



新能源汽车行业双周刊

2012年7月（下） 总第22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

一、特别关注

杭州纯电动汽车短租业务火爆 车辆供不应求

- 样本一：纯电动汽车短租业务
- 样本二：纯电动汽车长租业务

二、热点追踪

甄子健：电动车不摇号比补贴给力

- 电动汽车推广所障碍都能克服
- 配套设施不需一口吃成胖子
- 电价改革决定电动车推广速度
- “不摇号”政策相比补贴“事半功倍”

三、国内动态

1. 原萨博电动汽车供应商将与北京汽车合作
2. 电动车鲁企“圈地”二、三线城市
3. 奇瑞携手明基 合作开发及生产锂电池材料
4. 穗力争成为私人购买新能源汽车补贴试点城市

四、国际视野

1. 美国：福特自主研发电气CVT HF35 改善新混合动力车速度
2. 雪铁龙C-ZERO：让电动车环绕地球

五、调研与数据

1. 机构预测全球新能源客车销量年增26.4%
2. 福特计划投资1.35亿美元开发电动汽
3. 广西兴安县100辆油气混合动力出租车投运
4. 50辆北汽新能源电动的士平谷试点运营

六、新车上市

1. 北奔E400L混动版或年内上市
2. 2013款雅阁旅行版合成图 或推出混合动力版

目录 Contents

附：关于我们

1. 关于北京华经纵横咨询有限公司
2. 华经纵横关于新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，以便在全局视野中更好地思察、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】

杭州纯电动汽车短租业务火爆 车辆供不应求

- 样本一：纯电动汽车短租业务
- 样本二：纯电动汽车长租业务

杭州纯电动汽车短租业务火爆 车辆供不应求（1）

8月12日，杭城纯电动汽车租赁项目开始试运行。此前，余杭良渚文化村作为杭州第一个电动汽车租赁点，已经开展了一个多月的试租赁期。“村民”蔡瑞栋，成为第一批300多位会员之一。

在杭城纯电动汽车租赁项目开始试运行的当天，杭州电动汽车实业发展有限公司，发布了月租千元租赁纯电动车的消息，据称，至今已收到三四千人的预约。

目前，杭州正计划建设“纯电动汽车自驾公交运营网络系统”，拟通过租赁的方式推广纯电动汽车。据了解，其中首批投放100辆，在未来两年内，杭州希望将其规模增至2万辆。

不过，与纯电动汽车租赁高呼声一同摆在面前的，还有不能忽视的困难。除了人所共知的续航瓶颈，还有如何进行市场推广、如何确定电池供给模式、如何构建顺畅的产业链体系……

市场渐启，梦想正照进现实。人们正在期待，有一天，在杭州租一辆纯电动汽车，能像如今租公共自行车一样方便。

样本一：纯电动汽车短租业务

短租业务火爆，车辆供不应求

家住余杭良渚文化村的64岁大伯蔡瑞栋，已经体会到了租赁纯电动汽车的便捷。

昨天下午，蔡大伯用巴掌大的绿色会员卡，在良渚文化村公交站附近，租了一辆香槟色的纯电动汽车，赶往三墩。两小时后，

蔡大伯回到老地方还掉车子，付租金58元。“挺方便的，以后还会借。”蔡大伯说。

浙江向国汽车租赁有限公司的尼长伟，负责良渚文化村的租车业务。我们见到他时，他正在检查车辆，一位年轻女子上来询问如何租车。

“办一张会员卡，总共1020元。800元违章押金，200元自由消费，20元卡的工本费。”尼师傅说，“要用工作证或身份证，再带上驾驶证，来办理会员卡。我们这里只能短租，一小时29元，超过7个小时算一天，一天租费210元。”

浙江向国汽车租赁有限公司8月12日开始运营纯电动汽车短租业务。最初一周，就有600多人办理了会员卡，每天能接到100多个预约电话，但目前他们只能提供11辆车，供不应求。

租换点少，充电不方便

浙江向国汽车租赁有限公司负责人李向国告诉记者，纯电动汽车租赁最大的问题，一是租换点太少；另一个是充电不方便。

“从良渚文化村借出的纯电动汽车，必须在租借点归还。”因为这个原因，李向国规定，车子只租借给住在良渚文化村附近的村民，而且车子也不能跑到杭州市外。

因为电量有限，跑远路可能会碰上尴尬。住在余杭北秀兰湾的胡明春就经历了一回。8月15日，他借了一辆纯电动汽车，赶往萧山机场接客人。

不料，车子跑到勾庄竟然没电了。胡明春赶紧打电话给向国公司。最终，胡明春没接成客人，那车子倒被拉回了良渚文化村。

[回到目录>>](#)

杭州纯电动汽车短租业务火爆 车辆供不应求（2）

样本二：纯电动汽车长租业务

月租金2000多元依然行情火爆

相比短租业务，杭州纯电动汽车租赁市场，还存在一种长租模式，杭州友泰汽车有限公司走的就是这种模式。杭州友泰汽车有限公司作为国内首家电动汽车租赁公司，前年开始推出电动汽车租赁业务“半年起租，押金1万元。如果租半年，月租金2500元。如果租一年，月租金2200元。”杭州友泰汽车有限公司租赁部经理冯延杰说。据介绍，杭州友泰汽车有限公司租赁的电动汽车有众泰2008EV、众泰5008EV两种车型，目前主要是众泰5008EV。

