

销量首现负增长 新能源汽车市场骤然降温

本报记者 付魁 刘媛媛 上海报道

在经历了一段时间的高速发展后,新能源汽车市场突然“降温”。中汽协数据显示,7月,我国新能源汽车产销分别完成8.4万辆和8.0万辆,环比分别下降37.2%和47.5%,同比分别下降6.9%和4.7%,这是继2017年1月

市场“降温”

有销售人员告诉记者:“目前因为不再赠送沪牌,地方补贴也已取消,新能源车没有现车,但可以预定。”

据了解,今年6月25日后,2019年新能源汽车补贴政策正式实施。随即,北京市财政局等五部门联合发布了《关于调整北京市推广应用新能源汽车管理办法相关内容的通知》,规定“自6月26日起,取消对纯电动汽车的市级财政补贴,燃料电池汽车按照中央与地方1:0.5的比例安排市级财政补助”。

比北京“下手”更早的上海此前也宣布,6月25日后,将对除新能源汽车、燃料电池车以外的新能源汽车取消补贴,转而着力推动充电桩和加氢站的建设。

安全问题频发

今年5月以来,新能源汽车国家监管平台发现新能源汽车安全事故79起,涉及车辆96辆。

事实上,在新能源市场发展过程中,安全问题频发。自今年以来,已发生多起新能源汽车起火事故。

2019年4月21日,上海一地地下停车场特斯拉ModelS发生起火事件;2019年4月22日,西安蔚来授权服务中心一辆正在维修的ES8发生燃烧。

8月18日,新能源汽车国家大数据联盟发布《新能源汽车国家监管平台大数据安全监管成果报告》(以下简称《报告》)显示,今年5月以来,在发生起火事故的新能源汽车(已查明着火时的车辆状态)中,41%的车辆处在行驶状态、40%的车辆处在静置状态、19%的车辆处在充电状态。

以来我国新能源汽车销售量首次出现负增长。

连日来,《中国经营报》记者在走访过程中发现,包括奇瑞、上汽大众等品牌在内的新能源汽车销售情况均不理想。

在业内人士看来,新能源市场的降温或与补贴退坡有关。今年6月25日后,2019年新能源汽车补贴

政策正式实施的一个月之后,新能源市场突然“降温”。中汽协最新数据显示,7月,我国新能源汽车产销分别完成8.4万辆和8.0万辆,环比分别下降37.2%和47.5%,同比分别下降6.9%和4.7%,这是继2017年1月以来我国新能源汽车销售量首次负增长。

连日来,记者走访多家4S店发现,不少展厅无新能源车。上海市奉贤区奉城镇南奉公路228号奇瑞4S店内,记者发现展厅目前只有小蚂蚁一款车型,其他车型展厅均没有现车。“我们新能源车在上

安全问题频发

今年5月以来,新能源汽车国家监管平台发现新能源汽车安全事故79起,涉及车辆96辆。

《报告》显示,今年5月以来,新能源汽车国家监管平台发现新能源汽车安全事故79起,涉及车辆96辆。其中,47辆事故车辆接入国家监管平台,28起事故在发生前10天内国家监管平台已进行预警提醒。

79起安全事故中,65%的事故车辆为乘用车,28%的事故车辆为专用车、7%的事故车辆为客车。从动力电池类型看,86%的事故车辆使用三元锂离子电池、7%的事故车辆使用磷酸铁锂电池、7%的事故车辆电池类型不确定;在已查明着火原因的车辆中,58%的车辆起火源于电池问题,19%的车辆起火源于碰撞问题,还有部分车辆的起火原因源于浸水、零部件故障、

政策正式实施。随即,北京市财政局等五部门联合宣布,自6月26日起,取消对纯电动汽车的市级财政补贴。上海市此前也宣布6月25日后,将对除新能源公交车、燃料电池车以外的新能源汽车取消补贴,转而着力推动充电桩和加氢站的建设。

不过,汽车分析师任万付告

诉记者,随着车价和产品的趋于稳定,新能源市场还会上升,车企也会投入新产品,新老产品的分化会越来越明显。对此,上汽大众方面向记者透露,公司去年10月开工建设的新能源汽车工厂预计将于2020年底建成投产,未来将生产多款全新一代纯电动车型。

