



放开新能源汽车限购呼声再起

■本报记者 卢奇秀

8月1日起,北京市将面向“无车家庭”一次性增发2万个新能源小客车指标。至此,北京市2020年全年新能源小客车指标从6万增至8万个。增发新能源汽车指标,直接关系到老百姓的绿色出行,也承担着提振车市的重任。北京是全国最早实施、执行最严的汽车限购城市。早在今年6月1日,北京市交通委员会就增发新能源小客车指标征求意见时,便引发了社会热议。现有计划比年初设定的指标增加了33%,足见北京为汽车限购政策松绑的决心。但也有观点认为,仅2万个指标对撬动市场作用有限,新能源汽车行业已进入异常困难的一年,指标应进一步放开。

指标向“无车家庭”倾斜

7月31日,北京市小客车指标调控管理信息系统发布了《关于一次性增发新能源小客车指标配置办法的通告》(下称《通告》)和《申报指南》,此次增发的2万个新能源小客车指标,全部向符合条件的“无车家庭”配置,配置办法在前期向社会公开征求意见的基础上做了完善。按照家庭积分规则排序在前2万的家庭,经资格审核通过后,最早可于10月1日获得指标。

北京市交通管理委员会相关人士介绍,此次配置办法引入了家庭积分的概念。根据《通告》,申请一次性增发指标的家庭应当确定一名家庭主申请人,代表家庭参与指标配置,并作为将来的指标持有人。家庭申请人总数不应少于2人,“北京交通中的用车矛盾较为尖锐。有的家庭一辆车也没有,全家人参与摇号却长期无法获得指标,而有的个人或家庭却拥有多辆车。此次增发设置积分规则和配额分配比例大幅度优先向‘无车家庭’倾斜,其中中签率远高于个人。”

尽管如此,2万个指标远远不能满足市场需求。北京市小客车指标办公布的2020年第3期小客车指标申请数据显示,截至6月8日,新能源小客车指标申请个人共454451个有效编码。而今年54200个个人新能源指标已在首期用尽。按照“无车家庭”一家三口来计算,即使2万个指标减少6万个新能源常规候补席位,仍有近40万人继续排队等牌。

“北京增发牌照是一个进步,照顾了部分家庭的需求。但2万个指标数量太少。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树坦言,此次增发指标照顾的范围非常有限,广大北京市民的出行需求仍没有得到充分满足。

记者问及未来是否还会继续新增指标时,上述人士透露,为促进经济社会恢复,此次新增2万个指标是一次性方案。基于北京对机动车总量的调控,以后每年都增发或放开新能源汽车指标的可能性不大,“明年新能源个人小客车指标发放也将分个人和家庭两部分进行。”

限购松绑考验交通

当前,实行汽车限购的地区有北京、上海、天津、广州、深圳、杭州、贵阳、石家庄8个城市和海南省。对一线城市而言,放宽乃至取消限购是刺激车市最直接的办法。因此,疫情影响之下,放开新能源汽车限购的呼声尤为强烈。

北京是最早实现限购政策,也是执行限购政策最为严格的城市,放开限购意义重大。“希望指标放开的力度更大。”中国电动汽车百人会副理事长董扬提出,如果北京在今明两年对目前的40多万个新能源汽车申请全部应允,今年将增加20万辆以上的市场销量,可明显扭转今年我国新能源汽车产销量下降的不利局面。如果上海、广州等大城市进一步跟进,今年新能源汽车的产销量下行局面或将完全扭转。

事实上,今年以来,国家相关部委多次发文鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌配额,并适当放开新能源汽车限购。目前多地已陆续宣布放宽或放开限购政策。比如,上海今年将在原有年度计划基础上新增4万个非营业性客车牌照数量。

值得注意的是,汽车保有量的上升,也对城市管理、交通秩序和公共基础设施建设提出挑战。今年3月商务部网站公布了针对北京市无车且在轮候范围的新能源车需求家庭,上半年再释放不少于10万个购车指标,但官宣半日便以“误操作”为由被撤下。可见,北京对汽

车牌照的政策是慎之又慎。而治理交通拥堵更是北京当前工作的重中之重。依据《北京市“十三五”时期交通发展规划》要求,2017年全市机动车保有量控制在600万辆以内,2020年要控制在630万辆以内,每年增加的汽车指标非常明确。据公安部交通管理局发布的数据,截至2020年6月,全国汽车保有量达2.7亿辆,其中,北京已超过600万辆,居全国首位。

