

近日,博鳌亚洲论坛发布《亚洲减贫报告2020》,从亚洲地区的视角出发,立足中国实践,探讨在全球化与新冠肺炎疫情冲击下,亚洲国家如何在保证经济发展中缓解和消除贫困,从而贡献全球减贫的亚洲经验。报告指出,在全球减贫业绩中,亚洲作出了最重要贡献,其中,中国贡献突出。

见微知著

□ 金叶

当传统车企在微型乘用车市场上颓势频现的时候,新能源微型车却如雨后春笋般层出不穷。

就在前两天,一直以来都以生产“老年代步车”著称的雷丁,发布了其首款可上牌的新能源微型车“芒果”,号称要打造中国式的K-Car。至于这个品牌未来如何我们不做评价,似乎在不知不觉中,一股微型化浪潮在新能源汽车中卷土重来,微型车又开始成为各大车企的发力点。据不完全统计,如今在市面上销售的微型车多达几十款。

其实在新能源汽车发展的早期,微型车也曾“辉煌”一时。不过人们发现,从今年以来,长安奔奔E-Star、上汽荣威科莱威CLEVER、奇瑞小蚂蚁cQ1、零跑T03等微型车扎堆上市。要知道,目前国家补贴政策已经向着长续航、高端化的新能源车倾斜,现在再造微型车,已经没有政府的财政补贴可领了。

那么又是什么促使车企重新开始生产微型车呢?在专家看来,未来我国新能源汽车将向高端车和微型车两级发展,相较高端车市场,微型车更具市场发展潜力,而且已经有了成功的推广模式。事实上,微型车可以更好地满足中低收入群体的出行需求,在三四线城市和农村市场有着非常强烈的市场需求。

后疫情时代,更多的无车一族滋生的强烈购车需求正在井喷式爆发,这也恰恰是普及新能源汽车的重大利好时机。以近期开展的新能源汽车下乡活动为例,人们可以看到,参与到其中的正是众多10万元以下的微型车,低廉的价格使其更易被众多的国民所接受。值得一提的是,如今众多的消费者对新能源汽车望而却步的一大原因就在于新能源车过低的保值率。而微型车购买和使用成本相对较低,更能减轻消费者的购买压力。此外,随着电池技术的发展,以往微型车只有100km续航里程的情况也将大有改善,目前主流的微型车续航里程已经能够达到300km,很多车型已经能够突破500km,进一步加强了其在日常使用方面的便利性。同时,许多“低价高配”的精品小车开始出现,在科技性等方面也能够满足日渐挑剔的消费者需求。

有专家表示,在未来5年~10年,微型车有望成为纯电动车的主流车型,既可以满足个人出行的需要,也不会因电池组的能量密度而失去纯电动的优势。以往厂商集体扎堆出售那种劣质低价低续航的“老年代步车”以骗取政府财政补贴的现象将一去不复返。微型车市场将有更多的精品出现,微型车与高端车互补,或许才是新能源市场的新格局。

所谓见微知著——一个东西即便微小,却可以通过它来洞悉其方兴未艾的发展势头,人们再不会因为它的微小而轻视它!

政企智库编辑部
执行主编:潘强
新闻热线:(010)56805065
监督电话:(010)56805167

微型电动车另辟蹊径卷土重来

连续单月销量破万的特斯拉居然被微型国产车“超越”。在竞争激烈的新能源汽车市场,微型车准确地抓住经济性和便捷出行的市场需求,走出一条与高端车截然不同的发展道路

□ 本报记者 潘强

特斯拉国产化后,其销量一直吊打国内众多新能源车。虽然国内的新能源车企也在续航里程、智能驾驶、5G技术等方面持续发力,但目前仍难以撼动特斯拉在国内新能源汽车市场的地位。

五菱宏光登顶夺冠

然而,意想不到的,连续单月销量破万的特斯拉Model 3,居然会被一辆微型国产电动汽车所“超越”。最新数据显示,五菱宏光MINI EV在8月份销量突破15万辆,而特斯拉Model 3当月仅售11,800辆。这种销量被连续保持数月,到11月,该车单月销量翻番,热卖33,094辆,成为纯电动汽车销量冠军,创下国内新能源汽车销量纪录。虽然从产品定位和配置规格上,两款车不可同日而语,但五菱宏光MINI EV一经上市便瞬间登顶,离不开其精准定位及超高的性价比。

虽然五菱宏光MINI EV是微

型车,却是麻雀虽小五脏俱全,在功能方面像倒车雷达、ABS系统、胎压监测等功能应有尽有,最高时速可达100公里/小时,可正常上牌上路。更亲民的是,五菱宏光MINI EV售价仅相当于特斯拉Model 3的一个零头。在交通拥挤的城市,作为微型车的五菱宏光MINI EV可以轻易破解拥堵及停车难的困扰。

