

## 系列学习材料——新能源汽车市场快讯

### 从马车到燃油车，从燃油车到电动汽车，汽车产业正处于百年来最深刻的一轮变革。

这场变革中，产业的「电动化」，将让和烧油相关的问题，变得无关紧要；而「智能化」，也将让电动汽车从诺基亚的功能机，摇身一变为 iPhone 的智能机。

#### 1、全球固态电池专利数：丰田排首位

据日本经济新闻报道，在全固态电池的研发方面，日本企业领先。

日本经济新闻与专利调查公司 Patent Result 合作，调查了向日美欧中等 10 个国家和地区以及世界知识产权组织等 2 个机构提出申请的全固态电池相关专利。调查结果是：自 2000 年至 2022 年 3 月底公开的专利数来看，首位是丰田，达到 1331 件。第 2 位是松下控股（445 件），第 3 位是出光兴产（272 件），日本企业垄断了前 3 名。在前 10 家企业中，6 家为日本企业。

专利数方面，丰田高居首位，是第 2 名专利数的 3 倍。第 2 位是松下控股，在前 5 家企业中，4 家是日本企业。不过，近年来，韩国三星电子和 LG 化学等海外企业也在迅速追赶，日本企业能否在实用化方面保持优势性，将成为今后的课题。全固态电池将目前市面上主流的锂离子动力电池上液体电解质改为固体电解液。日本 TDK 等已实现小型电池商用化，但车载电池仍处于研制阶段。固态电池，据称续航里程延长至 2 倍，充电时间压缩至目前的三分之一，起火风险小，安全性更高。最大的问题是，目前的成本，是目前主流锂离子动力电池的 4 倍多。

#### 2、大众汽车千亿投资电池

当地时间 7 月 7 日，大众汽车位于德国萨尔茨吉特的电池工厂破土动工。德国总理朔尔茨到场致辞。

去年，大众斥资 8000 万美元在这里建造工厂，用于研究、开发和测试电动汽车电池。预计到 2026 年将向该电池厂投资约 20 亿欧元，计划于 2025 年开始生产。朔尔茨在现场表示：“今天对德国和欧洲的汽车工业来说是个好日子。”

大众汽车发布声明称，新成立的合资公司 PowerCo 将负责大众汽车在全球的电池业务。该公司将在 2030 年前在五家工厂投资超过 200 亿欧元（约合人民币 1364 亿元人民币）。萨尔茨吉特是大众汽车主要的工厂所在地。

大众汽车表示，在满负荷生产时，该工厂将能够每年生产 40 千兆瓦时的电池，满足约 50 万辆电动汽车需求。

#### 3、小米造车又有新动向

7 月 7 日，一批疑似小米自动驾驶测试车辆的照片在网上流传。不过，第二天小米对媒体表示，这不是小米的汽车，而是有关自动驾驶的测试车辆。业内人士说，在自有整车诞生前，借用其他品牌车辆并不鲜见。

按照小米之前的计划，首款量产车型将在 2024 年在北京亦庄工厂下线。

除了测试车，小米造车的进度，还体现为一则 7 月 5 日的招标公告。

这则公告名为“上海汽车变速器有限公司小米项目磨齿机国际招标公告”，简单理解，就是前者正在对小米项目磨齿机进行招标，项目实施地点为上海，开标时间为 7 月 26 日。

类似的招标，小米汽车今年以来已进行了 12 次，包括自动驾驶路测数据云仿真服务、整车高低温环境舱，电池充放电设备等；而最近的一次招标为今年 4 月发布的整车焊装线体项目。

这些招标中，最值得关注的，是4月26日发布的“大型压铸零件高精度机加工中心供应商”招募公告。

这则公告，不仅印证了小米电动汽车将采用类似特斯拉的“大型一体化压铸”的流行工艺，且有传闻，小米汽车已与国内某主流品牌压铸机制造商签约，向其采购一台以上超大吨位压铸机，用于一体化压铸汽车零部件生产制造项目。

小米还透露了造车的情况：继去年3月宣布造车计划以来，小米的智能电动汽车业务进展超预期，截至目前，汽车业务研发团队规模已超过1000人；

5月，小米集团发布2022年一季度报显示，小米集团一季度研发支出35亿元，同比增长16%，其中智能电动汽车等创新业务费用为4.25亿元。

#### 4、比亚迪销量超特斯拉盈利未见抬头

今年上半年，比亚迪的交付量，已经超越特斯拉。

数据显示，比亚迪上半年新能源汽车销量为64.14万辆，同比增长315%。相比之下，特斯拉上半年全球交付量为56.4万辆，较2021年上半年的38.62万辆同比增长46%。

