

近日,宏光 MINI EV、长城欧拉等车型在沪被叫停牌照申请,或因传言即将出台的新政对车型尺寸和售价作出硬性要求,此举引发热议——

上海要“封杀”小微电动车?

■本报记者 卢奇秀 实习记者 杨祥

热点聚焦

“5月初,看中了欧拉好猫这款车型,但因车长只有4.235米,4S店销售告知不能上‘绿牌’了,还得等等新政策。”上海本地居民王先生犯了难,个人名下既无燃油车也没有新能源车,计划提升一下生活质量怎么就不行了呢?

王先生提及的新政策,指的是坊间传言上海将收紧新能源汽车牌照。相关人士透露,车长低于4.6米、售价低于10万元的车型将不再免费享有上海新能源汽车牌照。突如其来的叫停,牵连甚广,宏光 MINI EV、零跑 T03、奇瑞小蚂蚁、荣威 CLEVER 等小型电动车型均面临被迫退出上海市场的困境。

门店已停售小微电动车

5月12日,记者致电长城欧拉上海市奉贤区销售门店,工作人员透露,4月就被告知新车无法继续上新能源汽车牌照,“我们也在等具体政策,实在不行,只能给用户退订金。今天欧拉所有车型已暂停在全市销售。”同样,上汽通用五菱相关负责人也向记者证实,宏光 MINI EV 已暂停在沪销售。

为推动绿色交通,当前不少限行限购城市推出了新能源汽车牌照,也就是“绿牌”,在部分城市享有不摇号、免费上牌、不限行的优待。这也是新能源汽车在一线城市畅销的主要原因。

上海此次对售价10万以下和车长4.6米以内的车型不再发放“绿牌”,可谓精准指向小型电动汽车。小型电动汽车一般是指A0级车,轴距一般在2.2-2.3米,微型电动汽车的轴距更短;车型能耗较低,价格便宜,如宏光 MINI EV 最低售价仅为2.88万元。

设置价格门槛是争议的核心,可谓“一石激起千层浪”。“既上不了燃油车牌照,新能源汽车还只能买贵的,刚毕业的年轻人怎么办?”能源基金会交通项目主任龚慧明提出质疑,出行需求是多样的,政策不应有过强的限制条件,弱势群体出行需求更应给予关注。

“此举欠缺考量。”国家电动乘用车技术创新联盟技术委员会主任王秉刚表示,国家对新能源汽车的安全标准、检测认证是一致的,并未以大、小车来区分,只要进入国家《新能源汽车推广应用推荐车型目录》,就没有限制的道理。

中汽协副秘书长陈士华同样认为,凡是符合工信部《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》的产品,在各地的销售不应有附加条件,“地方政府若采用小公告、小目录限制其他企业进入,明显不合理,希望政府能给出大家信服的说法。”

缓解交通压力或是主因

上海作为我国经济社会最发达城市,是新能源汽车应用推广的重点区域,对于牌照新政的相关问题,记者尝试联系上海多个行政区车管所,电话均未接通。

乘联会数据显示,当前微型和小型电动车销量仅占上海新能源汽车总销量的12%。也就是说,即使叫停小型车牌照申请,对上海新能源汽车发展大局的影响也有限。

据了解,目前上海一副车牌的平均拍卖价约9万元,为鼓励新能源汽车发展,政府给予免费上牌政策,致使上海新能源汽车保有量快速增加。数据显示,2020年,上海新能源汽车销量超过12万辆,成为国内唯一年销量破10万辆的城市。今年1-3月,上海新能源乘用车上牌量更是达到5.8万辆。通过购买一款便宜新能源汽车的“占牌”行为,让上海面临着日益严峻的交通管理压力。

在乘联会秘书长崔东树看来,当前限购城市鼓励新能源汽车发展的政策并不完善,逐渐收紧“绿牌”

是必然趋势。“大城市管控人口规模,汽车牌照总量也要有所控制。未来随着限购城市新能源汽车认可度和渗透率大幅提升,在北京、上海等大城市购买新能源汽车的难度将进一步加大。”

