

微型电动车市场竞争升级

今年较2020年增长40万辆,产品创新、造车水平和质量受用户关注

■ 本报实习记者 姚美娟

五菱宏光官方日前公布的一项销量数据显示,宏光MINI EV上市270天,销量突破27万辆;宏光MINI EV马卡龙上市10天,订单突破45000辆……作为A00级(微型)电动车的宏光MINI EV自去年7月上市以来,凭借外观等优势获得了不俗销量。

据统计,五菱宏光MINI EV在今年1月的全球电动车型销量排行榜中,以3.7万辆的成绩排名第一,超越特斯拉Model 3,首次获得全球电动车型销量冠军。对于五菱宏光MINI EV的畅销,众多微型电动车也加快进入市场。业内人士认为,继2019年A00级电动车市场遇冷后,今年有望持续升温。

优势突出 再受追捧

据了解,随着2019年补贴大幅退坡及技术门槛要求提高,A00级电动车销量出现大幅下降。那么,今年A00级电动车市场为何再次成为竞争激烈的细分市场?

“市场需求在宏光MINI EV的带动下持续释放,加之电动车市场经过近几年的培育,消费者的接受度逐渐上升。此外,车企将价格下探至老年代步车的价格区间,这是很重要的一点。”汽车行业资深分析师任万付在接受记者采访时表示。

新能源汽车独立研究员曹广平指出:“中国新能源汽车产业正由政策驱动向市场驱动转变,车企从原来的‘按大里程追求多补贴’转向‘为用户造车促成多销量和多积分’。同时,中国仍是城乡二元结构,4万元以下的电动车型正好满足乡村消费者的购车需求。”电池小,价格低;充电电流小,不依赖充电桩;车身窄轴距短,适合农村土路会车及窄巷小院进出,这是A00级电动车热销的技术原因。



“双积分政策带给车企不小的压力,A00级电动车市场是一个缓解压力的机会。A00级电动车市场将带动新能源汽车产销量攀升,对车企和消费者来说都是好事。”任万付进一步指出。

拉动锂电池市场需求

A00级电动车市场再度翻红将对新能源汽车行业产生何种影响?曹广平指出:“这将影响高速车企的产品定位取向。在电池技术未取得重大突破前,在行业政策稳定的情况下,高速车企有可能长期在部分产品上转向这一市场。同时,对低速车企也有很大影响,目前行业正在制定低速车技术标准,一旦实施,势必倒逼原来的铅酸电池低速车让出部分市场,并传导至上下游产业链。”

业界普遍认为,以宏光MINI EV为代表的A00级电动车市场,今年将拉动动力电池需求。曹广平判断:“国家和地方补贴退坡后,大家看到锂电池回归的巨大能量,再叠加A00级电动车热销,今年锂电池实现对三元电池的反转,几乎是必然。”

对此,任万付建议,借助A00级电动车市场热潮,车企应与动力电池企业紧密配合,在产品投放和布局上紧跟发展趋势。

“今年及以后5-10年,是铁锂、三元及升级的固态电池等并行发展、交替领先的时期。电池企业不仅要在今年短期内安排好生产、原材料采购及销售、投资等工作,更要做好长期发展规划,有数量更要有质量,有技术也要有后手。”曹广平表示。

“创新做车”需落在实处

据了解,市场火热的同时,A00级电动车竞争也在加剧。除宏光MINI EV外,长城欧拉品牌的A00级纯电动销量也在快速增长,上市不久的长安奔奔E-Star国民版、凌宝COCO等相继瞄准A00级



电动车市场。

“任何一个市场均有容量和变化。对这一细分市场,有降本能力及差异化技术的车企可以进入,而压低了产品成本又没有特别吸引用户的特点,注定是‘赔本赚吆喝’,入场不一定是好事。”曹广平直言。

中国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树曾表示:“2021年纯电动微型汽车将有巨大的发展空间,整体占比可能保持40%左右,若按2021年新能源乘用车销量180万辆测算,纯电动微型汽车

占比4成,有望达72万辆,较2020年增长40万辆。”

针对今年A00级电动车的发展,曹广平表示:“销量可观是肯定的,同时,产品创新、造车水平和质量也是用户所关注的。企业的发展战略要与市场环境变化具体结合,也要与自身发展状况相适应。企业需把微车市场、微车用户、微车特点认真研究,结合自身情况,把车做好,降低成本,做出特点,将‘创新做车’落到实处,才能稳健发展。”

