

借力混动技术

自主品牌加速燃油车替代升级

日前,长城汽车旗下哈弗品牌推出首款新能源车型第三代H6 DHT-PHEV(即插电式混合动力车型,简称“插混车型”),标志着自主品牌主力燃油车型正式向新能源转型。

近年来,以长城汽车、比亚迪、吉利汽车为代表的传统车企在插混汽车领域持续发力,开辟出新能源车发展新空间。机构表示,插混车型有效解决了续航焦虑,对庞大存量燃油车市场将形成明显替代效应。

● 本报记者 金一丹



视觉中国图片 制图/王春燕

销量大幅增长

中国汽车工业协会数据显示,9月,插电式混合动力新能源车产销量分别为17.7万辆、16.9万辆,同比增长183.8%、177.5%,同比增速高于纯电动新能源车。1至9月,插电式混合动力新能源车产销量分别为103.3万辆、98.7万辆,同比增长185.1%、168.9%。

插混优势显现

插混式新能源车一度被认为是传统车企向新能源转型的过渡方案,随着车企插电式混合动力技术的进步以及产品性能提升,插混车型在新能源车市场开辟了新增空间。

插混式新能源车介于纯电动汽车与燃油汽车之间,既有传统燃油汽车的发动机、变速器、传动系统、油箱等;同时具备纯电动汽车的电池、电动机、控制电路等,并有充电接口。

有望替代燃油车

造车成本高是目前插混车替代燃油车的一大障碍。从车型构造看,相较燃油车,插混车增加了电机、电池、电控等零部件,动力系统造价更高,导致售价普遍偏高。据机构统计,同一车型混动版普遍比燃油版售价高2万元至5万元。

“后续更多插混车型推出,销量提升,将产生规模效应,有助于进一步

以比亚迪、长城汽车为代表的自主品牌,近年来在插混车型方面推出了多款新车,增加了市场供给,加速了插混车型市场的升温。

据不完全统计,截至目前,比亚迪旗下共有11款插混车型,售价覆盖了10万元至25万元,以及30万元以上等多个市场。长城汽车旗下共有10款插

据业内人士介绍,插混车的动力性能及平顺性优于燃油车,能提升驾驶体验。在起步、低速行驶方面,插混车通常采用电机驱动,车辆静谧性和平顺性优于同级燃油车。动力方面,从百公里加速表现来看,插混车启动时,电机瞬间可达峰值功率和峰值扭矩,加上毫秒级响应速度,能够实现迅猛的初段加速度。据统计,同一车型的燃油版与混动版零百加速数据

降低生产成本,从而降低插混车型售价。”长城汽车相关负责人在接受中国证券报记者采访时表示。中银证券表示,混动机型设计在不断改进,在发动机、变速箱、电机等方面适度简化,有助于降低混动系统的成本。

此外,由于供需紧张,锂矿等动力电池原材料价格不断上涨,纯电动车上游成本端承受较大压力,以特斯拉

混车型,售价集中在10万元至25万元市场,其中摩卡DHT-PHEV定位在30万元左右的高端市场。此外,广汽传祺、吉利雷神、第三代上汽荣威等插混车型推出,进一步丰富了市场品类。

插混车型对车企新能源车销量的贡献也在提升。以比亚迪为例,DM车型(即插混车型)9月销量为10.6万

相差2秒至4秒。

使用成本方面,相较传统燃油车,插混车油耗低。据机构测算,燃油车油耗在7L/100km以上,大部分混动亏电油耗接近4L/100km。以售价11万元、亏电油耗4L/100km的紧凑型混动轿车为例,按照92号汽油8元/L、国网充电桩平均电价1.3元/kWh、年行驶里程1.5万公里计算,亏电状态下,插混车比同级别燃油车

为代表的多家纯电动车品牌先后调高了售价,单车最高提价幅度超过了2万元。

“插混车的电池比纯电车的小,成本占比更少,因此受到电池原材料价格上涨波动的影响相对较小。目前市场上车型供给增多,车辆性能也有所改进,消费者有插混、混动、增程等多种动力系统及产品可供选择,市场

高于EV车型(即纯电动车型)的9.5万辆。其中,宋PLUS DM-i车型9月上险量达到28621辆,连续8个月居于全国混动车型上险量榜首。

中银证券预计,到2025年,插混车型销量将达607万辆;2021年至2025年,复合年增长率为52%,插混车型在乘用车总销量中的渗透率将达19%。

年均节省3600元,综合工况下有望节省4720元。

续航方面,插混车解决了纯电动车普遍存在的续航焦虑。目前市场上,纯电动车续航里程通常在400km-600km,混动车续航里程普遍在1000km左右。插混车在补能方面更为便捷,不完全依赖于充电网络,在紧急情况下可采用加油方式补能,更为高效便利。

