

广东力推新能源汽车 广汽集团坚定自主研发

新能源汽车迎发展新机遇

本报记者 陈靖斌 广州报道

节能及新能源汽车在广东将迎来重大发展机遇。

近日,广东省发展改革委等部门印发《广东省全面推行清洁生产实施方案(2023—2025年)》(以下简称《方案》)。《方案》提到,要大力推广节能及新能源汽车,全面实施重型柴油车国六排放标准和非道路移动柴油机械国四排放标准,基本淘汰国三及以下排放标准的柴油和燃气汽车。

大力推广节能及新能源汽车,需要的是龙头企业有力支撑。去年年底,广汽集团发布“万亿广汽 1578”发展纲要——至2030年,广汽集团实现年营收万亿元的目标。而实现万亿元目标的关键,除了政策推动市场规模的健康增长外,还需要掌握新能源汽车动力电池系统的研发应用。

中国数实融合 50 人论坛智库专家洪勇向《中国经营报》记者指出,广东省大力推广节能及新能源汽车的主要原因是应对环境污染和能源安全等问题,以及促进新能源产业的可持续发展。

看懂 APP 联合创始人由曦也向记者表示,广东要大力推广节能及新能源汽车是出于环保和可持续发展的考虑,同时也可以促进新能源汽车产业技术创新,提升地方经济发展水平。

为了加快对新能源汽车的推广工作,广东各地相继出台了新能源汽车的消费补贴政策,推动汽车消费持续上升。

近日,广东的政策对节能新能源汽车的推广力度将进一步加大。

《方案》提到,要大力推广节能及新能源汽车,推动城市公共服务及货运配送车辆电动化替代,提高城市公交、出租车、城市配送、邮政快递、机场转运、铁路货场等电动新能源运输工具的比例。

此外,还要推动绿色交通基础设施建设。持续推进城市公交、出租车、城市物流配送车辆的电动化,推动氢燃料电池汽车的示范运用,加快高速公路服务区、港区、公交站场等建设加氢、充电站(桩),

全面推进港口船舶岸电使用。到2025年,实现高速公路服务区快充站全覆盖,港口码头泊位岸电覆盖率达70%以上。

事实上,节能及新能源汽车的推广是广东省2022年以来扩大内需的工作重点之一。

2023年广东省《政府工作报告》指出,自2022年以来,广东先后出台“促消费9条”“加大力度促消费16条”“促进服务业恢复发展47条”,实施汽车和家电以旧换新、新能源汽车购置补贴等政策,打出“消费券+消费政策+促销活动”组

合拳。2023年,广东省还将继续着力扩大国内需求,把恢复和扩大消费摆在优先位置,增强消费信心、优化消费环境,并支持新能源汽车等大宗消费。

事实上,节能及新能源汽车的推广工作也确实在逐步开展。

3月初,广东省商务厅等22部门联合出台《广东省进一步搞活汽车流通扩大汽车消费实施方案》,从支持新能源汽车购买使用、加快活跃二手车市场、扩大汽车消费、丰富汽车金融服务等方面推出了13条举措,进一步提振汽车消费市场信心。

为了加快对新能源汽车的推广工作,广东各地也相继出台了新能源汽车的消费补贴政策,推动汽车消费持续上升。

今年3月,广州市新能源汽车发展工作领导小组办公室印发《广州市鼓励支持个人领域新能源汽车推广应用工作指引》。

深圳市工业和信息化局相关负责人近日介绍,深圳组织实施新能源小汽车消费补贴政策,对消费者购买新能源汽车按照5000元—20000元/辆的标准给予分类补贴。到目前为止已经发放了4.5亿元补

贴,还有4000多万元的补贴待发放。补贴新能源汽车共计65240余辆,其中本地车企品牌占比超过了六成,带动了汽车消费100多亿元,拉动了汽车销售额增长9.9个百分点。

此外,珠海高新区优惠购车总补贴金额1000万元,燃油车与新能源车皆可参与。佛山市石湾镇街道开展2022—2023岁末年初“撑汽贸、促消费”活动,资金规模达1000万元。中山小榄镇开展“兔气扬眉”汽车促消费活动,市、镇和车企联合发放购车消费券合共500万元,市民购车最高可享7000元优惠补贴。

研发与应用推动高质量发展

稳增长的成绩得益于广汽集团对新能源动力电池系统的研发与应用。

政策推动激发市场需求,也需要车企坚定落实制造业当家,保障市场稳定供应。而广汽集团在新能源汽车产业的稳定支撑,也推动其产销规模的稳定增长。

广汽集团总经理冯兴亚向记者介绍,2022年,面对极其严峻的风险挑战,广汽集团坚决落实制造业当家,全力以赴稳增长,推动企业高质量发展。

全年生产汽车248万辆、销售汽车243万辆,同比分别增长16%和13.5%,远超行业水平;产销规模升至行业第四,市场份额提升至约9.1%,创历史新高。实现汇总营业收入5146亿元,同比增长19.7%,利税总额662亿元,同比增长14.9%,全年累计派发股息总额超25亿元。