海卖得不好,市场基本被上汽集团垄断了。”该店销售人员表示。在位于上海市奉贤区南桥镇沪杭公路2090号上汽大众4S店内,记者同样未看到新能源车。该店销售人员告诉记者:“目前因为不再赠送沪牌,地方补贴也已取消,新能源车没有现车,但可以预定。”

而在上海市奉贤区南桥镇环城西路1398号的名爵4S店,记者了解到,该店新能源车目前还有一万元的优惠,“现在还送沪牌,不过过一段时间可能就不送了,要花两三万

安全问题频发

今年5月以来,新能源汽车国家监管平台发现新能源汽车安全事故79起,涉及车辆96辆。

事实上,在新能源市场发展过程中,安全问题频发。自今年以来,已发生多起新能源汽车起火事故。

2019年4月21日,上海一地地下停车场特斯拉ModelS发生起火事件;2019年4月22日,西安蔚来授权服务中心一辆正在维修的ES8发生燃烧。

8月18日,新能源汽车国家大数据联盟发布《新能源汽车国家监管平台大数据安全监管成果报告》(以下简称《报告》)显示,今年5月以来,在发生起火事故的新能源汽车(已查明着火时的车辆状态)中,41%的车辆处在行驶状态、40%的车辆处在静置状态、19%的车辆处在充电状态。

动力电池报废高峰已至 电池回收暗藏“风险”与“钱途”

本报记者 陈茂利 北京报道

当最早一批的电动汽车陆续开始淘汰时,一场蔚为壮观的动力电池“退役潮”席卷而来,动力电池回收也成为摆在整个行业面前的重要问题。

近日,在中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上,交通运输部运输服务司副司长蔡国团提出,“要加快完善落实动力电池的回收体系。”不过,近日,《中国经营报》记者调查发现,伴随着电动汽车高速增长而来的百亿级动力电池回收市场存在“地下回收”的隐忧。

调查中,记者发现,不少“小作坊”打着有正规回收资质的幌子做动力电池回收、拆解业务,给环境以及动力电池回收产业健康发展增加了风险。

面对“地下回收”的乱象,北汽新能源方面在接受记者采访时表示,“如果要彻底解决环境污染风险,更重要的是行业和政府必须加强监管,将已发布的相关管理规范及标准体系落实到位,整治当前一些小作坊承担回收利用主体的局面,由于这些小作坊不具备相关资质,普遍存在安全隐患及环保风险。”

而工信部在回复十三届全国人大二次会议第3239号建议时表示,“新能源汽车动力电池回收利用涉及产业链多个环节,是一项复杂的系统工程。工信部将通过试点示范,推动区域加强协作,实现各环节信息共享,构建良性发展的动力电池回收利用体系。”

进入大规模报废期

动力电池进入大规模报废期,将催生废旧电池回收市场迎来发展机遇。

自2015年以来,我国新能源汽车的产销量连续四年全球第一,新能源汽车销售的快速增长带动了动力电池装机量的强劲发展,2015年到2018年之间我国动力电池装机量由16GWh增长到57GWh,年

“地下回收”存隐忧

有商机也有隐忧。铅酸电池回收特有的“黑作坊”现象,动力锂电池也没能避开。记者在调查中发现,动力锂电池也存在“地下回收”的隐忧。

记者在搜索引擎中输入“动力电池回收”的关键词,搜索结果便自动推送五花八门的动力电池回收广告。其中,不少“小作坊”的企业,打着有正规回收资质的幌子做新能源动力电池回收、拆解业务。

随后,记者拨打一家名为东莞市东记再生资源回收有限公司

亟待截断“作坊式”回收

“如果要彻底解决环境污染风险,更重要的是行业和政府必须加强监管,将已发布的相关管理规范及标准体系落实到位,整治当前一些小作坊承担回收利用主体的局面。”北汽新能源方面在接受记者采访时表示。

“国家应该严格查处不符合国家规范以及环保安全不达标企业;淘汰一些技术落后、高耗能、高污染的废旧电池回收企业,严格查处二

复合增长率达到54%。

随着动力电池装机量的攀升,动力电池回收问题也变得愈发迫切。而根据招商证券研究,按照动力电池4年~6年使用寿命测算,2014年生产的动力电池在2018年开始批量进入报废期,预计到2020年,我国将产生约24万吨的退役锂离子电池,2022年将产生53万吨退

