

低速电动车大考将至

新标准将于9月发布,要求“升级一批、规范一批、淘汰一批”

■本报实习记者 杨梓

近日,中汽中心就《GB/T 28382 纯电动乘用车技术条件》修订组织召开相关讨论会,讨论了低速电动车相关法规事项,同时对高速电动车标准制定时间早、门槛低、约束力小的问题进行了讨论,并初步拟定了后续修改方向。

本次讨论会会议纪要显示,修订的GB/T 28382 标准聚焦四大要点:低速电动车不再单独出标准,纳入新能源汽车标准,增加微型纯电动乘用车定义;部委不接受铅酸电池,低速电动车只能使用磷酸铁锂或三元锂电池;技术要求全面升级,对碰撞测试、整车质量、电机性能、爬坡性能甚至胎压检测都做了硬性要求;低速电动车不纳入双积分、没有补贴。

据悉,该标准将于今年4-5月征求意见,6月审查,7月报批,9月发布。业内普遍认为,标准出台将使低速电动车行业迎来大考。

市场混乱 标准缺位

低速电动车是指行驶速度低于70km/h的简易四轮纯电动汽车,价格从5000-30000元不等,在一定程度上满足了三四线及以下城市或农村地区等短距离出行需求。但多年来,低速电动车一直是特殊的存在,不属于乘用车,也无针对性标准。

“不用考驾照,不用上牌照,价格低廉”一直被视为低速电动车的优点。也正因其特殊性,低速电动车市场鱼龙混杂,难以管理,安全事故频出。工信部相关负责人此前

介绍,大部分低速电动车生产企业不具备机动车生产资质,多以“老年代步车”等名目违法违规生产、销售并上路使用,产品不符合国家标准要求,造成了大量伤亡事故。

新能源汽车独立研究员曹广平指出,低速电动车存在诸多缺点。“产品大部分未经科学设计和正向开发,整车存在较多的设计错误,如比正规乘用车质心高导致易侧倾翻倒,防滚、防撞等设计几乎缺失;整车做工质量差,未经过验证,整车易损坏易腐蚀,底盘、车身易变形;零部件质量水平低,无三包;驾驶员大部分没有驾照,驾驶动作不规范;路权模糊,走非机动车道容易蹭蹭自行车或行人,走机动车道通行速度慢,影响高速行驶;保险不健全,出现事故后不会有保险公司进行理赔。”

据了解,山东、河南、河北等北方省份是我国低速电动车销量大省。2018年,工信部等六部委联合发布《关于加强低速电动车管理的通知》,对低速电动车生产销售企业进行清理整顿,明确对低速电动车“升级一批、规范一批、淘汰一批”。随后各地均出台相应政策提高低速电动车的技术要求,在一定程度上使得低速电动车市场销量下滑。但即便如此,作为全国最大的低速电动车市场,2019年山东低速电动车销量仍高达45万辆。

行业洗牌加速 成本优势削弱

业内人士认为,标准推出后会促使原

有低速电动车性能大幅提升,有助于加快行业规范管理,促进产业规范有序发展,有利于保障人民安全出行需求。

会议纪要显示,对于低速电动车,国家是想规范,并不是鼓励,仍秉承“升级一批、规范一批、淘汰一批”的原则。其中,微型低速纯电动乘用车正碰试验速度要求为40km/h,侧碰和后碰要求跟传统车一致;微型低速纯电动乘用车应具有限速功能或配备限速装置(限速70km/h),制动性能方面应配备符合规定的防抱死制动系统(ABS为强制要求)。

业界认为,新标准实际上是对低速电动车行业的一次洗牌,拥有完整的四大工艺生产线、成熟的汽车制造工艺、有一定技术研发实力的低速电动车企业才能存活,而无资质的小厂将面临淘汰。随着低速电动车市场进入淘汰期,年销量超过20

万辆的几家头部企业都力争转型。目前,雷丁等优质低速电动车企均已跻身新能源汽车市场。

据了解,此次标准将低速电动车纳入新能源汽车标准,在技术要求全面升级的同时,还要求不得使用铅酸电池,使得低速电动车成本优势进一步削弱。

曹广平认为:“若低速电动车标准必须选用三元锂或磷酸铁锂电池,势必比铅酸电池的采购价格高,而且,各项有关碰撞等要求提高后,客观上也会增加设计、采购及生产成本,所以目前看整车售价也会提高。”

