

THNS 2014 -La promotion modèle et la recherche du modèle commercial des voitures aux nouvelles énergies dans la zone modèle internationale de l'automobile électrique de Shanghai, Chine

CAO Guangyu, la cité internationale de l'automobile de Shanghai

1 Résumé de la cité internationale de l'automobile de Shanghai et de la zone modèle internationale de l'automobile électrique de Shanghai

1.1 Résumé de la cité internationale de l'automobile de Shanghai

La cité internationale de l'automobile de Shanghai se trouve au district Jiading, dans la zone nord-ouest de Shanghai. C'est un parc industriel municipal dont l'industrie noyau est celle de l'automobile. Sa superficie est environ 100 kilomètres carrés, où se réunissent la recherche, la fabrication et la vente de l'automobile intégrale et les composants ainsi que des secteurs annexes tels que le commerce, le tourisme, la culture et l'exposition concernant l'automobile. Les sociétés renommées chinoises dans ce parc sont l'usine de l'automobile Volkswagen de Shanghai, le centre de recherche et de développement de SAIC Motor et 280 entreprises qui fabriquent des composants importants, soit la principale capacité de production de Shanghai. En plus, ici se trouvent aussi le campus Jiading de l'Université Tongji et le seul autodrome F1 de Chine. En 2009, la valeur de production de toute la zone modèle atteint environ 300 milliards RMB. Le nombre des voitures fabriquées est supérieur à un million. En outre, une centaine d'organisations de recherche et de développement des sociétés municipales, ministérielles ou internationales, dont six bases nationales. En basant sur la cité internationale de l'automobile de Shanghai, Jiading devient un endroit où se concentre l'industrie d'automobile de Shanghai.

1.2 Résumé de de la zone modèle internationale de l'automobile électrique de Shanghai

En 2009, Shanghai est une des dix premiers villes modèles de l'automobile aux nouvelles énergies. En 2010, cette ville figure dans la liste des six villes pilotes où le particulier peut acheter des voitures aux nouvelles énergies. En 2011, le Ministère de la science confirme que Shanghai est la seule ville modèle internationale de l'automobile électrique en Chine. Doté d'une bonne industrie automobile, le district de Jiading est considéré comme la zone modèle internationale et la base de coopération scientifique internationale de l'automobile électrique. La cité de l'automobile de Shanghai assume naturellement la tâche d'explorer premièrement l'application des voitures aux nouvelles énergies en villes chinoises. A la conférence internationale des ministres de l'énergie propre en 2011, l'idée d'établir la ville modèle internationale de l'automobile électrique dans le monde entier, proposée par les ministres de Chine et des Etats-Unis, était soutenue par l'Agence internationale de l'énergie et 14 pays, dont l'Allemagne, la France, les Etats-Unis, le Japon et la Corée du Sud. La capacité de production des pays qui ont proposé cette idée est 70% de la capacité mondiale, le nombre de vente des voitures atteint 60% de celui au monde entier. Comme zone modèle internationale et base de coopération scientifique internationale, la cité de l'automobile de Shanghai est aussi une plateforme où toute l'industrie peut communiquer et coopérer avec le monde entier. Ces dernières années, au niveau de la cité de l'automobile de Shanghai, la coopération sino-américaine, sino-européenne, sino-française, sino-allemande devient stable et durable. La plateforme de la promotion et de l'application des voitures aux nouvelles énergies est établie.

2. Organisation de la zone modèle internationale de l'automobile électrique

La fonction de la zone la zone modèle internationale de l'automobile électrique est d'offrir plus de service public pour la promotion et l'application de l'automobile aux nouvelles énergies. Les voies modèles comprennent l'essai de conduite, le modèle commercial, collectionner les données, maintenir et protéger, la communication internationale, les infrastructures, la propagande, etc. La zone modèle clarifie les voies de développement qui s'appellent « un deux trois quatre ».

