而这次的C30则是完全的零排放。”

（来源：东方早报，7月26日）

[返回目录>>](#)



【国际视野】

四

1. 法国：电动汽车可享受5000欧元高额奖金
2. 雷克萨斯一手打开中国混合动力汽车市场

法国：电动汽车可享受5000欧元高额奖金

根据法国媒体报道，法国汽车制造商标致雪铁龙集团已于当地时间2012年7月12日宣布在法国裁减8000名员工并关闭其位于该国塞纳-圣但尼省(Seine-Saint-Denis)欧奈苏布瓦市(Aulnay-sous-Bois)的工厂。7月14日法国现任总统弗朗索瓦·奥朗德(Francois Hollande)在接受电视台采访时严厉谴责了标致雪铁龙的领导，并表示无法接受该集团公布的裁员方案。

奥朗德明确指出，法国政府将不会任由标致雪铁龙实施该项方案，该集团需重新商讨并制定新的岗位调整计划。当被问及政府是否会干预欧奈苏布瓦工厂的关闭事宜时，奥朗德给予了否定的答复，但他表示法国政府可通过其他方式对标致雪铁龙的部分失业计划、岗位培训计划以及与该集团有关的信贷银行施压，最终欧奈苏布瓦工厂仍将作为工业生产工厂继续存在。此前，标致雪铁龙在宣布其将于2014年停止欧奈苏布瓦工厂所负责的雪铁龙C3汽车的生产工作时曾指出，该项生产任务被取消之后，欧奈苏布瓦工厂将转而开展与工业生产及汽车生产活动有关的其他业务，但该集团并未明确具体的业务类型。弗朗索瓦·奥朗德还表示，法国政府目前无法同意标致雪铁龙的裁员计划，将来也不会同意，该集团需保证不会硬性裁员。欧奈苏布瓦工厂内的第一大工会——法国总工会(CGT)相关人员称，政府完全有能力阻止标致雪铁龙裁员和关闭工厂。该工会还表示，奥朗德已经承认标致雪铁龙集团领导并未透露裁员的真正原因，该集团确实在数年之前就

已决定关闭欧奈苏布瓦工厂，但这一决定与集团2012年上半年在欧洲的销量下降并无关联。截至目前，标致雪铁龙发言人尚未就奥朗德的谴责作出回应。

另外，奥朗德还对标致雪铁龙的发展战略表示不满，他认为标致雪铁龙蓄意将公布裁员计划的时间延迟至总统选举和立法选举之后。他表示雪铁龙早已制定了上述裁员计划，但并未及时公布。法国将在2012年7月25日召开的部长会议上正式公布政府机关拟定的汽车行业救助方案。据奥朗德透露，尽管法国不会恢复旧车补贴制度，但汽车环保奖惩制度仍将继续实施，后者对增加二氧化碳排放量较低的车型在法国的销量极为有利。众所周知，无污染汽车及混合动力汽车当前在法国可享受多种优惠政策，该国相关部门应采取激励机制鼓励法国消费者购买国产汽车。依据现行的汽车环保奖惩制度，电动汽车可享受的环保奖金最高，达到了5000欧元，混合动力汽车和汽油车的环保奖金则为2000欧元，可享受环保奖金的传统热动力源车型的二氧化碳排放量标准更为严格化，由此前的每公里110克减少为105克。奥朗德希望在提高该项制度实施效率的同时减轻对法国财政的造成的负担。同时，法国还在研究通过国家当局和地方当局直接购买电动汽车或混合动力汽车的方式来扶持该国汽车行业发展的可行性。

(来源：元培产业情报，7月18日)

[回到目录>>](#)

雷克萨斯一手打开中国混合动力汽车市场

新一代雷克萨斯ES上市，有三点令人印象深刻：一是在技术、配置和空间升级的情况下，起价由上一代车型的39万元下调至35.9万元；二是根据ES总工程师旭利夫的说法，除了大型汽车集团内部各品牌常见的动力系统共享外，新一代ES与凯美瑞在平台上已没什么关系了，标志是轴距比凯美瑞长出45毫米，它将成为下一代丰田品牌行政级轿车Avalon的参照平台，你再也不能将ES贬低为“豪华凯美瑞”了；三是丰田给雷克萨斯国产制定的前提条件，已经由最初的“在中国销售超过3万辆”，增加到“10万辆”，尽管其日系对手英菲尼迪在华销售2万辆就敢国产。当然，最引人注目的无疑是ES 300h混合动力车型的低价上市，标志着2012年成为“雷克萨斯的‘混合动力元年’”，也标志着雷克萨斯开始全面占据中国混合动力汽车市场的制高点。