相对较高的租金，市场的反应如何？据冯延杰介绍，截至目前，杭州友泰汽车有限公司已向市场投放了110辆纯电动汽车，其中90辆已经租掉。

长租纯电动汽车需要独立车库

不过，不是所有人都能轻松租上这类纯电动汽车。因为和租燃油汽车只要提供有效身份证及驾驶证原件就搞定不同，租赁电动汽车的附加条件比较多。冯延杰说，个人租赁除了要交1万元押金外，还要提供本人杭州市户口簿、有效身份证及驾驶证原件（1年以上驾龄）。还有一个重要的标准是，租车者需提供电动汽车室内独立充电场地，2.5平方毫米规格以上的电线，16A的插座及空气开关——也就是说，要拥有独立的停车库。

“来电话咨询的、直接到店来看车的人很多，高峰时候每天都有

三四十个电话和来访。特别是每次油价上调，来电询问的人更多。

“每天那么多求租电动汽车的人群中，只有30%人符合租赁的要求。大部分人卡在拥有独立停车库的杠子上。因为电动汽车充电要在封闭的场地上进行。预约登记后，我们租赁前也要对承租人的充电现场进行考察后才能确定。”冯延杰说。

算一算：纯电动汽车和燃油汽车的经济账
短租适合跑短途比打的划算

短租纯电动汽车，已让良渚文化村以及周边小区几百位居民尝了鲜。记者随机电话采访了十多位。90%以上的受访者，对纯电动汽车租赁，比较欢迎。郑沛，30多岁，杭州某口腔医院的医生，在余杭竹径茶语茶园买了房子。“已经租用过3次，开过挺好的。“唯一的不好，就是只有一个点。”郑沛盼望着，有一天杭州的租车点能更多一些。

为市民提供纯电动汽车短租业务的，不仅向国一家公司在从事。早在今年1月，杭州车网电动汽车租赁有限公司已在文二路上的兰亭国际，推出了3辆比亚迪纯电动汽车，租一小时20多元。

“推出至今，3辆纯电动汽车租赁了226次。”杭州车网电动汽车租赁有限公司负责人叶青告诉记者。叶青曾派人对租用纯电动汽车的消费者进行反馈访问，相比打的或者驾驶普通燃油汽车，纯电动车的费用明显降低，市场反应普遍较好。“跑100公里，只要20元电费，相比燃油汽车能省下不少。1.8排量的传统汽车，跑100公里，汽油费差不多80元。”叶青说。

[回到目录>>](#)

杭州纯电动汽车短租业务火爆 车辆供不应求（3）

长租每年的支出比燃油汽车节省约1.5万元

根据国家的优惠政策，电动汽车的承租人可享受最高1000元/月的补贴，而且只需支付0.58元/度的民用电电费（充满一组电池需耗35度电）。与现在93号汽油7元左右/升的价格相比，使用电动汽车在价格上很有吸引力。

总结下来，冯延杰说，跟同档次的传统燃油汽车相比，开友泰的纯电动汽车，一年能省下1.5万元左右。

千元以下月租金的长租，再度搅动市场热情

除了“友泰”，杭州电动汽车实业发展有限公司也正准备介入电动汽车长租业务，不过，到目前为止，他们还没有向市场实际投放纯电动汽车。

8月12日，这家公司在2012中国（杭州）国际新能源汽车产业展览会上发布了月租金千元以内的纯电动汽车租赁消息后，一时市场沸腾，人们的租车热情被搅动起来。公司副总经理黄宰统告诉记者：

“至今，已经有三四千人预约。客户绝大部分是30多岁的年轻人，收入一般每月四五千元以上。也有部分50岁以上的中老年人，他们有的要租车上下班，老人们则租车接小孩子。”市场热情为何如此涌动？黄宰统从成本上作了分析。

根据公司计划，第一批试运行准备推出长租的纯电动汽车，是裸车价位在4万元左右的浙江康迪小电跑。这种纯电动汽车，理论上时速能跑80公里以上。

“包括保险、基本维修等大部分在内，消费者的月租金在1000元以内，一年起租。如果政府扶持新能源电动车的政策能够延续的话，租赁纯电动车是很划算的。租户只要一年付1万多元租金就行了。不需要像传统汽车一样，又要付油费、又要上牌费，这两项就要掏掉你两三万元。”

前景展望

希望租赁能推进纯电动汽车产业的发展

记者昨天从杭州市经济和信息化委员会汽车产业处了解到，杭城市民租赁的纯电动汽车目前有150辆左右。尽管呼声很高，但市民购买纯电动汽车的热情，却并没有想象中的那样火热。关键在于，除了人所共知的续驶瓶颈，还有如何进行市场推广、如何确定电池供给模式、如何构建顺畅的产业链体系等等，制约了这个产业的发展。

