

超500辆新能源车“出征”广州车展 自主品牌加码插混赛道

本报记者 方超 石英婧 上海报道

在新能源汽车“唱主角”的第二十二届广州国际车展(以下简称“广州车展”),重磅新品汇聚的“插混军团”成为市场关注焦点。

11月15日,第二十二届广州车展拉开帷幕。公开信息显示,本届广州车展共有全球首发车78辆,其中

“插混军团”持续扩容

在新能源汽车渗透率持续提升的当下,插混车型扮演的重要角色,日益受到市场关注。

乘联分会发布的数据显示:10月份,纯电动批发销量77.6万辆,同比增长32.7%,环比增长7.7%;10月狭义插混销量47.2万辆,同比增长116.0%,环比增长19.5%;10月增程式批发12.1万辆,同比增长53.9%,环比增长4.9%。

在10月新能源批发结构中,纯电动57%、狭义插混34%、增程式9%,而2023年10月份,上述三项数据分别为66%、24%、9%,也即纯电动车型与插混车型销量呈现“此消彼长”的态势。

“在我们梳理的132款车型中,按照能源类型分类:纯电车型共71款,占比最大约54%;插混其次41款,占比约31%;增程15款,占比约11%。”天风证券研报认为,2024年插混+增程占比有望进一步提升。

车企对插混市场的感知,无疑更为敏锐。上汽乘用车常务副总经理俞经民认为:“整个市场呈现出混动高速发展的趋势,从今年来看,市场销量的50%是汽油车,30%是纯电动,20%是混动,整个市场的变化趋势是很明确的,混动有巨大的发展空间。”

记者了解到,在本届广州车展上,龙头企业集体推出重磅插混车型,吉利银河星舰7 EM-i、全新福特领睿/领裕插混版、坦克500Hi4-Z、上汽荣威iMAX8 DMH新陆尊、上汽荣威D7 DMH世界冠军版等明星车型成为全场焦点,吸引诸多观众参与体验。

以吉利银河星舰7 EM-i为例,

跨国公司首发车6辆。此外,本届广州车展展车总数达到1171辆,其中新能源车数量高达512辆。

《中国经营报》记者注意到,在数量庞大的新能源汽车阵营中,龙头企业推出的多款插混(PHEV)新品受到行业高度关注,如吉利银河星舰7 EM-i、长城坦克500Hi4-Z、上汽荣威iMAX8 DMH新陆尊、上汽荣威



多家车企在“2024广州车展”上推出插混车型,图为荣威iMAX8 DMH新陆尊。 本报资料室/图

其作为吉利汽车在本届广州车展的重磅车型之一,受到广泛关注。吉利汽车方面介绍,作为行业首款原生电混SUV,“吉利银河星舰7 EM-i不仅在设计上独树一帜,更树立了新一代原生电混SUV必须具备的架构、动力、电池、安全四大新标准”。

如在受到消费者关注的动力层面,据悉,吉利银河星舰7 EM-i搭载吉利全新一代雷神EM-i超级电混,可实现同级最低的3.75L(CLTC)亏电油耗。吉利汽车介绍,该车型在专业实测中取得了3.2L百公里平均油耗的成绩,并且百公里加速只要7.5秒。

除了吉利银河星舰7 EM-i外,本届广州车展上的上汽荣威iMAX8 DMH新陆尊、D7 DMH世界冠军版也颇受外界关注。公开信息显示,在之前的11月8日,上汽荣威iMAX8 DMH新陆尊、D7 DMH世界冠军版双车正式上市,同时对外重申全新DMH超级混动系统技术路线和战略规划。

在竞争愈加激烈的插混赛道,如

D7 DMH世界冠军版等。

车企密集推新的背后,插混车型销量正在持续提升。相关数据显示,今年前9个月,插混/增程式乘用车份额占比高达41.8%,同比提升12个百分点。高工产业研究院更预计,2025年PHEV/增程式(REEV)汽车市场渗透率有望突破45%。



