

# 插电混动汽车市场或生变

■ 本报实习记者 杨梓

上海市人民政府日前发布的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》指出，自2023年1月1日起，对消费者购买或受让插电式混合动力(含增程式)汽车的，不再发放新能源汽车专用牌照额度。这意味着，从2023年开始，在上海购买插电混动汽车将不再享受免费送牌福利，购买该车型需要同燃油车一起参与牌照竞拍。

## ■ 短期内销量将增长

事实上，这并不是上海首次提出对插电混动汽车限牌。2021年2月，上海市首次提出自2023年1月1日起，对消费者购买或受让插电混动汽车的车主不再发放专用牌照额度。彼时，上海市方面表示，适当调整专用牌照政策是要将有限的道路资源用来更多地支持纯电动汽车和燃料电池汽车。同时，在政策有效期内，继续落实新能源汽车专用牌照额度总量不设限额政策。

“随着消费者对纯电动汽车接受程度的提高，上海市此举也是合理选择。”乘联会秘书长崔东树此前在接受记者采访时表示。

记者注意到，上海市交通委发布的《2021年上海绿色交通发展年度报告》显示，2021年上海新能源汽车推广量为25.4万辆，较2020年激增110%，创历史新高，累计推广总量约67.8万辆。其中，纯电动汽车成为主流，2021年度推广量占比高达68%；纯电动汽车的累计推广量占比达51%，插电混动汽车累计占49%。随着上海新能源汽车车型的不断丰富，私人用户比例逐年提高，累计占比攀升至71%。

另有数据显示，今年9月，上海个人沪牌最低成交价为92300元，平均成交价为92426元。这意味着，2023年在上海购买插电混动汽车上沪牌需要多花费近10万元。

目前距离上海插电混动汽车限牌还有2个月的时间，记者留意到，不少上海汽车销售商也借机加大营销：“抓紧时间订车吧，明年插混就没绿牌了。”上海消费者王女士也对记者表示：“拍燃油车牌要多花费近10万元，拿沪C牌照又不能进中环，而购买新能源汽车则可以免费送绿



资料图

牌。”综合考虑后，她决定尽快购入一辆插电混动汽车。

业内人士预计，在政策刺激下，今年第四季度上海市的插电混动汽车销量将迎来明显增长。

## ■ 优势逐步减弱

据了解，目前北京、上海、广州、石家庄、贵阳、天津、杭州、深圳等8个城市已经实施限牌政策。在一线城市中，北京从未对插电混动汽车发放新能源专用牌照。上海新政的发布意味着上海将成为继北京之后在新能源汽车领域只为纯电动汽车和燃料电池汽车发放专用牌照的城市。

事实上，插电混动汽车在上海、杭州等主要限购城市中有着广阔的市场空间。一位业内人士对记者表示，“目前影响插电混动汽车发展的因素非常多，包括财政补贴、购置税、积分办法、获得积分的排放倍数以及排放要求等。其中，限购政策是插电混动汽车发展的重要驱动力之一。”

不过，插电混动汽车自身也存在不足，一直被视为从燃油车过渡到纯电动汽车的中间产品。上述业内人士认为，考虑到后续国家充电基础设施将更加完善，目前纯电动汽车出行存在的问题将被有效解决。

此外，有资料显示，即使算上免购置税优惠，插电混动汽车的初次购置成本仍比燃油车高出15%-20%，对应到A级家

用车上，成本高出约2万元。上述业内人士认为，后期插电混动技术会更多搭配在高端、中大型车辆上。“只有当车辆大型化和高端化后，插混附加的相关成本才能被消化。”他认为，若未来相关政策支持力度减弱，插电混动汽车在大城市的竞争力还会进一步降低。

此前，华西证券的研究报告就指出，插电混动汽车在2023年后将直接和传统燃油车及节能汽车竞争，车型本身的产品力及成本优势将愈发重要，供给质变或将成为撬动需求的最重要因素。

## ■ 对国内市场整体影响有限

近年来，国内插电混动汽车市场经历了“先平后增”。2018-2020年，与销量节节攀升的纯电动汽车不同，插电混动汽车销量一直徘徊在20万辆左右。2021年下半年销量才开始抬头。今年以来，插电混动汽车销量更是呈爆发式增长。从2021年开始，比亚迪、吉利、奇瑞等集中推出了混动平台，并推出插电混动汽车。中汽协的数据显示，今年1-9月，我国新能源汽车销量达456.7万辆，其中纯电动汽车、插电混动汽车的销量分别为357.8万辆和98.7万辆，同比分别增长97.9%和168.9%。虽然纯电动汽车依然是新能源汽车销量的主力军，但插电混动汽车销量增速已数月超越纯电动汽车。

