

全国政协副主席、中国科协主席、世界新能源汽车大会主席万钢：

# 加快新能源乘用车市场普及

■本报实习记者 杨梓

“新能源汽车发展远超预期，继去年市场渗透率超过10%，今年上半年的市场渗透率达到21.6%，保有量突破1100万辆。”近日，全国政协副主席、中国科协主席、世界新能源汽车大会主席万钢在2022世界新能源汽车大会上指出，全球新能源乘用车市场渗透率已突破全面市场化拐点，各方要推进以用户需求为中心的新能源乘用车市场普及。

## 销量增幅领跑

万钢表示：“今年以来，受到产业链供应不畅、原材料价格上涨等不确定因素影响，全球汽车产业增长乏力，但新能源汽车持续保持了快速增长，电力驱动、智能网联、低碳出行等先进技术相互赋能，已经成为汽车产业链和产业整体增长、促进转型的重要力量。”

数据显示，今年上半年，全球新能源汽车销量再创新高，已超422万辆，同比增长达66.3%。欧洲地区新能源汽车销量上半年达到109万辆，同比增长约8%。美国新能源汽车销量同样快速提升，同比增长66.76%。中国的新能源汽车销量则一直保持快速增长，今年上半年销量达到260万辆，同比增长115.58%。全球新能源汽车累计销量已经突破了2000万辆。万钢认为，新能源汽车产业已经成为全球经济新的增长点。

我国新能源汽车整体市场的快速高质量发展离不开技术创新的不断加快和产业生态的不断优化。工业和信息化部

副部长辛国斌表示，大规模量产动力电池单体能量密度达270Wh/kg，新型成组技术、高镍无钴电池、半固态电池等突破应用，全新设计、正向开发车型成为主流，部分车型续航里程超过700公里。目前，我国累计建成了398万个充电桩、1625座换电站，形成了全球最大规模的充换电网络，开放智能网联汽车测试道路里程超过6000公里，智能化道路改造超过3500公里。

“电池的质量也不断提升，带动了新能源汽车质量的提升。2021年新能源汽车平均百公里故障率较2020年下降了31%。能源补给方面，高压平台、碳化硅开始进入发展阶段，慢充、快充、无限充等补能技术不断发展。随着技术不断突破，新能源汽车将从传统意义的工具进入新型的储能单元。”重庆长安汽车股份有限公司董事长朱华荣表示。

## “插混”加速替代“燃油”

“今年上半年，新能源汽车领域的特点是插电式、增程式混合动力超过了纯电动汽车的增长速度。我们应该统筹推进插电、增程式混合动力协同发展，重视混合动力技术在实现碳达峰过程中的重要作用。”万钢指出。

数据显示，插电式混合动力汽车同比增速已连续数月超越纯电动汽车。今年前7个月，新能源汽车产销量分别达到327.9万辆和319.4万辆，同比增长均为1.2倍。其中，纯电动汽车产销分别完成

257.4万辆和251.8万辆，同比均增长1倍；插电式混合动力汽车产销分别完成70.2万辆和67.4万辆，同比分别增长1.9倍和1.7倍。

传统电动车企中，比亚迪今年以来销量持续攀升，7月新能源汽车销量达到了162530辆，其中DM车型销量达到81223辆，占总销量的50%。新造车企业方面，理想汽车凭借仅有的一款在售增程式车型理想ONE在7月销售10422辆新车。

事实上，2021年以来，多家车企发布了混动技术平台。今年以来，长安UNI-K iDD、魏牌摩卡DHT插混版、比亚迪宋Max DM-i等插混车型相继上市。而在近日的成都车展上，比亚迪、魏牌、坦克等品牌的新款插混车型也纷纷亮相。

朱华荣表示：“我个人判断插混产品的销量可能占据新能源汽车的40%-50%，小型车主要是纯电动车型。特别是在续航补能等痛点未有效解决的前提下，插混、增程式将是重要的增长级和组成部分。从用户的心理角度以及现实使用条件来看，插混、增程式正在替代燃油车成为真正的全域产品。”