同时,也有网友质疑,新政最直接的受益者是落地上海的特斯拉。五菱宏光 MINI EV 自去年上市以来,连续数月蝉联新能源汽车销量榜首,直接带动小微车爆发式增长,“挤压特斯拉的发展空间”。此外,上海本土车企也巧妙地避开了“限牌令”。如上汽荣威 Ei5 在3月进行了改款,车身长度由此前的4.54米提升至4.6米。这也成为新政争议的焦点之一。

业内人士认为,上海限制新能源汽车牌照的动机颇为复杂,城市车辆整体目标、基础设施配套、市容市貌、产业链利益等都可能成为小型车被限制的原因。在安全方面,价格便宜的车辆在安全气囊、防撞梁上有所减配,这也可能是被限制的原因之一。

“尺寸和价格不应成为准入门槛”

事实上,城市对部分车型进行限制的行为并非首次出现。早在1998年,北京长安街曾禁止1.0升排量以下的小轿车在特定时间段通行。此后还规定排量在1.0升以下的微型车,不能进入二环主路和三环主路的快车道。

“那时是出于城市形象考虑。部分小排量汽车排放不达标,污染严重,此外,小排量汽车动力性能差,车速低、提速慢,容易造成城市道路拥堵。”龚慧明进一步表示,今时不同往日,随着汽车产业发展,相关管理规范已相当严格,小型车在节能环保方面更具优势。

从城市管理角度来看,一方面,老百姓出行需求应得到保障;另一方面,交通压力要得到疏解,如何做好平衡是城市发展的必答题。

编者

上海收紧新能源汽车牌照的政策虽未公布,但相关措施已悄然落地,尺寸、价格成为新能源汽车上牌的“新门槛”,引起各方关注。

笔者认为,城市禁止小型电动车上牌值得商榷。政府可以为新能源汽车制定严格的技术、环保、安全等指标,甚至在维护市容方面也可以有因地制宜的要求,但不能以尺寸、价格等限制汽

车上牌,因为消费需求是多元的。在燃油车时代,为缓解交通压力,上海从2002年开始率先采用车牌额度拍卖的方式。如今新能源汽车时代加快来临,上海又一次站在时代的风口,在促进新能源汽车与城市协调发展、实现碳达峰碳中和等问题上交出一份让世界满意的答卷,是其迈向国际大都市的应有之义。

中汽协:4月新能源汽车销量环比微降

本报讯 记者卢奇秀报道:5月12日,中国汽车工业协会发布的月度产销数据显示,4月新能源汽车产销分别达21.6万辆和20.6万辆,产量环比增长0.1%,销量下降8.7%。

中汽协副秘书长陈世华指出,4月新能源汽车销量较上月下降符合历年规律,各主机厂不断推出新车型,其高端和低端产品均得到消费者认可。但全球疫情走势和国际环境还存在较大不确定性,国内各行业间恢复仍不均衡,同时芯片供应问题对企业生产的影响或重点在二季度显现,原材料价格明显上涨也影响了产业节奏。他进一步强调,对新能源汽车发展仍持乐观态度,全年销量达到甚至超过180万辆目标的判断不变。

尽管销量小幅下滑,但4月新能源汽车产销同比分别增长1.6倍和1.8倍,继续刷新当月历史纪录。其中,纯电动汽车产销分别完成18.2万辆和17.1万辆,同比分别增长2.1倍和2.2倍;插电式混合动力汽车产销分别完成3.4万辆和3.5万辆,同比分别增长49.9%和70.8%;燃料电池汽车产销分别完成36辆和38辆,同比分别下降67%和48%。

据统计,1-4月,新能源汽车产销双双超过70万辆,分别达75万辆和73.2万辆,同比增长2.6倍和2.5倍,其中,纯电动汽车和插电式混合动力汽车产销继续保持高速增长。具体来看,纯电动汽车产销分别完成63.7万辆和61.5万辆,同比分别增长3倍和2.8倍;

