

在去年11月的比亞迪第300萬輛新能源汽車下線儀式上，集團董事長兼總裁王傳福說：「從第1輛到100萬輛，我們用了13年；從100萬輛到200萬輛，我們只用了1年；從200萬輛到300萬輛，我們僅用了半年。」王傳福這句話也是中國新能源汽車產業近年發展的真實寫照。中國汽車產業在轉換新能源賽道後，實現彎道超車，目前無論是產銷還是市場佔有率均表現亮眼，且技術上大有趕超國際品牌之趨勢。汽車行業專家接受香港文匯報記者採訪時表示，中國新能源車彎道超車對汽車產業有着深刻影響，中國品牌紛紛出口海外並開始席捲全球多個國家。

◆香港文匯報記者 孔雯瓊



◆小鵬的智能輔助駕駛系統被認為更加符合中國的道路情況。

彎道超車 中國新能源車全球領跑

技術追趕國際品牌 產銷量遙遙領先

2022年，就在全球車市遭遇寒冬之際，中國新能源車卻顯示出一片如火如荼的景象。據中國汽車工業協會近日發布的數據顯示，2022年，中國新能源汽車產銷分別達到705.8萬輛和688.7萬輛，同比增長96.9%和93.4%，市場佔有率達到25.6%。僅2022年12月當月，新能源汽車產銷分別達到79.5萬輛和81.4萬輛。

眾企全年銷量實現倍增

從品牌表現來看，比亞迪、吉利、奇瑞、長安等為代表的車企在新能源板塊表現相當突出。其中比亞迪一年賣出了186.35萬輛新能源汽車，同比大增208.64%，成為全球新能源汽車銷量冠軍；吉利汽車新能源車銷量達32.87萬輛，且在去年單月的新能源滲透率多次突破30%；奇瑞新能源板塊銷量為23.28萬輛，同比增長112.9%；長安自主品牌新能源車銷量去年全年累計27.12萬輛，同比增加150.06%。另外，一大批新勢力造車企業亦不遑多讓，2022年，哪吒汽車累計銷量超過了15萬輛，同比增長118%，成為首個年銷量突破15萬台的新勢力品牌。理想、蔚來、零跑、小鵬等同樣有着出色表現。

出口增120% 均價高端化

銷量的飛躍也體現在出口上。數據顯示，2022年中國汽車企業出口達311.1萬輛，其中新能源汽車出口67.9萬輛，同比增長120%。與2018年出口均價1.29萬美元相比，新能源汽車呈現高端化特徵，如今出口均價已達到1.89萬美元。

中國新能源車的正式推行可追溯到2011年，當年25個城市共計導入217種約10,000輛新能源汽車。到2012年則成為中國新能源汽車跨入萬輛級別的起步之年。之後國內新能源車發展就進入快車道，截至2022年，中國新能源車銷量已連續8年位居全球第一。中國汽車工業協會統計數據顯示，2012年中國新能源汽車銷量為約1.3萬輛，2021年銷量躍升至352.1萬輛，2022年實現全年銷售688.7萬輛。

比亞迪掌全產業鏈技術

銷量與出口突飛猛進，顯示的是中國新能源車技術也得到創新和突破。作為最早一批涉足新能源領域的車企，比亞迪目前已經成為全球唯一能掌握電池、電機、電控及車規級半導體等新能源全產業鏈核心技術的車企。而且，比亞迪對技術的研發持續追求，單計2021年已為研發投入超過106億元人民幣，目前擁有11大研究院、研發技術人員達4萬名，專利申請量達到3.4萬項。

新勢力車企同樣在拓寬造車科技的邊界，小鵬已經連續四年每年舉行一場關於智能科技的發布會，在2022年的科技日上，小鵬圍繞智能駕駛、智能交互、智能機器人、飛行汽車四個方面展開。老牌車企的新能源車同樣積極朝向技術做突破，如廣汽埃安最新發布的超充技術，可以在5分鐘內充電續航達200公里。

