

《2020世界新能源汽车大会共识》在琼发布——

力争2025年纯电动汽车完全市场化

■本报记者 卢奇秀

核心阅读

我国新能源汽车已进入市场化和高质量发展攻坚期,要保持战略定力,加快推动新能源汽车由政策驱动向“市场+政策”双轮驱动转变。

日前在海南召开的2020世界新能源汽车大会上,全国政协副主席万钢发布了《2020世界新能源汽车大会共识》(下称《共识》)。

基于对全球新能源汽车发展现状及趋势的综合研判,《共识》再次确认了“博鳌共识”提出的“到2035年全球

新能源汽车市场份额达到50%”的目标。同时指出,未来5至10年政策扶持仍将发挥不可或缺的作用,尤其需要进一步发挥地方政府作用,加快完善新能源汽车使用环境。通过技术进步和规模效应,力争到2025年前后纯电动汽车基本具备完全市场化条件。

产销量大幅下滑 寻求合作共同应对挑战

受宏观经济下行、补贴退坡以及新冠肺炎疫情等因素叠加影响,我国新能源汽车产销量大幅下滑。中汽协数据显示,今年1-8月,我国新能源汽车产销量分别为60.2万辆和59.6万辆,同比分别下降26.2%和26.4%。

市场不乐观,车企承压。上汽集团副总裁祖似杰坦言,纯电动整车架构、功率、半导体、基础材料等技术都需要大量资金投入,今年受疫情冲击,全球汽车企业的盈利和现金储备都面临严峻考验。

工业和信息化部副部长辛国斌认为,要理性看待当前新能源汽车销量的阶段性下滑。消费者对新能源汽车总体持欢迎态度,随着动力电池技术的进步和充电桩基础设施建设的逐步完善,新能源汽车的发展优势将

会愈加明显。《共识》提出,新能源汽车产业应当加强全球合作、共同应对挑战,更加坚定不移地推进“电动化、智能化、共享化”转型发展,依靠创新化危为机,构建更有竞争力、稳定可持续的全球汽车产业体系。

辛国斌强调,我国新能源汽车产业从业者应当笃定前行,坚定发展方向、提高供给质量、优化消费环境,推动新能源汽车产业再上新台阶。他进一步表示,新能源汽车产业要深化开放合作,共同维护汽车供应链稳定和畅通,积极开展研发设计、贸易投资、标准法规等领域的合作,以高水平开放来促进高水平发展,推动形成全球开放型新能源汽车产业的发展新格局。

结构性困境凸显 亟需摆脱“两个依赖”

随着经济形势逐步恢复,7月以来,我国新能源汽车产销量出现回暖趋势。回暖的背后,市场也出现了微妙的结构性变化。长安汽车常务副总裁袁明学分析,首先是私人消费占比从2019年的71%上升到了2020年上半年的86%;其次在产品结构上,呈现出了“一高一低”两极分化的发展态势,“以8月为例,售价在25万元以上的产品市场占有率同比提升了11个百分点,达到34%,而售价5万元以下的产品市场占

有率从去年同期的0.01%提升到10%。”“售价在10万-20万元的新能源汽车市场占有率仅为27%,远低于传统燃油车在该价位区间的市场占有率。”袁明学认为,主流消费群体所在的市场还未有效启动,这部分消费者对新能源汽车仍持观望态度。“多数新能源汽车产品在技术、安全、体验等方面仍存在不少短板和痛点,与同等价位的燃油车相比,还未形成显著的差异化和颠覆性的驾乘体验。”在上汽集团总

裁王晓秋看来,新能源汽车市场的受挫,既有新能源汽车消费补贴依赖的后遗症影响,也有网约车等营运车辆销售占比偏高的结构失衡原因。

“新能源汽车在商用车领域,过度依赖公交电动化;在乘用车领域,过度依赖运营类车辆电动化。”国网电动汽车服务有限公司董事长全生明指出,总体上我国新能源汽车仍高度依赖发达省份和大型城市,亟待破除“两个过度依赖”。

发展进入关键期 要加快培育竞争优势

万钢指出,我国新能源汽车已进入市场化和高质量发展攻坚期,要保持战略定力,加快推动新能源汽车由政策驱动向“市场+政策”双轮驱动转变。

在科学技术部副部长李萌看来,我国新能源汽车产业从无到有,逐步壮大,走进千家万户离不开动力电池、电驱动等技术的突破。“过去十年,新能源汽车技术取得显著进步,其动力电池单体能量密度提升了2倍以上,接近300Wh/kg;驱动电机重量比功率提升3倍,超过了4.3kW/kg;燃料电池电堆功率密度进一步提升到4.2kW/L;石墨双极板电堆寿命达到12000小时。”他表示,展望下一个十年,随着基础理