直面 A00 级纯电动汽车竞争

雷丁汽车总经理舒欣曾表示:“无论受

众群体还是产品特性,低速电动车和高速电动车中的A00级产品都非常相似,存在不少重叠。”

有分析指出,低速电动车市场需求巨大,且正迎来消费升级,而A00级纯电动汽车可作为很好的补充。同时,对比低速电动车,除产品力更强外,多年积累的乘用车设计、制造、质量控制、销售经验等,是众多A00级纯电动汽车的优势。

2020年国内电动汽车市场两端发展势头明显,以五菱宏光MINI EV、欧拉好猫等为代表的性价比高、符合居民基本出行需求的A00级纯电动汽车大卖。

中信建投分析指出,以位于低速电动车价格区间的五菱宏光MINI EV为例,相比其他微型电动车,该车型在山东、河南的销售比例较高,与低速电动车主要市场分布一致,对低速电动车的替代需求正是五菱宏光MINI EV销量大增的重要原因之一。



技术迭代“催熟”氢燃料电池客车

推广重心由城市公交车、物流车转为侧重城际客车和中重卡

■本报记者 仲蕊

3月23日,工业和信息化部发布了关于拟撤销《享受车船税减免优惠的节约能源 使用新能源汽车车型目录》(以下简称《减免车船税目录》)和《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》(以下简称《免征购置税目录》)车型名单的公示。据统计,两个目录共有129款燃料电池车型被撤销资格,其中大部分是客车。这引起了业界对氢燃料电池客车推广前景的质疑,但同时,多位业内人士称,拟撤销目录反映了政策和市场变动下,氢燃料电池客车的迭代发展,其产销前景仍应被看好。

客车占比高引猜测

据了解,《减免车船税目录》和《免征购置税目录》中分别有4121款和2029款新能源汽车型因在12个月内无产量或进口量而上榜,其中包括大众、丰田、吉利、长安等几乎所有主流品牌。

按照《关于节能 新能源车船享受车船税优惠政策的通知》的相关要求,节能型汽车可以享受车船税减半,新能源汽车可以完全减免车船税。因此,拟撤销目录一经推出即引发相关企业股价下跌。

值得注意的是,在《减免车船税目录》中的89款燃料电池车型中,客车达64款,在所有车型中排第一;在《免征购置税目录》中的96款燃料电池车型中,客车达70款,同样占比最多。

对此,业内有猜测称,被撤销的车型中燃料电池客车占全部车型的70%以上,或从侧面预示了燃料电池客车推广难度在未来将增大,其前景不被市场看好。

落后车型淘汰速度加快

业内人士告诉记者,目录中的燃料电池汽车车型大部分在推出的当下属于“特别定制”,由于产业处于起步阶段,氢燃料电池客车的推广依赖政府采购,那么生产商会根据具体的采购要求、运营路线及特点进行产品的研发设计。车辆下线后,为实现更好地商业化运营,企业仍将致力于产品的升级换代,并不断推出多代车型,那么较早批次车型随着时间推移,其实际市场需求将逐渐消失。

实际上,车企在申报产品信息时会同时申报多个版本,最终在12个月内没有量产上市的车型就会被撤销购置税补贴资格,现款在售车型并不受影响。

一位燃料电池企业相关负责人表示,撤销资格与终端市场实际需求和政策有关,如去年9月补贴政策要求燃料电池系统的额定功率不小于50kW,这将影响额定功率小于50kW的燃料电池客车销路。

记者查阅资料发现,3月8日工信部发布的《享受车船税减免优惠的节约能源 使用新能源

汽车车型目录(第二十四批)》中入选的燃料电池客车,燃料电池系统额定功率为50kW以上的占多数。而在2018年,主流的燃料电池企业基本掌握30kW、40kW燃料电池系统的设计开发技术,并应用于2018年生产的燃料电池客车,因此去年前入选工信部《享受车船税减免优惠的节约能源 使用新能源汽车车型目录》的车辆功率多在30-50kW。

产销前景仍被看好

双碳目标下,推进各行业节能减排迫在眉睫,业内人士认为,为“节能减排”而生的新能源汽车更符合民生要求,公共交通领域也急需发展新能源汽车。数据显示,2020年销售的燃料电池汽车中,公交车占89.5%,作为绝对的主体,燃料电池客车发展将带动汽车领域“柴改氢”。