对于特斯拉，富国银行汽车分析师Colin Langan表示，“我对他们50%的增长预测有点‘难以置信’。我认为下半年的情况会很艰难。”

同时，摩根士丹利指出，柏林工厂的进展令人担忧，特斯拉德国工厂的情况可能比人们今天意识到的更复杂。

事实上，由于电池短缺和电池制造工具供应受阻，美国和德国的新汽车工厂则面临难以提高产量的困境，导致亏损数十亿美元。马斯克直言，“过去两年的供应链中断绝对是噩梦，一件事接着一件事，我们还没有走出困境。”

与目前依赖上海超级工厂的特斯拉相比，今年上半年比亚迪多家工厂陆续投产，3月产销两端均突破10万，产能得以扩张的同时未交付订单量仍逐月增加。

3月底媒体从比亚迪的投资者会议纪要获悉，其时比亚迪累计未交付订单量达到40万辆，并且仍在逐月增加，4月3日，比亚迪宣布停止燃油汽车的整车生产，意味着停产纯燃油车将相应产能转移至新能源车。

不过比亚迪新能源车销量迎头赶上特斯拉，盈利能力却仍未见抬头。

比亚迪汽车板块毛利率，已经从2020年的25.2%下滑至2021年的17.39%，据特斯拉2021年财报，2021年特斯拉毛利率为29.3%，较2020年提升3.7%，其中单车毛利率达到了30.6%，2022年Q1单车毛利率达到了32.9%。

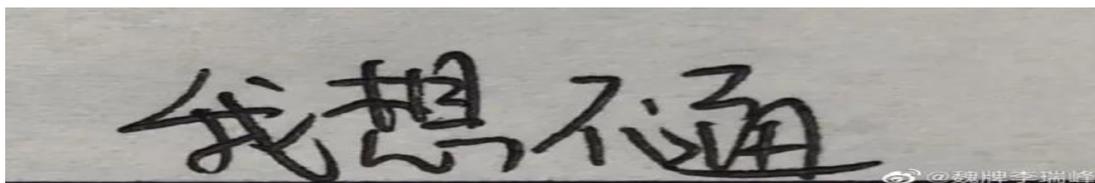
券商研报称，比亚迪毛利率下降主要由于原材料价格的上涨，比亚迪在整车及核心零部件一体化生产的模式下，原材料价格上涨增加了采购的成本压力。特斯拉供应链议价能力强，并且对供应链部分公司实行“三年锁价期”政策，可以拿到供应商的低价。

#### 5、余承东增程路线发言遭炮轰，“他只能这样宣传”

余承东增程混动发言，一石激起千层浪。

7月7日，余承东在中国汽车蓝皮书论坛上发言称，作为家里第一辆车，增程式电动汽车非常合适，增程车用汽油发电比燃油车更省油，大概节省一半。他的本意是：增程车是目前解决里程焦虑的最现实的对策。

余承东的发言，直接引发长城汽车旗下的魏牌CEO李瑞峰怒怼。李瑞峰连发多条微博，指增程式混动技术落后是行业共识，“再大的嘴，也不能大放厥词”。李瑞峰还说“拿落后的技术割韭菜”、“把资金投入产品的真实价值上，这比嘴炮要厚道的多”等。



增程电动汽车，此前被业内人士形容为“脱裤子放屁”。时任大众品牌中国 CEO 冯思翰也曾吐槽增程电动车是一种糟糕的解决方案。

“如果余承东只是说，增程车是解决里程焦虑的一个现实解决方案，他讲的没问题。”一名不愿具名的工程师告诉《超源力》。

据其介绍，电动汽车目前产品模式可分为纯电动（BEV，Battery Electric vehicle）、混合电动汽车（HEV，Hybrid Electric vehicle）、插电式混合动力汽车（PHEV，Plug-in Hybrid Electric vehicle），和增程式电动车（EREV，Extended-Range Electric Vehicles）。

上述所有车型，区别只在于三电体系、发动机、发电机、电动机的排布和使用方式。

纯电动汽车，没有燃油箱和发动机，构造最简单：电池供能电动机驱动，对充电桩依赖度高，对电池性能要求较高，在冬季和节假日存在续航里程焦虑。

混合电动汽车，需要发动机、发电机和电动机，缺一不可，燃油和电动机同时作用，输出功率和扭矩大，起步加速性能好，对电池容量要求较低，省油比例约为 50%。

插电混合动力汽车，比混动复杂，发动机、发电机和电动机之外需要充电装置，电量充足时电机驱动，当电量不足时燃油驱动，燃油发动机可给电池充电，需要充电桩，省油比例约为 50%。