电话,表示要出售比亚迪唐的报废动力电池。公司工作人员告诉记者,北京有回收网点,可以上门回收,9000元/吨。记者关注到这家公司的回收价格比市场上8000元/吨微高。就回收的用途,上述工作人员告诉记者,“回收过来,(公司)自己进行拆解提炼金属(销售)。”

就是否具备拆解新能源汽车动力电池的能力和资质?上述工作人员告诉记者,“我们有资质,但没有(在官网)发出来。一部车要卖的话,我们不出示资质。我们去拿到的资质,另一家公司注册

手回收商及个人收购废旧电池,加大废旧电池溯源体系管理,避免废旧电池流入到不法商贩。”天能电池内部人士告诉记者。

那么谁来回收更合适?根据《调研报告》,目前构建的动力电池回收体系中主要存在两种模式。一种是以生产者主导,由汽车生产企业利用销售渠道建设退役电池回收体系,回收退役电池移交综合利用企业处理或与其合作共

同利用电池剩余价值;另一种是以第三方为主体,由梯次、再生利用企业与汽车、电池生产企业合作,共建共用回收服务网点,集中回收合作企业新能源汽车的退役电池。

记者了解到,为了规范动力电池回收再利用,在国家的扶持下,汽车生产企业通过多种形式构建了回收体系。目前,北汽新能源、广汽三菱等45家企业已设立了3204个回收服务网点,主要集中在

了更加明确的规范:企业监管平台应当落实7×24小时全天值班制度,设置故障处理联系人。对出现3级故障报警的车辆,应及时通知用户并采取措施消除安全隐患,并将处理结果在1日内反馈地方和国家监管平台。对1日内连续出现多次3级故障报警的车辆,应安排车辆开展安全检查,并将处理结果于5日内反馈地方和国家监管平台。

任万付表示,除了外部环境变化导致起火之外,一些新能源汽车企业盲目冒进,也导致安全隐患埋藏在里面。“企业要做更多的实验,在车机系统等方面进一步优化,不要盲目上量,把基础工作做扎实,慢慢去提升,控制成本,提高效益。”

上汽大众方面向记者表示,随着充电桩的普及和数量的增加,也将进一步推动新能源汽车市场的发展。

安全问题频发

今年5月以来,新能源汽车国家监管平台发现新能源汽车安全事故79起,涉及车辆96辆。

事实上,在新能源市场发展过程中,安全问题频发。自今年以来,已发生多起新能源汽车起火事故。

2019年4月21日,上海一地地下停车场特斯拉ModelS发生起火事件;2019年4月22日,西安蔚来授权服务中心一辆正在维修的ES8发生燃烧。

8月18日,新能源汽车国家大数据联盟发布《新能源汽车国家监管平台大数据安全监管成果报告》(以下简称《报告》)显示,今年5月以来,在发生起火事故的新能源汽车(已查明着火时的车辆状态)中,41%的车辆处在行驶状态、40%的车辆处在静置状态、19%的车辆处在充电状态。



记者在上海市奉贤区奉城镇南奉公路228号奇瑞4S店,看到店内目前仅有小蚂蚁一款现车。 本报记者 付魁/摄影

淘汰赛打响?

业内人士指出,2019年将是新能源汽车打响淘汰赛的一年。

业内人士指出,2019年将是新能源汽车打响淘汰赛的一年。反观今年的新能源汽车市场,确实有很多“不太平”,欠薪、停产、倒闭等字眼屡见不鲜。

比如,曾被李嘉诚看中的长江汽车,日前正陷入欠薪风波,截至8月19日,记者查询人民网地方领导留言板发现,存在多条关于成都长江汽车、贵州长江汽车、温州长江汽车欠薪的帖子。

销量方面,根据搜狐汽车数据显示,江铃集团新能源1月~7月累计销量为0.28万辆,同比下降86.44%;7月奇瑞eQ电动车销量为2405辆,同比下降34.38%,1月~7月累计销量为1.35万辆,同比下降24.73%;7月份,上汽大众旗下朗逸新能源销量为812辆;帕萨特混合动力销量为994辆,环比下降52.35%,途观L混合动力销量为730辆,环比下降51.43%。

此外,北汽新能源7月份的销量为4001辆,环比下降36.89%,1月~7月累计销量1.49万辆,同比下降65.59%;长安新能源7月份销量为682辆,同比

下降52.04%,环比下降90.71%。在造车新势力领域,以知豆汽车为例,2018年,知豆累计销量仅为1.5万辆,同比大跌63.90%。进入2019年,情况未得到改善,1月~6月知豆汽车累计销量为2005辆,同比下降84.31%。