## ● 资讯

### 全国首台光储充检智能超充站在福建投用

本报讯 日前，全国首台光储充检智能超充站在福建宁德正式投用，这是全国首个采用全直流微网技术，把充电桩、储能等集成为一体的标准化智能充电站，可有效解决城市中心区充电基础设施电力扩容、快速安全充电、电池健康检测等问题。

该超充站占地面积2100平方米，搭载时代星云1000千瓦/1032千瓦液冷储能系统，配合20台160-180千瓦高功率充电桩，可同时为20台电动汽车在7-8分钟内补充200多公里的续航里程，也可以在30分钟内为大部分电动汽车补电80%。

此外，该场站充电桩还融合了锂电池检测技术，车主在充电的同时可对车辆电池进行“体检”，并获取电池健康检测报告，及时掌握车辆电池健康状况，为电池风险预警、电池残值评估、保险定损、电池回收利用提供数据支撑。

宁德市东侨经济技术开发区经济发展局局长许洪春表示，该区计划到明年底新建12座此类一体化充电站，未来5年内，宁德中心城区将打造50个这样的充电站。

据悉，目前，光储充检智能超充站已在福建省福州市、宁德市、龙岩市以及四川宜宾等城市落地使用。(王鸣幽)

### 广汽埃安A轮融资总额达183亿元

本报讯 10月20日，广汽集团发布《广州汽车集团股份有限公司关于子公司广汽埃安增资扩股的进展公告》(以下简称《公告》)。《公告》显示，广汽埃安已完成A轮融资引战，本次融资共引入53名战略投资者，融资总额182.94亿元，释放17.72%股份。

据了解，在此轮融资中，53名投资者统一按照13.23元/股的价格以货币方式认购广汽埃安新增注册资本，合计认购股数13.83亿股。本次A轮融资引战由人保资本、南网能创、国调基金、深创投、中信金石、广州产投集团或其旗下基金或机构联合领投。

同时，广汽埃安引入了充换电能源生态、电池关键资源、芯片设计与制造、智能驾驶路协同等领域的战略支持和产业协同投资者，知名市场化、金融及资产管理等具有市场影响力的专业投资机构，以及大型政策引导性的国家及地方投资机构。截至公告日，全部投资者已完成签约付款。

本次融资完成后，广汽埃安注册资本由64.21亿元增至78.03亿元，投后估值1032.39亿元，其中广汽集团直接及间接合计持有广汽埃安的股权比例由93.45%变更为76.89%。

广汽集团指出，本次A轮融资引战使广汽埃安在新能源汽车领域拥有了上下游战略性产业资源的优势，不仅在能源生态、电池材料、汽车芯片等方面提升了广汽埃安产业链、供应链的保供稳供能力，而且还为广汽埃安新产品开发、新一代电池、电驱研发及产业化建设、智能驾驶、智能座舱及产能保证等核心技术的研发和产业化布局提供了充足的资金支持。接下来埃安混改第三阶段的重要任务是择机进入资本市场，打造独立的资本市场平台。(魏巍)

### 梅赛德斯奔驰与加拿大矿商敲定锂供应协议

本报讯 10月20日，梅赛德斯奔驰集团表示，已与加拿大锂材料供应商Rock Tech Lithium Inc签署了一份原材料供应协议。据Rock Tech Lithium透露，这份协议的交易价值约为14.7亿美元。

奔驰表示，该协议规定，Rock Tech Lithium每年将为其提供1万吨电池级氢氧化锂，足以供应约15万辆电动汽车。协议将从2026年开始生效，期间包括一个合格期，使其能够向电池合作伙伴供应原材料，以便快速扩大其电动汽车的生产规模。Rock Tech Lithium公司透露，供应协议为期5年。

氢氧化锂是梅赛德斯奔驰电动汽车使用的锂离子电池生产所需的原材料。该公司表示，这种材料将在德国提炼。梅赛德斯奔驰计划在市场允许的情况下，到2030年前实现完全电动化，这就需要该公司与新的合作伙伴开辟新的原材料来源。

“直接从Rock Tech Lithium获得的大量锂供应将帮助梅赛德斯奔驰推进欧洲电池生产的国产化。”梅赛德斯奔驰集团管理委员会一位成员表示：“加上未来额外的采购合作伙伴关系，每年平均1万吨的锂将在确保我们在欧洲电池生产方面发挥关键作用，帮助实现我们雄心勃勃的电气化目标。”(占亚妮)

## 图片新闻



### 特斯拉已在中国大陆累计安装超级充电设备上万台

特斯拉10月20日发布消息称，自2012年至今，其超级充电网络已遍布全球46个国家，累计布局超过35000根超级充电桩。其中，自2014年至今，在中国大陆已累计开放超级充电站1300多座、超级充电桩9300多根。