增程电动汽车，只依靠电机驱动，燃油发动机可转化为电能给电池充电，需要充电桩。

长城、吉利、比亚迪都有插电混动技术路线。从技术难度上分析，增程混动确实比插电混动要简单。魏牌 DHT 采用的路线是插电混合动力。

“小康没有真正做过纯电车，没有积累，华为也没有积累。只能采用增程混动路线。”上述工程师指出，余承东这样说，是他的产品宣传策略，无可厚非，“也只能这样宣传”。

## 6、车企“双积分”成绩单：合资车几乎团灭

7月5日，相关部门公布了2021年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况，简称“双积分”。

在双积分规则下，平均油耗不达标企业拿负分，达标企业拿正分，同时多余的新能源汽车积分可以交易，负分车企能通过买积分实现合规。

数据显示，2021年许多合资汽车都成了负分大户，其中上汽通用以-95.25万分排名第一。

2021年度乘用车平均燃料消耗量不达标企业		
车企	平均燃料消耗量积分	新能源汽车积分
上汽通用	-952544	-96143
奇瑞汽车	-468457	-44637
一汽-大众	-448043	-9798
东风汽车有限公司	-435934	-102607
浙江吉利	-416279	-28524
奔驰	-400925	-46175
宝马	-347391	21301
长安福特	-229703	-36917
北京现代	-215710	-41121
捷豹路虎	-188714	-10266
广汽本田	-133791	-74838
上汽大众	-124920	19475
广汽三菱	-116775	-8518

2021年度乘用车平均燃料消耗量达标企业		
车企	平均燃料消耗量积分	新能源汽车积分
比亚迪	3551754	1655615
上汽通用五菱	2547257	59589
特斯拉	2142004	1401719
江淮汽车	978963	397017
广汽乘用车	941896	448763
理想汽车	643989	143507
小鹏汽车	559486	360928
长安汽车	557641	155197
上汽集团	553115	257417
奇瑞新能源	465996	205127
东风汽车集团	401279	141561
合众新能源	377925	208491
长城汽车	370329	265961
威马	287217	159377
一汽集团	161221	99792
零跑汽车	141900	82626

而在达标企业榜中，比亚迪以绝对优势排名第一，其后是上汽通用五菱和特斯拉等。此外，理想、小鹏等造车新势力的积分也相对较高。

为促进“双积分”管理办法更好地发挥作用，促进产业高质量发展，工信部于7月7日公开征求对《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定（征求意见稿）》的意见。

这是“双积分”管理办法自2017年推出后的第二次修订。

《意见》的核心内容有四点：

- 一是再度降低了单车可获得的积分数量，
- 二是设立积分池储存和释放新能源正积分，
- 三是严格了积分管理中的惩处，
- 四是提出了将双积分管理与碳排放管理衔接联动的思路。

其中，新能源汽车积分池机制的建立，将更有利于鼓励汽车企业进行绿色转型，稳定积分价格，利好产业发展。

#### 8、中国车辆购置税补贴大概率延长

7月7日，商务部、住房和城乡建设部等17部门印发《关于搞活汽车流通 扩大汽车消费若干措施的通知》。

《通知》主要涵盖以下六个方面：

##### 1) 支持新能源汽车购买使用

要求不得设定新能源汽车车型备案目录。研究新能源汽车车辆购置税政策到期后的延期问题。积极支持充电设施建设，引导企业适当下调充电服务费。业内人士分析，免除购置税政策，大概率延长。

##### 2) 加快活跃二手车市场

提出取消对开展二手车经销的不合理限制，明确登记注册住所和经营场所在二手车交易市场以外的企业可以开展二手车销售业务。

##### 3) 促进汽车更新消费

实全面取消鼓励各地推动老旧车辆退出，加快老旧车辆淘汰更新。完善报废机动车回收利用体系，支持符合条件的企业获得报废机动车回收资质。

##### 4) 推动汽车平行进口持续健康发展

支持汽车整车进口口岸地区开展汽车平行进口业务，简化进口业务审批流程。完善平行进口汽车强制性产品认证和信息公开制度。

##### 5) 优化汽车使用环境

推进城市停车设施建设，推动停车资源共享和供需匹配。发展汽车文化旅游等消费，促进传统经典车相关产业及汽车文化发展。

##### 6) 丰富汽车金融服务

鼓励金融机构在依法合规、风险可控的前提下，加大汽车消费信贷支持。有序发展汽车融资租赁，增加金融服务供给。

特别声明：本文为网易自媒体平台“网易号”作者上传并发布，仅代表该作者观点。网易仅提供信息发布平台。