在国内竞争激烈的新能源市场,五菱宏光MINI EV准确地抓住中低端微型车经济性和便捷出行的消费需求,走出了一条与高端车截然不同的发展道路,受到市场的青睐。

放眼新能源汽车市场,目前仍以两极市场为主:一个是以特斯拉为代表的高端市场,另一个则是微型车市场。五菱宏光MINI EV取得如此骄人的业绩,再次证明,作为A00级微型车,有望在未来一段时间成为新能源市场快速规模化重要支撑。相关数据显示,在国内二三线城市中,微型车每年有近一百万辆的增量市场,这种微型车市场需求不可小觑。如果汽车制造商能抓住时机,真

正破解用户的出行痛点,从微型车“取巧”切入,则能避开合资品牌和外资品牌的“锋芒”,还能快速实现新能源汽车的规模化发展。

一度曾“断崖式”下滑

曾经“断崖式”下滑,几近消失的微型车市场最近又神奇般卷土重来。过去几年,微型车也在市场中大放异彩,不仅销量占据了整个新能源汽车市场的半壁江山,一定程度上也带动了国内新能源汽车市场的发展。以2017年乘联会的数据来看,国内市场纯电动乘用车销量近44.9万辆,其中微型车销量超过27.7万辆,占比达62%。2017年纯电动汽车车型销量排行榜前十名有7个是微型车。毫无疑问,当时,微型车曾是整个新能源汽车市场的重要支柱。然而,微型车的销量却在2018年遭遇“断崖式”下跌。当时,像吉利知豆、北汽EC系列等曾经在市场中大卖的明星车型纷纷坠入低谷。

最早一批进入市场的微型车吉利知豆D2,也曾红透汽车市场的半

壁江山,2017年9月份销量为5084台,而到2018年9月份销量仅为10台,同比下滑达到惊人的99.8%。那究竟发生了什么?

据了解,国家调整了新能源汽车推广应用财政支持补助项目:低于150公里续航的车型不再享受政府补贴,150公里~300公里续航的车型补贴下调20%~50%,续航超过300公里的车型补贴上调。旨在提高续航里程的补贴新政,使深受市场青睐的微型车遭受“致命一击”。所以,2018下半年之后,微型车销量急剧下滑,甚至几近消失。

政策与市场同时发力

作为“人民的代步车”五菱宏光MINI EV,继承了吉利知豆D2未竟的“遗志”,再度开创微型车的新蓝海,带领微型车再创新新能源汽车市场新的增长点,成为实现国内新能源汽车规模化发展的“强力抓手”。

受疫情影响,曾经是新能源汽车市场主力的微型车再次雨后春笋般层出不穷。那么,车企为啥又开始青睐微型车呢?如果说,最初微型车独占鳌头是政府财政补贴引导的结果,那么眼下微型车再度卷土重来则是市场需求在自行发力。

最初,微型车在新能源汽车市场所以稳居“一哥”地位,是由于这种车的研发周期短,生产成本低,尤其还能轻易获得优厚的政府财政补贴。但是好景不长,由于政府补贴的导向逐渐偏向长续航车型,那些体积小的微型车渐渐淡出人们的视野。原本是公认的、最有希望成为国民代步车的市场份额日益缩小,车企自然也就没有太大的动力对这些微型车下过多的心思,导致其在没有补贴后逐渐销声匿迹。

微型车卷土重来,也与国家重新调整新能源汽车市场的刺激政策有着千丝万缕的关系。在国家新能源汽车创新工程项目专家组组长王秉刚看来,微型车可以更好地满足中低收入群体的出行需求,在三四线城市和农村市场有着非常强烈的需求。未来,我国新能源汽车将向高端车和微型车两极发展,相较高端车市场,微型车更具市场潜力。而且随着城镇化的加快、农业工业化水平提高和农

民消费水平持续提升,农村居民远距离出行需求与日俱增,加上农村道路交通配套设施逐步完善,机动化出行工具成为农村居民的重要选择,三四线城市和农村有望成为我国新能源汽车发展新的动力或者新的海量级发展空间。

寻找新能源汽车新的增长动力和提升市场渗透率已经成为我国新能源汽车产业的重要目标,而我国中小城市和广大农村地区目前千人汽车保有量相对较低,存在汽车消费高速增长潜力的潜力。

王秉刚认为,在中小城市和农村推广微型车,政府一定要主动参与。过去政府的引导政策更多偏向大城市,今后应该向中小城市引导。车企要把开发生产适用于中小城市和农村用的微型车放在重要位置。国家电网和基础设施运营商也应积极应用新能源汽车下乡和中小城市应用推广,配备建设充电基础设施。

微型车有望后来居上

中国电动汽车百人会理事长陈清泰认为,我国可以直接跨越燃油车时代,以电动化来满足城市与农村居民对微型车电动化的市场需求。建议下一步应当研究制定出台微型车使用端的优惠政策,鼓励企业有针对性地开发满足市场需求的高端微型车。