2.1 une base

« Un » signifie l'établissement d'un modèle complet selon lequel les voitures aux nouvelles énergies peuvent d'être vulgarisées et utilisées dans une ville. Ce modèle ne comprend non seulement les voitures aux nouvelles énergies de toutes sortes ainsi que les infrastructures, mais aussi assume la tâche d'aider les consommateurs de cette zone à s'habituer à utiliser des voitures aux nouvelles énergies. En force d'effort, la zone modèle internationale de l'automobile électrique veut garantir l'utilisation quotidienne de plus dix mille voitures aux nouvelles énergies dans un cadre de 450 kilomètres carrés du district Jiading.

« Deux trois quatre » signifie la manière de l'organisation, de la propagande et de l'application des activités de promotion, soit la planification de deux clubs, trois plateformes et quatre centres.

2.2 Deux clubs

Les deux clubs sont le club des entreprises et celui des utilisateurs. Le club des entreprises est en fait une plateforme publique qui relie les entreprises et le gouvernement ainsi que favorise la coopération des programmes parmi les entreprises. Dans la cité de l'automobile de Shanghai, se trouvent non seulement les fabricants OEM, mais aussi des instituts de recherche, des infrastructures et des organisations financières et commerciales, dont GM, SAIC Motor, BYD, Chery ainsi que les sociétés d'assurance et la société d'électricité. Le club des entreprises organise chaque année régulièrement la réunion des entreprises et aussi des opportunités de communication parmi de différentes entreprises de temps en temps. Le club des utilisateurs accueille ceux qui s'intéressent aux voitures aux nouvelles énergies, organise des activités d'essayer de conduire les voitures et établit une plateforme de communication parmi les utilisateurs. L'information de club des utilisateurs peut être utilisée comme rétroaction sur les voitures aux nouvelles énergies dans la zone. Jusqu'à maintenant, il compte déjà 1300 adhérents de ce club.

2.3 Trois plateformes

Ces trois plateformes sont respectivement une réunion, une exposition et un concours. La réunion est en fait le forum du développement de l'industrie modèle de l'automobile électrique à l'échelle internationale, ce forum a lieu tous les deux ans à Shanghai. L'exposition concerne plutôt des producteurs des véhicules aux nouvelles énergies et des composants importants. Le concours est le défi des voitures électriques, la démonstration professionnelle des voitures électriques est organisée en même temps avec le F1 à Shanghai. A la manière de démonstration professionnelle pour l'instant, ce concours coopérera avec l'organisateur de concours professionnel et prend la forme complète de défi au fur et à mesure de la variation des véhicules et de la perfection de la règle.

2.4 Quatre centres

Le premier de ces quatre centres est celui d'essai de conduite des voitures aux nouvelles énergies. Les véhicules disponibles ne comprennent non seulement des marques reconnues étrangères telles que Nissan, GM, Mitsubishi Motors mais aussi des marques chinoises comme Roewe, BYD et Changan. Le centre d'essai de conduite a accueilli plus de 130 milles personnes et ceux qui ont conduit des véhicules sont plus de 40 milles jusqu'à octobre 2014, en plus, le centre a récupéré mille exemplaires de questionnaire des utilisateurs. Des voitures destinés à l'essai de conduite sont des véhicules nouveaux ou en stade de recherche et développement. Grâce à l'essai de conduite, des sociétés peuvent promouvoir des nouveaux modèles de véhicules et les utilisateurs peuvent essayer la technologie d'avant-garde. Le centre devient une plateforme de communication entre les utilisateurs et les sociétés de véhicule. Pour l'instant, ce centre d'essai de conduite des voitures aux nouvelles énergies est celui qui fonctionne le plus longtemps, possède des véhicules les plus variés et d'une envergure la plus grande dans le monde entier. En même temps, la cité de l'automobile maintient un lien étroit avec des départements de l'Université Tongji, au centre d'essai se trouve un centre des activités de programme de pratique pour des étudiants. Un centre de fonctionnement moins grand est établi à Beijing, ce centre est réservé à la formation des cadres du gouvernement et du parti, qui joue le rôle de présenter des véhicules aux nouvelles énergies.