今年以来，比亚迪、长城哈弗纷纷宣布将停产燃油车。8月22日，海南省印发的《海南省碳达峰实施方案》明确，到2030年，全岛全面禁止销售燃油汽车。在朱华荣看来，中国汽车产业已经初步具备了停售燃油车的基本条件。“建议国家相关部委和产业、行业来明确研究传统燃油车的期限，引导企业和全社会有序向新能源转型，加快实现电动化的普及。”

## 进一步发掘市场潜力

不过，万钢同时指出，新能源汽车快速发展也带来了新问题、新挑战。“锂、钴、镍价格猛涨，供应不足，芯片短缺的局面还未完全缓解，如何实现稳价保供，促进产业链的供应畅通，将成为全社会的关注热点。”万钢强调，与新能源汽车高速增长态势相比，我国充电桩、换电站、家庭网络、车路协同的基础设施建设仍相对落后。与此同时，新能源汽车的区域发展不均衡，市场潜力还没有得到充分发掘。“新能源汽车目前主要还是在东部和南部大部分领域，广袤的东北和西北发展还远远不足，这种不平衡的现象需要我们高度重视。”

在万钢看来，统筹推进，构建全面电动化发展新格局，首先要加快以用户需求为中心的新能源乘用车市场普及。要加强新能源汽车关键核心技术研发，进一步提升电动汽车环境适应性、安全性和稳定性。还要统筹推进插电/增程式混合动力汽车协同发展，通过内燃机与电驱动技术的结合、与智能控制的融合提升内燃-电力驱动系统的集成度、电气化、高效率水平，面向不同消费需求提供多样化的产品供给，带动传统动力产业的转型升级。

此外，万钢还表示，在延续新能源汽车购置税的同时，也要加快从购买管理向使用管理转变，特别是加大在使用环节的政策支持力度。在城市实现更大范围推广的同时，结合乡村振兴扩大新能源汽车在农村地区的推广和普及。



## 国际新能源车企掀新一轮涨价潮

■本报记者 李丽昊

近日，日本汽车生产巨头日产汽车宣布，旗下纯电动车型聆风将提高售价，这是继三菱汽车、福特、通用汽车等汽车制造商后，又一国际主流车企宣布针对旗下电动汽车进行提价销售。

### 多国车企先后提价

据了解，日产汽车旗下聆风这一纯电动车型在日本市场售价为370万日元，约合人民币18万元，是日产汽车旗下的主流电动汽车车型之一。本月22日前，该款车仍将维持原价销售，随后将暂停销售。

同一周内，美国汽车制造巨头福特汽车也宣布，将针对旗下电动汽车车型进行涨价。8月最后一周，福特上调了旗下电动汽车Mustang Mach-E的价格，上调幅度在3000美元至8100美元之间。而在8月9日，福特也宣布了上调旗下电动F-150皮卡起售价的消息，该款车原起售价为4.7万美元，后续会上调6000美元至8500美元。

日本作为全球主要的汽车生产国之一，已有多家车企针对新能源汽车进行调价。据日本经济新闻消息，今年6月，马自达和三菱汽车宣布，将从今年秋季起在日本市场提高汽车售价。其中，三菱汽车将提高插电式混合动力车等两个车型的价格，数据显示，提价车型约占今年5月日本国内销量的三成。

另外，美国电动汽车生产商特斯拉也曾在今年6月宣布提高美国本土汽车售价，将出现过延迟交付的Model Y价格从62990美元上调至65990美元，通用汽车也在同月宣布将其电动汽车车型Hummer上调6250美元。

### 原材料成本增加

从各大汽车生产商给出的涨价原因来看，原材料成本增加是主要因素。福特汽车公开表示，汽车价格的上涨反映出了“原材料成本的增加、关键供应链的限制和快速变化的市场环境”。日产汽车也表示，此次针对聆风的提价主要是因为高昂的原材料商品成本和物流运输成本的提升。