论研究的不断深入和共性关键技术的不断攻克,固态电池、第三代半导体功率元器件、高度自动化驾驶等技术逐渐走向成熟和实际应用,必将再次掀起新一轮汽车产业变革。

“我国在电池、电机、电控上已经具备较好基础,要扬长避短,加快培育市场竞争优势。”辛国斌也指出,目前新能源汽车产业发展还存在创新能力不强、整车成本偏高,基础设施滞后,安全隐患较多等突出问题,必须以更大力度、更大决心迎接挑战,推动发展。

为开拓新能源汽车市场,今年相关部门组织开展了新能源汽车下乡活动。初步

统计,参与下乡的企业已增至19家共52款车型,近两个月的销量已超过4万辆。成效较为明显。

“我国新能源汽车有两条路可走,一条是走高端发展路线;另一条走下沉路线,向农村市场进军。”中国汽车工业协会副总工程师许海东指出,农村具有巨大的市场潜力,但农村用户对价格较为敏感,目前市场上可选的车型种类相对较少,存在供需错位的问题。他建议,车企要进一步研究农村市场需求,推出适合农村的产品和服务,加强对新能源汽车的宣传和充电基础设施建设的支持力度。



充电桩行业期盼好政策真落地

■本报实习记者 杨梓



核心阅读

虽然国家和地方已经出台多项充电基础设施利好政策,但这些政策的落地状况欠佳。

中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高在近日召开的2020年须弥山大会上指出,加大力度发展充电基础设施,充分满足电动汽车需求,解决电动汽车推广普及中的充电难问题,是我国电动汽车发展中的重要一步。

同时,多位业内人士对记者表示,要推动充电桩产业健康发展,实现智能化,核心任务是将已有的各项利好政策有效落实。

老问题与新挑战并存

据统计,截至2015年末,我国电动汽车公共充电桩数量不足5万台,新能源汽车保有量为50万辆。而到2020年8月,我国公共充电桩数量已经接近60万台,新能源汽车保有量达450万辆。对此,中国电动汽车充电基础设施促进联盟秘书长许艳华表示,充电设施的发展速度比新能源汽车整车的发展更快。

然而,虽然充电设施发展迅猛,但车主找桩难、政策支持力度弱、充电桩企业盈利难等老问题一直伴随着我国电动汽车充电产业的发展。“体验差、互联互通不足,是车主们多年来一直希望解决的问题。”中国电力企业联合会标准化管理中心主任刘永东指出,“产品同质化严重,质量能否保证安全可靠充电也是业内人士一直担心的问题。”他进一步表示,由于我国新能源汽车的技术路线较为复杂,导致车型和桩型的产业化成本偏高。“从现在的技术方案来看,我们的技术路线还不够

成熟,这些技术方案是基于当初工程设计的需要,并没有按照产业化顶层发展的需要建立。”

近年来,业内人士一直致力于攻克这些“老难题”,“十四五”的到来又给电动汽车充电行业带来新机遇与新挑战。许艳华认为,这些新的挑战包括需求升级,构建车-桩-网协同创新体系、高效便捷充电换电服务网络,与能源网络深度融合等。“新课题是因为有新需求和新发展机遇,可能会有跟能源网的深度融合、更加智慧的充电设施网络等。”

实现智能充电需全社会参与

“新基建”的提出成为充电桩产业加速发展的“催化剂”。“新时期对充电桩制造企业和运营企业都有更高要求。”中国电动汽车充电基础设施促进联盟理事长董扬在接受记者采访时表示,充电桩制造企业要想达到智能化,对充电过程要有准确的计算和测量手段;充电运营企业要支持新能源汽车用户“能充电能放电,能买电能卖电。”

同时,董扬坦言,要实现上述目标,单靠充电桩企业自身的努力是不够的。“需要全社会共同参与和支持,不是举办一次大会,提出一个概念就能完成的,是一个长期过程。”

需要智能电网才能解决。”董扬表示,由于我国电网建设较晚,所以智能化程度相对较高,但在电网建设初期并没有考虑到电网的智能应用。“能够‘放出去’,能够‘收回来’,还要保证电网传输中电力的品质,要把这些都做好是有一定难度的。”

多项利好政策落地状况欠佳

明年是我国“十四五”规划的开局之年,充电基础设施如何在“十四五”期间发展成为近期内业内热议的话题。对此,董扬告诉记者,相关政策的落实是“十四五”期间电动汽车充电设施产业发展的核心。

“要做到‘应建必建’。”董扬强调,虽然国家和地方已经出台多项充电基础设施利好政策,但这些政策的落地状况欠佳。存在的主要问题是:“能安装充电桩的居民小区、工作场所到底有没有安装到位?这些充电桩的应用情况如何?互联互通、结算等新问题有没有好办法解决?”