容量有望扩大。”国内某传统车企资深市场研究员说。

安信国际表示,未来十五年内,混合动力汽车或逐步实现对传统燃油车的升级替代。纯电动车短期无法解决里程焦虑、用车不便等消费者痛点,乘用车企靠提升纯电车占比来应对“双积分”压力作用有限,混动车型渗透率将迎来上升拐点,发展空间大。

上海市：2025年将建成充电桩76万个

● 本报记者 王可
见习记者 汪荔诚

10月13日,上海举行市政府新闻发布会,介绍新一轮《上海市交通发展白皮书》相关情况。上海市经济和信息化委员会副主任汤文侃表示,上海将加快智能网联汽车终端发展,力争到2025年塑造3个以上具有上海标识度的品牌,打造10款以上爆款产品,产值达到5000亿元,具有辅助自动驾驶功能(L3)汽车占新车生产比例超70%;具有高级自动驾驶技术(L4)在物流运输、环卫、客运等方面实现应用。

汤文侃透露,到2025年,上海新能源汽车年产量预计超过120万辆,新能源汽车产值突破3500亿

元,占上海市汽车制造业产值35%以上。2025年个人新增购置车辆中纯电动占比超50%,公交车、巡游出租车等新能源占比超过80%;推动公交和环卫等领域开展氢燃料电池示范应用,2025年力争达到1万辆规模。2025年将建成充电桩76万个,换电站300座,车桩比不高于2:1;适度超前布局加氢站,建成并投入使用各类加氢站超过70座,实现重点应用区域全覆盖。

上海还将出台燃料电池汽车专项资金管理办法、加氢站专项规划、动力电池回收利用等一系列政策,支撑新能源汽车产业创新发展;持续做好新能源汽车推广应用,出台鼓励购买和使用新能源汽车专项政策。

政策与市场共振

换电领域迎发展“风口”

● 本报记者 宋维东

充换电基础设施是新能源汽车产业大规模发展的重要基础。当前,随着新能源汽车普及率不断提高,各地充换电基础设施日益完善。近期,包括上汽集团等在内的龙头企业在换电领域持续发力,进一步完善新能源汽车业务布局。

业内人士表示,换电模式可有效节约时间,降低成本,解决里程焦虑问题,优势较为显著。当前,在政策和市场共同助力下,换电领域正迎来发展“风口”,换电设施建设步伐也有望进一步提速。

车企布局

上汽集团日前公告称,子公司上海汽车集团金控管理有限公司(简称“上汽金控”)拟与南京江宁高新区科技创业投资管理有限公司、南京恒屹尚创业投资合伙企业(有限合伙)共同出资设立南京隼弘天印股权投资合伙企业(有限合伙)。基金认缴出资总额15.51亿元。其中,上汽金控认缴出资14亿元。

据悉,该基金特定投资项目为恒旭绿色科技出行股权投资合伙企业(有限合伙)(暂定名),最终主要投资于新能源汽车、充电换电、燃料电池、智能出行、绿色出行等领域及其产业链上下游,进一步提升上汽集团在汽车产业布局上的延展性、灵活性及完整性。

上汽集团日前又联合中国石化、中国石油、宁德时代、上海国际汽车城共同投资成立上海捷能智电新能源科技有限公司(简称“捷能智电”)。捷能智电注册资本达40亿元。据悉,捷能智电将以动力电池租赁业务为核心,开展换电技术研发推广、电池运营管理、大数据服务等,构建车电分离完整生态,打造标准化平台。

上汽集团表示,在网络方面,捷能智电将依托中国石化、中国石油遍布全国的5万余座加油站,升级打造“可换电、可充电”的综合能源服务站。在车型方面,上汽集团旗下飞凡、荣威、MG、大通等品牌将陆续推出换电车型,覆盖SUV、轿车、MPV及商用车等全部品类。飞凡R7成为换电模式下首款落地车型。

造车新势力中的蔚来,在换电领域的布局同样可圈可点。蔚来发布的数据显示,截至2022年9月30日,蔚来在全国已累计布局1151座换电站。值得一提的是,9月29日,蔚来浙江高速换电网络正式打通。蔚来浙江高速换电网络共布局44座高速换电站,连接浙江全省11座地级市,涵盖G15沈海高速、G60沪昆高速、S26诸永高速等多条主要高速公路。

此外,9月30日,蔚来山东半岛城市群高速换电网络正式打通,共布局32座换电站,连接山东全省16座地级市,涵盖G2京沪高速、G15沈海高速、G25长深高速等多条主

要高速公路。

日益完善的换电网络也为车主出行提供了巨大便利。蔚来发布的今年“十一”假期用户出行报告显示,10月1日至10月7日,蔚来提供了256214次换电服务,高速换电站换电单量同比提升55%。