插电式混合动力汽车产销分别完成11.3万辆和11.7万辆,同比分别增长1.2倍和1.4倍;燃料电池汽车产销分别完成140辆和188辆,同比分别下降52.1%和32.9%。

新能源汽车快速发展带动了动力电池市场增长。据统计,4月国内动力电池装车量为8.4GWh,同比上升134%,增幅有所下降,环比下降6.7%;1-4月,动力电池累计装车量31.6GWh,同比累计上升241.1%。

从主要电池类型来看,1-4月,三元锂电池累计装车量19GWh,占总装车量的60%,同比累计上升173.4%;磷酸铁锂电池累计装车量12.6GWh,占总装车量的39.8%,同比累计上升455.9%。当

前,我国新能源汽车市场共有50家动力电池企业实现装车配套,较去年同期减少2家,国内动力电池装车量排名前五的企业是宁德时代、比亚迪、LG化学、中航锂电和国轩高科,市场份额占总装车量的84.4%。

充电桩方面,4月公共充电桩增加1.76万台,同比增长58.8%。全国充电总电量约8.37亿kWh,比上月增加1亿kWh,同比增长89.4%,环比增长13.5%。1-4月,充电基础设施增量为14.6万台,公共充电基础设施增量同比上涨100.3%,随车配建充电设施增量持续上升,同比上升129.8%。截至今年4月,全国充电基础设施累计数量为182.7万台,同比增加42%。



动力电池孰优孰劣市场说了算

■王旭辉

近日,车载动力电池市场种种信息表明,磷酸铁锂电池正在加快冲击三元锂电池主导地位,装车量大幅增长。距离磷酸铁锂电池主导地位被三元锂电池颠覆仅5年多,市场或再次“反转”。这集中反映了我国新能源汽车快速发展的历程:新能源汽车产业发展之初,由于充电设施不健全,消费者重视汽车续航里程,能量密度更高的三元锂电池逐步替代磷酸铁锂电池;随着近年来充电服务网络越来越完善,消费者对汽车续航里程的要求逐渐理性,车企也不再大规模追捧三元锂电池,开始选择性价比更高的磷酸铁锂电池。

究其原因,新能源汽车是新产业,我国汽车工业要实现电动化、智能化、网联化、共享化,全产业链需要不断创新、探索。作为区别于传统燃油车最核心技术的“三电”之一、新能源汽车的动力之源——电池技术创新迭代势在必行。事实证明,新能源汽车要满足消费者的驾驶需求,难以一步到位,因此电池创新会有一个过程。而且,由于消费者用车需求不同,新能源汽车产品定位有差异,电池发展侧重点也不同,再加上性价比、兼容性等因素影响,新能源汽车的动力选择在磷酸铁锂电池和三元锂电池之间“摆动”是正常的市场现象。

动力电池行业经过前几年的快速增长和调整洗牌,企业小、散、乱等现象得到明显改善,产业集中度大幅提高,进入可持续发展阶段。同时,电池质量、能量密

度、安全性等水平全面提高,基本可以支撑新能源汽车产业的不断发展,续航达300公里、500公里、700公里的车型相继出现。而且,有多家车企表示,将推出续航上千公里的车型。其实,这就是创新成功带来的效益。但需要明确的是,现有电池技术还不能完全解决新能源汽车所有的消费焦虑,如热扩散蔓延问题尚未完全解决、全生命周期商业模式还不清楚、耐低温性差等。因此,电池技术加快研发创新,不仅带来了半固态电池、固态电池等新一代电池技术,传统技术路线电池也有继续创新的空间。

笔者认为,车企根据消费需求研发不同车型,进而选择搭载不同特点的动力电池,是市场检验电池创新成果的必由之路。换言之,在动力电池技术路线、市场竞争及发展前景都愈发明朗的情况下,如果磷酸铁锂电池、三元锂电池等传统技术路线在保证安全的前提下,进一步实现高性价比,无论未来面对何种新型电池问世,都会有市场空间。同样,即使新一代动力电池上市,如果无法实现高性价比、不经济,也不会被市场认可。