ES 300h来得的确凶猛，不仅起价仅为39.9万元，与上一代入门级的ES 240的起价相当，而且特别在中国市场推出了10年/25万公里的动力电池超长质保。ES是雷克萨斯品牌销量最大的车型系列，比重高达40%以上。其混合动力车型的到来，将使雷克萨斯乃至丰田在方兴未艾的中国混合动力汽车市场上处于绝对优势，如果不是“垄断”的话。

实际上，今年上半年雷克萨斯LS 600h、GS 450h、RX450h和CT 200h共4款混合动力车型的销量已经超过了8千辆，占雷克萨斯品牌总销量的24%，混合动力已不再是宣示环保理念的点缀，而是雷克萨斯的主力车型。在高档混合动力汽车市场上，雷克萨斯的份额更高达80%。按有关专家预计，中国未来5年混合动力汽车的产销量，从2013年起将分别达到1.5万~2万、5万、15万、30万和50万，5年共计产销过百万辆，从而迎来混合动力的第一轮爆发。而雷克萨斯一家就有可能提前在今年跨越2万辆的门槛，ES的加入有可能使这个数字提升到2.5万辆。令人惊异的是，没有任何特殊的政策优惠，雷克萨斯仅凭一己之力就打开了混合动力市场的局面。

雷克萨斯的混合动力如此强势，以致人们难免会纳闷：为什么同一技术来源的丰田品牌混合动力车型虽然已经国产，价格也很有竞争力，可卖得远远不如雷克萨斯？

原因至少有两个：一个是高档品牌的用户更愿意尝试最新技术；二是雷克萨斯的混合动力车型“看上去”更像是一款大排量车型，能满足中国人对面子的需求。

第二点至关重要，间接颠覆了人们一种根深蒂固的观念——混合动力很贵，非有政府补贴不可。以ES 300h为例，它配有一台2.5升4缸发动机，但300的标识使其“看上去”像是一台配有3.0升V6发动机的高端车型，只是车标的颜色为象征环保的蓝色，对消费者来说，感觉会完全不同。这当然不是忽悠，因为加上电动机的动力，这款车的综合动力也确实可以达到或接近3.0升6缸发动机的水平。再看价格，传统动力的ES 250起价是35.9万元，ES350起价是55万元，如果是实打实的3.0升V6发动机车型——非混合动力版的ES 300，39.9万元的起价插在二者之间，显得一点也不贵；如果是混合动力版的ES 300h，与前者动力相当，价格相同，同样有面子，而且还远比前者省油，加上对电池的超长质保，对消费者来说就是超值了。

同理，雷克萨斯LS 600h、GS 450h、RX450h和CT 200h都采用的是这种相当精明的做法：车标上的数字标识大于发动机实际排量乃至气缸数量，价格与数字标识相当。反观新一代凯美瑞混合动力版，发动机排量和混合动力系统与ES 300h完全相同，车标为2.5 HG，与低一级别的凯美瑞2.5G大同小异，动力性能高于后者一个量级，却“不显好”，价格也比后者高4万元，卖不好也就不奇怪了。如果像雷克萨斯ES 300h那样，把凯美瑞混合动力当3.0升V6发动机的车型卖，当凯美瑞的旗舰车型卖，25.89万元的起价就令人刮目相看了，更何况还有省油的优势。

雷克萨斯混合动力的成功或许告诉人们：把混合动力车型在相当程度上当传统车型卖，别让它显得过于另类，效果或许更好。无论怎样，雷克萨斯已经为混合动力市场上的所有竞争者树立起了技术、服务、营销和价格的标杆。

（来源：新华汽车，7月20日）

[回到目录>>](#)



【调研与数据】

1. 成都将新建8座充换电站 电动汽车将达1030辆
2. 上汽研发投入将达450亿
3. 青岛：140辆环保型公交9月“上岗”
4. 插入式混动车表现优异 美国车市销量大逆转

成都将新建8座充换电站 电动汽车将达1030辆

截至7月19日，成都市目前运行的6座充换电站，已经累计充电电量达到100.2万千瓦时。根据国家电网公司川电电动汽车服务公司的消息，今年成都市还将新建8座充换电站，在年内达到14座充换电站运行。