在智能艙方面，華為麒麟芯片、吉利自研智能座艙芯片能做到基本不被國外卡脖子。系統方面，比亞迪的BYD OS、華為Harmony OS等也都可以和國際品牌平分秋色。

◆奇瑞汽車去年銷量增逾一倍。



◆蔚來汽車續航里程部分達580公里。



產業鏈完善 奪全球逾半市場

黃河科技學院客座教授、汽車分析師張翔對香港文匯報表示，看好中國新能源車的前景，一方面

是中國的新能源汽車起步比較早、技術積累比較多，二來是中國已經連續7年成為全球最大的新能源車市場，足以證明新能源汽車技術在中國得到長足的測試和發展。

張翔強調中國新能源車的優勢，「中國新能源車在中國有一個很完善的產業鏈體系，在產業鏈的支持下，中國品牌的新能源車無論在安全性、可靠性，還是性能等指標方面，都很優秀，而且成本很低。這也保證中國品牌可以在全球市場上有着較高的性價比和強勁的競爭力。」他還指出，「目前中國新能源汽車的保有量在全球市場佔比超過50%，每年銷量也超過50%，相信未來這些數據還有望得到進一步的提高。」

里程1千公里車款已問世

談及中國新能源車的技術趨勢，他認為在電池容量、續航里程方面都會有不斷的快速突破。「目前國內電池的容量可以達到每公斤300瓦時，部分售價20多萬元（人民幣）的新能源汽車充一次電，它的續航里程能跑到700多公里。不過這個數值還在不斷突破，現在已經有續航里程1,000公里的新能源汽車在中國問世。」

張翔認為，未來中國的新能源汽車會繼續彎道超車，且對國內汽車產業有着深刻的影響。「畢竟未來會是新能源車的天下。不可否認，在傳統汽車領域，中國和國際水平差距比較大，且在近期也很難超越。但是借助新能源轉型這個趨勢，讓很多中國車企走在全球的前列，很多中國品牌也都開始制訂出口到海外的計劃。」

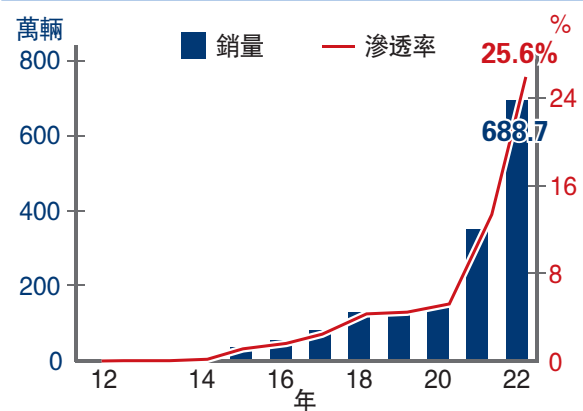
◆黃河科技學院客座教授、汽車分析師張翔



◆中國汽車產業目前無論是產銷還是市場佔有率均表現亮眼，且技術上大有趕超國際品牌之趨勢。
資料圖片



中國新能源車銷量與滲透率



近年中國新能源車產銷量

年份	產量(輛)	銷量(輛)
2012年	1.3萬	1.3萬
2013年	1.8萬	1.8萬
2014年	7.6萬	7.5萬
2015年	34萬	33.1萬
2016年	51.7萬	50.7萬
2017年	79.4萬	77.7萬
2018年	127萬	125.6萬
2019年	124.2萬	120.6萬
2020年	136.6萬	136.7萬
2021年	354.5萬	352.1萬
2022年	705.8萬	688.7萬

資料來源：中汽協 整理：孔雯瓊

核心技术有把握 中國品牌受認可

中國新能源車的彎道超車仍在加速，越來越多的中國品牌開始走出國門，受到海外市場的廣泛歡迎。國產車無論在性能、技術、續航或其他方面，都可讓全世界的消費者認同。

乘聯會最新統計數據顯示，2023年1月中國新能源乘用車出口7.4萬輛。其中，上汽乘用車、比亞迪出口數量過萬，易捷特、長城汽車等出口量逾千。另據中汽協提供的統計數據顯示，2019年至2022年頭11個月，中國新能源汽車出口量從7萬輛躍進至59.3萬輛，佔汽車出口總量從7%攀升至21%。國務院發展研究中心產業經濟研究部部長王金照表示，2021年中國新能源汽車出口佔全球三分之一，是全球第一大新能源汽車出口大國。