多家车企在“2024广州车展”上推出插混车型,图为荣威iMAX8 DMH新陆尊。 本报资料室/图

何降低油耗备受车企关注。上汽乘用车提供给记者的信息显示,荣威D7 DMH世界冠军版于近期以2208.719km续航和2.49L/100km的平均油耗,打破吉尼斯“插电式混合动力轿车单次满油满电行驶最远距离”世界纪录。

“我们通过自主研发,用科技兑现想象。”俞经民强调。公开信息显示,上汽集团早在2010年就前瞻性地布局插电混动技术领域,并持续深耕。上汽乘用车方面表示,DMH超级混动技术,“通过‘超级融合’‘软硬兼施’,实现了混合动力的最优解”。

在业内人士看来,车企密集推出多种混动车型背后,是中国混动技术崛起的真实反映。

“以前讲混动技术,除了丰田就是其他。”但是今天丰田被打得节节败退,因为世界发生了变化,你拿着旧大陆地图找不到新大陆。”在上汽乘用车副总经理祝勇看来,在中国车企插混技术进步的情形下,目前全球“插混市场看中国”。

新品牌加速入局

在插混车型已成不少品牌销量“助推器”的当下,插混赛道越发受到各大车企重视。

公开信息显示,今年10月份,上汽通用宣布其全新一代PHEV智电插混系统定名为“真龙”插混,该系统已经在GL8陆尊PHEV车型上搭载。据悉,该系统可实现综合续航里程达1370公里,零百加速时间为7.8秒。

无独有偶,同样是在今年10月份,吉利汽车对外正式发布全球新一代超级电混——雷神EM-i超级电混。公开信息显示,雷神EM-i超级电混专用发动机的热效率达到了46.5%。

记者了解到,除了持续加码的原有品牌外,一些此前走纯电路线的汽车品牌,近日也传出进入插混赛道的信息,飞凡汽车就是其中的典型案例。

相关信息显示,飞凡汽车原属于上汽荣威旗下的新能源品牌,但在2021年10月,飞凡汽车品牌开始独立运营,三年后,该品牌结束“单飞”,与上汽荣威深

瞄准海外蓝海市场

“插混军团”亮相本届广州车展的背后,龙头企业瞄准的不仅仅是国内市场,更为广阔的海外插混市场无疑更受关注。

“全球EV+PHEV在2023年销量1409万辆,未来增长可期。”兴业证券研报显示,PHEV目前在欧洲渗透率较低,福特Kuga是2023年销量最好的PHEV。2023年欧洲乘用车销售1376万辆,其中EV/PHEV分别销售198万辆/87万辆,EV/PHEV渗透率分别为14.4%/16.3%。

“从2023年Kuga竞品对比与销量表现看,我们认为欧洲PHEV渗透率较低,不是因为需求问题,而是供给问题,核心影响因素是价格(PHEV和燃油版的价格差)和产品力。如果供给改善,欧洲PHEV渗透率有很大

提升空间。”兴业证券研报认为。

记者了解到,目前,包括上汽集团、岚图汽车等在内的诸多中国车企,正在加速进入全球PHEV市场。上汽集团管理层此前对外表示:“上汽DMH混动技术在实际馈电油耗、驾乘体验等方面具有很强的竞争力,关键是要加强市场传播,抓住结构性增长机会,实现增量突破。”

“一方面,公司将在欧洲投放适销对路的新能源产品,并计划建设绿色工厂;另一方面,除了欧洲市场外,公司在中东、澳新、南美、东南亚等全球各主要市场均已跻身前列,并将积极开

拓新市场,针对全球不同地区消费者的差异化需求投放相应产品。”上汽集团管理层表示。

“我们在新能源技术方面进行了大量研发工作。例如,我们开发了多动力、高度模块化的ESSA原生电动架构,覆盖纯电、插混、增程三种路线的岚图动力技术。”岚图汽车CEO卢放此前就在受访时强调,“出海”是岚图汽车的重要战略方向之一。岚图“出海”首站就选在欧洲,目前已经进入挪威、芬兰、丹麦、意大利、西班牙等国家,未来还将在中亚、中东等市场完成战略布局。

