探索新型消费模式 线上线下融合互动

汽车试乘试驾进机关大院

□河北日报记者 李 晓

为提振汽车消费,当前正在开展的石家庄线上购车节继续推进线上线下融合互动,推出汽车进机关、进单位试乘试驾活动,最大限度地满足市民购车需求。

近日,石家庄市政府机关大院里,整齐排放着红旗、帕萨特、上汽荣威、奥迪、北京现代、蔚来等10个汽车品牌的20辆新车,吸引了不少公职人员专程前来试驾体验。

“这次活动给我们带来了极大的便利,在单位大院就可以选择、咨询、试驾心仪的车型,不用一家一家地跑4S店了。”前来参观体验的一位公职人员告诉记者。

石家庄市商务局行业监督管理处刘鹏表示,举办此次活动,是为了加快激活消费、有效提振消费,把被抑制、被冻结的消费释放出来,把在疫情防控中催生的新型消费、升级消费培育壮大起来,通过线上购车节奏响线上线下联动消费的最强音。

“石家庄市商务局统筹推进疫情防控和经济社会发展,顺应时势引导市民‘云消费’,敏锐感知群众消费愿望,积极挖掘群众消费需求,因势利导促进群众释放‘云消费’潜能。通过线上购车节促进汽车市场回暖,心贴心帮助汽车经销企业纾困解难。更重要的是优化消费环境,相关部门加强市场监管服务,督促车企、4S店提升商品质量、升级消费体验,合力营造放心消费环境。引导探索消费新模式、新业态,抓住机遇提升行业发展,助力‘云经济’奔跑。”石家庄市商务局行业监督管理处处长任国峰告诉记者。

“以前我们的车辆经常进展会,但在石家庄市政府机关大院里展示并提供试乘试驾服务还是第一次。感谢政府组织此次活动,帮助汽车经销企业拓宽营销渠道,更让汽车从业人员坚定信心、备受鼓舞。”河北联润美迪奥迪4S店总经理陈丽玲在接受本报采访时表示,本次展会恰逢全新奥迪Q7上市,专为中国用户打造7座空间设计和超长轴距,全新的家族化设计语言及科技系统,无论是在设计上还是在装备体验上,都向旗舰级SUV——Q8看齐。

据了解,参加此次活动的10家汽车品牌推出了一系列优惠活动,如上汽大众河北众诚4S店推出“首付10%起5年超长贷款,购车额外赠送3年厂家保养、10000元购车礼包”,上汽大通河北申瑞4S店推出“首付0元起、贷款0利率、更享0元送车险”等。

记者在展会上还了解到,此次参展的河北国和嘉孚东风本田4S店,品牌主机厂位于湖北武汉,疫情期间厂家组织了丰富的线上竞技,随着武汉解封,主机厂进度已基本恢复。东风本田销售人员透露:“目前车辆生产可以满足广大热爱东本消费者的需求。”

当然,新能源车也成为此次展会的一大亮点,蔚来汽车工作人员现场为试驾者讲解:“蔚来针对所有现有和新购买ES8和ES6的首任车主,在享受车辆终身免费质保的基础上,还能够享受终身免费换电的服务,这也就意味着蔚来ES6成了一台永久免费使用的车,换电服务不限距离、不限次数,不限换电站。”据了解,蔚来ES6的整个换电过程酷炫充满科技感,用户只需要把车辆停在蔚来换电站外即可,换电站可以在3分钟内自动完成电池更换工作。

交通物流布局新零售 赋能农村特色产业上行

河北日报讯(记者任国省)板材产业是正定县区域经济发展的特色产业之一。为推进特色产业上网销售,物流企业德邦快递布局石家庄家具市场,投入大量运力、人力、物力资源,致力于解决家具线上销售的末端安装难题。