Le deuxième centre est de collectionner des données et de surveiller l'opération, c'est aussi le seul centre de collectionner et d'étudier des données publiques des voitures aux nouvelles énergies. Ce centre appartient au Comité municipal de l'économie et de l'information et devient le Centre de collectionner, de surveiller et d'étudier des données publique des voitures aux nouvelles énergies de Shanghai, il prend en charge de récupérer toutes les données d'examination des voitures aux nouvelles énergies et des infrastructures de Shanghai. Les fonctions principales de ce centre sont :

- 1) récupérer les données de base des voitures aux nouvelles énergies et les chargeurs à

Shanghai

- 2) Analyser et étudier l'action des consommateurs des voitures électriques

3) Etudier le système de déclarer inusables les batteries des voitures électriques et de les recycler

Jusqu'à aujourd'hui, le centre a rédigé ces rapports annuels :

- 1) Le rapport du développement de l'industrie des voitures aux nouvelles énergies de

Shanghai

2) Le rapport d'analyser l'action de la consommation et d'étudier la demande de marché des voitures aux nouvelles énergies

3) Le rapport de comparer et d'étudier la promotion et l'utilisation des voitures aux nouvelles énergies en Chine et à l'étranger

En plus de la fonction d'étudier, ce centre s'efforce de contribuer au développement de la zone modèle internationale de l'automobile électrique sous les angles du gouvernement, de l'industrie et des consommateurs en s'appuyant sur ses avantages des données et de la technologie.

1) Décision du gouvernement

Grâce à l'accumulation de nombreuses données publiques, le centre peut donner des idées et des conseils professionnels au gouvernement quand ce dernier prend la décision de supporter des voitures aux nouvelles énergies, d'administrer le transport municipal et d'installer les infrastructures.

2) Développement de l'industrie

Ce centre peut aider les organismes et les usines en leur donnant la consultation et des conseils professionnels. Par exemple, avec le support des données fournies par le centre, les opérateurs de la construction des infrastructures peuvent savoir la situation de fonctionnement général des infrastructures dans une certaine zone, ainsi de connaître les risques et les opportunités potentiels. Quant aux fabricants OEM, après que les véhicules sont mis en œuvre, le centre peut leur donner le rapport annuel d'étudier.

3) Utilisateurs

Le centre des données peut offrir le service public et le service privilégié aux utilisateurs. Avec une application, les utilisateurs peuvent rechercher au environs la location de chargeur le plus proche ainsi que l'état de chargeur, soit l'état d'en train d'être utilisé et celui d'être réservé. En coopérant plus avec l'opérateur de chargeur, le centre peut offrir plus de service privilégié aux utilisateurs, tels que réserver un chargeur.

Le troisième est le centre de maintenir et de protéger. Comme la zone modèle internationale de l'automobile électrique administré par le Ministère de Technologie et la municipalité de Shanghai, ce centre peut offrir le service public demandé par l'entrée des voitures aux nouvelles énergies dans la zone modèle, comme la déclaration à la douane des véhicules modèles importés de l'étranger, le contrôle commercial, l'immatriculation ainsi que l'assurance. En plus, le centre prend des actions en cas d'urgence en travaillant avec les fabricants OEM et la brigade des pompiers. S'il arrive des accidents des voitures aux nouvelles énergies, le center de maintenir et de protéger résoudra le problème à temps.

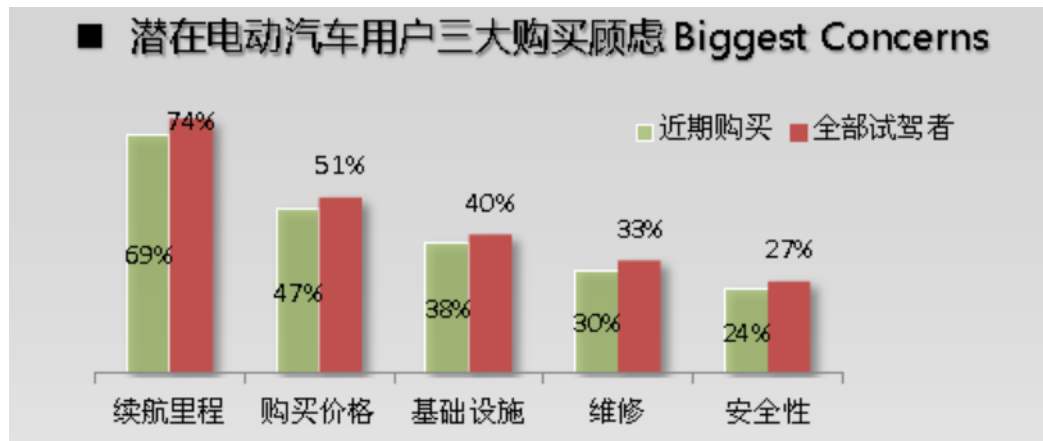
Le quatrième centre est celui d'innovation du modèle commercial, qui prend en charge d'explorer le modèle commercial pour promouvoir les voitures aux nouvelles énergies. Le travail principal pour l'instant est d'explorer le modèle commercial d'utiliser des voitures électriques comme partage des voitures.

