

负面消息缠身 极氪品牌高端化战略出师不利

■ 本报实习记者 杨梓



吉利高端品牌极氪自成立以来即引发业内高度关注。3个月前的极氪001发布会,更是吸引了大量消费者“盲订”。但近期,极氪却因大量车主反映极氪001存在变相涨价、延迟交付等问题而深陷舆论漩涡。

变相涨价引发质疑

据了解,极氪是今年4月吉利对外发布的智能纯电动汽车品牌,定位在领克之上。极氪依托吉利浩瀚架构为产品基础,希望3-5年内,在豪华电动车领域占有一席之地。4月15日,极氪001上市并开启预售,共推出3款车型,分别为长续航双电机WE版、超长续航单电机WE版及超长续航双电机YOU版,售价为28.1万-36万元,其中WE版的两款车型补贴后售价为28.1万元。

近期众多车主反映被“割韭菜”,起因是极氪001WE版车型突然涨价。开启预售时,极氪官方宣布,7月31日前预定的用户可享受5000元抵20000元的权益,购车价格低至26.6万元,该价格在7月31日前均有效。但在6月15日,极氪官方却发布公告称,其2021年的可交付订单已全部售罄。极氪汽车CEO安聪慧表示,停止接受新小订的目的是为了打造更好的客户体验。“考虑到芯片缺口、工厂制造能力攀升节奏和品质的严格要求,尽可能让第一批极氪001客户的体验不留遗憾。”

但在没有任何通知的情况下,极氪单方面将极氪001WE版车型购车价格突然上调至28.4万元,比之前上涨了1.8万元。此举一时引发众多消费者质疑:“还没交付就开始‘割韭菜’。”不少消费者还表示,本来的标配也变成了付费选择。

随后,极氪方面回应称:“小程序上售价变化是因为我们无法确定2022年具体的国家补贴金额,是没有扣除补贴的产品净价。”对此,消费者并不认可。事实上,记者发现,极氪方面提到的补贴政策是《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,早在2020年4月就已发布,其中明确将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底。

值得注意的是,从去年6月开始,吉利汽车一直谋求在科创板上市,而在前不久,却突然宣布撤回科创板上市申请。同时,吉利发布公告称,将对旗下智能汽车品牌极氪的智能科技寻求不同的外部融资方案。

7月12日,极氪发生股东变动,原大股东吉利汽车从股东中退出,新增股东上海华普

股东变更致交付延迟?

润汽车有限公司。当前,极氪为上海华普国润汽车全资控股,而该公司是上海华普汽车有限公司旗下子公司,浙江吉利控股集团持有华普汽车90%股份。对此,吉利方面回应称:“现在是将原来吉利汽车集团旗下部分资产并入上市公司体系,放在极氪名下。”一位不愿具名的汽车分析师表示,此举旨在方便

极氪将来借用上海华普汽车的壳独立上市。正是由于股权变更原因,极氪001将延迟交付。此前的汽车购买协议显示,极氪公司预计在汽车开始生产后2个月内交付。而股权变更后,极氪公司预计在汽车开始生产后的3个月起,按照订单顺序和生产状况交付。该消息让本就愤怒的消费者更加难以接受。

重获信任是当务之急

7月12日,安聪慧在极氪社区发布公开信:为了让广大早日提车,7月10日极氪发布了延缓三项新配置选装的说明,却忽略了大家对个性化配置的迫切需求,对此,不少用户提出质疑与建议。经过反复论证和评估,极氪最终决定首先要尊重用户的选择权,对所有用户开放三项新配置选装,由此产生的额外投入由极氪承担。

事实上,吉利十分重视旗下新能源品牌的发展,但市场表现未达预期。数据显示,2020年,吉利总销量超210万辆,其中吉利汽车累计销量

达132.02万辆,连续四年夺得中国品牌乘用车销量第一,但新能源汽车销量仅为6.81万辆,同比下降40%,在总销量中仅占5.16%。今年2月,吉利控股董事长李书福发布两个“蓝色吉利行动”,宣布了吉利汽车电动化和智能化的整体战略规划。在几何、帝豪等品牌销量惨淡的情况下,吉利对极氪寄予厚望,极氪将肩负着助力吉利冲击高端新能源汽车的重任。