随着互联网消费升级,电商行业不断迭代,随之而来的快递运输问题困扰着大件商家。5月20日,在“正定家具,邦运无忧”为主题的德邦快递2020正定家具推介会上,德邦快递建立完善的大件快递收转运派体系,推行送装一站式服务。从发货到收货,德邦快递实现全链路轨迹可视,让商家安心、消费者省心。

低油价对汽车消费影响几何

□韩立飞

因疫情影响,国际原油价格出现了断崖式下跌。“虽然我国成品油价格不会像国际油价一样出现暴跌,但由于有地方炼油企业的促销和各地加油站自身调节因素,所以实际还是会下降一些,总体对国内车市消费是利好。”业内专家表示,尤其是对于国内商用车及物流行业的发展来说,将起到较大的促进作用。

运输成本明显降低。“如果今年油价一直保持当前的水平,我们的运输成本将降低一大部分。”我省一家货运公司负责人彭先生说。

随着各地复工复产的有序推进,人们出行量大大增加,网约车市场逐步复苏,对于一些新加入的网约车车主来说,以前愿意选择油改电,现在到底选择传统燃油车还是电动车,很难选择。

石家庄市西王地铁口网约车司机王先生介绍,传统燃油车在市内普遍油耗偏高,百公里油耗至少7升,按照目前的油价4.5元/升计算,每行驶1公里的成本为0.31元;公共充电桩的充电价格一般为每千瓦时1.2~1.8元,每行驶1公里的成本约0.25元,两者成本相差不多。

王先生说,中石化、中石油近日都在搞活动,对出租车和网约车司机提供更多优惠。电动车充电时间较长,行驶里程有限,充电桩也不足,这些都会减少一天的接单数量,很多人选择电动汽车的意愿很低。

新能源汽车不会急踩“刹车”。从历史发展进程来看,每一次石油危机都会引发汽车企业加快在新能源汽车领域的布局。那么相应的,每一次石油价格的下跌也将给汽车企业的产品布局带来重大影响,在发展新能源汽车已经成为全球车企共识的当下,此次油价的暴跌,会不会让正高速发展的新能源汽车急踩“刹车”?

“我们注意到近期电动汽车销量下降。”有专家表示,就国内市场而言,在导致电动汽车销量减少的因素中,油价下滑并不占主导。在营运市场,运营类车队不完全由市场机制操控,更多是受政策法规影响,如利用国家运营车辆相关政策等驱动。

虽然今年原油价格的下跌或将削弱新能源汽车在使用成本方面的优势,但这主要是受到疫情影响,随着全球疫情得到有效控制,油价必将重回正轨。汽车产业的电动化大趋势,不会因为今年油价走低而转向。

车市速递

长城炮助力2020珠峰高程测量

本次2020珠峰高程测量,5台长城炮越野皮卡成为相关保障和媒体报道工作用车,不仅要穿行险峻群峰中的砂石路、搓板路、坑洼路等,还要涉水通过满是冰凌的冰河。长城炮越野皮卡配备三把锁、涉水喉及9500磅绞盘等硬核配置,提供运动、雪地、泥地等7种全地形驾驶模式,出厂自带的蠕行模式、坦克掉头功能,让驾驶人员面对极限环境也能从容应对。珠峰海拔超8000米,长城炮4月销量也超8000辆。

全新一代瑞虎7区域品鉴会在石举办

近日,全新一代瑞虎7作为基于奇瑞汽车T1X平台打造的“新感观真实力SUV”,在河北盛德奇瑞4S店举办了河北区域品鉴会。新车搭载代号为SQRE4T15C的1.5T发动机,推出1.5T+CVT、1.5T+6MT两种动力总成,带来极为平顺、舒适的驾驶体验。共6款车型,官方售价7.99万-10.99万元。率先采用国内首批“N95医学级”抗病菌空调滤芯,终身免费更换。

