

全球新能源汽车发展进入爆发期



新能源汽车在全球范围内已进入快速发展期，大企业多由过去的观望和谨慎投入转向战略性投入。动力电池技术进步迅速，同时孕育着颠覆性突破的机会。新型充电技术也出现了以无线充电、大功率充电等多元创新并举的局面。

全球车企发力布局新能源

2016年是新能源汽车发展的飞跃年，各国政府和企业对于新能源汽车的认知有了飞速的提高，同时，在产能和市场占有率上，各国都取得了一定的成绩，全球主要汽车生产厂商已将新能源汽车作为各自发展战略中的重要环节，并且逐渐加大全球范围的布局与投入。

德国企业大众集团将在2025年之前上市30款纯电驱动汽车；奔驰集团则在新能源汽车开发上增加了最多100亿欧元的投资，预计在2025年之前推出10款电动车型；宝马则将新能源汽车的销量计划定为总体销量的15-25%、规划销量约为30-50万辆。

美国福特计划到2020年实现新能源汽车销量占全球总销量的10-25%、规划销量约为65-165万辆；通用集团则采取合作的方式进行新能源布局，与本田共同投资8500万美元，并以合资公司的形式在2020年左右于美国布朗顿开始生产燃料电池系统。

日本车企在新能源领域的发展战略更侧重于技术路线的选择。丰田将其推广的插电式混合动力技术和燃料电池汽车的规划分为短、中、长期三个阶段；本田则通过与通用的合作使燃料电池车成为汽车业的“风口”。

我国北汽新能源计划以三大基地为基础，实现“十三五”末期年产销50万辆新能源汽车，形成80万辆以上的生产能力；比亚迪通过布局上游锂电产业的方式实现其新能源汽车的发展规划，并于2017年开始在青海建设动力电池生产线，预计在2020年建成10GWH的产能规模，实现60万辆的销量目标；奇瑞公司将在2019年开发全新的纯电动车以及混合车型，计划电池能量密度达到300wh/kg以上，到2020年实现新能源汽车20万辆的销售目标。长安、吉利、东风三大品牌也将加大在新能源汽车项目上的投资。

抢占中国市场

中国是全球最大的汽车市场，各国对于新能源汽车的布局中，中国市场已成为不可或缺的一部分。目前，全球车企已经通过多种方式和途径，在中国市场各有落子，为新一轮汽车行业的竞争谋篇布局。

大众计划打造一个巨型工厂，重点提升电池技术、自动驾驶和人工智能等核心实力；宝马则利用其在电气化领域的优势，计划在2020年之前实现所有车系都具备电动选项；福特在2016年就已经启动了在华新能源之路，开始进行新能

源布局与技术创新，未来全系福特新能源汽车都会引入中国市场；一直以来坚持混动和燃料电池技术路线的日系车企也改变了战略，丰田专门成立了纯电动汽车事业部，由总裁丰田章男直接领导。本田也加强了在电动化方面的发展力度，加强了在动态充电技术上的研发，以提高电动汽车的充电速度和充电效率。

大众、戴姆勒分别与江淮、北汽“联姻”，双双建立合资公司，主攻新能源。一个是老牌汽车强国，一个是新兴汽车大国，在两国新能源汽车快速发展的时期组建合资公司，对于国内外其他车企而言，无疑是一种潜在的竞争压力。

燃料电池成“新宠”

在技术路线的选择上，燃料电池也成为新能源汽车产业的一大重要方向和趋势，成为近年来一些国家和地区的重点发展方向。

日本致力于在2020年东京奥运会之前打造“氢能社会”，普及氢燃料电池。目前丰田已推出世界首款量产氢燃料电池汽车Mirai，本田750公里续航的氢燃料汽车Clarity也已限量开卖。丰田还将打造“Project Portal”这一8级重型燃料电池卡车，计划在洛杉矶及长滩港口进行试运行。

我国在2001年开始进行氢燃料电池汽车的研发工作，相对国外起步较晚，在成本、性能、关键零部件等方面与其他国家还存在一定差距。目前，我国在商用车方面取得了一定进展，但离批量生产和市场化推广还有一定距离。

动力电池生产布局全球化

新能源汽车产业的发展带来了市场的整体爆发，行业对于核心的三电技术中的动力电池的需求也愈加强烈。动力电池也成为各国在新能源领域战略布局的重点，并投入了大量的人力物力，以便在未来的发展中占据行业和市场制高点。

世界各国均制定了动力电池发展规划，并在持续进行中。美国将动力电池作为其“电动汽车无处不在大挑战蓝图”的重要组成部分，并制定了相关系统技术指标，计划到2017年电池能量密度提高至250Wh/kg，在2017年—2027年进行后锂离子电池技术开发，实现商业化应用。

动力电池的建设热体现了市场对于新能源汽车的需求与热情，同时也对各国的新能源汽车产业带来了挑战。据研究机构分析，如今全球电池产能大约为103千兆瓦时，到2021年，全球电池产能将增长一倍多，达到278千兆瓦时。大型汽车制造商、电子制造商和电力公司对于电池和储能技术的投入能够有效提高未来电池的能量密度、降低电池成本，这也意味着未来各国在新能源汽车领域的竞争重点将偏向于核心技术而不是仅仅是产能上。

研发新型充电技术

除了动力电池技术，充电技术的发展也是新能源汽车不可或缺的一部分，充电技术的突破能够有效解决电动汽车发展的痛点。目前，各国对于新型充电技术的研究与突破也取得了一定的进展。

高通公司的Halo无线充电系统，可支持各种型号电池，并在未来将实现把无线充电发射器埋在部分路面之下，实现电动汽车的边行驶、边充电；庞巴迪创新的PRIMOVE技术使电动车辆可以在行驶中或静止时分别使用动态或静态充电；以色列的ElectRoad公司将于2018年进行半英里的无线充电技术公路测试，并计划在测试成功后，于埃拉特市和拉蒙国际机场之间铺设一条长11英里的无线充电公路。

为了解决新能源汽车的“里程焦虑”，国外企业开始发力大功率充电。戴姆勒、宝马、大众、福特已着手联合打造大功率充电网络，并计划对其他汽车厂商开放。2016年底，特斯拉CEO马斯克宣布将特斯拉原有的120KW的充电功率升级至350KW，将实现在10分钟内充够300km续驶里程的电量。此外，欧美一些国家也在进行350-500KW大功率充电桩的研究。

大功率充电技术对于充电习惯、基础设施建设等方面具有积极意义，但同时也对电池企业、电桩企业、整车企业和电网等各方面带来严峻挑战。为了提升我国电动汽车产业的整体竞争力，我国还需加强探索大功率充电技术，为政府制定相关技术标准提供依据。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/114478.html>