业内人士认为,基于庞大的保有量基数,放宽汽车限购的步伐也取决于城市实际的状况,这就要求政策在刺激汽车消费增长与交通、环境等方面寻求最优解。

城市交通管理水平待提升

限购能否解决交通拥堵问题?从实施效果来看,一线城市的早晚高峰仍然拥堵严重,业内也对限购政策本身提出质疑。

在今年全国两会期间,全国人大代表、上汽集团董事长陈虹在提案中指出,摇号难、中签率低成为汽车消费的政策壁垒。现有的城市交通管理水平仍有较大提升空间,从当前科技发展和国外先导国家的经验来看,充分利用国内大数据、云计算以及5G技术,配合市场化调节手段,能实现从车辆拥有管理到使用管理,再逐步开放城市限购限行。

崔东树指出,北京对进一步放开汽车指标是有承受能力的,关键要分区释放。五环外的交通状况较好,用车需求也较高,可以研究推出限定在郊区行驶的专用小客车号牌,不纳入全市机动车保有量调控指标,以满足郊区家庭购车出行需求。他进一步表示,针对城市内的拥堵问题,可以采取经济手段,比如收取拥堵费等方式,来调节用户的使用频次和使用范围。

据了解,天津已率先推出了郊区牌照。5月20日发布的《天津市促进汽车消费的若干措施》提出,设置小客车区域指标,居住地在天津的人员可直接申领小客车区域指标。使

用该类指标登记的车辆在高峰时段禁止在外环线以内区域行驶。该牌照适合于摇号未中且急于购车,以及主要出行半径在郊区范围的市民。

车市
透视

“无标可循”制约电动汽车换电模式推广

■本报记者 黄颀

近期,政策的“加持”和车企的发力,让电动汽车换电模式再一次“火”了:不仅工信部等多部委多次力推,各车企更是积极布局——除了此前持续布局的北汽集团与蔚来汽车以外,近期的换电领域还加入了不少“新面孔”,比如专注电梯系统研发及配件产品的展鹏科技股份有限公司通过收购一家充换电站运营服务商局换电领域,Softbank日本软银集团旗下子公司软银能源与北京奥动新能源投资有限公司(下称“奥动新能源”)达成合作共同探索换电模式等。

“换电模式成为新‘风口’已毋庸置疑,但目前其推广仍面临不少问题。其中,最大的问题就是动力电池标准的缺失,不仅提高了换电运营的成本,还在一定程度上限制了换电模式的发展——在电池规格标准化有所突破之前,不少车企对于换电模式仍然是持观望态度。”有业内人士告诉记者。

“目前的换电车型不符合现行产品一致性的管理规定,导致其在市场准入、注册登记、年检、二手车流通、交税等环节存在不少问题”

伴随着新能源汽车产业的稳步发展,换电模式作为新能源汽车能源供应的模式之一,正逐渐被市场接受。与此同时,其优缺点也逐渐显现。业内普遍认为,减少时间成本、快速实现电能补充,以及通过车电分离解决资源错配是换电模式目前最大的优势;此外,换电模式还能通过实

核心阅读

换电模式虽然“守得云开见月明”,近来频频得到政策支持,但电池标准不统一一直是制约该模式大规模发展的最大因素。但近期相关政府部门及企业已经开始着手推动换电模式标准化工作,换电模式或会突破阻碍,开拓更多市场。

现电池全生命周期管理来减少安全隐患,并解决长途出行压力。

“第一,换电模式灵活配置电池可赋能主机厂,降低整车制造成本,扩大销量、释放主机厂产能等,让新能源汽车更具有竞争力。第二,换电模式更有利于电池生产厂商,可使其进一步提升电池制造水平,改善电池质量,促进整个电池行业发展。第三,换电模式有利于提升现有的电池管理,让电池更健康、更安全。第四,换电模式可解决司机的里程焦虑、能源补给时间过长等痛点。”奥动新能源副总经理卢毅在谈及换电模式时表示,发展换电模式从各方面来说都具有积极意义,除以上几大优势,换电模式在二手车流通与电池交易、梯次利用、电池储能等方面同样具有诸多优势。

