

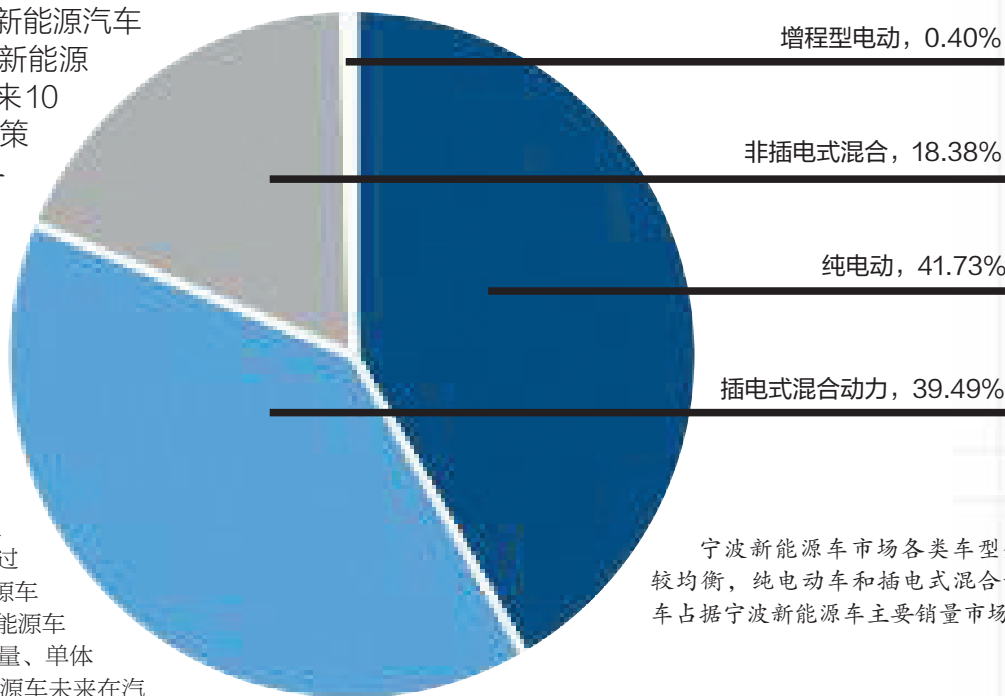
2018年,新能源汽车准备加速

国研经济研究院东海分院助理研究员 王斯佳

数据显示,消费者对于新能源汽车的认知度和接受度在不断提高,2017年宁波市免征车辆购置税的新能源汽车数量为6504辆,较2016年增长约1.11倍。新能源汽车作为我国战略性新兴产业之一,将在未来10年迎来发展的重要战略机遇期。“双积分”政策(《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》)的发布使得2018年被认为是新能源汽车发展的重要一年。

新能源汽车发展前景

近年来,我国新能源乘用车销量呈现快速增长的态势,虽然新能源乘用车的销量仍不及传统燃油乘用车销量的5%,但IEA的数据显示,2016年中国新能源汽车销量已过30万辆,市场渗透率已超1%。新能源车销量增速数倍于燃油乘用车。根据新能源车续航里程、充电桩数量、充换电站数量、单体使用成本等各项数据预估结果,新能源车未来在汽车市场占据更多空间将成为必然。



宁波新能源车市场各类车型分布较均衡,纯电动车和插电式混合动力车占据宁波新能源车主要销量市场。

配套建设的政策扶持将持续

国家及地方政策的出台推动充电基础设施建设,政策红利向充电桩等基础设施企业偏移的趋势将使整个充电设施行业迎来新发展。此外,越来越多的消费者考虑安装私人充电桩而不是单纯依靠公共充电设施也会使得充电设施对于市场发展的限制作用有所缓和。

国家充电设施建设政策:

2015年9月,国务院办公厅《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》;

2016年1月,《关于“十三五”新能源汽车充电基础设施奖励政策及加强新能源汽车推广应用的通知》;

2016年8月,国家发改委、能源局等四部委《加快居民区电动汽车充电基础设施建设的通知》;

2016年12月,国家发改委、住建部《关于统筹推进推进停车场与充电基础设施一体化建设的通知》;

2017年1月,国家能源局、国资委、国家机关事务管理局《关于加快单位内部电动汽车充电基础设施建设的通知》……

综合来看,新能源汽车市场未来实现充分发展需要重点关注限制其发展的问题,进行突破——政策补贴退坡时间和实施力度对于当前短期内的新能源车市场发展来说仍是关键,电池等制造成本下降虽是趋势,但市场充分适应仍需时间,过早退坡可能将不利于新能源汽车产业发展。同时,动力电池、续航能力等相关核心技术与企业将是产业2018及未来长期重点聚焦突围领域,而在传感器、动力电池以及其他零部件等硬件供应链方面具备独特壁垒的整车企业将在未来占据优势。充电设施建设持续受政策影响向好发展但需继续加强。此外,新能源车产业也将继续与智能技术深度融合,朝着集成化和智能化方向发展。

	新能源车市场保有量(万辆)	新能源占总销量比例(%)	纯电动乘用车续航里程(km)	纯电动乘用车单体成本(元/wh)	充电桩市场保有量(万个)	充换电站市场分布数量(万家)
2016年	100	1.4	170	2.2	23	0.5
2020年	500	7	300	0.6	500	1.2
2025年	2000	15	400	0.5	2000	3.6
2030年	8000	40	500	0.4	8000	4.8

随着新能源车逐渐实现规模化生产,成本下降,补贴政策的逐步消退是大势所趋,之后新能源车市场发展的驱动力渐转为市场因素主导也是必然。对车企的补贴政策退坡利于加快促进行业优胜劣汰,实现技术竞争发展,但若未能准确把握政策调整的时间和节点,过早、过频地更改或取消补贴政策会给市场带来不利冲击,对行业造成损害。

电池等瓶颈制约不应忽视

目前新能源汽车种类繁多,可分为纯电动汽车、混合动力电动汽车、燃料电池汽车、生物燃料汽车等,据分析,纯电动动力汽车市场占新能源车市场比例由2014年的67.9%增长到2016年的76.5%,市场占比在两年间提升了12.7个百分点,未来一段时期,纯电动汽车将成为新能源汽车发展的主流。然而,电池、充电设施和续航里程等瓶颈制约正成为电动新能源车发展和普及的主要掣肘因素。

有数据显示,2017年全国公共类充电基础设施保有量达21万个,同期新能源汽车保有量约为180万辆,充电设施和新能源车的比例仍然明显不足。

新能源车动力电池制造是新能源车企业平衡制造成本和技术创新的重点关注领域。三元材料和锂锰氧化物是目前多数国际新能源车型采用的锂电池正极材料,而据工信部统计,2017年中国已推出的电动汽车中,使用磷酸铁锂电池的占63%,使用三元材料的占19.7%,使用氧化锂锰的占11.1%,磷酸铁锂电池仍是当前中国新能源汽车使用最多的材料。国家规划,锂电池能量密度能够达到300~350wh/kg,而电池行业保守估计也高达250wh/kg,新能源车动力电池能量密度提高已成趋势。同时,锂电池的成本下降迅速,从2011年的3000元/kw·h下降到2015年的1500元/kw·h,预计到2020年,锂电池价格可能将下降到1000元/kw·h以下。在这一趋势下,国内诸多汽车制造商和电池供应商转向三元锂电池应用的情况愈加明显,三元电芯企业和锂电池回收企业成为当前及今后较长时期行业内关注对象,中国动力电池产业与国际水平差距将进一步缩小。