



发力新能源汽车，长兴开发区年招商近百亿

■ 本报记者 钟文

过去的一年,尽管全球经济继续低迷,国内经济增速也出现放缓,但地处长三角腹地的浙江长兴县却继续保持平稳较快增长。作为长兴工业经济主战场的国家级长兴经济技术开发区(以下简称开发区)在其中更是扮演着重要角色,2014年,全区实现财政收入9亿元。

在招商引资方面,开发区更是佳绩连连。开发区管委会主任吴再根告诉《中国企业报》记者,过去的一年,他们整合各方资源,积极探索“后台招商”、“以商引商”、“技改招商”、“基建招商”、“金融招商”等方法和渠道,全年共引进吉祥铝业、中汽零、八环轴承、奥普家电等产业项目77只,总投资超96亿元。

投资50亿元 建设新能源园区

随着投资达20亿元的“中汽零(长兴)汽车博览中心项目”正式落户开发区,标志着长兴县向新能源汽车城迈出了新的一步。作为长兴工业主战场的开发区将扮演着重要角色。

事实上,长兴县发展新能源产业有强大的基础。作为长兴的新名片,天能集团、超威集团在动力电池上在行业有着绝对引领地位,年产值都超500亿元,都是上市公司。

长兴县委书记吕志良在康迪电动汽车(长兴)有限公司新能源电动汽车下线仪式上就指出,长兴新能源产业的发展,呈现出产业链不断延伸、竞争力不断提升、贡献度不断增强的良好态势。

去年12月,天能集团总投资3亿元的锂离子电池新能源项目正式投产,产品将用于电动汽车、3C领域及特殊用途的动力性产品,产品性能较前期同类大大提升。而该集团发布的高倍率铅炭超级电池、石墨烯锰基锂电池、电动车长寿命云电池等三项新技术,解决了续航里程短、电池重量过重等长期困扰新能源电动汽车产业发展的动力技术。这为长兴建设新能源汽车城、打造新能源汽车产业集聚区又增加了底气。

与此同时,长兴县根据工信部2012年发布的《新能源汽车及节能汽车产业发展规划》以及国务院确定新能源汽车为七大战略性新兴产业之一等政策精神,投资50亿元,对全县新能源产业进行集中规划布局,全面整合新能源电动车产业链的研发、设计、制造、终端用户等资源,建立了长兴经济技术开发区小浦镇朗山能



随着投资达20亿元的“中汽零(长兴)汽车博览中心项目”正式落户开发区,标志着长兴县向新能源汽车城迈出了新的一步。作为长兴工业主战场的开发区将扮演着重要角色。

科长张啸松告诉《中国企业报》记者,为促进长兴县新能源产业的发展,县政府专门出台了《长兴县蓄电池产业转型升级实施意见》,引导蓄电池产业集群集聚发展,政府投资基础设施建设7.39亿元,支持和鼓励园区外酸蓄电池企业入园发展,禁止在园区外新建新建蓄电池项目。他还透露,长兴城南工业功能区对要求落户的蓄电池企业定了这样一个标准:央企、上市企业、世界500强,除此以外,一概不接纳如此“苛刻”的条件,目的只有一个,促进产业更好的发展。

三年行动计划 瞄准百亿产值

新能源汽车产业成为长兴工业布局的重点,而开发区正在搭建承载的平台。

去年,总投资30亿元的瑞华新能源汽车动力总成生产基地项目和投资20亿的“中汽零(长兴)汽车博览中心项目”先后落户开发区。瑞华新能源汽车动力总成将引进国内先进的电机、电控、电池生产线,而这正是制造电动汽车是否成功的三大核心,预计今年5月份竣工投产,全面达产后,将形成年产13000台(套)纯电动汽车动力总成及电控、电池、电容、电机等关键零部件,以及年产3000台纯电动汽车车身底盘的生产能力,年销售收入可达100亿元;中汽零(长兴)项目将建设包括汽车研发和检测大厦、金融大厦、总部大厦等在内的,

辐射长三角地区新型模式的汽车产业研发交易服务集成平台。

目前,长兴拥有汽配企业69家,全行业总产值近50亿元。全县汽车、汽配类在建项目17个,总投资超过50亿元。此外,长兴还先后引进了吉利、康迪、瑞华、中汽零、日本本田等一批大好高项目,形成了从汽车零部件加工到整车生产和销售一体化的完整产业链。

