



2020年新能源汽车销量超预期,市场结构出现积极变化,今年将继续这一发展势头

今年新能源汽车销量增速有望超 30%

■ 本报记者 卢奇秀

今年新能源汽车产业将呈现怎样的发展态势?在日前工信部举行的新能源汽车产业发展工信沙龙上,中国汽车工业协会副秘书长叶盛基给出了答案。他

表示,2020年新能源汽车销量已超出预期,预计达到130万辆,增幅接近8%。2021年将有更大惊喜,新能源汽车销量增速将超过30%,达到180万辆。

今年或迎真正爆发元年

中汽协日前发布的数据显示,2020年前11月,新能源汽车产销分别完成111.9万辆和110.9万辆,产量同比下降0.1%,销量同比增长3.9%,市场结束下行趋势。

对于2020年国内新能源汽车销量的反转原因,叶盛基认为,主要是中央和地方政府相继出台了鼓励新能源汽车消费的利好政策。“一方面,新能源汽车补贴政策延期两年,给市场吃了颗‘定心丸’;另一方面,车企年底核算积分压力较大,需要通过发展新能源汽车来完成企业‘双积分’的目

标,从而拉动国内新能源汽车市场的快速发展。”

在叶盛基看来,受益于新能源汽车产业链、供应链逐步成熟,消费者对新能源汽车认识的加深,企业提供日益丰富和多元化的产品,以及给力的政策,今年新能源汽车将呈现更强劲的发展势头。

业内人士认为,新能源汽车行业开始从政策驱动转向市场驱动,2021年将真正迎来爆发元年。

全国工商联汽车经销商商会常务会长、新能源汽车专委会会长李金勇对今年的市场形势更为乐观。他预测,今年我国新能源汽车产销有望实现200万辆,其中商用车20万辆,出租网约车40万辆和乘用车140万辆。

新能源汽车正处于大发展时期,地方政府也顺势而上。近期,上海市政府常务会议原则同意《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021—2025年)》,提出全力打响上海新能源汽车品牌,积极抢占产业制高点;合肥市提出,到2025年,新能源汽车产业规模超过1000亿元,整车产能达到100万辆。

消费者认可度大幅提升

2020年新能源乘用车市场呈现出高、低端两头大的“杠铃型”结构。这一趋势也将持续到今年。一方面,新能源汽车产品将继续寻求品牌和产品向上。另一方面,基于宏光MINI EV在市场大受欢迎,高性价比、低耗能的车型也成为多家车企的重要选项。

从整体来看,2020年新能源汽车市场结构已发生改变。一是新能源汽车个人消费比例大幅提升至近70%,而两年前这一比例仅为20%;二是非限购城市购买比重达到了60%。这说明,经过多年市场培育,

新能源汽车已得到消费者认可。

李金勇认为,在非限购城市的私人新能源乘用车市场中,10万元及以下车型将率先被电动汽车所替代。他呼吁,新能源汽车行业的关注重点应从限购城市转向非限购城市。

三四线城市和广大农村市场市场前景广阔。2020年,近30家企业的60多款车型参与新能源汽车下乡活动,拉动整个新能源汽车市场销量增长近20万辆。今年新能源汽车下乡工作正在筹备中,将进一步带动新能源汽车产品下沉。

《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》提出,到2025年,新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右。这为我国新能源汽车产业明确了目标。同时,记者注意到,目前新能源汽车销量占汽车总销量约5%左右,仍面临着巨大增长压力。

叶盛基认为,要达到上述规划目标,仅依靠几款高端车型和几款微小型车远远不够,还需要企业在经济型车型市场进一步发力,不断推出高性价比且满足市场需求的A级新能源汽车产品。

多款新车型值得期待

步入2021年,去年受新冠疫情影响,未能在市场上正常发力的车企已准备大展拳脚。

传统车企将加大新能源汽车的投入力度,2021年领克正式入局新能源汽车市场,并带来纯电动产品——ZERO Concept;上汽将推出R MARVEL R,该车最大的看点是获得SRRC核准认证,成为全球首款通过车载车规级5G/C-V2X终端产品认证的车型;长安汽车将在未来5年推出105款新车,其中包括23款新能源汽车。