极能运动SUV领克05上市

近日,领克汽车旗下CMA基础模块架构极致力作领克05正式上市,共推出五款配置车型,售价区间17.58万—21.28万元。在吉利、领克、沃尔沃三品牌间共享CMA平台之后,领克05可被视作是这三个品牌最新融合产物。领克05作为轿跑车与SUV的结合体,具备了轿跑车的时尚造型与操控性,又兼顾了SUV车型的良好视野与高通过性。

“BEIJING品牌”正式定名“BEIJING汽车”

近日,北汽集团宣布“BEIJING品牌”正式定名为“BEIJING汽车”,并公布品牌广告语——“美好,从BEIJING汽车开驶”,同时介绍了产品、服务、团队、活动一系列落地动作。战略新品BEIJING-X7也在发布会上正式开启,预售价10万-15万元。

以2200万辆为新起点 五菱发布新LOGO

5月25日,上汽通用五菱迎来第2200万辆整车下线,同时发布了五菱全球银标,以及使用新标的首款自主新车Victory,启动其全球战略部署。其旗下产品将根据不同平台,分别应用全球银标、经典红标,以满足不同市场用户的用车需求。

小鹏P7正式上市 NEDC续航达706km

定位于超长续航智能轿跑的小鹏P7正式上市,NEDC综合续航里程706km,综合补贴后全国建议个人零售价22.99万—34.99万元。小鹏P7展示了其国内领先的XPILOT3.0自动驾驶辅助系统及以全新的Xmart OS 2.0车载智能系统为核心的智能音乐座舱。

(河北日报记者任国省整理)

聚焦新能源汽车

做好顶层设计,推动氢能燃料电池汽车产业发展

长城氢能技术中心

长城汽车总裁王凤英

在国际油价动荡、民众环保需求日渐高涨的背景下,新能源汽车产业发展路径成为今年全国两会关注热点。如何通过顶层设计,加快汽车产业新能源技术研发及多元化,实现跨越式发展,是人大代表们议案建议的重点方向之一。

石油、天然气等化石能源具有不可再生属性,一直以来,全球能源、交通领域科技创新及绿色可持续发展的重点,是围绕低碳化和电动化方向,实现动力能源可再生化。近年来,在汽车新能源动力领域,除了当前广泛应用的三元锂等蓄电池,氢燃料电池也被认为是具有广阔前景的技术路线。

河北代表团全国人大代表、长城汽车总裁王凤英,在两会上提交了《关于大力推动氢能产业持续健康发展 促进能源和动力转型升级的建议》,建议制定国家级顶层氢能规划,引导加大氢燃料电池基础科研投入,突破核心材料和关键部件的技术瓶颈,推动大规模产业集群的形成,同时完善标准法规建设,鼓励能源企业牵头建立稳定、便利、低成本的氢能供应体系。

“抢占氢能燃料电池汽车产业风口的同时,让国人早日开上更洁净的氢能燃料电池车。”王凤英代表表示。

布局产业未来制高点,长城汽车打造世界级氢能技术研发能力

氢气是可长期存储和长距离运输的清洁能源载体,有潜力成为电力的补充,在人类利用可再生能源过程中扮演重要角色,将是人类能源体系向清洁化、可持续化转型的重要途径之一。

国际氢能委员会及咨询机构麦肯锡等权威机构发布的相关报告显示,到2030年,全球氢燃料电池汽车总保有量将达到1000万至1500万辆;到2050年,氢能将占全球终端能源消费的18%。据中国汽车工程学会预测,我国氢燃料电池汽车保有量2020年将达到1万辆、2025年达到10万辆、2030年达到100万辆。

2018年3月,长城汽车成为首家加入国际氢能委员会的中国车企,该联盟当前成员包括德国宝马、德国奥迪、日本丰田、中国国家能源、中石化等国际知名汽车及能源产业巨头。

目前,长城已组建了一支世界级氢能技术研发团队,团队由来自德国、英国、韩国、日本、美国和中国本土的行业精英组成,绝大多数拥有十年以上燃料电池、储氢、加氢、制氢、运氢技术、整车集成等领域工作经验,在全球拥有4个研发中心。