3. Utilisation et promotion de l'automobile électrique et innovation du modèle commercial dans la zone modèle

3.1 Restriction de goulot de la promotion des voitures aux nouvelles énergies

Dans le monde entier, l'énergie fossile confronte à une situation de plus en plus tendue, en même temps, des véhicules qui utilisent l'énergie fossile a produit des émissions de gaz d'échappement considérablement à l'environnement, ce qui a causé une influence grave sur la détérioration climatique du monde. Pour améliorer la structure d'utilisation d'énergie du transport, la promotion des véhicules aux nouvelles énergies est un consensus du monde. Mais la promotion est en face une série de restrictions de goulot. Tout d'abord, l'endurance kilométrage des véhicules aux nouvelles énergies dépend de capacité et la sécurité de la batterie, ce qui relève chez des

utilisateurs des soucis pendant le voyage. Deuxièmement, les infrastructures de charger dans les villes restent à améliorer, l'efficacité de charger reste à être relevée, il existe des difficultés pendant le processus d'utilisation. Des utilisateurs doutent de la commodité de recharger. Troisièmement, Du fait que des véhicules aux nouvelles énergies se trouvent encore à la période de recherche et de développement, l'effet de l'économie d'échelle n'est pas si important, le coût d'achat des acheteurs est élevé, le rapport qualité prix ne relève pas d'avantage par rapport aux autres voitures.



3-1 les trois soucis des utilisateurs potentiels des voitures électriques

近期购买: ceux qui ont acheté une voiture électrique ces derniers jours

全部试驾: tous ceux qui ont essayé de conduire

续航里程: endurance kilométrage

购买价格: prix

基础设施: infrastructures

维修: maintien et réparation

安全性: sécurité

3.2 Exploration du modèle commercial des voitures aux nouvelles énergies

En face de ces restrictions de goulot, l'industrie des voitures aux nouvelles énergies ne peut pas se développer durablement selon le modèle normal de vente, d'où la demande d'innover le modèle commercial. Ces derniers quatre ans, dans la zone modèle internationale des voitures électriques, a lieu l'exploration positive d'un nouveau modèle commercial.

1) Organiser le service « one-stop » de vente aux utilisateurs. Il existe le service « one-stop » de vente de plusieurs marques dans la zone, ce qui simplifie le processus d'acheter une voiture. Le service « one-stop » comprend l'immatriculation, l'assurance, les infrastructures et le suivi du service après-vente, ce qui rend l'achat plus pratique.