亮眼的成绩也得益于广汽集团对新能源动力电池系统的研发与应用。据了解,在研发企划和制造环节,广汽研究院成功实现国内首款氢内燃机点火,开展氢燃料电池和混动技术研发和应用;广汽旗下整

车企业把握新能源汽车发展趋势,推出一系列新能源产品,包括广汽埃安旗下国内首款规模量产纯电超跑Hyper SSR、广汽本田e:NP1极湃1、广汽丰田bZ4X、广汽三菱AIR TREK(阿图柯)等。

相关工作人员亦向记者介绍,“目前,广汽新能源车动力电池系统主要运用CTP超级快充PHEV动力电池系统以及平台化高效HEV动力电池系统。”

“‘CTP超级快充PHEV动力电池系统’这套电池系统通过CTP高集成结构、高效热管理系统及超级快充电芯应用设计,满足6C以上超级快充,充电像加油一样快,从电量10%—80%充电时间仅用8分钟。电池还兼顾高功率快放,同时整包达到热失控无明火的安全性能。且由于PHEV电池电量相对较少,市面上普通快充电桩即可达到超级快充效果,无须特制超充电桩。”该工作人员表示。

“而‘平台化高效HEV动力电池系统’这套电池系统首创将冷媒

直冷及自加热技术应用于HEV电池,具备三大亮点:一是10秒峰值放电功率达到70kW,可配合钜浪动力系统实现优秀的加速性能;二是高效冷媒直冷技术相比传统液冷技术,冷却能耗大幅降低,冷却效率却提高近100%;三是低温自加热技术,取代传统技术,温差性能好,同时成本大幅降低。”该工作

人员告诉记者。

尽管如此,国内新能源汽车“电动化+智能化”的发展仍任重道远。

洪勇指出,与国外的节能和新能源汽车相比,国内在“电动化+智能化”方面仍存在一定的差距。“一方面,目前国内充电桩数量相对不足,充电桩分布不均衡,充电速度

慢等问题仍然存在。需要进一步完善充电基础设施建设,提高充电桩的数量和质量,并推动快速充电技术的发展。另一方面,在国内智能驾驶、智能充电、车联网等方面相对滞后,需要加强在车辆感知、自动驾驶、智能导航、远程控制等领域的研发和创新,提高电动车的智能化水平。”

广汽本田借力插混车型“抢占”新能源市场

本报记者 黄琳 赵毅 厦门报道

乘联会发布的数据显示,今年一季度新能源汽车累计零售量131.3万辆,同比增长22.4%。其中,插电混动车型销量为42.2万辆,同比增长82.6%,增速远高于纯电动车型,且在新能源市场上的销量占比已超过32%。

5月下旬,国内轿车插混市场中,广汽本田进入新能源赛道的

重要车型第十一代雅阁正式上市,而在MPV插混市场中,传祺E9正式上市。一时间,插混市场涌入众多新车型,市场竞争愈发激烈。

长期以来,插混车型在汽车消费市场中有其独特的竞争优势,既可加油又可充电的模式令其成为消费者从传统燃油车过渡至纯电动车的产品。广汽研究院技术人员向《中国经营报》记者表

示,在切换多种动力模式的情况下,插混车型不仅需要面对纯电动车型、燃油车型的技术难点,而且其核心技术点在于,如何实现发动机与电机两大动力源适配,达到设想中的最佳行驶效率。展望今年汽车市场发展,光大证券在研报中提出看好2023年“插混+出口”两条主线,尤其15万—20万元自主品牌插混车型抢占合资燃油车市场份额。

车企转型插混赛道

进入2023年,在践行“双碳”目标的路径上,新能源汽车优势愈发明显。乘联会数据显示,今年一季度,新能源汽车市场占有率达到30%。而其中,插混汽车销量增长明显,成为汽车消费市场备受关注的产品。

作为拥有发动机、电机两套动力输出系统的车型,插混汽车一直被消费市场视为由燃油车转向纯电动车的过渡车型,而在国六b排放标准即将全面实施、国内“新四化”浪潮席卷而来的大背景下,传统车企的转型之路偏好插混赛道。

日前,广汽本田进入新能源时代的旗舰车型第十一代雅阁正式上市,引发市场对合资品牌转型新能源的热议。记者了解到,该车型即涵盖插混动力系统,售价在22.58万—25.88万元区间。而目前,市场上B级插混轿车定价基本也位于该价格区间,市场竞争较为激烈。