政策正在为长兴新能源产业发力。长兴县经信委经济运行科科长徐寅健告诉《中国企业报》记者,去年出台的《长兴县新能源汽车产业培育发展三年行动计划(2015—2017年)》将在金融、投资、税收、人才引进、技术创新、平台建设等方面出台详细的政策支持新能源汽车产业的发展,并着力以新能源汽车关键零部件生产为突破口,以纯电动汽车整车生产为重点,加快培育发展长兴新能源汽车及关键零部件产业,利用3—5年时间,努力将长兴打造成“中国动力电池集聚地”、“新能源汽车生产基地”、“新能源汽车关键零部件制造基地”和“新能源汽车推广应用示范县”,到2017年,形成年产纯电动汽车5万辆、动力电池8亿安时、关键零部件配套能力5万套的生产能力,实现产值100亿元,增加值20亿元。

示范融合交易 亚市纾解新能源汽车难题

■ 本报记者 谢育辰

面对即将被引爆的中国新能源汽车消费大时代,“北京市新能源汽车发展促进中心——亚市新能源汽车应用推广中心”在北京北辰亚运村汽车交易市场(以下简称亚市)已经正式启用。

《中国企业报》记者发现,在亚市新能源汽车应用推广中心的核心展示区停放着北汽、比亚迪、腾势、上汽等多款电动车,而在这其中北汽新能源占据50%以上的数量,并且“作为中国汽车市场风向标”的亚市并没有引入插电式混合动力的车型,不免有声音质疑称“亚市只为北汽做嫁衣”。

对此,亚市信息企划部部长郭咏对记者回应:“由于北京的补贴政策暂且只针对纯电动汽车,亚市率先引入市场上消费者接受程度高的车型,亚市呼吁未来凡是进入北京市新能源目录的车型都可以进驻推广中心”。

亚市联袂北汽

在北京市科委、市经济信息化委、市交通委的指导下,在市新能源汽车产业协会的支持下,北汽E150EV、绅宝EV以及威旺EV物流车首批新能源汽车于2014年5月进入该中心试水运营。

相关数据表明,2014年北京市共推广新能源汽车8050辆,累计推广的新能源车辆达到1.3万辆,这一数量已超过从2008年开始到2013年的推广总量。不过,其仍略低于上海的1.1万辆,并且距完成2万辆的年度目标仍有较大差距。北京市新能源汽车发展促进中心主任牛近明告诉《中国企业报》记者,到2017年北京市设定的目标是新能源汽车和清洁能源汽车的总量计划能达到20万辆。

据郭咏介绍,目前影响北京市民购买新能源汽车的不仅是因为价格,关于新能源汽车知识的缺乏也是一道门槛。“比如说,虽然全国的充电标准已经统一,但实际上消费者对充电设施的不合理使用非常影响汽车的电池寿命,亟待厂家为消费者普及相关知识。”

此时,北汽新能源汽车公司与亚市一拍即合,在推广中心设立知识科普区,将通过声、光、电的展示形式,全方位、多角度中英文描述新能源汽车发展历史、现状和未来发展趋势,以及新能源汽车的产品构造、种类、性能特点,特别是现场有专业人士为消费者讲解新能源汽车充电桩的正确使用。据相关人士介绍,此举为公益性质,并不向市民收取任何费用。目前北京市每天新能源汽车的成交量已经达到10台以上。

开启“一条龙式服务”

作为北京市第一个新能源示范基地,该中心不仅具备了新能源汽车科普区,同时还结合了自身的平台优势,开设了新能源汽车展销、试驾体验、购车上牌等功能服务板块。

在推广中心运营期间,消费者进入大厅会有专人负责引导和讲解,在展销区会停放不同品牌的展车、电池、电机等关键零部件模块以及新能源汽车配套使用的充电桩。在汽车市场北路,亚市为顾客提供试乘试驾的场地。在达成交易之后,亚市还将为消费者提供办理税费和上牌服务。

“将新能源示范中心与汽车交易市场嫁接,在国内并不多见,随着亚市新能源汽车应用推广中心的日渐成熟,未来这一推广模式将成为其他地区的重要范本。”北京亚运村汽车交易市场副总经理颜景辉对《中国企业报》记者表示,现阶段中国市场缺少汇集多品牌的新能源汽车推广中心和提供一站式服务的汽车市场。

目前,进驻亚市新能源推广中心的品牌包括北汽、上汽荣威、比亚迪、江淮和启辰。“长安和奇瑞正在洽谈中,未来也将会引入到展销专区。”郭咏表示,现阶段北京地区新能源汽车的销售网点并不多,亚市为消费者提供一条龙式的服务来吸引更多的消费者和汽车厂家。

