

“老头乐”开闸影响市场格局

本报记者 王伟

工信部在6月17日发布了《纯电动乘用车技术条件》国家标准的征求意见稿。意见稿确定了低速电动车的正式名称为“微型低速纯电动乘用车”，虽然还带有“低速”两个字，但是其中最关键的就是获得了乘用车的身份。“座位数在4座及以下、最高车速低于70km/h的纯电动

乘用车”，《技术条件》是这样定义微型低速纯电动乘用车的。此次将微型低速纯电动乘用车作为纯电动乘用车的一个子门类来要求，明确了产品属性。新规即将出台，意味着合规的“老头乐”（低速电动车）将能“转正”，将会合法上路。那么，如果按照产能超过200万辆计算，我国新能源汽车产量能否实现翻番？



将改变“微电”市场格局

这次在主要的技术规范中，我们可以看到，新规要求低速纯电动乘用车和普通乘用车一样，必须配备ABS制动系统和三点式安全带，以及随车灭火器、三角警告牌等，另外还规定“低速纯电动乘用车的正面碰撞试验以40km/h的速度进行，试验结果应符合GB/T 31498的要求”，即国家标准《电动汽车碰撞后安全要求》。

可以说，这几项安全要求能够把小作坊式、粗制滥造的低速电动车型拒之门外。

实际上，经过近年来的发展，低速电动车市场早已开始了优胜劣汰。

其中，“国民神车”

五菱宏光MINIEV必有一席之地。五菱宏光MINIEV的起售价在“1万至3万元”低速电动车价格区间内。此外，与低速电动车不同的是，五菱宏光MINIEV采用乘用车制造标准，要求驾驶者持有驾照，车辆上牌、保险必不能少。自去年7月上市以来，五菱宏光MINIEV已经成为中国品牌电动车销量领头羊之一。

除了五菱宏光MINIEV抢夺了一部分低速电动车的市场份额外，许多车企均推出了微型电动车，如长城欧拉R1、长安奔奔E-Star等均对低速电动车构成降维打击。

市场最终格局仍难评判

从消费端的角度分析，市场最终格局仍难评判。

低速纯电动乘用车的技术要求是对产品端的规范，预计接下来，交管部门会出台低速纯电动乘用车驾驶者的要求，需不需要驾驶证、什么级别的驾照能够驾驶低速电动车、上什么类型的牌照、年检以及保险问题，还会对低速纯电动乘用车是否能够享受普通乘用车的路权等方面进行规范。

“这车价格不高、不用交保险、还不用找停车位，最重要的是不用考驾照。”很大一批消费者原来津津乐道的“优

势”不再，这部分消费者是否会真的转向？

另外，即使城市加强监管，严查不合规的低速电动车，但在监管不严的城镇及乡村地区，出行的刚性需求仍会为低速电动车提供生存的土壤。

还有，各种成本增加、终端售价的提高对于农村消费者而言更为敏感，他们可能会选择价格更低、无需驾照的电动三轮车。未来，电动三轮车有可能会扮演当下低速电动车的角色。

值得思考的是，若无法从根本上解决供需问题，甚至会出现更低级产品的替代角色。

第三届网上车市 技术品牌营销论坛举行

6月19日，第三届网上车市技术品牌营销论坛在上海举行。本届论坛是2021中国汽车论坛设立的14个主题论坛之一，由中国汽车工业协会（CAAM）主办，网上车市与网新社承办，吸引了众多企业领袖、行业学者、专业媒体到场，共话汽车技术品牌的打造和营销之道。中国汽车工业协会副秘书长柳燕表示：“技术品牌营销论坛聚焦‘十四五’汽车产业规划中的重点任务，有宏观高度和战略方向性，又紧贴研发和营销的核心，聚焦技术品牌营销实战领域，有很强

的战术指导意义。”

本届论坛的企业嘉宾演讲环节设置了两个子主题，分别是“2021年技术品牌营销发展报告”和“技术品牌在新媒体用户沟通中的创新玩法”。

来自沃尔沃、奇瑞、长安、东风汽车、上汽乘用车、长城、江铃汽车的车企代表们向大家介绍了各自企业的技术品牌打造和营销进展，分享了相关思考核心。在接下来的圆桌论坛环节，车市控股董事局主席、网上车市CEO徐舸与多位企业嘉宾展开同台对话，掀起了头脑风暴。（李文）