“现在很多企业在某个可以控制的区域,可以做到完全自动驾驶,因此自动驾驶在商用车领域的发展快于乘用车领域。”马培伟表示,在日常的道路上有很多突发情况,包括恶劣天气、道路施工、紧急事故等。“因此需要解决的不仅是车的问题,需要将车辆、行人和道路通过数据‘连接’起来。”

迎来“资本盛宴”

自动驾驶企业竞速下半场

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

企业扎堆上市,自动驾驶赛道迎来“资本盛宴”。

11月7日,由“大疆教父”李泽湘一手创办的希迪智驾正式向港交所主板递交上市申请。作为中国第二大的商用车自动驾驶企业,过去6年希迪智驾累计融资超14亿元。

《中国经营报》记者注意到,在自动驾驶上下游企业中,黑芝麻智能(02533.HK)、速腾聚创(02498.HK)、地平线(9660.HK)等已经成功上市;小马智行、Momenta、纵目科技和佑

自动驾驶的“资本盛宴”

10月,地平线和文远知行先后在港交所和纳斯达克上市。而在此之前,黑芝麻智能和速腾聚创也已成功上市。

记者了解到,还有多家自动驾驶企业正在排队IPO,其中小马智行和Momenta选择赴美上市,纵目科技和佑驾创新则将目光聚焦港交所。

“自动驾驶企业普遍存在亏损尚未盈利,因此属于高风险企业,往往选择港股和美股上市。同时,自动驾驶企业需要大量资金支持研发,多轮融资后稀释了创始人的股权,而港股和美股都有‘同股不同权’的规定,使公司创始人上市后仍能保留足够的表决权来控制公司。”此前,在“香港数码港2024数码娱乐领袖论坛”上,德勤中国人工智能研究院(香港)院长马培伟向记者分析道。

11月7日,希迪智驾也向港交所主板递交上市申请。招股书资料显示,希迪智驾成立于2017年10月,前身为长沙智能驾驶研究院(简称Ci-Di),目前是中国领先的商用车自动驾驶技术供应商,专注于自动驾驶矿卡及物流车、V2X技术及高性能感知解决方案的研发,并提供以专有技术为基础的尖端产品及解决方案。

驾创新也已开始冲刺IPO;此外,刚刚完成C+轮融资的轻舟智航也计划在2025年推动上市计划。

记者采访多家自动驾驶企业和业内专家了解到,尽管资本市场火热,但由于商业化规模还不够大,众多自动驾驶企业中尚无一家找到盈利之路。但随着国家不断推动“车路云一体化”发展,这一痛点有望得到缓解。“车路云一体化”不仅可以增强单车自动驾驶的感知能力并优化决策与控制,还能降低硬件成本、提高运营效率,从而促进规模化应用。

无独有偶,10月28日,自动驾驶解决方案商轻舟智航宣布,完成C+轮融资。这是继今年6月完成数亿元C轮融资后,轻舟智航在短短4个月内再次获得数亿元的资本支持。

公开资料显示,轻舟智航是中高阶智能驾驶解决方案提供商。自成立以来,轻舟智航已经完成七轮融资,融资金额达到十多亿元,投资方除了逐鹿聚航基金,还包括联想创投、元璟资本、IDG资本、TCL资本、元生资本、中金汇融、招商局创投、美团龙珠等。

“轻舟智航2019年成立至今5年时间,团队取得的成绩是符合预期的。”轻舟智航相关负责人向记者表示,公司会按照整体战略目标和业务发展的合理节奏来稳步推进上市进程。目前也已有上市规划,2025年会逐步启动。

对于自动驾驶行业出现的“上市潮”,轻舟智航相关负责人表示,自动驾驶是新能源汽车下半场以及当前投资领域的核心赛道,即将迎来大规模商业化落地。同时,自动驾驶企业面向未来的竞争和发展,需要持续的技术研发和运营投入,那么走向资本市场能够获得更多资金支持。

