

需求增加 传统车企混动赛道竞争激烈

5月25日，长城汽车发布声明，举报比亚迪部分混动汽车产品涉嫌污染物排放不达标。对此，比亚迪回应称，公司产品达标，反对不正当竞争。混动技术相较于纯电技术，对车企技术要求更高、设计更复杂。长城汽车、比亚迪作为我国资深自主品牌代表，在该领域具备深厚的技术积累。

如今，比亚迪混动系列产品销量已稳居新能源混动汽车销量排行榜前列，长城汽车、奇瑞汽车等品牌也在该赛道加大投入，市场竞争白热化，促使混动车型价格不断下降，助推混动市场消费需求释放。

●本报记者 金一丹



新华社图片



公司供图

同行举报

长城汽车发布的声明显示，4月11日，长城汽车向生态环境部、国家市场监督管理总局、工业和信息化部递交举报材料，就比亚迪秦PLUS DM-i（产品型号：BYD7152WT6HEVC2）、宋PLUS DM-i（产品型号：BYD6470ST6HEV2）采用常压油箱，涉嫌整车蒸发污染物排放不达标的问题进行举报。

比亚迪第一时间对上述举报内容进行了澄清。比亚迪表示，经了解，长城汽车所说的情况，测试车辆由长城汽车购买、保管并安排送检，中汽中心（天津）按长城汽车的要求进行了相关项目的检测。

比亚迪表示，严格来说，测试车辆不符合国标要求的送检状态，即应由第三方抽样、保管及送检，并要求完成3000公里磨合后测试，而长城送检的车辆在检测时，里程仅为450公里—670公里。鉴于以上，我们认为其检测报告无效，长城汽车不能以此作为依据。

比亚迪还表示，我们的产品及相关检测符合国家标准，在国家权威机构通过认证。我们欢迎有关部门随时过来调查、取证和检测。并称，坚决反对任何形式的反不正当竞争行为，并保留法务诉讼的权利。

据了解，比亚迪秦PLUS DM-i及宋PLUS DM-i为比亚迪旗下热销混动车型。据乘联会数据，1—4月，比亚迪宋以17.4万辆的累计销量，居于新能源SUV零售销量排行榜第一，市占率为20.5%；1—4月，比亚迪秦以13.1万辆的累计销量，居于新能源轿车零售销量排行榜榜首，市占率为14%。

资料显示，今年2月10日，比亚迪秦PLUS DM-i 2023冠军版正式上市，官方指导价9.98万元—14.58万元，起售价下探到10万元以下。作为比亚迪DM-i混动系列的第二款车，宋PLUS DM-i于2021年3月25日上市，售价14.68万元—16.98万元。

混动赛道崛起

纯电和混动是目前新能源汽车产业两条主要技术路线。近期，混动车型的销量正快速增长，接力纯电市场，支撑2023年新能源汽车市场增速。乘联会数据显示，零售端，1—4月，纯电动汽车销量约为125.5万辆，同比增长19%；混动汽车销量约为58.65万辆，同比增长94.2%。

乘联会表示，从用户需求角度来看，电混由于无里程、无续航焦虑，对于用户的价值明显。当纯电困于充电、补能之痛时，电混便具备了显著优势，未来十年市场大有可为。

混动市场的快速发展与市场供给加大密不可分，车企在插电、增程上布局节奏正在加快。尤其是传统车企，在混动赛道具备较强的技术优势及积累。

比亚迪2021年1月正式推出DM-i超级混动技术，并发布了三款搭载该技术的比亚迪秦PLUS DM-i、宋PLUS DM-i以及唐DM-i。据比亚迪介绍，DM-i超级混动是基于超级电混系统、以电为主的混动技术，由骁云—插混专用1.5L/1.5T发动机、EHS电混系统、DM-i超级混动专用刀片电池、交/直流车载充电器等核心零部件组成。

目前，比亚迪混动车型销量已超过纯电车型，成为其销量增长的主要驱动力。4月，比亚迪乘用车销量达20.95万辆，同比增长98.59%，环比增长1.6%。其中，纯电动销量达10.44万辆，同比增长81.81%；插电式混合动力销量达10.51万辆，同比增长118.64%。

今年3月10日，长城汽车正式发布了全新智能四驱电混技术Hi4，该技术包含两套动力总成，系统功率高达340kW，覆盖A—C级车型。同时，其技术模块核心部件涵盖1.5L/1.5T两款混动专用发动机，可实现最高41.5%的工程热效率，油耗能够降低6%—7%；前驱动模块总成传动效率可高达98%，同时能够实现换挡无顿挫和工作模式智能切换。

长城汽车在2022年底对旗下品牌进行了大规模新能源转型改革。作为长城汽车旗下最大的整车版块，哈弗品牌2022年8月宣布全面向新能源转型，混动车型成为长城汽车转型的重要