据大宗商品价格追踪机构生意社汇编的数据，作为动力电池原材料的碳酸锂和氢氧化锂价格已高速上涨了一年多，截至9月首周，电池级碳酸锂价格已经突破50万元/吨，近三月涨幅达7%，两年内价格翻了7倍以上，氢氧化锂价格则突破了47万元/吨，近3月涨幅接近2%。

除了锂这一核心原材料外，动力电池相关的镍、钴等金属材料以及汽车生产相关的铜、铝等金属材料价格也正处于价格高涨阶段。据行业研究机构AlixPartners发布的数据，国际市场上每辆电动汽车动力电池原材料平均成本在今年第二季度已经突破了8255美元，较2020年初的上涨幅度已高达144%。

更值得注意的是，受到原材料价格上涨、芯片短缺等因素影响，今年全球二手新能源汽车的售价也出现了激增。据市场研究机构iSeeCars最新发布的数据，今年7月，美国二手新能源汽车的售价涨幅高达54.3%，远高于同期二手燃油汽车售价的涨幅。

### 短期内成本问题难解

对于电动汽车的成本困境，业界普遍感到无奈。福特首席执行官Jim Farley公开表示，短期内锂、镍、钴等关键金属的供应紧张可能不会缓解，动力电池原材料成本短期内也不会有所下降。

美国媒体CNBC也援引美国电池从业人士的话称，由于关键原材料供应不足，未来4年内动力电池成本都可能呈现上涨趋势。目前，对于电动汽车需求的快速上涨，欧美国家的电池工业并没有做好准备。分析认为，目前美国动力电池成本平均约为128美元/千瓦时，但受锂、镍等原材料供给紧张影响，2023年到2026年期间，动力电池的平均成本可能会增长至138美元/千瓦时。

面对电动汽车原材料成本不断上涨的现状，多家行业机构都表示了担忧。行业数据显示，在特斯拉、福特、通用汽车等本土车企相继涨价的情况下，今年夏季，美国本土电动汽车的平均售价已经达到了6.6万美元，创下历史新高。分析认为，汽车生产商涨价的举措更将打击各国消费者积极性，与燃油车相比成本相对较高的电动汽车竞争力可能会有所下降。AlixPartners更是预测认为，成本的上涨将导致各大车企更加专注于企业的盈利能力，最终电动汽车行业可能会放缓推出新的车型，不利于全球交通行业的电气化转型。

## 四川宜宾：积极培育新能源车产业集群




近年来，四川省宜宾市在发展传统燃油汽车的同时，坚定新能源汽车整车、电池、电机、电控等主体发展方向，培育产业集群，延伸产业链条，完成产业生态，新能源汽车逐步得到市场认可。 人民图片

## 禁售燃油车进入倒计时？

■本报实习记者 杨梓

今年以来，已有多家车企相继宣布停售燃油车。重庆长安汽车股份有限公司董事长朱华荣日前在2022世界新能源汽车大会上表示：“中国汽车产业已经初步具备了停售燃油车的基本条件，可以进入研究议事日程，建议国家相关部委和产业、行业来明确研究传统燃油车的期限，引导企业和全社会有序向新能源转型，加快实现电动化的普及。”

那么，我国汽车行业是否已经进入“禁燃倒计时”？

### “禁燃”提速

相关数据显示，作为碳排放大户，交通领域碳排放占我国碳排放总量的10%左右，其中，公路运输碳排放占交通运输碳排放总量的80%。近年来，随着全球各国减排需求日益迫切，“禁燃”呼声此起彼伏。今年6月，欧盟达成一致，同意2035年起禁止在欧盟境内销售燃油车。美国加州宣布，将在2035年前全面禁售新的燃油车，并设定了逐步淘汰燃油汽车的中期目标。根据新规定，从2026年开始，在加州销售的35%的新乘用车、SUV和小型皮卡都将被要求为零排放车辆，且这一比例还将逐年增加，预计到2028年将提升至车辆总销量的51%，2030年达到68%，2035年达到100%。