尚未大规模商业化

以黑芝麻智能为例。招股书数据显示,2021—2023年,黑芝麻智能营收分别为6050万元、1.65亿元、3.12亿元,同期净亏损分别为23.57亿元、27.54亿元、48.55亿元,亏损总额约99.6亿元。另据财报数据,2024年上半年,黑芝麻智能营收1.8亿元,但经调整净亏损仍高达6亿元。

纵目科技也是如此。招股书数据显示,2021—2023年,纵目科技营收分别约为2.25亿元、4.7亿元、4.98亿元,同期亏损分别约为4.34亿元、5.88亿元、5.64亿元,3年总计亏损近16亿元。

究其原因,主要在于大部分自动驾驶企业的商业化尚

“车路云一体化”加持

吉利控股集团高级副总裁兼CTO沈源告诉记者,今年,国家层面发布了《智能网联汽车准入和上路通行试点》和《智能网联汽车“车路云一体化”应用试点》。在这两大工作试点的指引下,智能网联汽车不仅将带来交通系统的全面升级,还将推动相关产业的发展,从而提升用户体验,提高企业的竞争力。

今年7月,北京、上海、南京、苏州、无锡等20个城市(被确认为智能网联汽车“车路云一体化”应用试点城市)。沈源认为,这一试点使得“车路云一体化”迈入产业规模化建设和应用的新时期,行业也将在规模化应用场景、常态化运营服务和可持续商业模式上加

未达到能够扭亏为盈的规模。正如纵目科技创始人及CEO唐锐所说,做演示很容易,做示范也不难,但只有完成了大规模商业化,才可以称为实现了“商业自治”。“商业自治”才能带来网络效应,高级别自动驾驶产业化才能真正驶入快车道。

希迪智驾相关人士告诉记者,相比于乘用车面临的复杂道路和交通环境,处于封闭环境下的商用车自动驾驶应用更为广泛,目前的商业化探索道路更为明朗。希迪智驾共计400多名员工,公司从矿区安全需求出发开发了多种产品及解决方案,涵盖自动驾驶技术,提供自动驾驶矿卡及物

快探索和实践。

“车路云一体化”的发展,也对单车自动驾驶大有裨益。轻舟智航相关负责人表示,“车路云一体化”实现了系统协同感知。单车自动驾驶系统不再仅仅依赖于车辆自身的传感器,还可以借助路侧传感器和云控平台的数据,从而极大地扩展了感知范围,提高了感知精度。同时,云控平台作为“大脑”,能够收集并处理来自车辆和路侧传感器的数据,提高行驶的稳定性和安全性。

“未来,自动驾驶企业一定是被控的,尤其是在高速公路上不是想开多快就开多快。”中国工程院院士、中国中车首席科学家、湖南大学机械与运载工程学

院院长丁荣军也认为,随着“车路云一体化”技术发展,能够进一步保障自动驾驶车辆的安全问题。

“自动驾驶依赖大量案例数据进行决策。前不久美国发生了一起特斯拉追尾事故,就是前面一个货车把整个车厢涂成了蓝天白云,造成特斯拉的自动驾驶系统识别错误。而发展‘车路云一体化’,其中的一个大课题就是提高感知和障碍检测技术。”丁荣军阐释道。

“‘车路云一体化’还能降低单车自动驾驶系统的硬件成本、提高运营效率,从而促进规模化应用。”轻舟智航相关负责人表示,随着路侧感知设施逐渐完善,有助于减轻单车系

统对车载传感器的依赖,可以用相对简单的车载传感器实现基本安全,用路端传感器和边缘计算实现智能性。“车路云一体化”还通过优化交通流、减少交通拥堵等方式,提高了道路

的运营效率,有助于单车系统更加高效地行驶,从而降低运营成本。马培伟则进一步表示,“车路云一体化”需要大量的资金投入,涉及更新道路信号灯、摄像头以及安装传感器等,目前各地仍以地方政府投资建设为主。未来,若要提高“车路云一体化”道路的覆盖率,需要地方政府、自动驾驶供应商和整车企业共同努力,探索可持续的建设发展路径。