



中国新能源汽车产销量已连续三年居世界首位,正当全球视线都聚焦中国新能源汽车市场、各方势力蜂拥而入的同时,中国新能源汽车市场的发展现状也进入一个阵痛和反思的新阶段。

相关

弱化补贴之后 新能源汽车怎么活?

新能源汽车快速增长目前主要是依靠补贴、限购、限行豁免等政策驱动,在补贴退坡、牌照有限等条件下,如何提升市场自身的驱动力,将成为其可持续高速增长的关键;同时电动汽车动力电池技术依然是最突出的技术短板,需要进一步推动关键技术的创新及应用,弱化电动汽车对燃油汽车的相对劣势。

“对新能源汽车来说,大企业扩展产能非常容易,但小企业由于产能不够,再兴起也没用,等补贴停掉,最后还是会倒闭。”9月9日在山东济南召开的中国首届新能源汽车产业峰会上,中国工程院院士、电动车辆国家工程实验室主任孙逢春的这句话指向了新能源汽车的“两极分化”现象,他建议提高技术补贴门槛,促使行业洗牌,实现“优胜劣汰”。

公安部交管局公布的数据显示,截至2018年6月底,全国新能源汽车保有量已达199万辆。另据工信部数据,中国新能源汽车产销量已连续三年居世界首位。来自中科院的专家刘洪海在本次会议上透露,世界新能源汽车销量前十强中,中国占据四席,可谓“五分天下有其二”。

然而,在新能源汽车纷纷加速上路的背后,“虚火过旺”现象值得警惕。按照财政部经济建设司副司长宋秋玲的说法,新能源汽车结构性产能过剩风险加剧,低端产能过剩而高端产能却不足,产业出现盲目扩张态势,且投资也出现了过热苗头。同时,孙逢春也指出新能源汽车电池行业的“强弱分化”现象,“目前动力电池企业有600多家,但真正有销量的仅几十家。小的电池企业没有规模,产能跟不上,产品质量做不到,最终无法存活”。

“其实中国发展新能源汽车之前,产能过剩的问题已经得到了基本解决,但由于资质的问题,没有从根本上解决。”孙逢春认为,“汽车企业倒闭了,但生产资质还在,后来新能源汽车火热,那些原本倒闭的企业又纷纷出来搞新能源汽车。本来这部分过剩产能已经被消耗掉了,现在又起来了,再加上新的造车势力进入,结构性产能过剩问题又重新出现了。”

在国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青看来,在产能过剩之外,新能源汽车市场驱动力偏弱和关键技术仍待突破等问题也值得关注。他表示:“新能源汽车快速增长目前主要是依靠补贴、限购、限行豁免等政策驱动,在补贴退坡、牌照有限等条件下,如何提升市场自身的驱动力,将成为其可持续高速增长的关键;同时电动汽车动力电池技术依然是最突出的技术短板,需要进一步推动关键技术的创新及应用,弱化电动汽车对燃油汽车的相对劣势。”

如何解决以上问题?孙逢春认为,一是要提高技术补贴门槛,二是要降低补贴的额度。“去年,我们把技术补贴门槛提高以后,今年截至目前估计有30家整车厂倒闭。”他认为,取消对新能源汽车的补贴是必然趋势。
(科技日报)

新能源汽车质量问题频出 行业遭遇新挑战

正如业内原本预计的新能源汽车市场随着补贴退坡会产生阵痛,而现实情况远远出乎意料,退坡之后的新能源汽车市场并未出现大幅度的衰退,而是依然保持增长的态势。

新的良好局面并未延续太久,近期关于新能源汽车发展最大阻力已经从补贴退坡,转变到了连续不断发生的新能源汽车质量问题,例如近期频繁发生的威马、江淮、力帆等电动车自燃的问题。

与此同时,与新能源汽车行业从方兴未艾开始转向欣欣向荣的阶段形成反差的是,以长安汽车为代表的30多家企业因新能源产品停产一年以上被工信部点名。

再加上央广网天天3.15栏目报道的消费者使用电动车过程中遭遇的尴尬局面,都给新能源汽车市场的发展泼了一瓢冷水。

财政部经济建设司副司长宋秋玲在9月初举行的2018中国汽车产业发展国际论坛上表示,“我们认为中国新能源汽车产业发展仍然处于逆水行舟、不进则退的关键阶段”。

有业内分析人士对记者表示,新能源汽车行业发展的现状远没有同比数据看上去去美丽,依然存在各方面的问题亟待解决。

行业遭遇新难题

中国汽车市场在连续9年获得世界第一的同时,也已经连续3年获得新能源汽车销量第一的位置。

整体而言,中国新能源汽车行业发展十分迅猛:从产业规模来看,2009年起步阶段的产销不足500辆,到今年预计将达到150万辆规模;从技术水平来看,新能源乘用车的主流车型续航里程已提升至300公里以上;从核心竞争力来看,4家自主品牌已经跻身2017年全球新能源汽车销量前十位。