同时,长城汽车已率先建成国内规模最大的氢能、燃料电池汽车关键零部件综合试验中心,包括国内第一座105MPa高压氢气循环测试台,国内第一座6轴储氢瓶缠绕机,国内第一个燃料电池动力系统测试台架和国内第一座液态储氢加氢站等,具有燃料电池汽车核心部件的测试、试制,和整车集成与测试能力。2019年,长城氢能公司进行市场化独立运营,成立未势能源科技有限公司,并在上海车展展出了85KW燃料电池系统、IV型储氢瓶等产品。

技不熟、路不畅、规未定,五大瓶颈制约中国氢能产业发展

一花独放不是春,百花齐放,才能春满园。王凤英代表认为,尽管我国氢能产业前景广阔,但也存在核心技术落后、产业链环节成本高、供应链欠缺协调、标准法规不完善、可持续性堪忧等五大发展瓶颈,制约着我国氢能产业的发展,延缓了氢能商业化的普及。

数据显示,截至2018年底,全球范围内营运中的加氢站共有369座,其中欧洲152座,亚洲136座,北美78座。而我国目前建成并投入运营的加氢站不到50座,日供氢气总量约20000千克。截至2019年底,我国氢燃料电池汽车累计销售量约6100辆,达成规划目标仍存在较大挑战。

王凤英代表表示,我国大批氢能及燃料电池汽车关键技术来源于国家科技研发项目,致使当前一些关键技术仍集中在科研院所或科技型企业。这些机构或企业产业化能力不足或力度不够,导致我国氢燃料电池汽车技术产业化水平滞后。

目前我国已建成部分氢能产业园,但尚未形成足够规模的产业集群,下游燃料电池尤其是燃料电池乘用车应用场景的缺失,限制了产业集群的差异化发展,进而影响规模经济。

在基础设施建设方面,目前我国共有32个氢能小镇、氢谷、氢能产业园、氢能示范城市,但其中大部分主体园区仍在规划或建设当中,仅有11处发展较好,吸引了较多企业入驻。

在应用成本上,以燃料电池为例,目前燃料电池产品仍处于小批量生产阶段,成本居高不下。王凤英代表介绍:“以60kW质子交换膜燃料电池系统为例,测算显示,在生产规模为100套/年时,系统成本为38万元/套,在生产规模为1万套/年时,系统成本仅为11万元/套,成本降低7成以上。”

此外,相关标准缺失与管理体制等问题,也极大地限制了氢能储运行业发展。国家法规虽对氢气的存储与运输提出监管要求,但在执行层面责任主体不明确、管理体系不完善,标准体系建立过程阻碍大。加氢站建设审批程序复杂且涉及工商、土地规划、住建、安监、消防、环境评价等多个部门。主管部门不明确、政策体系不完善导致了若干难题。

另一方面,国内整个供应产业链的制、储、运、加各环节尚未打通,各种技术路线尚处于发展阶段。

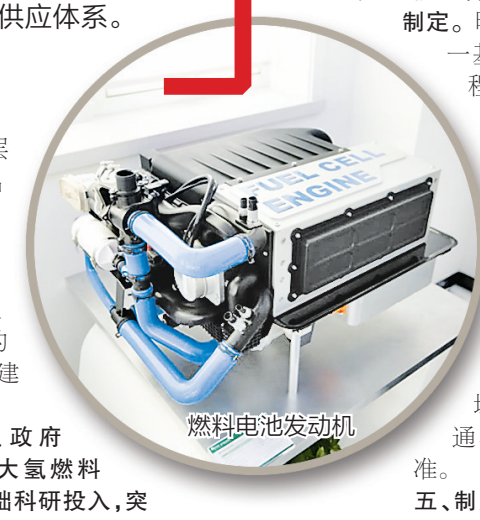
2017年,国内燃料电池汽车产量首度破千,达到1272辆;2018年再上新高,产销均达到1527辆,同比增长20%;2019年产销量分别为2833辆和2737辆,同比分别增长85.5%和79.2%。