產品效能不輸國際品牌

出口的高速增長，和中國新能源車的性能技術不無關係。新能源車最看重三大核心技术：電池、電機以及電控。可以說中國品牌已經和國際品牌到了不相上下，甚至還有創新趕超的地步。如從比亞迪產品來看，旗下漢EV超長續航版續航里程605公里、動力電池重549公斤，與美國品牌特斯拉Model 3長續航版續航里程668公里、動力電池477公斤比較，已經很接近。另一型號海豹採用磷酸鐵鋁刀片電池，續航能力700公里、動力電池重558公斤，與特斯拉的長續航版不相伯仲。

電機方面，從上海電驅動顯示的一款國產驅動電機產品數據來看，其功率密度已經達到3.8 kW/kg（峰值功率/有效質量），轉矩密度為7.1Nm/kg，與寶馬i3的驅動電機技術指標處於同一水平。

在智能駕駛方面，中國品牌也在摸索合適自己的技術。小鵬的自動駕駛感知系統走「激光雷達+視覺」路線，不同於特斯拉攝像頭純視覺方案，小鵬的智能輔助駕駛系統被認為更加符合中國的道路情況。

近九成出口亞洲與歐洲

就因為在技術、智能方面的競爭力，目前亞洲、歐洲市場都成為中國新能源汽車主要新增出口地區。據中國汽車流通協會數據顯示，2022年前三季，近90%中國新能源汽車銷往這兩個地區。另根據全球電動汽車數據庫網站EV-volumes數據顯示，2021年全球新能源車型銷量排名前十車型中，有包括比亞迪秦Plus DM-i、理想ONE、比亞迪漢EV、長安奔奔E-Star等中國品牌車型入榜。



◆比亞迪電動大巴在智利首都聖地亞哥運行。

政策補貼及優惠逐步離場

補貼時代。此後幾年，財政部、科技部、工信部及發改委等均有政策支持新能源車產業發展。2015年，四部委發布《關於2016-2020年新能源汽車推廣應用財政支持政策的通知》及《關於節約能源使用新能源車船稅優惠政策的通知》，雙重的補貼將政策扶持推到一个新高點。自2014年起，國家一直對新能源汽車實施免徵車輛購置稅政策，原本計劃於2017年底到期，但因市場反應強烈，之後又延續多年。

送牌照吸引城市人轉投

送牌照是力度不小的優惠政策。2016年上海、南京、無錫、濟南及深圳5個試點城市率先啟用新能源車牌，2017年起陸續推廣至全國。從那時候起，購買新能源車可隨車贈送牌照。要知道在2016年的上海，一張滬牌的中標率僅3%至4%，且成交價格高達9萬元人民幣左右，送車牌政策當即吸引很多人轉投新能源車陣營。

如今到了新能源車獨立成長的時候，補貼政策開始有退場。據財政部、工信部等四部門去年末發布的《關於2022年新能源汽車推廣應用財政補貼政策的通知》，國家新能源汽車購置補貼政策於2022年12月31日終止，在此之後上牌的車輛將不再給予補貼。2022年的補貼也已經比2021年降低30%左右。

送牌優惠同樣逐步退出。以上海為例，根據《上海市鼓勵購買和使用新能源汽車實施辦法》，自2023年1月1日起，消費者購買或受讓插電式混合動力汽車（含增程式），將不再發放專用牌照額度。

免徵車輛購置稅政策則將繼續實施，2022年9月，財政部、稅務總局、工業和信息化部發布《關於延續新能源汽車免徵車輛購置稅政策的公告》，第三次將這項政策延續，將2022年底到期的政策，延續實施至2023年底。

免徵車輛購置稅延一年

分析指，補貼政策有序退坡，但新能源車發展態勢不減。民生證券研報顯示，統計到的2011年至2022年1至7月銷量，全年銷量情況較上一年大多有明顯提升。其中，2019年補貼政策調整較大，銷量較2018年同比略降3.25%。步入2020年後，中國新能源車市場核心驅動力已從政策驅動向產品驅動轉移，政策依賴性明顯降低，2022年銷量暫為259.1萬輛，同比大增117%。

補貼扶持反響強屢延續

2010年，國務院將新能源汽車確定為七大戰略性新興產業之一，《關於開展私人購買新能源汽車補貼試點的通知》的發布，開啟中國新能源汽車行業