除了销量呈现断崖式下滑之外,知豆汽车还被卷入了诉讼风波。8月15日,由于未在执行通知书指定的期间履行生效法律文书确定的给付义务,知豆汽车法定代表人鲍文光被限制高消费。在此前的8月13日,知豆汽车新增了3.3亿元人民币的股权冻结信息,冻结期限至2022年8月13日。

“不管是造车新势力,还是传统的企业,更多的是要下‘内功’,面临市场的竞争,在没有补贴之后,如何去盈利,是企业所面临的压力,要提高产品的优化组合,降低成本。一些只靠补贴生存的企业,感受的压力会更大,市场会把这些企业边缘化,而注重产品、不断优化迭代、不以补贴为目标的企业,优势会逐步显现。”任万付表示。

2025年动力电池的市场空间有望超过600亿元,复合增速50%。

其中2018~2020年,梯次利用空间共计47亿元,到2025年累计市场空间将达171亿元;2019~2025年,三元锂电池中镍、钴、锰、锂等金属回收市场空间约为436亿元。

面对暗藏的巨大机遇,除了以湖南邦普、格林美为代表的第

三方回收企业,众多车企也开始参与其中。以北汽新能源为例,记者获悉,自从2016年以来,北汽新能源就开始以“建网点、建标准、建模式”为主线对动力电池回收利用进行了战略布局,并成立了北京匠芯电池科技有限公司专门负责梯次利用相关技术研发和商业模式尝试。

合利用行业规范条件》的企业有5家,分别是浙江湖州华友钴新材料有限公司、江西赣州市豪鹏科技有限公司、湖北荆门格林美新材料有限公司、湖南邦普循环科技有限公司、广东光华科技股份有限公司。动力电池行业一位从业者告诉记者,“不专业、不正规的回收、拆解危害极大。由于不具备拆解能力,一些小作坊似的企业会用很粗暴的方式拆解,只拿走有价值部分,剩下的部分不会花成本去处理,对环境的危害极大。”

而根据工信部发布的《新能源汽车动力电池回收利用调研报告》(以下简称“调研报告”),动力电池污染主要有两类,一是重金属污染。电池正极材料中含镍、钴等重金属,不经专业回收处理会造成重金属污染。二是电解液污染。电解液溶质LiPF₆属有毒物质且易潮解,会造成氟污染,溶剂会造成水污染。

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

三方回收企业,众多车企也开始参与其中。以北汽新能源为例,记者获悉,自从2016年以来,北汽新能源就开始以“建网点、建标准、建模式”为主线对动力电池回收利用进行了战略布局,并成立了北京匠芯电池科技有限公司专门负责梯次利用相关技术研发和商业模式尝试。

合利用行业规范条件》的企业有5家,分别是浙江湖州华友钴新材料有限公司、江西赣州市豪鹏科技有限公司、湖北荆门格林美新材料有限公司、湖南邦普循环科技有限公司、广东光华科技股份有限公司。动力电池行业一位从业者告诉记者,“不专业、不正规的回收、拆解危害极大。由于不具备拆解能力,一些小作坊似的企业会用很粗暴的方式拆解,只拿走有价值部分,剩下的部分不会花成本去处理,对环境的危害极大。”

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

与此同时,上述动力电池行业的从业者告诉记者,三元锂电池中含有钴、镍、锂、锰及稀土等重要的矿藏资源,若未能有效回收并利用,将造成不可再生资源的极大浪费。

京津冀、长三角、珠三角及中部新能源汽车保有量较高的地区。

不过,也有行业人士表示,动力电池回收作为一个全新的课题,不少整车企业尚处于启动阶段,盈利很困难。

北汽新能源就告诉记者,动力电池回收利用对于车企而言是一项新业务,现在正在以内部创业的模式推进这一工作,“既然是创业,前期肯定会进行各类资源投入,包

括设备、厂房、人才等,这三年尚未实现盈利”。

如此说,在当下车市寒冬的大背景下,做这项业务会不会成为车企的负担?北汽新能源方面回应称,“在当前的大形势下,确实需要魄力和勇气加大投入。但从长远来看,这项投入不会是负担,而会是投资,会给企业带来丰厚的回报,也能为履行环保责任奠定坚实基础。”