在这样的背景下，纯电动汽车租赁适时推出来。包括政府在内的有关人士期盼着，它“能带动纯电动汽车产业的发展。”

（来源：今日早报，8月27日）

[回到目录>>](#)



【热点追踪】

甄子健：电动车不摇号比补贴给力

- 电动汽车推广所障碍都能克服
- 配套设施不需一口吃成胖子
- 电价改革决定电动车推广速度
- “不摇号”政策相比补贴“事半功倍”

甄子健：电动车不摇号比补贴给力（1）

8月12日，国内首次长距离、多车型的电动车试乘试驾活动在杭州举行，共有来自12家企业的36辆新能源车型参加了本次体验活动。在抵达嘉兴服务区充换电站后，科技部电动汽车重大项目管理办公室副主任甄子健接受了采访，并就多个大家关心的新能源汽车推广方面的问题进行了详细解答。

电动汽车推广所障碍都能克服

电动汽车推广目前遇到最大的障碍是什么？在回答这个众说纷纭的问题上，甄子健认为现在遇到的难题都是推广过程中客观存在的，他指出：“目前我国还是处于一个产业、市场、包括示范城市互动的阶段：这个时候并不是说我有大批的车已经生产出来了、或者各种车型已经非常成熟了，而是在推广中还会碰到很多问题。现在包括通过车辆的生产制造、车辆通过示范运行得到不断的考核改进，这是一个渐进的过程，所以说，我认为现在还是一个平衡的（发展阶段），而不是说我们有大批的车推不出去了。当然，如果说我们在某个城市需要上较大批量的新能源汽车进行示范推广、要满足公共服务领域的用户、或是要落实私人购买的用户时，这个过程还是有一定困难的。这些困难包括配套基础设施的建设、用户接受的程度、政府各种配套的政策、包括国家的补贴和地方在基础设施方面的补贴、在使用维护中的一些（补助）政策、一些城市在（非本地生产）车辆准入制度、以及一些地方非补贴性新能源车鼓励政策等等，这些特殊政策的设立、实施生效可能还需要一定的时间，在协调上还需要一定的努力。这本身就是我们推广过程中的一些困难，也是必须要去克服的。这是因为我们发展的是我们国家的自主支柱型新兴战略产业，意义十分重大，所以需要国家、各级政府、生产企业来共同努力克服这些困难。”

配套设施不需一口吃成胖子

这一次杭州电动汽车体验活动上出现了多种换电模式，一些人提出“会不会让人产生国家更支持换电模式的倾向”？甄子健立刻表示否认，他强调：“我认为从这次车展和活动中，不会给人带来换电模式比充电模式好的印象，从数量上来看，我们也可以发现充电车比换电车要多，而主要的车企（如长安、北汽、比亚迪、东风裕隆等）也在展示自己的充电车型。不论是充电还是换电，都要用技术说话，要根据用户的需要，根据一定时间、区域和数量的应用之后再来判断这种技术是否成熟、这种商业化模式是否经得起考验、经济账能不能算得过来，最后再综合评价，所以我们现在鼓励多种模式。”未来三到五年中，国家将如何进行电动汽车充换电站等配套设施的建设，更快地带动这个产业的发展呢？甄子健笑着表示这个问题当天上午刚刚和25座示范城市的代表，以及这些城市的电力部门、国家电网及南方电网开会进行了探讨，他指出，我国新能源汽车在制定未来的产业规划当中，实际上并没有明确其车型种类以及细分市场，国家也没有对这个产业的发展进行过度的限制和限定，“相对应的，基础设施和（不同的）车辆、车型（的能源补充形式）是有很大关系的，比如我们看到的充电桩充电、快速充电机、大型客车使用的直流充电机、（底盘和尾部/侧面）两种换电模式，这就说明，我们针对不同的车，需要有不同的充电的方式和不同的装备，所以对这些装备的规划，还需要根据车辆的发展的前景来制定。但我们在做产业研究的时候，仍然对其发展趋势进行一个预估，以此对相关产业做出判断。但对于政府、消费者来说，冲换电设施的数量是否能够满足电动汽车的需求？现在就有这种担心我认为是不必要的，因为无论是现在这些已经存在的纯电动汽车、还是未来将要投放的电动车，（例如合肥今年还要投放的数千辆电动汽车），这需要电力系统、国家电网、示范城市领导办公室以及车辆生产企业大家一起来协调

[回到目录>>](#)

甄子健：电动车不摇号比补贴给力（2）

解决。（我们的目标是）示范推广过程中，只要一辆电动汽车交到用户手中的时候，那它一定是解决了充电基础问题的。”

电价改革决定电动车推广速度

目前我国已有六座城市开始进行私人新能源汽车推广试点，但人们对优先发展公共领域、还是先发展个人市场，仍然存在着不小的分歧。甄子健认为这不能一概而论，而要看具体情况、具体车型。他解释说，“公共领域是我们示范推广的第一波，然而加入了私人购买（领域）。可以说没有谁轻谁重（的偏向）。”