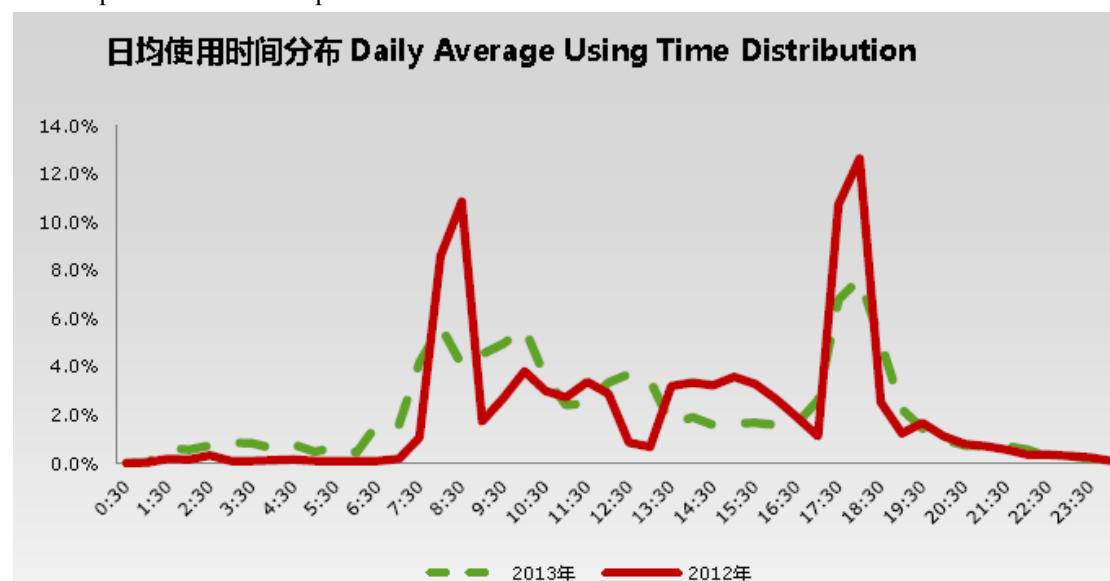
2) Si le consommateur achète une voiture dans la zone, il peut bénéficier plus de subvention, en plus de la subvention nationale et municipale, la zone offre 15 mille RMB par chaque voiture au celui qui achète la voiture électrique.

3) Dans la zone, les utilisateurs peuvent louer une voiture électrique, ils peuvent utiliser ainsi des voitures à un prix plus bas. Ce mode sera vulgarisé aux clients de groupe, comme les voitures destinées à l'application de la loi ainsi qu'à examiner et récupérer les réseaux de planning de ville de Shanghai. Dans le futur, la zone exercera une plus grande influence par les moyens de commerce en ligne B2B (Business to Business) et B2C (Business to Costumor).

3.2 Analyse de rétroaction des utilisateurs de modèle commercial des voitures aux nouvelles énergies

Pendant le processus de fonctionnement du modèle commercial, la rétroaction des utilisateurs est importante. Par plus de dix mille questionnaires de l'enquête, les demandes et soucis principaux sont pris en compte progressivement.

Pour les utilisateurs au centre-ville de Shanghai, les soucis principaux concerne plutôt l'endurance kilométrage de véhicule. Du fait que la charge n'est pas pratique, ils craignent la capacité de batterie durant la conduite. Mais en fait dans la pratique, il arrive rarement la situation, généralement les utilisateurs chargent leur voiture chez eux ou près de leurs bureaux, le chargeur public n'est pas utilisé si souvent. Du fait que les infrastructures de charger ne sont pas améliorées, en suivant l'utilisation des voitures, il prouve que la plupart des véhicules électriques ne sont que utilisés pendant l'heure de pointe.



3-2 Répartition du temps de l'utilisation des voitures électriques à Shanghai

En considérant les soucis et les caractéristiques de l'utilisation des consommateurs ainsi que la demande potentielle du marché, l'entreprise a exploré un nouveau modèle commercial. Le modèle de louer est destiné aux clients de groupe, maintenant les voitures aux nouvelles énergies peuvent satisfaire au demande de conduire dans une certaine zone ou sur une certaine route. Le modèle de louer des voitures selon du temps est apte plutôt aux clients individuels. Le point important est de construire les infrastructures où beaucoup de personnes fréquentent. Tout d'abord, construire 50 chargeurs au district Jiading, le nombre des voitures à loyer atteint presque 300 à la fin de cette année. L'utilisation de ce modèle compte d'explorer un modèle convenable de l'utilisation des voitures électriques dans une grande ville. En pratiquant la location selon du temps, la situation de

parking et de la conduite de voiture est prévisible, la conduite et le stationnement est en ordre, ce qui peut soulager l'embouteillage dans la ville. En prenant conscience de la situation de la forte densité de population et le manque de ressources dans une ville comme Shanghai, l'utilisation efficace d'un parking nécessite l'exploration et l'étude profonde.