编后

A00级电动车是市场中竞争激烈的产品,实用、方便、价格低廉、造型炫酷是其特点,也是竞争的着力点。如果新能源车企想在这一细分市场中占据一席之地,就必须推出质量更高、价格更低、性能更优、造型更酷的产品,这也需要车企具备更强的实力。同时,激烈竞争的市场对车企而言,既是挑战更是机遇,如果产品能够满足市场需求,得到消费者青睐,将助力车企提升综合实力。

多元合作有利于提高充换电设施使用率

■ 王旭辉

近日,中石化分别与奥动新能源、蔚来汽车签署战略合作协议,推动资源共享,促进互利共赢。同日,中石化宣布,规划到2025年充换电站达5000座。业界人士纷纷表示,这表明中石化布局新能源汽车充换电设施“要动真格了”!可以预见的是,此次合作将实现优势互补,中石化可发挥网点优势,通过改扩建等方式降低土地审批难度和资金投入;奥动、蔚来多年深耕换电业务,和中石化合作有利于快速做大做强,而且,固定网点也省去了车主奔波寻找充换电设施之苦。

其实,早在2010年,中石油、中石化、中海油等企业在北京成立了中央企业电动车产业联盟,欲大规模参与经营充换电站。确实,在当时的技术条件下,地区充换电设施的密集程度是新能源汽车发展的

重要决定因素之一。按照一般逻辑,“三桶油”早已形成具有优势的能源补给服务网络,如果增加充换电功能,不仅有利于其开拓新业务,也有助于解决新能源汽车充换电问题。但令人遗憾的是,“三桶油”并没有把充换电站规模做起来,规划的充换电设施大多数没有落地。

究其原因,关键在于国家对新能源汽车及其附属设施的发展更为理性,同时,受电力供应电网或明或暗的制约。此外,稳定的电费相比上涨的油价,对车企来说就像公益项目,没有动力,加油站改扩建充换电站就成了一个口号。那么,如果充换电服务网由电网单独建设是否就可以满足新能源汽车上路的需求?答案也是肯定的。实践证明,不论是国网还是南网,在垄断电能这一“优势”的前提下,曾

多次宣布加大充换电设施建设力度,并将其作为新的利润增长点,但由于商业模式不明确、盈利艰难等因素,在落地时产生了一定的差距,导致目前新能源汽车充换电仍是一个待解的难题。

其实,充换电设施建设除电源、资金外,还需要土地、物业等支持,这不是电网等企业单方面所能解决的。而且,长期以来,新能源汽车还面临充电桩不匹配等问题。如当时大部分充电桩企业力推直流接口,而比亚迪主推交流接口;上海的公共充电桩和刚进入中国的特斯拉不兼容……企业都想保护自己的利益,最后博弈的结果就是生产适配自家汽车的充换电设施。而且,正是因为不同厂家和品牌的充电桩不能实现互联互通,导致许多已建好的充电设施

使用效率低。

笔者认为,新能源汽车是跨界融合的产物,其上路行驶的核心问题——充换电设施建设及其商业模式的完善,也应该通过多元合作才能研究解决的。以此次中石油和奥动、蔚来联手发力换电站为例,截至今年3月,全国投运换电站613座,其中奥动新能源307座、蔚来192座,共499座,占比逾八成。而且,蔚来也生产新能源汽车,可有效提高车、站互动水平。因此,中石油和这两家企业合作可谓强强联合、油电互补。

未来已来!全球汽车行业加快电动化、网联化、智能化、共享化转型,竞争正在加剧。对国内企业来说,要想尽快在竞争中占据有利位置,多元合作、共同发展,肯定比单打独斗强得多!



山东电动汽车保有量全国第三

图片新闻



山东省能源局等多部门近日联合发布的《山东省电动汽车充电基础设施建设白皮书(2020)》透露,截至2020年底,山东电动汽车保有量达40.5万辆,位居全国第三。

统计显示,截至2020年底,山东省累计建成充换电站4210座,其中高速公路快充站166座;建成各类充电桩7.8万台,同比增长78.08%,相比“十二五”末增长近12倍,位居全国前列。图为淄博新区电动汽车充电站。