由于各地电价差异很大，给一些示范城市在推广电动汽车的过程中带来了不少的“扯皮”（如《上海：充电太贵 公交公司赔得死去活来》）。甄子健表示，这个问题电力部门、相关专家都在积极探讨，“因为上百辆、上千辆的电动汽车在一座城市里运行，就需要一笔投资来进行基础设施的建设，那这就需要进行一个平衡（目前全国各地的大批充换电基础设施基本上都是有国家电网或南方电网投入巨资兴建）。是通过国家制定的削峰填谷电价？专为电动汽车设立的电价系统？还是现在都在讨论的分时电价或者阶梯电价？这些方案在电动汽车上规模之后进行重新讨论，需要一个通盘考虑。目前还是一个探索的过程，有的地方如果是单位出资建的基础设施，那用的还是基础电价（民用电价）；还有的例如换电站，需要更大规模的投资，那电价就会和成本挂钩。但是无论如何，到用户这里，他（开电动汽车）用电的费用还是要低于用油跑一百公里的费用，同时在换电模式中，还可以把电池的价格分离出来，而不是由用户来购买电池，只买裸车这部分就可以了。而电池这一块可以完全交给运营商来通盘考虑，这时候用户就可以获得一个比较方便经济的体验。”

“不摇号”政策相比补贴“事半功倍”

对于北京、广州在新能源汽车“不摇号”或“特殊摇号”的优惠政策，甄子健认为：“效果会是非常大的。因为政府在推广新能源汽车初期，各种各样的政策都可以使用，包括补贴、包括非财政性的政策，其实最终要起作用的、我们最推崇的还是这种非金融性的补贴优惠政策。因为它是通过政府的行政资源、通过政府绿色环保的导向来促使用户产生购买（电动汽车）的心理，这是我们所能够看到的。推广初期的时候，补贴是最直接现实的，但是随着示范推广的深入推进，我们要使得这些车企以及车企背后的这些电池电机等全产业链的中的企业去不断地扩大规模、降低成本，不断地使政府的补贴逐渐退出，更多地是依靠这些非补贴性的政策来引导大家使用新能源汽车。”

在废旧电池处理方面，甄子健表示：“锂电池这些新型的先进电池的处理要容易一些，但在批量生产之后，如何大规模处理也是需要解决的问题，在电动汽车废旧电池回收方面，尽管现在电动车还不多（全国也只有两万辆），但包括国家有关部门、相关企业都非常关注。许多电池生产厂家、整车生产厂都在按照现有的技术以及在研究、使用过程中总结出来的经验来（对废旧电池）进行处理。我们在电动车辆是绿色环保的同时，当然也希望让电池和电动车一样，在生产、制造、使用、包括最后报废的环节同样保持一种环保的理念。”

（来源：电动车时代网，8月27日）

[回到目录>>](#)



【国内动态】

1. 原萨博电动汽车供应商将与北京汽车合作
2. 电动车鲁企“圈地”二三线城市
3. 奇瑞携手明基 合作开发及生产锂电池材料
4. 穗力争成为私人购买新能源汽车补贴试点城市

原萨博电动汽车供应商将与北京汽车合作

总部位于马萨诸塞州的电池制造商波士顿电池（Boston-Power），曾经是瑞典汽车企业萨博（Saab）电动汽车项目的供应商。在萨博宣布破产后，该公司也曾陷入逆境。目前，波士顿电池重整旗鼓，与中国企业展开了新的合作项目。

这家公司将向北汽新能源汽车有限公司（Beijing Electric Vehicle Company）提供电池组，后者是北京汽车股份有限公司（B.A.I.C.）的子公司。双方共同制造的车型是北汽C70轿车的电动版本。

波士顿电池公司创始人和全球董事长克里斯蒂娜·兰普-奥娜露德（Christina Lampe-Onnerud）在接受电话采访时说，在与北汽合作了三年之后，该公司已经走上了“快车道”。兰普-奥娜露德表示，她对萨博系列车型的熟悉，对北汽C70电动汽车的研发起到了帮助。她表示，这款车型会在中国出售，今年将生产“数百”辆。这款车型配备的30千瓦时电池组在使用220伏电源的情况下，可以在8小时以内充满电，之后，汽车能行驶大约160公里。

这款车型中蕴涵着很大一部分萨博的血统。C70轿车是在上一代萨博9-5汽车的基础上研发的，该款车型是在通用汽车（General Motors）拥有萨博期间研发的，2010年，萨博又被世爵公司（Spyker）收购。2009年，北汽购得了制造萨博9-5车型的授权。兰普-奥娜露德说，“我们在萨博平台上投入了这么多精力后，最终以这种方式取得了成果。这个过程真的很有意思。”通用汽车由于担忧该公司的某些技术会被中国竞争者利用，所以在去年实际上阻挠了将萨博出售给一组中国投资者的交易。因此，世爵公司本周一在底特律对通用汽车提起诉讼，索赔金额超过30亿美元。

为这款新车型提供的电池组，最初将在波士顿电池公司的台湾工厂生产，不过波士顿电池也正在中国东部的江苏溧阳建造一所工厂。第一期工程将于2012年底竣工，预计新工厂将生产电池单元，而这里生产的电池单元将在北京组装成电池组，每年可满足1.2万辆汽车的需求。按计划到2014年底，这家工厂有望扩大产能，能够满足另外2.4万辆汽车的需求。

