

热点聚焦

油耗积分的供应量是需求量的 2.5 倍,新能源汽车积分的供应量是需求量的 8 倍——

新能源汽车积分供需严重失衡

■本报实习记者 杨梓 姚美娇

工信部装备工业一司近日发布了《2021年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况的公示》(下称《公示》)。记者根据《公示》内容梳理发现,2021年我国共产生新能源汽车正积分676.72万分,同比增长54.9%;

产生新能源汽车负积分81万分,同比下降24%;产生油耗正积分1553.49万分,同比增长255.7%;产生油耗负积分613.66万分,同比下降47.6%。总体看来,新能源汽车与油耗正积分均实现较大增长,且正积分远多于负积分。

政策效果达到预期

乘联会秘书长崔东树表示,从《公示》中的企业平均油耗水平来看,2021年油耗积分出现大幅回升,达到2015年-2017年的1000万分区间,同时新能源汽车积分从2020年的330万份上升到596万份,增长266万份,表现突出。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔表示:“燃油车的油耗在降低,同时新能源汽车的续航里程、电池能量密度在增加,技术发展驱动正积分大幅增加、负积分大幅减少。总体来看,双积分政策是燃油车企向新能源汽车转型的加速剂,目前汽车产业发展趋势已达政府预期。”

从《公示》情况来看,自主品牌普遍有较多的油耗和新能源汽车正积分,而多数大型合资品牌则有大量油耗和新

能源汽车负积分。如在新能源汽车正积分排名中,比亚迪、长城、上汽乘用车等自主品牌均进入前十名,而新能源汽车负积分前十名则被包括东风日产、广汽本田、广汽丰田等在内的大型合资品牌占据。

崔东树指出,2021年油耗积分表现相对较差的主要是合资品牌。前几年合资品牌油耗积分水平较高,但近几年大幅走低,主要是因为新能源汽车产品力差。2021年合资品牌在所属集团实现了油耗积分平衡,发展新能源汽车促进燃油车油耗降低的良好效果。

“合资品牌还是要多开发新能源车型,大众、丰田在国内的合资企业都在发力,如大众ID系列销量增长较快,挣的新能源汽车正积分就多。”张翔认为,合资品牌还可以多开发节能型汽车,包括轻混车型等。

积分交易价格大幅降低

中汽协的统计数据显示,2021年我国新能源汽车产销分别达354.5万辆和352.1万辆,同比均增长1.6倍。随着新能源汽车市场规模猛增,双积分供需格局正加快重塑。总体来看,2021年油耗正积分和新能源汽车正积分共有近2200万分,而油耗负积分和新能源汽车负积分总共只有不到700万分,达到近3倍差距。其中,市场整体油耗积分的供应量是需求量的2.5倍,新能源汽车积分的供应量是需求量的8倍。

正积分供大于求,将加速积分交易从

买方市场转向卖方市场,并降低积分交易价格,这意味着车企通过正积分交易难以获利。其中,对于特斯拉、“蔚小理”等新造车企业而言,难免承压;对于部分还在布局新能源汽车的传统车企而言,则可能加剧亏损。

同时,《公示》显示,积分交易价格走低或成定局,甚至大幅缩水。其实,今年3月,中汽协数据有限公司发布的2021年积分价格预测联合研究成果已显示,2021年新能源汽车积分预测价格为2600元/分-2900元/分(基于2021年中

视角,对2021年1月-12月交易期的预测);2022年新能源汽车积分预测价格为1000元/分-1400元/分(基于2022年初视角,对2022年1月-9月交易期的预测)。

此外,长城汽车欧拉品牌CEO董玉东此前甚至表示,积分交易价格在2022年初已下调至500元/分-800元/分。

张翔指出:“正积分供过于求,反映出积分政策不够完善的问题,需修改积分计算标准。”

双积分政策亟需优化

多位业内人士表示,随着我国新能源汽车高速发展,现行双积分政策亟需优化。哪吒汽车创始人兼董事长方运舟、比亚迪董事长王传福等都曾建议建立“积分池”,以保证积分交易稳定。

新能源汽车与智能网联汽车独立研究者曹广平指出:“即使车企电动化技术不进步,也不会对车企生存产生更多影响。”

在张翔看来,应当调整积分计算方法,推动正积分标准更加严格,让技

术水平高、技术参数先进的车型获得更多正积分。同时,对燃油车企而言,提高油耗标准势在必行。

“提高燃油车标准,首先要降低车企的平均油耗标准。根据工信部制定的相关标准,我国乘用车油耗水平需在2025年下降至百公里4升,但目前看来,需推动百公里油耗降至4升以下,才能保证油耗正积分始终小于油耗负积分,让燃油车企有正积分需求,有动力投资研发新车型。”

同时,张翔建议,可建立积分延长机制。“让新能源车富余的积分能够结转明年继续使用,或按一定比例进行折扣。如果积分用不完,今年就过期了,这对前期投资大的车企不公平。”

近期,国家层面多次释放了加强双积分管控的信号。4月19日,工信部方面再次表示,将优化双积分管理办法。可以预见的是,双积分政策将向更加契合市场实际的方向发展。

常州首个公共机构光储充放一体站投用



图片新闻

4月20日,江苏省常州市公共机构首个光储充放一体站暨市行政中心新能源汽车停车场正式投用。据了解,该光储充放一体站是常州首家集光伏发电、新能源充电、智能管理为一体的智慧示范站,占地面积达1300平方米,建成光伏雨棚142千瓦,日发电量达350千瓦时,每年可减少碳排放160吨。该站充电桩容量为1227千瓦,可同时满足43辆新能源汽车的充电需求。 星星充电/图