此外,充电桩的消防、用电安全、管理等问题同样值得关注。董扬指出,要逐步解决电动汽车充电在高电压、强电流、长时间、室外无人看管等情况下的安全运行问题。“在充电设施的制造、技术、应用、管理等方面,都有很大的创新余地。”

据统计,预计到2030年,我国新能源汽车累计销量将达6420万辆,如果按照车桩比1:1估算,从2021年到2030年,需要新建充电桩约6300万个,预计将形成万亿元级别的市场规模。面对数量如此庞大的新建充电桩,许艳华呼吁政府要加大支持力度。“央补至少要提高到20%,地方要1:2配套。”同时她表示,目前的充电设施奖补范围很小,只涉及建桩,“在充电设施建设建设中占比很大的电力增容和电力接入宽带成本等也应囊括在奖补范围内。”她强调。



关注

国务院常务会议通过《新能源汽车产业发展规划》

本报讯 10月9日,中国政府网发布消息称,为适应产业升级趋势和绿色消费新需求,当日召开的国务院常务会议通过了《新能源汽车产业发展规划》(下称《规划》)。

《规划》明确要充分发挥市场明确充分发挥市场在资源配置中的决定性作用,强化企业在技术路线选择等方面的主体地位,更好发挥政府在标准法规制定、质量安全监管等方面作用;将引导新能源汽车产业有序发展,推动建立全国统一市场,提高产业集中度和市场竞争力。

一是要加大关键技术攻关,支持新能源汽车与能源、交通、信息

通信等产业深度融合,推动电动化与网联化、智能化技术互融协同发展。二是要加强充换电、加氢等基础设施建设,加快形成快充为主的高速公路和城乡公共充电网络,对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持,鼓励开展换电模式应用。三是要鼓励加强新能源汽车领域国际合作。四是要加大对公共服务领域使用新能源汽车的政策支持。2021年起,国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新公交、出租、物流配送等公共领域车辆,新能源汽车比例不低于80%。(林聪)

吉利汽车首发过会

本报讯 日前,上交所科创板股票上市委员会召开2020年第83次上市委员会会议,会议决定“同意吉利汽车控股有限公司发行上市”,科创板迎来整车第一股首发的历史性时刻。

此前,面对上交所关于吉利业务事宜的问询,吉利汽车表示,其产品目前已覆盖主流紧凑型到中型轿车市场,2019年轿车销量达53.01万辆,市占率5.16%,居国内车企第五、自主品牌之首。2019年共实现SUV销售79.98万辆,市占率为8.44%,居国内车企第二,自主品牌第二。

新能源汽车销量方面,根据乘联会数据,2019吉利新能源乘用车销量为69608辆,居行业第四,仅次于比亚迪、北汽新能源和上汽乘用车。吉利汽车目前现有产品矩阵中,节能及新能源车已开始占主导地位。以2019年为例,吉利及几何品牌共有14款在售车型,其中13款为节能及新能源车。吉利认为,

随着新能源汽车补贴的持续降低,行业将加速优胜劣汰,作为细分行业龙头,吉利将充分受益于规模优势,市场份额有望持续提升。

在新能源汽车技术方面,吉利汽车已在48V轻混技术、高压油电混动技术(HEV及PHEV)、纯电动技术、燃料电池及甲醇燃料等技术以及智能化技术方面布局,在集中式电子电气架构方面取得一定成果;智能驾驶技术方面,2018年推出了搭载L2级别自动驾驶功能的车型,目前正在推进L3级别的自动驾驶技术的研发及产业化。

对于此次回归A股科创板,吉利汽车表示,是为了进一步打开融资渠道,优化资本结构,提升公司资金实力,补充公司在“新四化”等方面的战略发展所需资金。吉利汽车拟使用募集资金200亿元,投入新车型产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购项目,并补充流动资金。(陈梦宇)