“我们在2009年、2010年观察到的中国电动车的机遇，原来是正确的。”兰普-奥娜露德说，“中国在五年计划中作出了重要承诺。”她说，尽管还不知道C70电动车会如何定价，但与中国市场上的其他电动汽车相比，C70会具有竞争力。

北汽新能源总经理方青在一份声明中说，“中国公布的政策是，在向清洁能源转变的研发过程中，占据世界领先地位。我们打算生产数千辆混合动力和电动汽车。我们十分欣赏波士顿电池公司的绿色科技和高性能技术。”据估计，波士顿电池公司的Swing电池产品线使用寿命长达10年，可在极广的温度范围内工作。兰普-奥娜露德说，C70轿车不需要为电池组安装专门的冷却系统。

去年，江森自控（Johnson Controls）与当时的合作伙伴法国电池企业Saft，宣布将为北汽新能源的C30小型车和M30越野车供应电池。江森自控发言人丽贝卡·K·菲茨杰拉德（Rebecca K. Fitzgerald）在一份电子邮件中说，该公司与北汽的“合作”仍在继续，但并未透露双方合作的相关细节。

（来源：电动汽车时代 8月27日）

[回到目录>>](#)

电动车鲁企“圈地”二、三线城市

18日，2012中国（济南）新能源汽车电动车展览会现场，吸引了大批市民。即便暂时挂不上牌照，也不妨碍山东几十家电动汽车生产企业迅速布局二、三线城市的热情。

每公里费用8分钱

当日，57家整车企业、37家零部件企业带来的280辆各种类型的电动汽车成为焦点。从电动乘用车到小货车，从早餐售卖车到农用车、商务车、巡逻车、观光车、洒水车，每家电动汽车企业的展台前都吸引了不少市民。

时速可达60公里，在市区开没问题。而且这些电动汽车外型时尚，内饰精美，许多都配置倒车雷达和影像，售价却都在5万元以内，最低的只需要2万多元。

“现在油价不断上涨，电动汽车百公里费用才8块钱，而且样式也很时尚，真有些心动。”在宝雅新能源汽车展台前，市民刘晓林对一款售价4.5万元的电动车看了又看，试了又试。“这款车时速可达60公里，续航可达150-200公里，通过了国家有关碰撞实验，爬坡可达30度，比用油的车性能还要好，而每公里成本只有8分钱。”促销员告诉刘晓林。

得知这款电动乘用车可以向济南市公安局申请临时牌照，不存在上路被禁的问题后，刘晓林更坚定了购买的决心。

山东宝雅新能源汽车股份有限公司总裁李树意称，从去年起，东部发达地区对电动汽车的需求量明显增多，宝雅电动汽车由主要出口转为九成以上内销，主要销往山东、江苏、河北等省份的二、三线城市。“低廉的价格、节能环保等是电动汽车的优势。我们4月份推出的一款车，吸引了全国各地的100多家经销商，订货量达到1万辆。”

来自邹平县的一名经销商对宝雅推出的一款锂电电动汽车十分感兴趣，向李树意打听何时能够推向市场。“县级市、县城对电动汽车没有限制，售价低、运行成本低，市场需求还是不错的。”这名经销商说。“今年以来，我省新能源汽车发展迅速，上半年全省生产低速电动汽车4.39万辆，增长74.8%。”山东省经信委装备产业处处长李英峰介绍，去年我省生产汽车167万辆，其中新能源客车和小型纯电动汽车8.5万辆。

来自邹平县的一名经销商对宝雅推出的一款锂电电动汽车十分感兴趣，向李树意打听何时能够推向市场。“县级市、县城对电动汽车没有限制，售价低、运行成本低，市场需求还是不错的。”

这名经销商说。“今年以来，我省新能源汽车发展迅速，上半年全省生产低速电动汽车4.39万辆，增长74.8%。”山东省经信委装备产业处处长李英峰介绍，去年我省生产汽车167万辆，其中新能源客车和小型纯电动汽车8.5万辆。

“先占领市场再说”

在采访中了解到，受制于牌照问题，当前，我省电动汽车特别是低速电动汽车的主要消费区域集中在二、三线城市。

“我省目前进入国家公告目录的只有沂星和中通两家企业的电动客车，其它电动车生产企业也在积极申请进入国家公告目录。”李英峰表示。据了解，我省多数电动汽车生产企业主要生产低速电动汽车，这些车尚无法进入国家公告目录，也就无法挂牌上路。

来自聊城的中融电动汽车是一家民营企业，其摆放在现场的3款电动小货车吸引了不少参观者的目光。“有纯电动的，也有混合动力的，拉一吨货续航里程一般可达120公里，售价在1.5万元，这对于在县城区域内的货主还是很有吸引力的。”中融电动汽车有限公司销售主管罗治兵表示，他们的电动汽车目前主要市场在县城，虽然只有上百辆的销售量，但却达到了抢占市场的目的。