现代从软银手中 收购波士顿动力

6月21日，现代汽车集团、波士顿动力与软银集团宣布，在获得了监管部门的批准，并完成了其他惯例成交条件后，现代完成了对波士顿动力的收购。波士顿动力在这笔交易中的估值为11亿美元。交易完成后，现代持有波士顿动力80%的股份，软银则通过一家关联公司保留了其余20%的股份。

波士顿动力公司旗下主要有两款商业化产品：一款是四足机器人Spot；另一款是仓库机器人，用于仓库装箱。

据了解，借助此次

收购，现代将得以继续构建“机器人价值链”作为其发展目标，深入机器人零件制造、组装与自动化领域。

现代汽车集团董事长郑义宣还承诺，未来将减少对传统汽车制造工序的依赖，并将机器人制造在公司业务中的占比提升至20%，同时将公司的定位从汽车制造商转变为移动出行服务提供商。该集团目前已开发了一种可穿戴机器人，用来减轻工厂工人的大体力工作，现已在其美国工厂开展了试点项目。

（蓝田）

新增200万辆纯电动车？

一直以来，微型低速电动车都游走在“灰色地带”。根据不完全统计，全国已经有100家左右规模以上微型低速纯电动乘用车生产企业，产能超过200万辆，它们主要分布在山东、河南、河北、江苏、福建等省份。

此前，中汽协对2021年车市的预测暂定为国内汽车总销量将达到2700万辆左右。新能源汽车销量预计为200万辆左右。前段时间，中汽协在媒体沙龙上对2021年全年国内车市的预测可能会提高，在之前6.5%的基础上有所上

调。

也就是说，一旦新能源汽车销量再加上200万辆（假设不完全统计的产能全部消化为销量，实际销量可能有出入），从理论上说，我国新能源汽车的产销数量便翻了番。我国广义汽车销量可能会超过3000万辆整数关。

而根据有关资料，截至2020年，全国低速电动车保有量超过1000万辆。这意味着，不久的将来，我国新能源汽车保有量将远超1000万辆，在全球新能源汽车总量上将远远超过50%的比例。

影响“双碳”“双积分”格局

汽车行业的“碳达峰”过程非常复杂。当前，在汽车行业实现“碳达峰”和“碳中和”的难度非常大，因为其不仅涉及制造领域，还涉及交通领域。

而汽车产业现在仍然以汽油排放和柴油排放为主。

一旦将游走在“灰色地带”的200万辆“老头乐”算在汽车领域，至少在产业端一头，是否极大地助力了“双碳”目标的推进？

另外，汽车“双积分”制度从2018年开始实施。所有的汽车厂商都要生产新能源汽车，如果销量达不到要求，

就必须停产油耗高的车型。此前，市场上便传出一汽-大众向特斯拉购买排放积分的消息。

从今年7月1日起，《乘用车燃料消耗量限值》强制性国家标准将实施，综合油耗测试标准将从NEDC（新欧洲驾驶循环测试）转变为WLTC（世界轻型汽车测试规程）。这意味着，燃油车平均油耗的达标率，至少在产业端一头，是否极大地助力了“双碳”目标的推进？

吉利、长安、一汽-大众等传统燃油车企（新能源车型偏科）是否会打“老头乐”的主意，尚不得而知。

聚焦未来出行、新能源汽车技术、自动驾驶、智能座舱、核心零部件、汽车新材料新技术全产业链

上海国际汽车创新技术周 IATW 2021

2021/06/27-29 上海 11th SHANGHAI (浦东龙阳路2345号)

CAIAE 2021
第十一届上海国际汽车内饰与外饰展览会
第四届国际智能座舱与自动驾驶技术创新展览会
第十一届上海国际车灯及车辆照明技术展览会
第十三届国际新能源汽车技术及轻量化新材料、智能装备（上海）展览会

【扫码预约门票】