事实上,国外在燃料电池城市客车领域已迎来较大发展,丰田、现代、通用等汽车厂商在燃料电池城市客车的加速时间、最高车速等动力性指标方面,已能做到与燃油车型基本相当。其中,最高车速以80千米/小时居多,从0到50千米/小时的加速时间在20秒左右,续航里程一般在250-400千米,储氢瓶最高压力均为35MPa。

在国内,氢燃料电池客车的发展速度也在不断加快。2018年,在各地政府示范项目支持下,燃料电池客车采购合同与示范项目大量落地。根据工信部统计数据,2018年1-5月我国氢燃料电池客车产量为173辆,同比2017年的10辆增长1630%,在2018年1-7月共7批《新能源汽车推广应用推荐车型目录》中,有26款燃料电池商用车进入目录,其中燃料电池客车22款,占比达85%。到2020年,工信部累计发布的12个批次汽车新品公告中,燃料电池客车共计上榜100款。

中国汽车技术研究中心高级工程师张长令此前对记者表示:“2021年氢燃料电池汽车产销量将迎来增长,并有望达到历史最高水平。此外,投入示范运行的燃料电池汽车车型比例也将发生变化,原来侧重燃料电池城市公交车和燃料电池物流车,而今年燃料电池城际客车和中重卡的推广比例将会提升。”

“氢燃料电池汽车产业目前仍面临降本问题,解决的关键是依靠规模化的燃料电池汽车示范运营和大规模商业化应用的带动。同时,企业还应结合燃料电池汽车商业化推广及整车产品需求,加强技术创新和产品更新迭代。”业内人士认为。



抢抓动力电池风口的时候到了

■王旭辉

随着新能源汽车快速发展,动力电池产业链将迎来巨大的增长机遇,为此,多家电池企业正快速扩充产能。有鉴于此,有实力的车企,如特斯拉、奔驰、通用、吉利、长城等已相继宣布自建电池厂,大众近日更是提出要在欧洲建6座电池厂……如此看来,动力电池市场、竞争均处于大爆发的前夜,正如诸多业界人士所指出的那样:“风口抢到了就有,抢不到就没有了。”

虽然各方都在布局,但各有各的优势,也各有各的困难。对传统动力电池企业来说,经过近年来的快速成长和调整后洗牌,已进入可持续发展阶段,技术路线、市场竞争及发展前景越来越明朗,且目前最领先的技术和生产工艺都主要掌握在这些企业手里。然而,当前碳酸锂等原材料持续涨价,给传统企业稳健经营、技术更新、扩充产能等带来一定压力。

对于有实力的车企来说,自建电池厂有利于其掌握市场主动权,增强车、电两个系统的对接,推动电池技术迭代更新,还可以供应其他车企,是增收渠道,但同时也可能面临技术成熟度不高、投资回报周期长等问题。而且,相比国内,国外车企一向占据汽车产业链的主导地位,持续在电池研发、制造和充电管理上投入,扩展产业链,增强综合实力,这势必对我国动力电池产业发展造成影响,如大众计划在欧洲建设的第一家电池厂是与瑞典电池巨头Northvolt合建,可谓强强联合。

狭路相逢勇者胜,市场决定资源配置。欧洲比我国先做电动汽车,当时的电池主要是LG、SK生产的软包电池,随后我国企业比亚迪、宁德时代把方形电池做了起来,因此我国新兴车企多选择方形电池,这是由供给决定的。因此,对国内动力电池企业来说,要勇于直面竞争,苦练内功,推动技术革新、产业链协同创新,发挥市场、技术及全产业链协作的优势。

其中,为应对电池原材料涨价的压力,企业可以推动电池材料研发向高镍、低钴、高电压、高能量密度等正极材料倾斜;在产业链协同方面,可将重点放在简化工艺上,研发出更高效的设备,提高生产率;尽可能延伸产业链,甚至掌握上游锂矿等资源。同时,电池企业要在激烈的市场竞争中胜出,也需借助外力,注重抱团协作,提高整体抵抗风险和应对贸易摩擦的能力,并与车企良性互动、甚至整合互补,共创共建共赢共享新能源汽车生态圈。

此外,很多新生行业发展都经历了由政策驱动转向市场驱动的发展过程,因此对于动力电池行业,相关部门也应完善支持政策。

可以预见的是,在新能源汽车这个充分全球化且高度透明的市场中,最后剩下的一定是最强的。因此,我国新能源汽车要实现弯道超车,电池作为核心之一,亟需把有竞争力的产品快速做大做强,以带动整个产业链前进。