“大家都看好新能源汽车的前景，二、三线城市有需求，限制少，当前多数电动汽车生产企业都纷纷向县城扩张，先占领市场再说。”时风集团销售处处长刘玉丰说，时风乘用车去年产量达到3万辆，今年预计将突破5万辆。时风电动乘用车系列主要在二、三线城市销售，如寿光、聊城都可以挂牌上路。

据悉，今年7月1日起实施的《纯电动乘用车技术条件》国家标准，要求使用动力蓄电池驱动、5座以下的纯电动汽车最高车速不低于80公里/小时。

据刘玉丰透露，目前包括时风在内的5家山东电动汽车生产企业都已研发出时速超过80公里的锂电电动汽车，并在积极申请进入国家公告目录。

（来源：中国经济导报，8月20日）

[回到目录>>](#)

奇瑞携手明基 合作开发及生产锂电池材料

近日，奇瑞汽车宣布，旗下的芜湖奇瑞科技有限公司与台湾明基友达集团旗下的明基材料股份有限公司签署协议，双方将成立股比为50:50的合资公司，合作开发和生产新能源车动力锂电池的隔离膜材料，共同开拓电池新能源材料市场。

双方合资成立的达尼特材料科技（芜湖）有限公司将设立于安徽芜湖高新技术开发区。合资公司自今年起展开实验室及实验线的布建，2011年开始建厂，项目一期投资约1.6亿元，预计2012年可以进入批量生产阶段，产品将服务于整个动力电池领域，客户包括奇瑞汽车及其他电池厂客户。

明基友达集团为世界500强企业，在全球IT产业及相关材料产业技术方面发展迅速。

（来源：经济观察网，8月17日）

穗力争成为私人购买新能源汽车补贴试点城市

曾霓混合动力及纯电动车等新能源汽车将逐步推广到广州市的公交、环卫、出租车等公共服务领域中去。广州发改委日前公布的《广州市“十二五”节能规划》（以下简称“规划”）中指出，广州将力争成为私人购买新能源汽车补贴试点城市。“规划”中还包括了一系列针对政府机关节能的具体措施。

公务车运行、购置及维护保养的费用在各政府职能部门中向来都是一笔不小的开支。“十二五”期间，广州将继续通过单车用油定额制度进一步规范公务车管理。加速高油耗和超标车辆淘汰、带头采购低能耗车辆的措施也将推行。

公共机构办公场所“寒气逼人”的普遍现状“十二五”期间将有望改观。按照“规划”，广州30%的公共机构将争取按建筑节能标准实施空调、照明、采暖、用电等设备设施的节能改造，空调设置的温度将被严格控制。高耗能办公设备将逐步被淘汰。

包括新能源客车产业基地建设等项目在内的新能源汽车项目今年已被列为广州市的重点项目。规划显示，将在公交、环卫、出租等公共服务领域开展以混合动力和纯电动汽车为重点的规模示范应用。同时，政府也希望更多的个人加入到购买新能源汽车的行列中，称将力争成为享受新能源汽车购置补贴的试点城市。

（来源：搜狐汽车，8月17日）

[回到目录>>](#)



【国际视野】

四

1. 美国：福特自主研发电气CVT HF35 改善新混合动力车速度
2. 雪铁龙C-ZERO：让电动车环绕地球

美国：福特自主研发电气CVT HF35 改善新混合动力车速度

据报道，福特决定为其插入式混合动力车以及混合动力车阵容自主研发一款全新无级变速箱（CVT），而此举并不是因为不满意日本供应商Aisin。后者为福特供应上一代的混合动力CVT。恰恰相反，福特工程师认为他们能够在削减成本的同时，还能研发出一款更加出色的变速箱。

变速箱电子部门经理Shailesh Kozarekar表示，全新福特自主研发的HF35变速箱与Aisin供应的有些相似，其是一款电气化无极变速箱，但是在几个关键方面优于前任者。福特改进了该变速箱的齿轮比操作以及发动机之间的匹配度，这样就能更加灵活地优化该变速箱，从而达到最出色的燃油经济性以及其它大方面的改善（与即将退出市场的产品相比）。全新HF35混合动力变速箱将被用于即将上市的C-Max混合动力车和插入式混合动力车交叉/功能车辆、Fusion PHEV和混合动力车以及林肯MKZ混合动力车。

全新无极变速箱的优点之一就是其在即将上市的福特C-Max Energi PHEV上仅采用电池供电可达到的最高速度为85 mph（137 km/h），远高于即将退出市场的Escape混合动力车的44 mph（71 km/h）。由于福特此前尚未推出过PHEV，因此该变速箱的燃效优点很难量化。但是同样会采用HF35的C-Max混合动力车在城市交通/高速公路上的综合燃油经济性可达47 mpg（5.0 L/100 km），也远高于Escape混合动力车的34 mpg（6.9 L/100 km）。Kozarekar指出，HF35。