广汽本田执行副总经理李进表示,目前在整体限购、限行和限牌的大背景下,插电混动车型可以满足用户大部分日常工作和生活场景,即便是长距离驾驶,也没有里程忧虑,而且有绿牌指标。目

前,广汽本田的产品矩阵中,已拥有第十一代雅阁插混版本、皓影锐·混动e+插混版本两款在售插混车型。根据规划,继第十一代雅阁插混后,广汽本田接下来将推出皓影插混,该司希望以雅阁为契机,不断开拓广本车型电动化旅程,在新能源领域发力。

实际上,上述李进提及的绿牌指标同样是车企发力插混赛道的一大原因。在2020年广州车展上,广汽丰田亮相了威兰达插混版本,彼时广汽丰田打出的卖点之一即是绿牌指标,并顺势获得大批市场关注。此外,东风日产旗下启辰大V DD-i超混动已于5月正式在郑州工厂下线,而该车型也是目前东风日产推出的首款插混车型。

目前,插混车型拥有三种动力模式,可支持纯电动行驶、油电混合行驶等多种动力模式行驶。但针对插混技术,车企却各有看法。

坚守增程式发展路径的理想汽车创始人李想曾于今年3月在社交平台上坦言,第一代理想ONE已完成插混并联,即高速单

挡,类似本田i-MMD动力系统研发,其认为插混动力模式并没有难度,而内部对是否运用插混并联存有争议。同时,由于理想汽车的产品只提供四驱,因此最后理想汽车坚决放弃了并联方式,改为选择NVH性能更佳的串联方式。

为实现多种动力模式切换,插混车型对发动机与电机之间的调配要求较高。在不同的工况下,如何调整发动机效率与电机效率至最佳工作区间成为插混技术的难点之一。今年3月,长城汽车宣布完成全新一代Hi4四驱电混系统研发,该系统将前轴的电机放置在后轴,而发电机则能够完成动力转化、传递能量,同时兼顾驱动前轴。上述枭龙品牌2款插混车型即搭载该插混系统。

普遍意义上而言,得益于既可加油又可充电,插混车型并不追求动力电池长续航里程,上述提及的车企发布的插混车型纯电续航里程仅50公里至200公里,目标为满足日常通勤需求;而对于长途出行,可通过燃油方式实现综合里程破千公里。

插混赛道获机构看好

在新能源汽车渗透率逐渐加大的带动下,插混赛道不仅引起车企关注,同样获得众多机构看好。早在今年1月,中信证券在研报中已表示,2022年全年新能源汽车累计销售688.6万辆,同比增长93.4%,其中纯电动汽车、插混汽车销量分别为536.5万辆、151.8万辆,分别同比增长81.6%、151.6%,插电混动车型增长迅速。

光大证券研报指出,插混汽车主要对标细分市场空间最大的10万—20万元燃油车以及30万元以上6—7座中大型SUV市场。该研报认为,插混汽车具备燃油经济性、智能化升级优势,替代燃油车前景明确。而牌照影响因素或边际弱化(非限购城市的新能源车销量占比逐步抬升),预计销量爬坡的核心或

仍是品牌力、产品竞争力、渠道。中高端汽车品牌或豪华燃油车品牌综合优惠幅度较高,看好15万—20万元自主品牌插混汽车抢占合资燃油车份额的市场替换前景。

而在多家车企纷纷布局插混赛道转型新能源发展路径的大战略方向下,机构对上市车企的评级或调研报告中频频出现“有关布局插混车型”等词汇。乘联会秘书长崔东树在接受记者采访时表示,插混市场是目前汽车市场中很好的发展空间。从乘联会数据看,国内汽车消费市场中,插混车型3月销量16.3万辆,同比增长93.3%,远超过纯电动车4.7%的增长率。

目前,国内自主品牌、合资车企针对节能低碳的战略发展方向基本明确为纯电动车、插混汽车、油混汽车3种模式。广汽本田汽车有限公司总经理森山克英在第十一代雅阁上市发布会上表示,“广汽本田的电动化产品将覆盖每一个细分市场,分别布局在e:PHEV插混动、e:HEV油电混动、e:NP纯电动三大动力领域,目前广汽本田已推出6款混动车型。”

广汽集团董事长曾庆洪在2022年度股东大会上谈及合资企业转型时表示,目前合资企业面临不小挑战,主要是产品面临转型。但广汽本田、广汽丰田均非常重视且有所行动。“比如本田汽车今年新成立电动事业开发部,同时,本田汽车上一任国内本部长4月起已开始担任电动事业开发部本部长一职,未来其将全力推进本田电动化事业发展。”