破冰新能源汽车市场

推广中心正式运营一个月以来,郭咏告诉《中国企业报》记者,“市场初期表现并不理想。”

据他介绍,主要由于品牌差异比较明显,虽然推广中心已经汇集了比亚迪、长安、华晨宝马、江淮、启辰、奇瑞、上汽、腾势等九个新能源汽车品牌,但是品牌的发展和重视程度各不相同。

其中华晨宝马之诺主打租赁市场,其产品布局并不倾向于私人消费市场;而上汽荣威主打插电混动,北京市场布局相对薄弱;至于长安和奇瑞,由于新能源车刚刚上市,暂且处于消化订单的状态,并不急于推广。如此一来,造成各个品牌分布差异明显。

前期准备并不是十分充足的亚市,接下来将采取一系列推广活动破除市场难题。应北京市政府的要求,以后的每个周末亚市都将开展一次新能源汽车试驾活动,切实保证为厂家和消费者提供一个“接地气”的平台。

新一轮的推广活动已经陆续开始,亚市觊觎自身的有形市场集约化平台的营销优势,将新能源汽车应用推广中心打造成具有代表性的模范商区,但郭咏认为,目前推广中心仍处于普及阶段。

产业分析



新能源汽车仍是地方政府关注焦点

■ 于浩

面对各地不同程度的大气污染,多个省份将新能源汽车作为防治污染的利器。

深圳市发改委在答复政协委员提案时透露,2015年深圳预计新增各类新能源汽车1万辆以上,其中公共服务与私家车领域各占一半。根据深圳市政府统一部署,2013—2015年,深圳将在示范推广工作的基础上,进一步扩大推广应用规模,新增各类新能源汽车2万辆以上,其中公共服务与私家车领域各占一半,这也就是说,今年新增任务在1万辆以上。深圳市发改委还透露,依据深圳实际情况,市政府已明确规定,到2017年前公共服务领域(公交车、出租车、公务车、环卫车、邮政及物流车等)以推广新能源汽车为主,在大型物流车领域以推广液化天然气汽车为

主,以期减少深圳机动车尾气对大气环境污染的影响。

湖北省人大代表、湖北齐星汽车公司董事长徐德在湖北两会上提议,湖北应大力支持随州专汽发展新能源。徐德认为,随州是“中国专汽之都”,专汽产业在随州经济中占据重要地位。但随着节能环保理念的不断深入、环境约束越来越严格,随州专汽产业也面临一个转型升级的问题。像物流运输车、环卫车、垃圾转运车等专用运输车辆,目前排放标准都较低,容易给城市造成污染,而且能耗高。随着各地节能减排的门槛提高,今后这些能耗高、污染大的专用车辆将面临严格的准入,市场空间将被大大压缩。

他建议,湖北省委、省政府应支持随州做大做强专汽产业,支持随州专汽大力发展新能源车,并积极发展新材料,实现车身轻量化,从而达到

节能减排、转型升级的目的。

安徽省政协委员杨增权在两会上提出了设想,他认为安徽应努力建成国内首个新能源汽车产业集聚区,这将有利于打造经济强省,确立产业新优势,培育新的增长极。杨增权建议,应成立新能源汽车推进委员会,尽快推出具有安徽特色、精而管用的研发、生产、推广、奖励办法,落实新能源汽车推广应用的主体责任和相关政策措施,抢占政策制高点。

在杨增权看来,攻克新能源汽车的关键技术,抢占技术制高点需要组建新能源汽车联盟。他说,要支持企业、科研院所、重点消费行业通过要素结成战略联盟,发挥政府推动、市场配置、企业主体作用,集成省内外、国内外技术资源,追踪世界最前沿科技动态,集中力量对新能源汽车储能系统、燃料电池、驱动系统和信息系

统等共性关键技术进行攻关,抢占技术制高点。杨增权认为,在新能源汽车置换传统汽车、电池回收等领域加大财政支持力度;在公共交通、城际交通、公务用车、市政物流用车等领域,大力推广或采用融资租赁模式使用新能源汽车,抢占推广应用的制高点。

新能源汽车发展“叫好不叫座”的尴尬,一大症结在于充电设施的缺乏。在调研中,如何应对充电难,北京市政协委员、丰台区政协副主席程留恩提出,要不断增加北京充电桩和充电桩的数量。然而,这势必带来用地成本的增加,北京市政协委员孙爱华建议,在新规划的小区中,提前增加带有充电桩的停车位。朱良委员则建议相关部门制作“充电桩地图”,“让我们出行时,做到心中有数,知道走到哪里可以充电,提前规划好路线和行程。”

新产业调查·新能源汽车