独特的设计允许这些改善发生，这款电气化无极变速箱在很多方面都区别于传统的无极变速箱

传统的无极变速箱具有两个滑轮，一个连接到发动机，另外一个则连接到轮毂。滑轮之间的传送带则通过压缩滑轮或释放滑轮来达到缩短或拉长的效果，这样就能够产生连续可变的齿轮比。许多混合动力车均采用无极变速箱而不是传统的有级变速箱，这是因为无极变速箱可以提供无限多的齿轮比，因此也就能在大多数情况下提供最佳的燃油经济性。而这款电气化无极变速箱则用电机替换了这两个滑轮，其中一个电机与轮毂相连，而另外一个则与行星齿轮组相连。Kozarekar称，正是因为这种独特的设置，我们能够形成一个独特的行星排列方式。我们能够改变电机的速度，并且选择任何我们希望运转发动机的速度。由于控制软件能够选择最佳电机和齿轮比的结合，因此高度的灵活性可以让发动机和变速箱以最高效率的方式运行。福特曾考虑要为全新的混合动力车采用一款传统的无极变速箱，但是最终还是决定用电气化版本，尽管这种版本复杂程度更大

福特表示，其自主研发这款变速箱，而不是由Aisin供应，此举节约了20%的研发成本。这也让福特工程师在研发其它电气化车辆的系统方面有了更多的控制权。一款混合动力车系统是相当复杂的，因此掌握了控制权就能够让工程师更好地对整个系统进行优化。

（来源：元培产业情报，8月21日）

[回到目录>>](#)

雪铁龙C-ZERO：让电动车环绕地球

阿基米德曾宣称：“给我一个支点和一根足够长的杠杆，我就能撬动整个地球。” 2000多年后，两位法国工程师安托宁·居伊和夏维耶·德贡正在用另一种方式，完成一件同样震撼世界的行动，他们选择了用一个插头和一段“雪铁龙C-ZERO环球之旅”，来掀起汽车时代的新能源浪潮，并且这次不只是豪言壮语。

今年2月，两位工程师驾驶着雪铁龙C-ZERO纯电动车从法国斯特拉斯堡启程，经过比利时、美国、日本、新加坡、泰国、越南等国，于7月9日进入中国境内。本次旅程计划穿越三大洲共17个国家，全长25000公里，预计用时8个月，其中中国境内里程为5000公里，跨越4个省，历时33天。

活动继承了80年前安德烈·雪铁龙“东方之旅”时的探索精神，是历史上首次量产纯电动车的环球之旅。作为这次冒险的主角之一，雪铁龙C-ZERO采用可循环充电1500次、容量可达16kWh的锂电池技术，最大功率可达64马力，最大扭矩为180牛·米，从0~100公里/小时加速时间为15.9秒，最高可达130公里，最大续航里程为150公里，要完成这次环球之旅，沿途预计需要充电300余次。

值得一提的是，300余次的充电都需要向沿途居民借用电源，这些通过网络报名的“义务充电员”（plugger），将用实际行动成为支持新能源汽车发展的一份子，共同见证这段勇气与科技铸就的传奇之旅。

冒险精神从来都是渗入雪铁龙品牌骨子里的营销利器。从技术狂热分子、营销天才，更是冒险家的安德烈·雪铁龙开始，这个品牌就用一系列开先河的营销推广活动宣告了，在汽车的发源地，法系车是与德系并行的汽车流派。

新能源时代下，纯电动车的普及与发展一直步履艰难，消费者对品牌、技术的认知度较低和缺乏信任一直是车企无法叩开市场大门的绊脚石，这也从一个侧面制约了企业投入研发的积极性。此次“雪铁龙C-ZERO环球之旅”正是雪铁龙期盼C-ZERO能够用驶过全球路况的反馈力，来传递纯电动车稳定、可靠的性能表现，同时展现雪铁龙在新能源，尤其是纯电动车领域所作出的努力和具备的实力。

中国汽车工程学会副秘书长张进华表示：“如今，纯电动车的发展不仅得到国家政策支持，车企也在积极研发和推广新能源技术，我相信国内新能源汽车的发展前景会越来越好。而像雪铁龙C-ZERO这样优秀的新能源汽车也会越来越多。”

（来源：中国青年报，8月21日）

[返回目录>>](#)



【调研与数据】

- 1.机构预测全球新能源客车销量年增26.4%
- 2.福特计划投资1.35亿美元开发电动汽
- 3.广西兴安县100辆油气混合动力出租车投运
- 4.50辆北汽新能源电动的士平谷试点运营

机构预测全球新能源客车销量年增26.4%

公交车比汽车能够运载更多乘客，因而可以减少道路车辆行驶数量，碳排放也将因此降低。由电气驱动的公交车，包括混合动力客车、电池电动客车和燃料电池客车正在迅速崛起。根据派克研究所的预测，2012—2018年，新能源客车销量的年增长率可望达到26.4%。

报告指出，混合动力公交车被公认为“技术成熟、最适合低速行驶和频繁起停的城市路况”，并联式混合动力系统是更适合的工作负载循环。2011年，中国的混合动力客车销量超越北美共售出1700辆，欧洲混合动力客车市场一直被认为比较落后，尽管如此，鉴于英国的激励政策，导致该国新能源客车销量近年来增长了50%。

