ПОЛИТИКА КОРЕИ В ОТНОШЕНИИ НОВЫХ ЭНЕРГЕТИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И АККУМУЛЯТОРНЫХ БАТАРЕЙ, А ТАКЖЕ АНАЛИЗ РЫНКА

KOREA POLICY ON NEW ENERGY VEHICLES AND BATTERIES AND MARKET ANALYSIS

Лю Сюань, магистрант 2 года обучения, Санкт-Петербургский Государственный Экономический Университет

Liu Xuan, 2-year undergraduate student, Saint Petersburg State The University of Economics, 1103347205@qq.com

Аннотация

Проанализировать поддержку Южной Кореей транспортных средств на новых источниках энергии и политику в области аккумуляторов (включая субсидии, снижение налогов и льготное использование) и политику утилизации в сочетании с политикой в отношении транспортных средств, работающих на новых источниках энергии, будущими планами в отношении транспортных средств на новых источниках энергии и расширением мощностей ведущих компаний Китая по производству аккумуляторов.

Summary

Analyze South Korea's support for new energy vehicles and battery policies (including subsidies, tax cuts and concessional use) and recycling policies in conjunction with new energy vehicle policies, future vehicle plans funds for new energy sources and the expansion of the capacities of China's leading battery companies.

Ключевые слова: Электромобили, политика Кореи, рынок Китая

Key words: Electric vehicles, Korean politics, China market

Аккумуляторная батарея - это сердце автомобилей на новой энергии и звено с самой высокой добавленной стоимостью в цепочке производства транспортных средств на новой энергии. Пользуясь внутренней политикой и рыночным движением, китайская промышленность по производству аккумуляторных батарей выстроила относительно полную производственную цепочку и занимает более 50% доли мирового рынка. Тем не менее, по сравнению с Китаем, общие технологии южнокорейских компаний по производству аккумуляторных батарей по-прежнему находятся на лидирующем уровне и продолжают расширять глобальный рынок поставок. С 2014 года Южная Корея внедрила план экологичных транспортных средств, направленный на разработку чисто электромобилей, гибридных автомобилей и водородных транспортных средств. По состоянию на 2018 год было произведено в общей сложности около 290000 экологически чистых автомобилей (включая автомобили на новой энергии и гибридные автомобили). В этой статье представлена система политики и рыночные продажи транспортных средств на новой энергии и аккумуляторных батарей в Южной Корее, в сочетании с планами на будущее в отношении транспортных средств, работающих на новых источниках энергии в Южной Корее, и динамикой расширения мощностей передовых производителей аккумуляторных батарей в Китае, а также кратко анализируются последние разработки. в транспортных средствах на новой энергии и аккумуляторных батареях Южной Кореи.

Политика поддержки и политика утилизации транспортных средств на новой энергии и аккумуляторных батарей

Субсидии Южной Кореи на автомобили на новой энергии сокращаются из года в год. До 2018 года каждый электромобиль может получить субсидию в размере 84 000 юаней. По сравнению с ситуацией, когда максимальная субсидия в размере 72 000 юаней на основе характеристик транспортного средства была получена в 2018 году, сумма субсидии для чисто электромобилей (EV) в 2019 году была снижена до 54 000 юаней. Гибридные автомобили с подзарядкой от электросети (PH EV) Субсидия сумма составляет примерно 30 000 юаней. Транспортные средства на