关注

我国新能源汽车累计推广突破1000万辆

本报讯 4月19日,在国务院新闻办举行的一季度工业和信息化发展情况新闻发布会上,工信部新闻发言人、运行监测协调局局长罗俊杰表示,我国新能源汽车产业发展取得了积极成效,已累计推广1033万辆,突破1000万辆。

今年以来,新能源汽车呈现市场规模、发展质量加速提升的良好态势。其中,产业规模再创新高。一季度新能源汽车产销分别完成129.3万辆和125.7万辆,同比均增长1.4倍,增幅超过2019年全年水平。目前新能源汽车市场渗透率达到19.3%,同比增长11.4个百分点,较2021年全年提高5.9个百分点。

中国品牌蓬勃发展。一季度中国品牌新能源汽车销量同比增长1.5倍,高于市场整体增速。在乘用车总销量中,中国品牌占比达到75.1%,比去年同期提高2个百分点。

新技术新模式加速应用。在燃料电池汽车示范运行、新能源汽车换电模式试点带动和有关政策的支持下,一季度燃料电池汽车产销量同比分别增长7.2倍和3.9倍,换电车型产量近4万辆,同比增长82%。

充电基础设施加快建设。一季度累计建成各类充电桩49.2万台,同比增长3.6倍,其中公共桩8.5万台,私人桩40.7万台,同比分别增长1倍和5倍;建成换电站154座,同比增长1.6倍。

但同时,产业发展面临新冠肺炎疫情冲击、原材料涨价、芯片短缺等问题,稳定运行有很大压力,需要各界共同努力推动解决。(宗和)

宁德时代 EVOGO 换电服务在厦门启动

本报讯 4月18日,宁德时代 EVOGO 换电服务在福建厦门正式启动,新建的4座快换站分布在厦门市思明区、湖里区和海沧区。预计到今年底,宁德时代将在厦门投建30座快换站,届时,厦门岛每3公里服务半径将有1座快换站。同时,目前宁德时代的巧克力换电块月租金最低价为399元/块,租金价格将根据用户的使用条件不同进行动态调整。

据了解,今年1月,宁德时代宣布进军换电产业,推出换电服务品牌 EVOGO 及组合换电整体解决方案。通过城市合伙人计划,宁德时代子公司时代电服与合作伙伴达成全方位合作,各方在技术、资源、服务等方面实现强强联合,共同推进厦门换电网络建设及小绿环车型推广。未来,宁德时代将携手更多合作伙伴,发布更多小绿环车型,建设更多小绿环城市。(闻讯)

动力电池回收市场不能再乱下去了

■王旭辉

近日,京东科技与天奇股份围绕锂电池循环再利用达成全产业链深度合作;光华科技公告与地上铁租车(深圳)有限公司签署战略合作协议,将致力于构建废旧动力电池回收处理体系……随着动力电池原材料价格飙升、供应紧张加剧,动力电池回收利用市场开始升温。对此,业内人士纷纷呼吁,应在规范的前提下,加快构建、完善动力电池回收体系。

我国新能源汽车自2015年起迅速放量,到2020年动力电池开始规模化退役。中汽协的统计数据显示,2020年累计退役的动力电池超过20万吨,市场价值达100亿元。随着2021年以来我国新能源汽车提速放量,动力电池回收利用空间越来越

大,预计未来回收市场规模将呈指数级增长。然而,现实情况是,仅有少量退役动力电池进入“白名单”企业,大量退役动力电池流入“黑作坊”等非正规渠道。

所谓“白名单”企业,指的是从2018年开始,工信部先后发布了三批《新能源汽车废旧动力电池综合利用行业规范条件》企业名单公告,共有47家企业入围,即国家认可的正规军。

“白名单”企业在动力电池回收资质、渠道、技术和规模等方面,均具备了相对完善的体系和运营能力,但并不具有强制排他性。因此,“白名单”在不断充实的同时,其他动力电池回收企业注册量也在不断增长。目前动力电池回收相关企业多达4.06万家,其中一半以上是2021年以来成立的。这表明

随着我国新能源汽车进入高速发展阶段,越来越多企业看中动力电池回收利用的庞大市场。

值得注意的是,动力电池回收行业发展初期,存在定价机制不明确、大量电池流入黑市、环保隐患等问题,没有形成产业链的良性循环。特别是“黑作坊”成本低、投入低,可用更高的价格收购电池,致使“白名单”企业没有完全发挥作用。

任何一个行业的发展都会经历从无序到有序的过程,关键是要匹配市场、产业链的发展节奏。中国科学院院士欧阳明高预计,到2030年,动力电池材料回收产业将形成规模;到2050年前后,原始矿产资源和回收资源的供给量将基本相当;从更长期来看,回收资源将逐步替代原始资源需求。由

此可见,动力电池回收在新能源汽车产业可持续发展中的作用正日益凸显。因此,对正在升温的动力电池回收产业而言,亟需严格行业准入,完善标准等配套措施,筑牢产业发展基础。同时,应当适当给予“白名单”企业支持性政策,发挥其引导作用,通过市场手段淘汰“黑作坊”,助力新能源汽车产业稳步发展。

新车评