抓手。当年9月，第三代H6 DHT—PHEV（即混动车型）正式上市，搭载长城汽车混动技术柠檬混动DHT，以15.98万元的起售价，进军新能源混动市场。

东莞证券表示，自主品牌持续加大对混合动力技术研发力度，并将混动技术应用于各自的主流车型中，推动自主品牌实现全面电气化转型。插混汽车有望延续高速增长态势，加速替代传统燃油车型，插混汽车增量零部件如混动专用发动机、变速器等有望开启蓝海市场。

成本难题待解

近日，长城汽车和比亚迪先后推出了价格区间相近的混动SUV新车，两家老牌车企在混动赛道迎来正面交锋。

5月25日，比亚迪全新宋Pro DM-i冠军版正式上市，售价区间为13.58万元—15.98万元，动力上搭载1.5L超级混动技术，综合续航1090公里。

5月15日，长城汽车旗下哈弗品牌正式推出新能源产品哈弗枭龙系列，官方指导价为13.98万元—17.98万元。其中，哈弗枭龙MAX搭载Coffee OS智能座舱系统、咖啡智能驾驶系统、智能四驱电混技术Hi4三大核心技术。

除了上述两家车企，多家车企正加速发力混动赛道。2月27日，奇瑞汽车发布火星架构—超级混动平台，该平台为火星架构下基于混合动力开发，旗下首款车型瑞虎9同步亮相，并在今年二季度上市。

北京现代此前宣布的“2025向新计划”显示，到2025年，北京现代将实现燃油车全面混动化，并在未来3—5年内构建一款MPV车型、两款轿车、三款SUV车型的混动化产品矩阵，达成混动产品年产销30万辆规模。

相较燃油车，混动车型成本偏高，一定程度上制约了其快速上量。如大众汽车旗下的迈腾、帕萨特、途观、探岳等经典车型均推出了插电混动版本，单车价格基本在20万元以上，高于同品牌燃油版本。

乘联会秘书长崔东树表示，此前，插电混动车型的成本和售价比同等的燃油车型价格要贵6万元—7万元，甚至更高。比亚迪混动技术的迭代推动了国内自主品牌在这一领域的发展。目前，各大自主品牌均在混动领域布局，如果不能快速推出低成本的技术，会丢失一部分市场份额。

长江证券表示，目前10万元—15万元价格区间的混动产品最受消费者青睐，销量占比高达32%。随着技术成熟和成本降低，到2030年，预计混合动力车比纯电动车有1万元—2万元的成本优势。此外，考虑到一些混动车型取消了传统变速箱，且随着新能源车补贴退坡，插电式混动车不再为补贴追求大电量电池，混动车成本优势将进一步提高，进而转化为售价、配置上的优势。

锂电企业扩产提速 百亿级项目接连不断

●本报记者 李媛媛

随着锂盐价格触底反弹，锂电产业链企业也纷纷加快产能扩建。日前，鹏辉能源和珠海冠宇均抛出百亿级电池扩产项目。其中，鹏辉能源的储能1号项目总投资约130亿元，珠海冠宇的动力电池生产项目一期总投资额不超过103亿元。

与此同时，锂电产业链公司频收大单，如恩捷股份收获近26亿元锂电隔膜大单。业内人士表示，随着新能源汽车销量回暖，碳酸锂价格反弹有望延续，上游企业投产动力将持续增强。

加快产能扩建

近1个月以来，电池级碳酸锂价格自18万元/吨开启反弹后持续上涨，4月27日至5月19日间的15个交易日，电池级碳酸锂价格已实现十五连涨。短短半个月，电池级碳酸锂价格涨幅超60%，目前均价突破30万元/吨。

在此背景下，锂电产业链企业加快产能扩建，扩大业务规模。5月22日晚间，珠海冠宇公告称，公司控股子公司浙江冠宇拟在四川省德阳市设立项目公司，投资建设动力电池生产项目，一期总投资额不超过103亿元，规划建设十条动力及储能电池生产线，达产后产能达25GWh。

珠海冠宇持续加快产能扩建。公司透露，浙江冠宇还规划建设年产10GWh锂离子动力电池项目，目前该项目正在建设中；重庆冠宇预计总投资40亿元，建设6条高性能新型锂离子动力电池生产线，形成年产15GWh高性能新型锂离子电池的产能规模，目前还在前期规划中。

同日，鹏辉能源公告称，公司拟在山东青岛市城阳区投资建设储能1号项目，建设年产36GWh储能电池；分三期建设，每期建设年产12GWh储能电池项目，项目总投资约130亿元。其中，项目一期计划于今年9月底前开工建设，于2024年12月底前建成投产。

不久前，两大锂矿龙头赣锋锂业和天齐锂业也纷纷抛出锂电投资建设生产项目，分别拟投资25亿元、30亿元。赣锋锂业聚焦下游电池环节，天齐锂业聚焦上游锂化合物产线扩建。

近期，锂电产业链公司大订单不断。恩捷股份5月23日公告称，下属公司珠海恩捷收到Prime Planet Energy Solutions, Inc.（简称“PPES”）的供应商提名信，珠海恩捷已确定成为PPES的锂电池隔膜供应商。根据规划，预测珠海恩捷2024年至2028年拟向PPES供应不含税总金额约为25.9亿元的锂电池隔膜产品。