根据计划，川电电动汽车服务公司今年还将在成都建设万兴、成南、八里桥、经信源、红牌楼北街、成渝立交、院山寺、营沙南街8座充电站，今年底，投入运行的充换电站将达14座，运维人员共计超过百余人。主要服务于示范运行的公交、园林、城管的电动汽车。而按照成都市政府的示范推进计划，成都2012年将分批次，陆续投入纯电动公交车、增程式电动公交车、环卫、绿化、城管等电动示范专用车和纯电动出租车。到2012年底，成都市各类电动汽车数量将达1030辆。

（来源：成都日报，7月23日）

上汽研发投入将达450亿

上汽乘用车近日公布了6月销量数据，6月份上汽乘用车旗下荣威和MG双品牌销量达到17301辆，同比增长44%。至此，上汽乘用车在上半年共实现销售达90035辆，创下历史新高。

据了解，“十二五”期间，为达到与合资公司同样的竞争力，上汽还将在研发上投入450亿元，并始终坚持“中国主导、全球联动”的创新研发体系。

此外，上汽集团还继续加大研发投入，目前技术中心二期建设取得阶段性进展，造型楼、动力总成研发楼、试验车间和试车跑道二期已经陆续交付使用。

（来源：新京报，7月23日）

[回到目录>>](#)

青岛：140辆环保型公交9月“上岗”

为改善目前公交运力紧张的现状，满足市民出行的需求，提升青岛市开发区城市公共交通服务水平，青岛市将在下半年增加**140**辆公交车，新车选购以舒适、低耗、低污染为标准。据悉，此次共购买**50**辆液化天然气公交客车，**50**辆纯电动公交客车，还有**40**辆压缩天然气公交客车，共计**140**辆新车。

近日，记者从开发区公交公司了解到，这次由政府招标采购的新车型为**40**辆**11.5**米**CNG**（压缩天然气）公交客车，**50**辆**11.5**米**LNG**（液化天然气）公交客车，**50**辆**12**米纯电动公交客车。预计新车**9**月份将陆续到达开发区并投入使用，进一步改善公共交通服务水平。天然气除了具有较稳定的供应条件外，还具有排放污染小、热值较高、相对于较高的油价，天然气价格较低，可以节省运营成本。

这次招标的**140**辆新车将在**9**月份陆续到达开发区，将用于充实目前开发区较为繁忙的公交线路中，提高运营能力，此外新车还将更新和淘汰即将到期的公交车辆和污染较为严重的旧公交车辆。

（来源：半岛都市报，7月23日）

插入式混动车表现优异 美国车市销量大逆转

自从新一代电动车**18**个月前上市以来，美国汽车市场销售结果大相径庭。汽车信息公司**Edmunds.com**表示，“纯”电动汽车的销量在今年上半年同比仅上涨**6%**。纯电动车是指仅依靠电池提供动力，而不配备任何备用汽油发动机。

尽管福特、宝马、本田和三菱均同日产一样，向市场推出电动车，但是今年前六个月的数量增长却只有**234**辆。但是，这并不意味着“可再充电”汽车在市场的表现也不好。插入式混合动力车的销量暴涨，这类车可以先利用电池供电行驶一段里程，之后一款传统的汽油发动机将会开始工作，为汽车提供动力，使之成为一款高效的混合动力汽车。根据**Edmunds.com**，多亏了雪佛兰沃蓝达的复活，以及丰田畅销车普锐斯推出了一款插入式版本，这类车今年的销量攀升**380%**，超过**13000**辆。

（来源：CNEV，7月25日）

[回到目录>>](#)



【新车上市】

六

1. 沃尔沃混动V60将在华销售
2. 雪铁龙将在华推DS5混动版 预售价约50万元

沃尔沃混动V60将在华销售

V60 PHEV：年内有望国内销售

针对今明两年的中国新能源汽车市场，沈晖表示沃尔沃将会主打“插电式混合动力牌”：“我们下一次会组织大家看沃尔沃V60插电式混合动力车，这款车目前很适合在北京和上海使用，它（在行驶操控上）有三个选择：纯电动、混动以及传统动力，沃尔沃V60插电式柴油混动车价格在欧洲6万到8万欧元（补贴前），推出来以后订单相当多，已接近1万辆。现在卖得好是比利时、挪威、法国，因为这几个国家补贴比较到位。”

许多业界人士都在争论混合动力与插电式混合动力路线“孰优孰劣”的问题，沈晖认为“现在不能说用哪个好，我们做了很多的分析，（得出的结论是沃尔沃的发展路线）首先是现有的内燃机，其次就是插电式混动，最后就是纯电动。中央政府也做了无数的调研，最终确认的也是这个路径，这和我们不谋而合。”据介绍，V60混动车将来国内投产时会改成汽油版，国外的（新能源汽车）成功案例有两种：一是越便宜越好，另一个越漂亮、越高档越好（如特斯拉）。“我们现在在欧洲的沃尔沃V60插电式混合动力都是高配的，（今后）我们也会把配置最高的车做混动，而纯电动会走轻量化路线。消费者将不但享受安全环保的理念，同时也有豪华的理念。”

