



[新能源汽车之市场解读]

# 新能源汽车市场 继续发力

## 技术、产品力的创新 加速市场洗牌

### A 近两年新能源汽车保持高增长

中汽协统计显示,2015年,新能源汽车销售33.11万辆,同比增长3.4倍。其中纯电动汽车销售24.75万辆,同比增长4.5倍;插电式混合动力汽车销售8.36万辆,同比增长1.8倍。

今年上半年,1~7月新能源汽车销售20.7万辆,比上年同期增长122.8%。其中纯电动汽车销售15.3万辆,比上年同期增长160.9%;插电式混合动力汽车销售完成5.4万辆,比上年同期增长57.6%。

在新能源车企中,比亚迪、北汽新能源、江淮汽车、吉利汽车、上汽乘用车依然领跑新能源汽车销量排行榜。

就具体车型来看,插电混动方面,比亚迪秦、唐两款车销量较高,秦在同比下跌43%

的情况下,仍有近万辆的销量,而唐更是以同比增长4544%的速度,将上半年累计销量推到1.9万辆的新高点。

上汽乘用车荣威550混动版的增幅达162%,销售8711辆。纯电动汽车方面,北汽E系列以9977辆的成绩占据榜首,江淮和悦IEV和比亚迪E6则以超200%的增速紧随其后,分别销售9720辆和9226辆。

“如果按照目前的增长速度,新能源汽车的销量甚至有可能超过年初制定的70万辆目标。”业内人士认为,得益于一系列的利好政策出台,近两年新能源汽车市场基础有了更大规模的提升和改善,因此,新能源汽车市场的增长速度将维持这种高速增长的态势。

### B 各大资本加紧布局新能源市场

正是政策的扶持,从去年以来,各大资本巨头纷纷在华投放电动车(纯电动+插电式混动),其中包括北汽、上汽、江淮、宝马、大众等传统车企,以及百度、乐视、阿里等互联网企业和格力电器这样的家电企业。

2015年,北汽完成了两万辆纯电动汽车的销售,成为中国纯电动车销量第一、全球纯电动销量第四的车企。日前,北汽新能源又募集了数十亿资金投入到了打造产品核心竞争力、完善全球化研发体系、智能化工厂建设以及新能源汽车生态圈搭建中。继美国硅谷、德国亚琛、西班牙巴塞罗那海外研发中心之后,北汽新能源还将在意大利都灵和日本组建两个研发中心,以提升外观和内饰设计研发水平以及微型车产品的轻量化设计。

今年7月1日,宝马与英特尔以及发展高级驾驶辅助系统的Mobileye公司联合表示,将联手开发未来新能源智能化汽车产品。

大众公司前不久也宣布了新的新能源汽车战略,将加速新能

源车型的研发进程,加强新能源车型在产品中的占有率。计划到2025年推出至少30款纯电动车型,纯电动车的销量也将大幅提升至200万到300万辆,从而将大众集团打造成全球领先的电动汽车制造商。

不仅是传统车企,众多社会资本也开始进入这一市场,跑马圈地。包括阿里、百度、腾讯、乐视等公司在内的新兴互联网企业纷纷以不同的形式渗透进新能源汽车市场。这些高科技公司发挥其科技优势,在智能化、新能源、无人驾驶、车联网等领域与传统汽车企业展开合作与竞争。

除了新兴互联网企业,一些传统制造型企业也开始跨界进入新能源汽车行业,开始了另一种模式的逆袭。其中,最引人瞩目的非格力电器莫属。前不久,格力电器宣布收购从事锂电池、电动汽车动力总成、整车制造、智能电网储能等业务的银隆新能源100%股权,进军新能源汽车行业。