водородных топливных элементах (FCV) из предыдущей субсидии в 330 000 юаней были сокращены до 216 000 юаней, а субсидия на гибридные автомобили (H E V) была отменена, которая ранее составляла 3 000 юаней. В сентябре 2019 года правительство Южной Кореи объявило, что к 2020 году оно инвестирует 738,20 миллиарда вон на субсидирование строительства чистых электромобилей и зарядной инфраструктуры, а также 359,3 миллиарда вон на транспортные средства на топливных элементах и расширение. Станция заправки водородом. Помимо субсидий, Южная Корея также поддерживает развитие экологически чистых транспортных средств посредством снижения налогов и других мер политики. Например, правительство ввело политику поощрения разработки транспортных средств на новой энергии, такую как освобождение от базовой платы за проезд, 50% снижение платы за проезд, 50% снижение платы за электроэнергию и использование специальных номерных знаков для электромобилей. автомобили и эксклюзивная страховка. Что касается зарядной инфраструктуры, корейское правительство придает большое значение строительству зарядной инфраструктуры и планирует предоставить покупателям транспортных средств субсидии на покупку зарядных свай. "Стратегия развития автомобильной промышленности будущего в Южной Корее на 2003 год" показывает, что количество станций зарядки электромобилей в Южной Корее увеличится с нынешних 5 427 до 15 000 к 2003 году. Политика поддержки аккумуляторных батарей в Корее. Для развития индустрии аккумуляторных батарей нового поколения, с одной стороны, правительство Южной Кореи инвестировало 300 миллионов юаней в создание фонда аккумуляторных батарей в марте 2019 года путем создания совместного фонда предприятий путем координации; с другой стороны, корейская промышленность Содействует разработке аккумуляторных батарей путем организации и разработки дорожных карт. В 2018 году Корейская ассоциация производителей аккумуляторов сформулировала план развития аккумуляторных батарей и поставила цели развития на четыре этапа: 2018, 2020, 2012 и 2015 годы. Например, к U2020 плотность энергии отдельных элементов достигнет 300 Втч / кг, 320 Втч / кг в 2023

году и 330 Втч / кг в 2025 году. Политика Южной Кореи по переработке новых энергетических транспортных средств и аккумуляторных батарей В соответствии с Южнокорейским «Законом об охране атмосферной окружающей среды», после того, как потребители получили субсидии на покупку электромобилей, они должны вернуть батареи в указанное правительством место и получить сертификат возврата батареи после получения субсидии.Отменить регистрацию автомобиля. В ответ на это правительство сформулировало «Уведомление о возврате аккумуляторных батарей для электромобилей» в 2018 году, в котором оговаривались соответствующие правила утилизации аккумуляторных батарей, упомянутые в «Законе об охране атмосферной окружающей среды». В подробных правилах изложены особые требования к условиям и методам утилизации аккумуляторов, стоимости утилизации, стандартам и методам демонтажа, транспортировке и хранению. По сообщению информационного агентства Yonhap, в марте 2019 года Национальное собрание Южной Кореи проголосовало за принятие поправки к «Закону о сохранении атмосферной окружающей среды», которая расширила внедрение системы обязательной популяризации экологически чистых транспортных средств с пригорода на всю территорию. страна. После того, как поправка вступит в силу в 2020 году, компания Ssangyong Motor, которая не выпускала экологически чистые модели среди местных автопроизводителей, сильно пострадает. В настоящее время Hyundai, Kia, Renault Three Star, Южная Корея GM производят или скоро будут производить и продавать различные типы экологически чистых автомобилей. В апреле 2019 года Министерство окружающей среды вместе с Hyundai, Kia, Renault Samsung, южнокорейской GM, пятью основными автопроизводителями Ssangyong Motor, компаниями-импортерами автомобилей, Корейской ассоциацией автопроизводителей и Корейской ассоциацией импортных автомобилей организовали и учредили рабочую группу для обсуждения будущие вопросы.Конкретные меры, принимаемые компаниями, которые соответствуют стандартам. В июне 2019 года министерство окружающей среды Южной Кореи завершило разработку плана по усилению «целевой системы популяризации

экологически чистых транспортных средств», который налагает штрафы на автопроизводителей, не соответствующих стандартам. Новые правила будут введены в действие в 2020.

В целях реализации плана создания экологически чистых автомобилей, сформулированного правительством, южнокорейские производители автомобилей на новой энергии внедрили «экономичный + дальний запас хода + высокопроизводительные чистые электромобили». Например, в 2012 году компания Hyundai Motor из Южной Кореи начнет массовое производство высокопроизводительных электромобилей с запасом хода 500 км. В качестве чисто электромобиля третьего поколения этот высокопроизводительный электромобиль будет полностью разрабатываться специально на базе специального электромобиля. электрическая платформа. Специальная электрическая платформа имеет гибкое производство и возможность зарядки большой мощностью 400 кВт.