政策助力

随着消费者对新能源汽车的接受程度越来越高,我国新能源汽车保有量不断增加。但也要看到,充换电等基础设施与新能源汽车的匹配度还有巨大提升空间。近年来,国家和地方层面都出台政策,积极推动换电设施建设。

《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》明确提出,要加快充换电基础设施建设。科学布局充换电基础设施,加强与城乡建设规划、电网规划及物业管理、城市停车等的统筹协调。鼓励开展换电模式应用,加强智能有序充电、大功率充电、无线充电等新型充电技术研发,提高充电便利性和产品可靠性。

10月9日,国家能源局发布《能源碳达峰碳中和标准化提升行动计划》,明确要推动电动汽车、换电站等可充电负荷纳入电网优化控制,推进电动汽车充电等灵活性调节标准制修订。

上海明确支持高水平换电站示范建设,对港口、物流、环卫、出租车等特定公共服务领域的换电站给予设备补贴支持。

广州也在加快完善充换电基础设施建设,致力打造“超充之都”。日前出台的《广州市加快推进电动汽车充电基础设施建设三年行动方案(2022-2024年)》提出,到2024年,“一快一慢、有序充电”的充换电服务体系“超充之都”基本建成;全市充换电设施服务能力达到约400万千瓦,建成超级快充站约1000座、“统建统管”小功率慢充小区约1000个、换电站约200座。

空间巨大

业内人士表示,随着商业环境改善,在政策鼓励及技术突破推动下,换电技术路线的优势逐渐凸显。换电技术路线具备车电分离后售价降低、二手车残值价值提高的优势,还具备小功率慢充延长电池使用寿命和利用波谷电能减少电网负担的优势。此外,换电模式衍生出的退役动力电池的梯次利用具有巨大的价值挖掘空间。

华泰证券表示,换电模式目前仍在发展初期,渗透率较低,行业潜力大。随着行业巨头加入,换电模式或实现快速渗透,特别是在政策鼓励、资本支持、商业模式改善和技术进步等共同推动下迎来“风口”,预计行业有望进入快速发展期。东兴证券认为,基于换电补能的诸多优点、车电分离的新商业模式和换电运营的盈利高确定性,换电设备和换电运营相关上市公司有望受益。

汽车出口量强劲增长 高端化特性凸显

● 本报记者 李媛媛

中汽协日前发布数据显示,9月我国汽车出口量再破30万辆大关。其中,新能源汽车出口5万辆,同比增长超过1倍。此外,得益于中国汽车产业电动化、智能化进程持续提速,在汽车出口量快速增长的同时,汽车出口均价也逐步提升,高端化特性显著。

乘联会秘书长崔东树在接受中国证券报记者采访时表示:“受疫情影响,海外汽车供应链出现中断,汽车生产出现了严重受阻情况,导致海外市场持续处于缺货状态,拉动了中国汽车市场出口的增长。”

高速增长

9月,我国汽车出口30.1万辆,同比增长73.9%。1-9月,汽车出口211.7万辆,同比增长55.5%。9月和1-9月累计出口增速远远高于同期我国汽车整体销量增速。其中,9月,乘用车出口25万辆,环比下降3.9%,同比增长85.6%;商用车出口5.1万辆,环比增长4.4%,同比增长32.6%。1-9月,乘用车出口169.6万辆,同比增长60.1%;商用车出口42.2万辆,同比增长39.2%。



山西证券表示,今年1-8月,我国汽车出口量已经超越德国,仅次于日本,成为全球第二大汽车出口国。“自2021年以来,中国汽车产业链韧性较强的优势充分体现,中国汽车出口市场近两年高速增长。”乘联会表示。崔东树表示:“我国汽车产品力快速迭代,推动其在海外市场竞争力得到增强,也是我国汽车出口量快速增长的重要原因。”

标普全球旗下汽车研究机构日前发布报告称,在最糟糕情况下,到2023年底,欧洲能源危机或使其汽车产量平均每季度下降近40%,即超过100万辆。业内人士表示,这会给中国车企抢占海外市场带来极大的机会。

值得注意的是,乘联会数据显示,9月,我国自主品牌出口达到20.4万辆,同比增长88%,环比增长13%;合资与豪华品牌出口3.4万辆,同比增长60%。

中信证券预计,中国车企2025年和2030年海外销量有望分别达到300万辆、550万辆,头部自主品牌和新势力2030年海外市场贡献销量占比将有望达到25%-40%。

均价提升

我国汽车出口量强势增长的同时,汽车出口的均价也显著提升。

乘联会数据显示,2018年国内汽车出口均价是1.29万美元,随后逐步提升,2022年8月达到1.89万美元。我国纯电动车出口均价从2018年的0.2万美元提升至2020年的1.1万美元,2022年8月更是达到了2.58万美元。

中汽协数据显示,今年前9个月,我国新能源汽车出口38.9万辆,同