2016年已过半,在“十三五”各项鼓励政策出台的新环境下,新能源汽车保持了持续增长,今年1~7月销售20.7万辆,同比增长122.8%。

在高增长背后,各路车企以及百度、乐视甚至涉及家电产业的格力等资本纷纷进场,豪掷重金砸向新能源汽车板块,一时间,关于新能源汽车市场的争夺战即将打响。

业内人士表示,新能源汽车市场一直是政策驱动市场,随着市场认知的提高,势必回归到产品质量上,只有技术和产品的创新才能真正在市场上分得一杯羹。

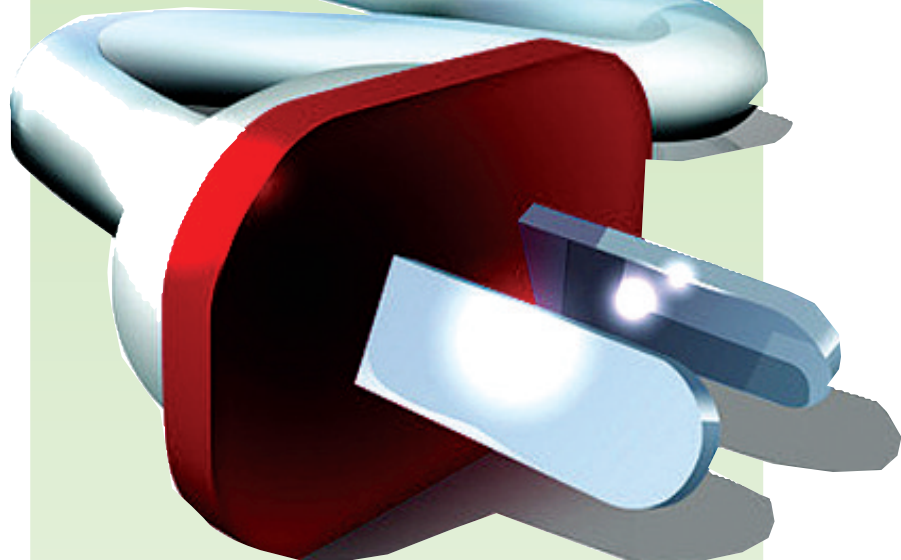
郑州晚报记者 谢宽

### 技术创新才是企业出路

“居安思危”,越是在过热的市场面前,越要保持清醒的头脑。业内专家指出,新能源汽车市场在受到资本追逐的同时,也要认识到新能源汽车距离完全

“上汽的电池管理系统也曾外采,不仅每套售价高达1.5万元,还带来了开发周期长、优化难度大等问题。”据上汽相关负责人介绍,是靠买外国技术迅速攒出产品,抢占市场,还是集中精力突破“三电”(电驱、电控、电

池)核心技术,力争厚积薄发,上



成熟还有比较远的道路,只有技术创新才是王道。

这个核心技术体现在,电池管理系统(BMS)和插电式混合动力车的电驱变速箱(EDU)等核心技术与关键部件上。据专家介绍,电池管理系统可智能化管理及维护各个电池单元,防止出现过充电和过放电,延长电池使用寿命,并监控电池状态,确保其安全、高效运行。

目前,汽车巨头特斯拉、宝马、丰田等外来大鳄拥有自己的一套技术“秘方”打响市场,比如说,特斯拉Model S之所以能用7000多只动力电池,实现最高526公里续航里程,百公里加速突破2.9秒,其强大的电池管理系统功不可没。

而反观国产车企的电池管理系统,大多采购自跨国零部件厂商以及电芯供应商。技术壁垒是导致国产插电混动车型少、品牌少的主要原因。

着力突破新能源汽车核心技术与关键零部件制约,提升创新能力和技术水平,已成为很多车企的共识。

汽选择了后者。经过3年多的协同攻关,上汽不仅完全自主掌握了“三电”技术,还实现了电驱变速箱自主正向开发并获得美国专利授权,成为全球三大混动技术之一。

吉利方面则认为,加强技术创新能力,掌握核心技术、核心资源。在丰富产品线的同时,不断优化成本管理,将整车成本降低到消费者能够接受的程度。谁能将成本降下来,谁才能有市场竞争力。而从长远着眼,在平台架构上将新能源车与传统汽油车统一规划,能最大限度地提升零部件共用性以及生产的柔性化,从而实现成本的降低。据悉,吉利已建成两大纯电动车型平台,还与沃尔沃联合开发了紧凑模块化架构,不仅可以承载中级车和中高级车细分市场所有的轿车、SUV、MPV产品,还可全面覆盖内燃机车型与插电式混合动力车型。

当前,我国已是全球最大的汽车市场,同时电动汽车正在向成长期过渡,这都为电动汽车行业建立自主知识产权、培育自主品牌提供了难得的历史机遇,而技术创新,成为我国新能源汽车产业弯道超车的关键所在。