特斯拉已跨过在中国生产电动汽车的首年。今年特斯拉将推出首款中型纯电

动SUV车型——Model Y。此前特斯拉首席执行官马斯克曾表示,该车将成为公司最热销的车型。目前官网已针对Model Y开始选配,预售价为48.80—53.50万元,预计于一季度上市。

国内造车新势力方面,蔚来汽车旗下首款轿车——蔚来ET7,有望于1月正式发布,年内实现交付。根据此前公布的消息,如果搭载100kwh的全新电池包,ET7的实际续航里程将达到650公里以上,且有望搭载L4级自动驾驶系统;威马Maven概念车的量产版车型也将在今年正式上市,新车采用前卫科幻的设计风

格,具有L4自动驾驶功能和5G互联技术,预计续航里程达到800公里。

豪华品牌阵营中,宝马将在今年带来丰富的新能源车型,目前已确认推出宝马iX和宝马i4,前者定位于纯电动大型SUV,后者是纯电动中型轿车;奔驰将推出EQA和EQE两款纯电动中型车,进一步丰富EQ家族的产品布局。另外,新款奔驰E级插电混动版也将年内上市。

可见,2021年新能源汽车市场产品多、看点足。随着汽车电动化进程的加快,可以预见,新能源汽车产品将越来越丰富,竞争也将更加激烈。



车市透视

三大难题阻碍新能源物流车推广

■ 本报实习记者 杨梓

近日,交通运输部办公厅发布《关于进一步做好总质量4500千克及以下普通货运车辆“放管服”改革有关工作的通知》(以下简称《通知》)。《通知》明确,各地交通运输主管部门要依托城市绿色货运配送示范工程创建工作,在当地政府的统一领导下,会同有关部门加快推动城市建成区新增物流配送轻型车辆使用新能源汽车,并结合当地实际,对于符合标准的新能源配送车辆给予通行便利。

《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》明确提出,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%。

但在国家引导和政策利好等诸多优势下,新能源物流车实际推广情况仍不理想。数据显示,2018、2019年,新能源物流车占比超九成的新能源专用车累计销量同比分别下降28.8%和42.7%,尽管2020年前10月纯电动物流车累计销量近4万

辆,但其市场走势仍与新能源汽车整体市场脱节,推广新能源物流车困难不少。

路权开放程度偏低

据了解,全国多地都已相继出台了新能源物流车扶持政策。以北京市为例,《2020年北京市新能源轻型货车运营激励方案》规定,对符合标准的新能源物流车最高激励资金可达7万元;对一次性报废或转出的汽柴油货车并更新为新能源货车20辆(含)以上的企业,在资金激励基础上,叠加给予城区货运通行证奖励。

但有业内人士指出,北京市对新能源物流车虽有补贴,但在路权方面没有明确规定,每年给予新能源物流车通行证仅100多张,远远无法满足新能源物流车推广的需求。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树指出,目前除深圳、广州、成都等

少数代表性城市外,纯电动物流车在其他地方的路权并未明显高于燃油车。“路权开放问题依旧是纯电动物流车发展的一个难点,如何让各地对纯电动物流车全天候开放路权,是增进其发展的关键着力点。”

业内人士普遍认为,需将路权与补贴相结合。据了解,新能源物流车在深圳推广较好主要归功于路权开放和政策补贴。深圳率先在全国范围内实施新能源物流车通行政策优惠方案。在使用环节上,目前深圳市纯电动物流车可以享受“全天候、全路段”优惠通行政策。在补贴方面,一辆纯电动物流车,车主可以得到数目不小的补贴。

基础设施难提供有效支撑

据了解,在城市短途配送领域,新能源物流车存在巨大市场需求。数据显示,新能源物流车月均行驶总里程约为300万公里,4500千克车辆日行驶里程主要在120公里以内,日行驶时长主要集中在6小时以内。这表明,目前大部分新能源物流车作为城市快递与物流配送使用。有研究预测,在物流行业快速发展的背景下,电动物流车潜在的市场规模有望达到300万辆。