此外，报告还表示，拉美新能源客车市场成长主要受益于巴西的大规模采购，但是其他国家也将对此亦有贡献。乌拉圭近日表示，将购买500辆纯电动客车。非洲和中东地区市场仅有小幅增长，归因于电动客车和基础设施的采购建设成本较高。同时，纯电动客车在全球大部分地区处于发展态势，而燃料电池客车仍处于商业化前夜。

（来源：第一电动网，8月27日）

福特计划投资1.35亿美元开发电动汽

美国福特汽车公司2012年8月15日宣布，将投资1.35亿美元用于新一代混合动力车（HEV）和纯电动汽车（EV）的研发，目标是将HEV或EV的开发周期缩短25%。

目前，福特位于密歇根州迪尔本市的研发基地“高级电气化中心（AEC, Advanced Electrification Center）”中，事电动汽车开发的技术人员已超过1000人。该公司于2011年增加了60名技术人员，预定2012年再新聘用数十人。而且，还计划在2013年之前将电池测试设备增至目前的两倍。

福特还公布了2012年内推出五款电动汽车的计划。据介绍，这些车辆配备的混合动力系统与原来的系统相比，部件成本将降低30%。

（来源：电子工程世界，8月24日）

[回到目录>>](#)

广西兴安县100辆油气混合动力出租车投运

8月23日下午，广西兴安县100辆油气混合双燃料节能汽车正式投入运营，确保“两节”期间和今后广大市民及游客的出行便捷、安全。

据了解，今年以来，兴安县交通运营市场发生了很大的变化，上半年成功取缔了1700多辆非法运营三轮车，启动了新型迷你公交巴士。现在，根据市场实际需求，兴安县在原有55辆出租汽车的基础上，新增了100辆油气混合双燃料节能汽车，这将极大方便广大市民及游客的出行，同时也将进一步推进兴安县“新能源示范县”和“全国旅游标准化省级试点县”的建设步伐。

（来源：兴安电视爱，8月27日）

50辆北汽新能源电动的士平谷试点运营

日前，平谷区首批50辆电动出租车正式投入运营。这是自延庆、房山、密云之后第四个开展区域电动出租车示范运营的区县。

据悉，平谷区示范车辆选用北汽新能源E150EV自主品牌车型，该车型日均耗电30度左右，若每度电0.8元，也就是说司机每天需支付24元充电费，充一次电大约行驶120公里。今年5月，平谷区已完成25个充电桩的施工，基本能满足这50辆车的充电需求。

据了解，平谷与房山、密云的电动出租车收费率一致，3公里内起价为8元，此后收费标准为每公里2元。运营时间为每天6:00—22:00。目前，这50辆车只允许在区内运营，为保证安全，车辆限速每小时70公里。

截至目前，全市投入运营的电动出租车已达250辆，预计今年还要投入500辆电动出租车。

（来源：京华时报，8月21日）

[回到目录>>](#)



【新车上市】

六

1. 北奔E400L混动版或年内上市
2. 2013款雅阁旅行版合成图 或推出混合动力版

北奔E400L混动版或年内上市

日前，有媒体报道称北京奔驰正在小规模手工试制其加长版E400L Hybrid混动车型，产量为每日两辆。早在去年的底特律车展上，奔驰正式发布了E400混合动力车型。

较早之前，奔驰官方正式公布了E400混动车型的北美地区售价，全新E400 hybrid车型起始售价为55,800美元（约合人民币35.5万元），而2013款E350 Bluetec柴油版车型起始售价为52,200美元（约合人民币33.0万元）。

据了解，关于北京奔驰E400L Hybrid的动力系统目前有三种预测，一是采用现款E300L 3.0L V6+电动机组成混合动力系统，二是采用燃油发电机，三是直接采用海外版车型3.5L V6+电动机的混合动力系统。

搭载第三种动力系统的可能性比较大，因为海外版E400混合动力车搭载的就是3.5L V6+电动机的混合动力系统。2013款奔驰E400混

动搭载一台3.0L排量的直喷V6引擎，功率302马力、扭矩370Nm；与之搭配的一台电动机功率仅为27马力，不过扭矩高达280Nm。

（来源：凤凰网，8月24日）



[回到目录>>](#)

2013款雅阁旅行版合成图 或推出混合动力版

上周，新一代的本田雅阁轿车版和轿跑版照片正式曝光，这款车再次吸引了人们的注意。尽管本田并未正式宣传2013款雅阁Tourer旅行车，但该车肯定会上市，预计将从明天开始起售，或将搭载2.4升181马力的直喷式发动机，同时有望推出2.0升混合动力版以及插电式混合动力版。



本田表示2013款雅阁将会提供三种不同的发动机：入门版雅阁将搭载新款181马力的2.4升直列式四缸直喷式引擎，搭配无级变速器或是六挡自动变速箱；配置较高的雅阁将搭载271马力的3.5升V6发动机，2搭配六挡自动变速器或六挡手动变速器。同时本田还将推出插电式混合动力版全新雅阁，2.0升的i-VTEC Atkinson四缸发动机将为其提供动力，同时配备一款电动无级变速箱。

关于新款雅阁双门轿跑和四门轿车的更多细节信息将随后发布，而雅阁旅行版的细节有望于2013年曝光。

（来源：环球网，8月17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/tjbg/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/tjbg/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