图为“318”川藏公路沿途的特斯拉超级充电站。

特斯拉/图

## 预计动力电池关键金属材料供应紧张状况将持续到下一个10年

# 电动汽车制造商争相加码回收业务

■ 本报记者 李丽旻

近日，汽车制造商Stellantis发布了最新的“循环经济战略”，宣布将延长汽车零部件寿命并大幅提高回收板块业务营收，计划到2030年使汽车动力电池回收和其他零部件板块的收入在2021年的基础上增长10倍以上。

随着电动汽车原材料价格的不断走高，不少电动汽车生产商都将目光投向回收业务。除Stellantis外，大众、捷豹、特斯拉等汽车制造商也都陆续联合电池供应商加速相关布局。在全球电动汽车销量突破新高之际，电池回收市场也随之进一步升温。

## ■ 多国车企纷纷布局

Stellantis官方消息显示，该公司“循环经济战略”将通过“重塑、维修、再利用和回收”的方式，在“尽可能提高效率”的同时“保护稀缺自然资源”。该公司称，计划在2023年投建一个循环经济中心，主要进行汽车维修、拆解以及零部件回炉再造等业务。预测称，到2030年，这一战略将为该公司带来超过20亿美元的营收，并推动该公司的产品在2038年实现净零排放。

Stellantis循环经济事业部高级副总裁Alison Jones表示，未来将把电动汽车中回

收再利用材料的应用比例提高至35%以上，并根据不同车型进行调整，尽可能增加汽车中的回收材料比例。

实际上，Stellantis并不是首个加码回收业务的汽车制造商。去年9月，美国福特汽车宣布与材料生产商Redwood签订合作协议，共同推动动力电池回收业务。今年5月，特斯拉宣布，至少将有92%的电池回收材料用于未来的汽车生产中。今年6月，大众更是表示首次成功实现了电池材料的多次循环利用，达成电池材料的闭环利用。

我国电动汽车企业在这领域的布局则更早。早在2018年，比亚迪就提出了动力电池的“可持续发展规划”，并开始布局电池材料闭环产业链。

## ■ 保供降碳 一举多得

业界普遍认为，全球电动汽车生产商争相加码动力电池回收业务，正是为了应对持续发酵的动力电池原材料供应危机。

作为动力电池的关键矿产，锂盐价格在近两年内持续上涨。截至今年10月第2周，电池级碳酸锂现货报价突破53万元/吨，氢氧化锂价格也突破了50万元/吨，较2020年不到5万元的水平增长了近

10倍。此外，铜、镍、钴等关键金属矿物市场也持续火爆，价格也出现了不同程度的上涨。在此背景下，多家汽车生产商都上调了旗下多款电动汽车的零售价格，以应对持续上涨的成本难题。

Stellantis首席执行官Carlo Tavares曾公开表示，电动汽车关键原材料的供应短缺预计将持续到下一个10年，对于汽车生产商来说，延长产业链中的材料使用寿命尤为重要。

除了缓解原材料供应紧张外，也有分析指出，降低电动汽车全生命周期碳足迹也需要实现回收。行业分析师Max Reid表示，随着电池供应链的快速扩张，大量废弃物也随之形成。回收举措不仅可以减少电动汽车供应链碳足迹，更将降低废弃物污染程度。

## ■ 体系化流程待完善

分析机构伍德麦肯兹发布的数据显示，目前全球每年的锂需求量约为9.7万吨，钴需求量约为18.6万吨，镍需求量为301.4万吨。到2030年，这3种关键金属的需求量预计将分别达到31.8万吨、26.4万吨和427.3万吨。在充分回收的情况下，到2030年，每年的回收规模将分别

达到13万吨锂、11.2万吨钴及37.7万吨镍。总体上看，回收废旧电池后进行再提炼将是未来电池原材料的重要来源之一，不仅可在一定程度上满足行业需求，对于缺乏相关矿产的国家也颇为有益。

不仅如此，相关行业测算还显示，今年全球动力电池回收市场规模将从去年的13.1亿美元上涨至17.7亿美元，涨幅高达35%，到2026年，这一市场规模有望达到53亿美元，复合年增长率同样超过30%。

不过，多位业内人士提醒，回收产业不仅涉及到资源回收，更需要考虑环保、安全等方面的影响。

一位从事电池材料回收的专业人士告诉记者，从技术上说，从报废动力电池中回收关键金属的工艺已较为成熟，同时也具备一定的成本竞争力。但在实际操作中，动力电池种类多元，回收产业规模化发展还需要更加精细化的工艺，同时也应注意老旧电池在运输、处理过程中的安全问题，需要建立完善更加体系化的回收流程。

Max Reid则认为，在关键金属矿产需求持续增长的情况下，回收废旧汽车带来的资源无法满足全部需求，未来还是在加大回收力度的同时，进一步扩大采矿力度，共同缓解供需矛盾。