陈建国/摄

资讯



北京: 2025年前燃料电池汽车将突破万辆

本报讯 近日,北京市经信局发布的《北京市氢能产业发展实施方案(2021-2025年)》(征求意见稿)(以下简称《氢能实施方案》)透露,北京将把握首都城市战略定位和京津冀协同发展、冬奥会和冬残奥会示范应用、区域产业结构转型三大机遇,加快培育和发展氢能产业,打造自主可控的京津冀氢能全产业链,加快提升产业技术创新与装备制造水平,推进氢能多领域应用和基础设施建设。

在交通运输领域,2023年前,北京将推广加氢站及加油加氢合建站等灵活建设模式,力争建成37座加氢站,推广燃料电池汽车3000辆;2025年前,探索更大规模加氢站建设的商业模式,力争完成新增37座加氢站建设,实现燃料电池汽车累计推广量突破1万辆。

《氢能实施方案》还指出,北京将探索氢能产业与智能制造、智能网联汽车、工业互联网、智慧城市等新技术、新模式、新业态的融合发展,依托2022年冬奥会及冬残奥会,建设氢燃料电池汽车示范工程;在京津冀区域,往返于各港口至北京的运输线路、重点企业物流专线和以农副产品为重点的生活必需品运输线路上,构建京津冀燃料电池重卡货运走廊,实现氢燃料电池牵引车和载货车的分阶段替换;打造公交示范车队,建设连接大兴国际机场与市区交通枢纽、大兴机场至首都机场、天津机场的燃料电池车辆机场示范快线;依托区域电商、物流、机场、港口等应用场景,以生鲜市场和医药市场等冷链物流为重点,推动实现电动叉车和内燃机叉车的分阶段替换;加快燃料电池专用车、环卫车等公共服务、公用工程领域的商业化应用示范。

(宗和)

重庆: 272个乡村供电所实现充电桩全覆盖

本报讯 国网重庆市电力公司日前透露,该公司于2010年启动充电设施投资建设,截至目前,打造形成了重庆“一环十射”高速公路充电网络,实现38个区县充电桩全覆盖,并依托重庆市新能源汽车与充电基础设施监测平台,聚合全市车企企业近160家,整合上下游资源,助推重庆充电业务快速发展。

2020年,重庆新建充电桩约3500个,服务市民充电超500万车次。该公司相关负责人表示,随着碳达峰、碳中和目标提出,电动汽车及充电设施产业将迎来新的发展机遇,2021年预计充电桩新增超过50%,公司将实现272个乡村供电所充电桩全覆盖,城乡网络不均现状将得到改善。

此外,重庆市电力公司将积极联合车企企业打造产业生态圈,为市民绿色出行提供全方位服务,预计今年全市充电量增长30%以上,碳排放将再减少约19万吨,促进重庆能源转型。市民可按要求准备身份证、固定产权车位证明等资料,通过供电营业厅或“网上国网”APP申请用电报装。

(宗和)

安徽: 一季度新能源车产量同比增3.3倍

本报讯 安徽省经信厅日前透露,今年一季度安徽新能源汽车实现生产3.9万辆,同比增长3.3倍。

“蔚来汽车销量逐月攀升,稳居造车新势力之首,一季度交付20060辆,也是单季度首次突破2万辆,同比增长423%。”安徽省经济和信息化厅汽车工业处处长马翠兵介绍,“奇瑞股份生产新能源汽车1.41万辆,同比增长405%。”

据了解,汽车产业是安徽省重要的优势产业,目前全行业拥有规模以上企业922户。一季度,安徽省汽车产量35.1万辆,同比增长101.3%,其中新能源汽车一季度产量3.9万辆,同比增长3.3倍。据分析,一季度安徽汽车行业运行呈现新能源汽车特别是造车新势力发展迅猛、整车生产实现恢复性增长、专用汽车继续保持较快增长、出口继续保持旺盛势头等特点。

“十三五”期间,安徽省新能源汽车产量49.5万辆,占全国的9.8%。安徽汽车产业拥有良好的发展基础,蔚来、大众、吉利、比亚迪纷纷在此布局。马翠兵介绍,“十四五”期间,安徽将围绕汽车产业做大做强,做优的发展目标和电动化、网联化、智能化的发展方向,节能汽车、新能源汽车、智能网联汽车共同发力,实现长三角汽车产业协同发展,打造世界级新能源汽车和智能网联汽车产业集群。力争到2025年,汽车制造业年营收超6000亿元人民币,汽车整车年产量达200万辆,其中新能源汽车年产量达60万辆,智能网联汽车研发创新、设计制造、示范推广的生态体系初步建立。

(吴兰)