Южнокорейские производители аккумуляторных батарей в Китае

6 декабря 2019 г. в «Каталог рекомендуемых моделей для продвижения и применения транспортных средств на новой энергии», выпущенный Министерством промышленности и информационных технологий Китая, были включены модели электромобилей Tesla Model с питанием от LG Chem. Южнокорейские производители аккумуляторных батарей также ускорили свое продвижение на китайском рынке. В апреле 2018 года LG Chem объявила о сотрудничестве с Huayou Cobalt с целью создания Huajin New Energy Materials (Quzhou) Co., Ltd. и Leyou New Energy Materials (Wuxi) Co., Ltd. Два совместных предприятия будут использоваться для производства тройных прекурсоров литиевых батарей и катодных материалов с производственной мощностью 100000 тонн соответственно, которые будут запущены в производство в 2019 году, а массовое производство - в 2020 году.

5 декабря 2009 г. SK Innovation, BAIC Group и Beijing Electronic Controls совместно инвестировали в завод по производству литиевых батарей для электромобилей Nortel (Jiangsu) Technology Co., Ltd. (Best) в Чанчжоу, провинция

Цзянсу. Завершено. Новый завод расположен в зоне экономического развития Цзиньтань, город Чанчжоу. Он занимает площадь 168 000 м2 и имеет годовую производственную мощность 7,5 ГВтч. Его могут использовать 150 000 электромобилей, оснащенных аккумуляторами на 50 кВтч. серийно выпускается в начале 2020 года.

Таким образом, производство новых энергетических транспортных средств и аккумуляторных батарей в Южной Корее началось рано и сконцентрировано в масштабах, и правительство придает большое значение разработке новых систем энергетических компонентов. Оно издало политику поддержки транспортных средств на новых источниках энергии в виде субсидий, снижение налогов и льготное использование. Создать фонд аккумуляторных батарей и организовать разработку дорожной карты технологии аккумуляторных батарей для содействия промышленному развитию. Однако из-за небольшого масштаба рынка новых энергетических транспортных средств в Южной Корее местные компании, производящие аккумуляторные батареи, в основном заняты на автомобильном рынке высокого класса в Европе и США, реализуя стратегию развития «выйти наружу». По мере того, как рынок новых энергетических транспортных средств Китая приветствует передовые зарубежные продукты для аккумуляторных батарей с более терпимым отношением, южнокорейские аккумуляторные компании ускорят свое развертывание в Китае, что сделает отрасль аккумуляторных батарей более конкурентоспособной.

Литература

1. Анализ влияния политики субсидирования новых энергетических транспортных средств на рынок литиевых батарей в 2019 году, Ли Чжиюань, CNKI: SUN: SCZG.0.2019-31-021
2. Анализ рынка транспортных средств на новой энергии, Чжан Сян, Автомобильная электроника, 2014 г. (00012)Clayton
3. Лу Чао, Ю Цзяньсинь, Ронг Кэ и др. Международное сравнение политик автомобильной промышленности в области новой энергии [Дж.]. Управление научными исследованиями, 2014 г. (12).

4. Международный рынок электромобилей и анализ политики, «Отчет о развитии индустрии новых энергетических транспортных средств в Китае»,2015-08-01
5. Анализ продаж электромобилей в Южной Корее в 2020 году: рост на 40,1% в годовом исчислении, Southern Fortune, 2020-6-1

Literature

1. Analysis of the Impact of New Energy Vehicle Subsidies Policy on the Lithium Battery Market in 2019, Li Zhiyuan, CNKI: SUN: SCZG.0.2019-31-021
2. New Energy Vehicle Market Analysis, Zhang Xiang, Automotive Electronics, 2014 (00012) Clayton
3. Lu Chao, Yu Jianxin, Rong Ke et al. International Comparison of Automotive New Energy Policies [J.]. Research Management, 2014 (12).
4. International Electric Vehicle Market and Policy Analysis, "China New Energy Vehicle Industry Development Report", 2015-08-01
5. 2020 South Korea EV Sales Analysis: 40.1% YoY Growth, Southern Fortune, 2020-6-1