上述汽车分析师表示,极氪一系列信任危机除自身原因外,作为新品牌,还缺乏与消费

者的及时沟通。安聪慧在公开信中表示:“作为一个年轻的品牌,极氪不是完美的,还有很长的路要走。”

同时,安聪慧曾表示,极氪001订单火爆的原因之一是消费者对极氪的信任。然而,目前看来,极氪还需继续努力,重新赢回消费者的信任。



关注

国家发改委印发《“十四五”循环经济发展规划》——

动力电池回收企业迎利好

本报讯 实习记者姚美娟报道:国家发改委日前印发的《“十四五”循环经济发展规划》(下称《规划》)提出,要推动新能源汽车生产企业和废旧动力电池梯次利用企业通过自建、共建、授权等方式,建设规范化回收服务网络;培育废旧动力电池综合利用骨干企业,促进废旧动力电池循环利用产业发展。业界认为,《规划》的出台为我国动力电池回收行业健康发展指明了方向。

中国汽车技术研究中心统计数据显示,2020年我国动力电池累计退役量约20万吨,2025年累计退役量预计约78万吨。目前,动力电池回收利用行业不规范、回收利用体系不健全,并存在安全、环境等方面的隐患。对此,《规划》提出:“加强新能源汽车动力电池溯源管理平台建设,完善新能源汽车动力电池回收利用溯源管理体系;推进动力电池规范化梯次利用,提高余能检测、残值评估、重组利用、安全管理等技术水平。”

“完善回收利用溯源管理体系至关重要,动力电池从生产到报废的全过程都应进行跟踪管理。”国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚在接受记者采访时表示,“动力电池退役后再利用有利于降低综合使用成本。当新能源汽车电池容量低到70%时,汽车动力性能就不行了,但电池可能还具有很长寿命,在一些能量密度要求不高的场景中仍有价值。”

新能源汽车行业独立研究员曹广平指出:“动力电池梯次利用到其他行业要慎重,一定要对新领域不同的电池技术要求、使用环境进行识别,这需要大量基础性工作。”如将汽车动力电池转用作电力储能,“电池包”变成“电池堡”,“规模增大后,电芯的一致性要求是否应更严格、重新配组能否达更高水平、电芯排气及通道设置是否合理、防止热扩散的隔离措施应怎样变化等问题,都要研究。”

另据了解,出于对动力电池梯次利用的安全考虑,国家能源局在今年6月发布的《新型储能项目管理规范

(暂行)(征求意见稿)》强调,在电池一致性管理技术取得关键突破、动力电池性能监测与评价体系健全前,原则上不得新建大型动力电池梯次利用储能项目。

对于动力电池回收过程中的标识、信息,《规划》明确:“要构建涵盖汽车生产企业、经销商、维修企业和回收拆解企业等的汽车使用全生命周期信息交互系统;建立认证配件、再制造件、回用外观件的标识制度和信息查询体系。”

统计数据显示,我国有20多家正规的大型动力电池回收企业,有充足的处理产能,但对应的实际回收量只有2-3万吨/年,大量退役电池没有回收到有处理能力的正规回收企业手里。“目前动力电池体系存在‘双轨’问题,即‘白名单有资质企业’和‘黑作坊无资质企业’共存。《规划》具备引导作用,同时,科学合理并保证《规划》严格实施的细则出台则是关键。”曹广平指出。

曹广平还介绍,目前部分已经享受土地等优惠条件的企业开工率并不高,推动技术进步、搞研发的热情也不高,因此应在管理上有所改革。“同时,很多黑作坊企业不遵守环保法规,只重短期利益,生意却做得风生水起,其产品质量堪忧,电池转到储能和其他车辆后,火灾频发,给行业抹黑,影响了行业良性发展,建议对行业及各环节进行更严格的监管。”