正如专家所料,随着国内疫情逐渐进入尾声,五菱宏光MINI EV、长城欧拉R1、宝骏E100、E200、E300,长安奔奔E-Star、零跑T03、上汽荣威科莱威CLEVER、吉利枫叶30X等微型车扎堆上市,强劲的市场需求造就了微型车市场一枝独秀。一方面是后疫情时代的市场需求不容忽视,另一方面是随着电池技术的进步,越来越高的续航里程已经可以在微型车上逐步实现。

有专家表示,在未来的5年~10年,微型车有望成为纯电动车的主流,既可以满足个人出行需求,也不会因为电池组的能量密度而失去纯电动的优势。人们相信,随着微型车市场更多精品的出现,会有第二辆五菱宏光MINI EV出现,也许是卷土重来的吉利知豆D2,也许是其他令人喜出望外的“豆豆”。

今年的成都车展上,欧拉品牌热销车型欧拉R1正式更名为“黑猫”,同时带来了全新车型欧拉“好猫”并在北京车展正式上市。在消费者心目中,欧拉品牌旗下的微型车完全没有了“老年代步车”的影子,个性化、智能化、安全化才是微型车的新标签。

随着欧拉品牌的成功,五菱宏光MINI EV也是火得一塌糊涂。方正的外形,小巧的车身,分明就是一部国产K-Car。宏光MINI EV被称为“人民的代步车”,其存在的意义恐怕不是普通意义上的“老年代步车”的翻版。2.88万元的超低售价、出行成本低廉、可容纳4人等优势都让其轻易火爆起来。

曾经的“老年代步车”已经一去不复返,在电动化的驱使下,电动汽车必然会呈现出高价和低价两种态势的发展。而低价车型在政策的驱动下也会走向低价优质的路线。

很显然,微型车又火了起来,归根结底还是因为迎合了市场的需求。如今,大众需要这种微型经济便捷的电动车来满足自己的个性化需求。

看来,只要把握住消费者的市场化需求,推出适销对路的车型,不火才怪呢!



十届中国—东盟(柳州)汽车工业博览会近日在广西柳州市开幕,来自中国、马来西亚、印尼、菲律宾、缅甸等国家的官员和业界人士与会,探讨中国与东盟汽车产业合作。图为参展中的宝骏E300Plus新能源汽车。林馨摄

打造亲民的“国民代步车”

微型电动汽车初步具备了替代燃油车的条件,购车价格和续航里程都在接近燃油车,燃料费用和维修费用比燃油车更便宜,全生命周期成本比燃油车更有优势

□ 张帆

由中国电动汽车百人会发起组织的汽车市场与消费论坛近日举办,论坛的主题是“中小城市与农村电动化发展”,其邀请政府有关部门官员、行业专家、企业高层共同参与研讨。

国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉刚认为,中小城市与农村一定是我国电动汽车重要的市场,更明确地讲,是微型电动汽车的市场。目前,微型电动汽车已经具备了替代燃油车的条件,购车价格已经开始接近燃油车,续航里程也在接近燃油车标准,燃料费用和维修费用比燃油车要便宜,全生命周期成本比燃油车更有优势。

微型车要皮实耐用

王秉刚表示,中小城市和农村用微型电动汽车的技术需求大致可以归纳为以下特点:

第一,续航里程要根据用途来设置,一般来讲200公里~300公里就够用。第二,安全、可靠、皮实、耐用。第三,要有很好的动力性,最高车速不要低于100公里/小时。第四,使用经济性要好,要省电,经济实惠。基础设施供电方面鼓励使用可再生能源。第五,充电要方便,以小功率慢充为主,家用插头可充电。第六,多用途、多品种,不光代步,还可以拉人、载货,甚至可以匹配水泵等农用动力设备。第七,汽车价格要经济,5万元以下是标准。

全国政协常委、经济委员会副主任陈清泰认为,我国汽车新增市场将向中小城市和农村扩展和转移。从总体保有量水平看,我国还有很大持续增长的空间,将从东部向中西部扩展和转移;将从一二线城市向三四线城市扩展和转移,从城市向乡村扩展和转移。

据悉,截至目前,我国保有9000

万辆摩托车、2.5亿辆两轮电动车,600多万辆四轮低速电动车和2000多万辆三轮和四轮农用车,大都分布在农村和三四线城市,随着新农村建设和经济水平的提高,其中很大一部分用户将升级为汽车。可以预计,以小型经济型电动车为主,未来“存量替代”和“新增”市场广阔,在三四线城市和农村有可能形成千万辆级的电动汽车市场,成为我国经济持续增长的重要拉动力。

基于以上分析,专家普遍认为,适合于农村地区的电动汽车需要满足以下六个条件:1.车离地间隙要高,有一定的通过性和爬坡能力;2.能坐四到五个人;3.要兼顾农用车和经商、载货要求;4.续航里程满足200公里;5.价格要控制在5万元以下;6.上牌保险等手续力求简化。

质量上要超越“老头乐”

此前的微型电动车大多属于