储能需求加大

上述鹏辉能源和珠海冠宇的两大百亿级扩产项目，均涉及储能电池业务，今年以来已有多家锂电公司投建储能项目。

业内人士表示，在需求扩大和政策支持的双轮驱动下，储能步入快车道。从需求端来看，新能源发电具有不稳定性特征，大规模接入给电力系统带来挑战，对储能的需求更加明确。从政策端来看，国家和地方政策对于储能建设的支持力度不断加大，风光配储目标下，储能规模有望持续增长。

根据中关村储能产业技术联盟对未来储能市场装机量的预测，理想场景下，预计2027年新型储能累计规模将达到138.4GW，2023年—2027年年复合增长率为60%。

上述业内人士表示，随着新能源汽车销量回暖，碳酸锂价格反弹有望延续，上游企业投产动力将持续增强。

南京证券则认为，本轮锂盐价格反弹的持续性仍有待考验。随着2023年国内和海外碳酸锂产量继续增加，预计碳酸锂价格持续反弹将受阻。同时，需求端新能源汽车价格战继续，对上中游压价趋势不改，锂价在反弹后可能仍将回归长期合理价格区间。

促汽车消费政策接力出台 市场潜能进一步释放

●本报记者 宋维东

日前，武汉商业总会、湖北省汽车流通协会、武汉汽车流通行业协会决定，拟在5—6月期间开展“2023武汉汽车展销节暨‘焕新出行 乐购武汉’购车月”活动，促进汽车产业持续健康发展。近期，除武汉外，多地相继出台促进汽车消费的政策举措，不断激发汽车市场活力。

业内人士表示，政策支持对汽车消费市场有显著的促进作用，有助于进一步释放消费潜能，保持汽车市场平稳增长态势，推动汽车行业稳定运行。

频送政策礼包

汽车消费对提振内需、稳定工业和经济发展具有重要意义。此前，各地推出促进汽车消费的政策举措，对激活汽

109%

5月1日至5月21日，全国乘用车新能源车市场零售37.2万辆，比去年同期增长109%，较上月同期增长13%；今年以来累计零售221.5万辆，同比增长44%。

车市场起到了重要作用。近期，多地又陆续送出鼓励汽车消费的政策“红包”，进一步提振市场信心。

上述提及的“2023武汉汽车展销节暨‘焕新出行 乐购武汉’购车月”活动，得到东风集团及其旗下品牌岚图、风神、日产和蔚来、小鹏、理想、哪吒等新势力的支持，以及相关金融机构的支持。

活动中，汽车企业将开展发放汽车消费券、汽车团购让利、品牌展销等促销活动；举办“双积分”管理论坛，启动公共领域车辆全面电动化城市试点。同时，指导地方政府在制定促消费政策时，坚持公平、公正原则，维护市场公平竞争秩序，持续提升我国汽车产业整体竞争力和发展质量。

“在国家促消费和很多省市相应促消费政策推动下，近期车展等线下活动全面活跃市场气氛并将加速聚拢人气。”乘联会秘书长崔东树表示，叠加“五一”小长假的需求增长，购车消费情况较好，整体车市企稳修复。

乘联会5月24日发布的数据显示，5月全国乘用车市场零售开局较好。5月1日至5月21日，全国乘用车市场零售104.6万辆，比去年同期增长41%，较上月同期增长10%；今年以来累计零售694.1万辆，同比增长3%。全国乘用车厂商批发93.2万辆，比去年同期增长32%，较上月同期增长10%；今年以来累计批发777.4万辆，同比增长9%。

新能源汽车表现更是可圈可点。5月1日至5月21日，全国乘用车新能源车市场零售37.2万辆，比去年同期增长109%，较上月同期增长13%；今年以来累计零售221.5万辆，同比增长44%。全国乘用车厂商新能源批发36.1万辆，比去年同期增长81%，较上月同期增长10%；今年以来累计批发246.9万辆，同比增长47%。

崔东树表示，“五一”期间，部分地方政府、厂家进行了临时性补贴，“五一”车展对短期市场促进作用也很强，造成5月开局市场爆发的局面。

支持新能源汽车消费

中汽协日前发布的数据显示，今年4月，我国新能源汽车产销分别完成64万辆和63.6万辆，同比均增长1.1倍。今年1—4月，我国新能源汽车产销分别完成229.1万辆和222.2万辆，同比均增长42.8%，同比保持较快增速。

值得注意的是，近期无论是国家层面还是地方层面，在出台的促进汽车消费政策中，对新能源汽车继续给予大力支持。

日前，国家发展改革委、国家能源局印发《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》，推动新能源汽车下乡、引导农村地区居民绿色出行。

该意见明确，鼓励有条件的地方对农村户籍居民在户籍所在地县域内购买新能源汽车，给予消费券等支持；鼓励有关汽车企业和有条件的地方对淘汰低速电动车购买新能源汽车提供以旧换新奖励；鼓励地方政府加强政企联动，开展购车赠送充电优惠券等活动；加大农村地区汽车消费信贷支持，鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下，合理确定首付比例、贷款利率、还款期限。