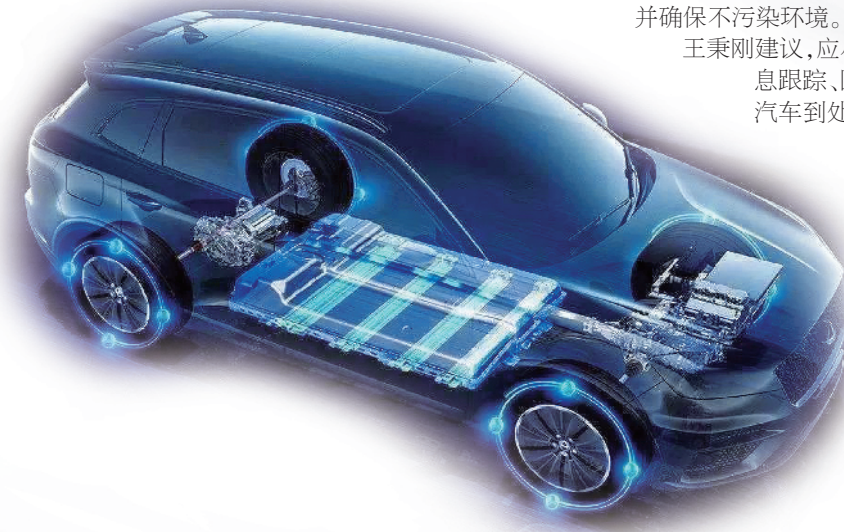
王秉刚指出:“动力电池回收管理企业一定要是国家注册、属于国家管理范围的企业,不是随便一个企业就可以做。回收企业一定要得到国家有关部门认证,受到国家相关部门监管。”

那么,《规划》中有关废旧动力电池回收利用的部分在后续落实过程中将遇到哪些挑战呢?

“电池回收企业有没有积极性?能否盈利且尽到责任?监管能否到位?这些都是后续动力电池回收过程会遇到的难题。”王秉刚表示,“废旧动力电池回收利用涉及环境保护及资源再利用问题,如电动汽车大规模发展将对锂、铜、铝等资源供给带来挑战。资源回收至关重要,所以动力电池报废后一定要争取最大化回收资源,并确保不污染环境。”

王秉刚建议,应尽快出台细致的办法和规定,包括信息跟踪、回收过程中的管理和监控等。“因为汽车到处流动,在某地生产的汽车最后流动到哪儿并不确定,所以相关监管办法应尽快细化并落实。”

“倒逼全行业并激励全社会更多地参与新型低成本回收利用技术研发,使动力电池回收企业合法盈利,是今后一段时间行业管理的重中之重。”曹广平表示,“可以说,动力电池回收利用不仅是利益问题,也关系到电池能否持续降本,以及新能源汽车全产业链能否实现产业循环的问题。”



南京开展电动渣土车换电模式极限测试

采用南瑞研发的回转往复式电池更换设备



本报讯 近日,在江苏省南京市溧水区中山保障房施工现场,两辆新能源渣土车投入到工地建设中,当电量不足时,渣土车便行驶到附近的充换电站换上电池,随后继续工作,整个换电过程仅需3分钟。据了解,这是南京电动渣土车换电模式极限测试暨充换电能源示范站试运行的一个场景。

该新型充换电能源示范站由南瑞集团开发研制,单次换电时间可控制在3分钟内,能为50辆渣土车提供换电服务。在满足渣土车换电基本需求的基础上,站内还部署了储能、光伏、管理系统等软硬件资源,是新型区域能源综合服务站。

据了解,该站换电速度在同类型换电站中位居第一,这得益于南瑞创新开发的回转往复式电动汽车电池更换设备,包含一套回转式电池充电机构及一套平移式电池吊装机构,取消了以往换电站中易于产生故障的机器人平移行走机构及电池箱暂存架,设计思路超前。

同时,该站将换电智能化自动化设备、源-网-荷-储智能电网、用能数据分析、充换电设施经济运营等业务技术应用有效融合,在具备常规充电和换电功能的同时,充分利用有序充电和V2G(车网互动)技术,支持新能源消纳、节能减排,并为电网提供辅助服务,将有效减少发展换电的社会成本。

按照每辆渣土车年运行里程5万公里、平均每百公里油耗35升测算,每年每辆产生二氧化碳排放46吨,四项污染物(一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物、颗粒物)排放0.457吨。据预测,如果全南京渣土车实现电动化后,每年可实现减排二氧化碳34.52万吨,减少四项污染物排放3427.5吨。

下一步,南瑞集团将携手相关单位共同推动电动汽车换电江苏地方标准建设,探索“电池银行”及“绿色能源联盟生态链”建设,支撑实现同城、同省全场景一体式换电示范,打造江苏省电动汽车充电基础设施建设领域示范工程。(杨渺 杨陈)