这些增速数据和排名在传统燃油车领域都是难以见到的,只是,在蓬勃发展的同时,新能源汽车行业的问题也逐一暴

露。特别是近期业内普遍关注的自燃问题,成为困扰新能源或者说电动车发展的重要阻碍。

中国科学院院士、清华大学汽车工程系教授欧阳明高呼吁,尽快解决国内新能源汽车在推广、使用中存在的诸多问题。“纯电动汽车最大的风险就是电池的安全性,所以必须确保电池安全。”欧阳明高认为,目前国内的电动汽车没有年检制度,纯电动汽车的电池密封失效或质保期过期后缺乏管理,隐藏不少安全隐患。

据不完全统计,今年上半年电动汽车至少发生过10起已被媒体报道的燃烧事故,例如在最近几天,力帆650EV在广州,威马EX5在成都相继发生自燃。

对于力帆650EV自燃的原因,力帆集团企划部部长张德燕对记者表示,初步判定车辆电池着火的原因为:广州连日暴雨,此车辆被雨水浸泡超过2小时,导致电池微渗漏。浸泡后,客户未主动与服务站联系检测,此后在客户用车时,因电芯短路,引发电池着火。

而威马方面则发布公告称,该起火现状是由其成都研究院员工违规操作报废车辆强行通电,从而导致短路、电池包发生自燃所致。

根据消防部门的总结来看,电动汽车自燃主要体现在“充电过程中燃烧、电池行驶或放置过程中引发的燃烧、碰撞翻车引发的燃烧、涉水引发的燃烧”这四种情况。

一位不愿具名的分析人士指出,尽管相比几十万的销量而言,10起不同程度的情况的燃烧概率并不能推断出纯电动车危险的结论,但是层次不齐的工艺和没有统一的动力电池标准和产品,多少令消费者在面此类事件时,会产生对新能源汽车的抵触情绪,何况还有更多的自燃事件并未被媒体报道。

之所以几起自燃事件引起舆论对新能源车忧虑的情绪,主要是因为新能源车市场当中聚集了过多数量的企业。

根据不完全统计,目前中国电动汽车制造商已达487家,其中具备资质的寥寥无几。

自2016年3月启动新能源汽车生产

资质审批以来,获得发改委颁发的新能源汽车生产资质或者经过发改委核准的企业共有15家,分别为:北汽新能源、长江汽车、前途汽车、奇瑞新能源、江苏敏安、万向集团、江铃新能源、重庆金康、国能新能源、云度新能源、知豆、速达、合众、陆地方舟和江淮大众。

即便加上此前具备资质的少数企业,大多数新能源汽车企业都是处于边生产、边申请资质的状态。由此导致新能源汽车行业相关配套的产品、服务和体验都不够理想。

对于电池安全,或者说对于纯电的新能源车的年检、保险方面,目前还未出台一套具体的标准来进行更细化的管理。

欧阳明高对此表示,“不同于燃油车,由于部件的成本分布不同,新能源车应当出台一套具体的标准来进行判定,电池系统的使用情况,且用相应条款对生产企业进行约束,保证产品质量。对于消费者而言,需要对新能源车的特性进行设定不同的险种及保额,保障消费者权益”。

部分车企选择停产

虽然聚集了高达487家新能源汽车企业,但是真正处于投产状态的也不是多数。

根据相关业内人士预计,当前的中国电动汽车创业公司中只有10%能够在未来五年内存活下来,而一些汽车分析师甚至认为这个数字只有1%。

综合起来估算,未来存活的新能源汽车企业,只有12-15家左右。

到目前为止,相比传统汽车企业重资产运营成本较大而言,多数新能源新造势力依然处于融资阶段,因此传统汽车企业在新能源汽车领域表现并不积极。

9月3日,工信部官网发布《特别公示新能源汽车生产企业(第一批)》企业清单,其中共有30家新能源汽车生产企业因停产1年及以上未生产新能源产品,进入工信部特别公示清单。

在这份清单当中不乏像广汽本田、长安标致雪铁龙、长安铃木、华晨汽车、凯翼汽车、哈飞汽车等知名企业。

对于工信部的点名,各家解释的原因不同,其中主要概括起来为两点:公司已经转移了业务重心,停止生产;早期研发产品跟不上行业标准,推迟上市。

据悉,除了撤销资质以外,已经进入免税目录的车型也将被剔除。按照工信部、财政部和税务总局三部委联合发布的公告,2017年1月1日及以后列入《免车辆购置税的新能源汽车车型目录》12个月内无产量或进口量的车型,将《目录》中撤销并不再享受免征车辆购置税的优惠。

在一些业内人士看来,清单的出预示着新能源汽车行业新一轮洗牌即开始。
(时代周报)