然而,纵使换电模式对于当前电动汽车的推广和发展具有重要价值,其弊端也十分明显:电池规格的标准化始终是压在换电模式上的一座大山。

“目前的换电车型不符合现行产品一致性的管理规定,导致其在市场准入、注册登记、年检、二手车流通、交税等环节存在不少问题。”中国汽车技术研究中心有限公司中国汽车战略与政策研究中心

主任黄永和指出,比如在公告管理环节,现有的管理体系要求新能源汽车与电池一一对应,但由于换电车辆目前难以符合车电一致性的要求,无法做到标准化,导致换电车型在管理、研发及电池规格统一等方面的难度较大,“在不同规格型号电池互相替换方面,换电模式还存在一定制约。”

“企业单兵作战挑起换电模式大梁不现实,只有各个企业达成统一标准,即在多品牌之间实现电池互换,换电模式才能走向成熟”

事实上,关于换电模式标准化的问题,早在多年前就有人“呼吁”,希望得到相关政策的支持。“尽管现在采用换电模式的车辆不是特别多,但从未来发展来看,采用换电模式的车辆会越来越多,特别是出租车、共享汽车。”东风汽车集团有限公司技术中心主任谈民强强调,虽然我国已出现换电站,但由于电池规格不同,仍带来一些问题。“要在刚刚起步时就要为未来谋划,制定动力电池箱的

标准化体系,包括位置、插接口等,便于未来电池互换,同时促进对资源的有效利用。”

而近期在相关部门的支持下,换电模式的标准化问题终于迎来“曙光”。7月24日,中国电动汽车充电技术与产业联盟、中国汽车工业协会、中国汽车动力电池产业创新联盟联合组织召开共享换电站与标准电池箱标准启动会,北汽集团、蔚来汽车、吉利新能源、宁德时代等20多家单位相关负责人参加。

据悉,会议对《电动乘用车共享换电站建设标准》《快速更换标准电池箱规格标准》两项标准的编制背景、编制内容、目前存在的问题和下一步工作计划进行了详细介绍,重点讲述了《电动乘用车整体式快速更换的电池箱标准立项说明书》的相关内容,后期工作进度计划,与会单位代表也将积极参与并配合联盟开展标准的编制工作,并对标准的编制提出了相关意见。

“企业单兵作战挑起换电模式大梁不现实,只有各个企业达成统一标准,即在多品牌之间实现电池互换,换电模式才能走向成熟。”上述业内人士指出,在此过程中,行业的标准制定是必不可少的,“就目前的情况看,也许政策的出台已为期不远。”

而作为国内最大的换电站运营企业,奥动新能源运营中心总经理黄春华也认为,换电模式从ToB走向ToC需要通过电池的标准化统一来推进。“通过ToB,我们的换电站布局可以做到网路密集,但在换电车型越来越丰富的情况下,只有电池标准逐步统一后,我们才能真正面向ToC业务。”黄春华表示。



关注

恒大发布“恒驰”首期六款新车

本报讯 实习记者杨梓报道:8月3日,恒大在上海、广州同时发布“恒驰”首期六款新车。恒驰1到恒驰6覆盖了A到D所有级别,横跨轿车、SUV、MPV等乘用车车型,并且均出自享誉全球的造型设计大师Anders Warming、Michael Robinson、丸山公顾等之手。这是继7月底恒大健康宣布拟更名为恒大汽车后的又一重大突破,恒大全面进军新能源汽车市场的“豪言”终于落地。

新车发布当日,恒大股价迅速拉升,收盘时涨至37.050港元,上涨3.64%,总市值达到3201.12亿港元。

据了解,恒大此前通过一系列的国际并购与合作,在3.0底盘架构、动力总成、先进整车制造等各领域拥有了世界最顶级核心技术和自主知识产权。此外,恒大还拥有广东、上海、天津、辽宁等多个整车生产基地,且所有生产基地都在紧锣密鼓地建设中,每个基地的首期产能为10万辆/年,2-3年的规划总产能为100万辆/年,10-15年的规划总产能为500万辆/年。

据悉,恒大新能源汽车有14款车型同时研发,此次亮相的只是首批,按照恒大此前的计划,恒驰全系列产品将从2021年起陆续实现全面量产。