但通常情况下,新能源物流车短途运输也意味着对大功率充电技术的迫切需求。

业内人士指出,相较于乘用车,新能源物流车需要更大功率的充电桩。当前多数充电桩站因变压器配套、场地限制等,无法满足新能源物流车充电需求;同时,公共快充数量有限,导致车辆充电时间过长,影响物流公司运营效率;而电池衰减快、寿命短、增容自重太高等问题,也增加了车辆后期的运营成本。

“城市现有的充电设施主要是为公

交、出租车提供的,而电动物流车的车型较多,设计参数差异较大,与既有公共充电桩设备常不兼容,物流企业的车辆也存在有效充电设施不足的问题。”上述业内人士表示,随着充电桩等基础设施的不断完善,新能源物流车才能进一步下沉到更加广阔的市场。

产品质量参差不齐

同时,新能源物流车故障多、返修率高、运营售后不到位等问题也饱受诟病。

新能源汽车国家大数据联盟的数据显示,新能源物流车故障率较高。故障主要集中在电池系统、制动系统和高压DCDC。2019年,新能源物流车发生三级故障报警占比高达24%,一般情况下,三级故障要停车待修,这充分反映出当前整车技术水平不高的现实情况。

而在每月故障率方面,随着车辆投放数量的增加,以及使用率的提升,2019年新能源物流故障车辆数基本逐月增长,车辆故障率在30%左右。同时,不同厂家车型故障率差距较大,高的接近60%,低的不到10%。

合肥工业大学汽车技术研究院副院长贺林表示,高故障率给新能源物流车的市场形象带来较大负面影响,当前新能源物流车整体技术水平不高,各厂商技术水平参差不齐,有待新进者开发出高可靠性车型来颠覆市场,以提振新能源物流车的市场形象。

业内人士建议,要从政策和资金等方面鼓励车企和电池生产商加快高性能技术和产品研发。同时,新能源物流车企要多布局售后网点,及时解决运营运转中存在的各种产品问题,加强专业技术人员培养,提高运营商的积极性,从而加速新能源物流车的推广。

关注

北京环卫车充电站建设有望提速

本报讯 记者齐琛同报道:近日,寒潮来袭,北京市大风降温,位于北京市丰台区大厦西侧的环卫车辆专用充电站——特瓦特宝隆超级充电站(以下简称“宝隆站”)内,纯电动环卫车来来往往,繁忙有序。

“宝隆站共有40个直流快充车位,单车最大充电功率可达400kW,自2019年12月投运一年以来,每辆车每次充电时间由6小时左右缩短至1小时左右,且插枪即充,智能化程度高,大大提高了环卫工作效率。”丰台区环卫中心车管科科长高敬告诉记者。

据了解,截至2020年10月,宝隆站已经累计为新能源环卫车辆充电2万次,累计充电近290万度,累计节约环卫车充电时间8万小时。

中国投融资担保股份有限公司相关负责人介绍,2019年12月,该公司已向宝隆站建设运营方——北京通达通能源科技有限公司(下称“通达通”)发放900万元贷款资金,用于支持多站进行北京市丰台区在内的电动汽车公用充电站建设,为社会电动环卫车等新能源汽车提供充电场所,每年可减少二氧化碳约284万吨,减排二氧化硫1.74吨。

据悉,丰台环卫系统是北京市环卫系统试点单位,根据国家发改委要求,截至2021年底,环卫电动车比例要达到80%,即更换1040辆。

然而,受充电设施影响,2017—2019年间仅更换新能源环卫车339辆,进度未及预期。通达通董事长王学启介绍,电动环卫车辆充电功率要求高,可接受的充电功率达120kW—140kW,若使用常见的60kW快充桩,充电时间长达5—6小时,不利于环卫车辆高效运行。

“为满足丰台环卫新能源置换车辆和北京市电动车数量增长带来的充电需求,通达通正在选址、筹资布局更多大功率超级充电站。”王学启说,而京津冀协同发展大气污染防治项目的获批为环卫车辆充电基础设施建设注入了新动力。