但是,当前我国燃料电池汽车发展极度依赖政策,在2019年第三季度政策空窗期,燃料电池汽车产、销仅为145辆和149辆。地方政府针对地方需求制定政策,各自为政,发展重点为城市公交、物流系统。加氢站布局零散,未形成规模效应。这一局面非常不利于燃料电池汽车产业整体的可持续、稳定发展。

法规先行,引导投入,五个层面理顺燃料电池汽车产业生态链

王凤英代表介绍说,当前如日本丰田、加拿大巴拉德等国外企业,已开始通过不同途径进入我国燃料电池市场。我国急需促进氢能产业链的协调,理顺整个燃料电池汽车产业生态链,促进燃料电池应用场景多样性,以此推动我国氢能产业健康、全面、快速发展。

王凤英代表从基础科研、产品应用、资本投入、法规完善、产业规划等五个层面,提出了理顺燃料电池汽车产业生态链的具体建议:



燃料电池发动机

一、政府引导加大氢燃料电池基础科研投入,突破核心材料和关键部件的技术瓶颈,促进产品国产化。设立氢能与燃料电池国家重大专项并纳入国家中长期科技规划战略。由政府统一规划,通过设立各级氢能及燃料电池投资引导基金,鼓励大型骨干企业、科研院所、“高、精、专”中小企业扎实开展核心材料、装备及关键零部件的研发,并将成果转化创业,打造自主化生态链。

二、通过政府主导,鼓励燃料电池产品应用推广,扩大市场规模,进而推动产业集群的形成。因地制宜联合能源生产、汽车制造、关键零部件生产等行业开展氢能示范应用,依靠推动公交、环卫、邮政、出租、通勤、轻型物流配送等领域用车全面电动化契机,由政府牵头采购燃料电池汽车开展示范运行。

三、引导社会资本投入,鼓励能源企业牵头建立稳定、便利、低成本的氢能供应体系。建议参照德国、日本等国家经验,整合优质资源,鼓励多方合作,由我国能源、汽车、金融等各相关行业的优势企业,共同组建氢能产业链建设及运营联盟,确保统一规划我国氢能基础设施建设,形成具有国际竞争优势的战略布局,促进氢能上下游产业链发展。

四、完善标准法规建设,加快氢气纳入能源管理体系后的管理细则制定。明确氢能主管部门,统一基础设施规划审批流程,加快建设系统全面的标准、计量、检测、认证以及售后服务保障体系。可依照天然气汽车简化燃料电池汽车车载储氢系统送检标准,尽快破除制约氢能产业发展的标准检测障碍和市场准入壁垒,打通交通、工业等多场景应用标准。

五、制定国家级顶层氢能规划,合理规划加氢站,制定长期稳定的燃料电池汽车发展政策。建议各部门合作,建立国家级氢能产业研究中心,对全国能源禀赋、市场潜力及氢能示范可行性进行综合评估,整体规划氢能产业重点发展区域,提出氢能产业发展路径,根据各地资源优势,提出能源配套解决方案及建议,整体规划制氢、储氢、运氢及加氢站的发展路径,并发布持续、稳定的补贴政策以促进产业持续健康发展。

王凤英代表表示,目前我国各省市2025年氢能规划产值总额接近万亿,巨大市场潜力下的规模效应,是我国氢能产业迅速发展的基础,困难中孕育着希望。

当前,经过多年培育,我国在新能源汽车产业领域,已经走在世界前列,2019年新能源汽车市场份额占到全球的54.57%。而氢燃料电池汽车,将是新能源汽车的下一个风口,我们应该趋步而行,进一步抢占这一产业制高点。 (任国省)