关于沃尔沃在国内投产的问题，沈晖介绍道，“我们本来预期今年、明年主要是用于战略性调整：资金投入的主要目标是工厂、研发中心，还要把团队培养起来，加强经销商的实力，销售并不是我们最重要的。我们在嘉定做了几个研发项目，包括两款新产品，小排量发动机，新能源产品。新产品肯定是市面上没有的，不希望简单地把欧洲车拿过来国产化，将来我们会更豪华，更环保，价格必须和进口车不一样。”

（来源：新华网，7月26日）



[回到目录>>](#)

雪铁龙将在华推DS5混动版 预售价约50万元

在新能源汽车领域，混合动力汽车的发展十分迅速并且已有很多成功车型相继推出并最终实现了量产。从其燃油经济性和环保方面都优越于纯燃油车型，而随着各大车企都推出了混动版车型，来自法国DS品牌也将在中国推出DS5混动版，并且其预售价格为50万元左右。

随着各大厂商相继推出各自的混动车型并且部分车型已在国内销售，雪铁龙DS品牌为了追赶在混动车型方面所落后的距离，其计划在未来引入DS5车型。PSA亚洲运营部产品规划和市场战略总监孙晓东在接受网通社采访时表示：“为了应对其他品牌推出的混动车型，未来DS5混动版也将会引入国内，但具体时间还没有确定”。目前海外DS5混动版售价为3.765万欧元（折合人民币为34万多元），所以引入中国后其售价在50万元左右。

DS5采用全混合动力系统HY4（全新的混合动力概念），该系统是由前轮驱动的燃油机和后轮驱动的电动机所组成，DS5混动版则为2.0L柴油机（最大功率为120kW）和一台电动机（最大功率为27kW）组成，并且与之匹配的是6速半自动变速箱。

HY4作为PSA集团最先进的混合动力系统，已经成功应用到雪铁龙DS5车型和标致3008车型上，该系统在二氧化碳排放上有很大的突破每公里只排放99g，所以混合动力车型在燃油经济性和环保方面所作出的贡献。

（来源：CNEV，7月25日）



[回到目录>>](#)

关于我们

北京华经纵横咨询有限公司的前身是“北京华经纵横经济信息研究中心”，是2003年依托国务院发展研究中心“中国经济报告课题组”成立，以国务院发展研究中心、中国竞争情报学会、中国人民大学商学院的专家教授为智囊的国内著名经济信息研究机构。

目前华经纵横业务范围主要覆盖细分行业研究、市场专项调查、项目投融资咨询等领域，我们已经发展成为一家多层次、多维度的综合性信息咨询机构。

凭借密切的政府部门支持及科研院所合作，华经纵横已经构建了包括政府部门、行业协会、专业调查公司、企业内部人脉、自有调查网络等在内的多渠道、多层面的数据来源；建立了涵盖国内外上百个行业的千万级的数据库；形成了数十种独创的专业分析模型和研究方法。

作为国内权威市场研究机构，我们的成果得到了政府决策机构、企业界和投资界的高度评价，视为反映中国产业发展动向的最具权威性的成果之一。国务院发展研究中心中国经济报告课题组、中国国际工程咨询公司、北京大学经济学院、中国竞争情报学会、中国城市规划设计研究院、中国社会科学院工业经济研究所、国家发改委宏观经济研究院等国内知名研究机构对公司的发展给予了大力支持。

相关部分成果推介

1. 2012年电动汽车行业市场调研及中期发展预测报告

http://www.chinacir.com.cn/2011_hyyj/278158.shtml

2. 2012年汽车轴承行业市场调研及中期发展预测报告

http://www.chinacir.com.cn/2011_hyyj/278215.shtml

3. 2012年邮政车市场发展深度分析报告

<http://www.chinacir.com.cn/cyyj/tjbq/zdtj/03/258146.shtml>

4. 2012年非公路自卸车市场价格预测及影响因素深度分析报告

<http://www.chinacir.com.cn/cyyj/tjbq/jgyc/03/258234.shtml>

5. 2012年汽车发电机细分行业研究报告

<http://www.chinacir.com.cn/hyyjbg/ebcbbicf.shtml>



首创北环国际中心