国内，海南省打响“禁燃”第一枪。2018年，海南省首次公开提出，初步考虑在2030年前全岛全面覆盖清洁能源汽车。今年8月22日，海南省政府发布《海南省碳达峰实施方案》明确，到2030年，海南全岛全面禁止销售燃油汽车。

车企方面，据了解，国内车企北汽、长安、海马、汉马科技将于2025年全面停售燃油车。不少国际车企也宣布了“禁燃”计划，例如梅赛德斯-奔驰将于2030年停产燃油车，大众汽车将于2035年在欧洲市场停产燃油车。

### 快速转型“有底气”

今年前7个月，中国品牌新能源乘用车市场占有率达到83.6%，创历史新高。“从这几年可以看出，中国品牌汽车的市场占有率主要增长是靠新能源汽车。”朱华荣表示。

近年来，我国新造车企业不断丰富产品矩阵，传统车企也纷纷推出独立的新能源汽车品牌，已通过新能源汽车实现弯道超车。与此同时，我国新能源汽车产业链逐步完善，目前已建成全球最大的充电补能网络。

今年3月，朱华荣曾表示，随着新能源汽车产业发展的加速，中国燃油车市场竞争将更加激烈，未来仅有少数车企能够在

燃油车市场继续发展。“2021年，传统燃油车市场现存85个品牌，其中34个品牌月销量千台以下，有9个品牌消亡。未来3年至5年内，将有80%的中国燃油车品牌关停并转。”

值得注意的是，对于明确“禁燃”时间的地区与企业，均结合了自身优势。作为我国地理位置最南端的省份，海南省独特的地理、气候条件使其成为我国发展新能源汽车的最佳地区之一。截至6月底，海南省新能源汽车保有量已达15.9万辆，占汽车保有量的8.91%，高出全国平均水平5.7个百分点，保有量仅次于上海，居全国省级地区第二。

今年4月，比亚迪宣布，自2022年3月起停止燃油汽车的整车生产。近日，比亚迪还在业绩预告中表示，今年上半年，新能源汽车销量增长势头强劲，一定程度上对冲了上游原材料价格带来的盈利压力。

### 结合国情稳步推进

不过，砍掉燃油车对于部分车企来说也有着不小的经营压力。今年上半年，汽车行业利润同比下滑明显，“缺芯少电”、原材料价格暴涨等不利因素使得新能源汽车下游车企根本不赚钱。同时，车企目前仅靠销售新能源汽车较难盈利。

与此同时，充电基础设施区域发展仍

不平衡。中国充电联盟的数据显示，截至7月，全国充电基础设施累计数量为398.0万台，同比增加97.5%。广东、上海、江苏、浙江、北京、湖北、山东、安徽、河南、福建地区建设的公共充电桩占比达71.7%。

不过，与部分欧洲国家对插电式混合动力汽车也要“赶尽杀绝”的策略不同，朱华荣认为，要循序渐进推进“禁燃”。“建议加快转型的步伐，将我国停售燃油车提上议事日程，是大家必须做好研究，不是马上停售。”

事实上，近年来，我国一直在对“禁燃”相关事宜进行研究。2017年9月，工业和信息化部副部长辛国斌曾公开表示，已启动中国版禁售燃油车时间表研究。2019年8月，工业和信息化部曾发文指出，将从我国地域广阔、发展不均衡的国情出发，组织开展深入细致的综合分析研判，因地制宜、分类施策，支持有条件的地方开展城市公交出租先行替代、设立燃油汽车禁行区等试点，在取得成功的基础上，统筹研究制定燃油汽车退出时间表。

2020年10月，由工业和信息化部指导、中国汽车工程学会组织编制的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》提出，至2035年，节能汽车与新能源汽车销量各占50%，汽车产业实现电动化转型。业内人士认为，虽然全面新能源汽车时代势不可挡，但“禁燃”仍要稳步推进，不可“一刀切”。