

■ 今日关注

中国车市2020成绩单出炉 先抑后扬韧劲足 新能源汽车柳暗花明

- 受疫情影响，汽车行业2020年一季度按下了“暂停键”，随后市场逐步恢复，汽车产销量已连续9个月呈现增长
- 新能源汽车从2020年7月开始呈现增长态势，增幅逐渐扩大，且每个月产销量均刷新了当月历史纪录，12月更是创下历史新高
- 中汽协方面预测，2020年或是中国汽车市场的峰底年份，2021年将实现恢复性正增长

◎ 俞立严 编辑 邵好

中国汽车业的好转超过预期。中国汽车工业协会1月13日召开发布会透露，2020年12月，中国汽车销量283.1万辆，同比增长6.4%；2020年1月至12月，累计销量2531.1万辆，同比下降1.9%，同比降幅收窄，销量继续蝉联全球第一。中汽协负责人表示，中国车市的恢复大大超过预期，新能源汽车市场柳暗花明。中汽协方面预测，2020年或是中国汽车市场的峰底年份，2021年将实现恢复性正增长。

先抑后扬，内生动力强劲

中汽协总工程师许海东介绍，2020年，突如其来的新冠肺炎疫情为汽车行业按下了“暂停键”，全行业坚决落实党中央、国务院的决策部署，扎实推进复工复产，加快转变营销方式，积极促进汽车消费，汽车市场逐步复苏，全年产销增速稳中略降，基本消除了疫情的影响，汽车行业总体表现出了强大的发展韧性和内生动力。

从各月汽车产销情况来看，2020年全年呈现先抑后扬的发展态势。一季度汽车产销受疫情影响大幅下降，随着疫情形势得到有效控制，从4月开始汽车市场逐步恢复，月度销量同比持续保持增长，截至12月，汽车产销量已连续9个月呈现增长。刚刚过去的2020年12月，汽车产销分别完成283.0万辆和283.1万辆，产销量同比分别增长5.7%和6.4%。

从细分市场来看，商用车市场率先加速，全年销量呈现大幅增长，乘用车市场全年销量仍呈现下降，但降幅收窄至6%，并且从9月开始，乘用车单月销量增长贡献度已超过商用车，反映出消费需求正在恢复。

许海东表示，总体来看，中国汽车行业2020年的表现大大好于预期，主要基于以下三方面的原因：一是国家和地方政策大力的支持，二是行业企业自身不懈的努力，三是市场消费需求的强劲恢复。

新能源汽车年度产销量均创新高

目前中国车市最亮眼的无疑是新能源汽车，这也被中汽协的最新数据所印证。从月度产销情况来看，新能源汽车呈现柳暗花明走势，从2020年7月开始呈现增长态势，增幅逐渐扩大，且每个月产销量均刷新了当月历史纪录，12月更是创下历史新高。

中国新能源汽车2020年12月产销分别完成23.5万辆和24.8万辆，同比分别增长55.7%和49.5%。其中，纯电动汽车产销分别完成20.3万辆和21.1万辆，同比分别增长55.2%和47.5%；插电式混合动力汽车产销分别完成3.2万辆和3.7万辆，同比分别增长69.2%和71.6%；燃料电池汽车产销分别完成264辆和229辆，同比分别下降81.3%和83.7%。

与之相伴的还有新能源汽车核心部件动力电池销量的大幅增长。去年12月，中国动力电池销量共12.2GWh，同比增长56.9%。其中，三元锂电池销售6.5GWh，同比上升9.3%，占总销量53.2%；磷酸铁锂电池销售5.6GWh，同比增长244.2%，占总销量45.8%。

中汽协方面分析，通过多年来对新能源汽车整个产业链的培育，中国新能源汽车产业各个环节逐步成熟，丰富和多元化的新能源汽车产品不断满足市场需求，使用环境也在逐步优化和改进，在这些措施之下，新能源汽车越来越受到消费者的认可。

对于特斯拉国产化降价后的销售强劲势头以及对于中国自主品牌电动车产生的冲击质疑，许海东表示，中国新能源汽车市场呈现高低端两头分化的特征，特斯拉确实吸引了很多中国消费者，形成了新的市场竞争局面，但是，特斯拉争夺的客户还是传统豪华车的部分客户群，并非中国自主品牌电动车客户群，对合资品牌和国际品牌冲击更大，对自主品牌和整个新能源汽车市场则可能有带动效应。

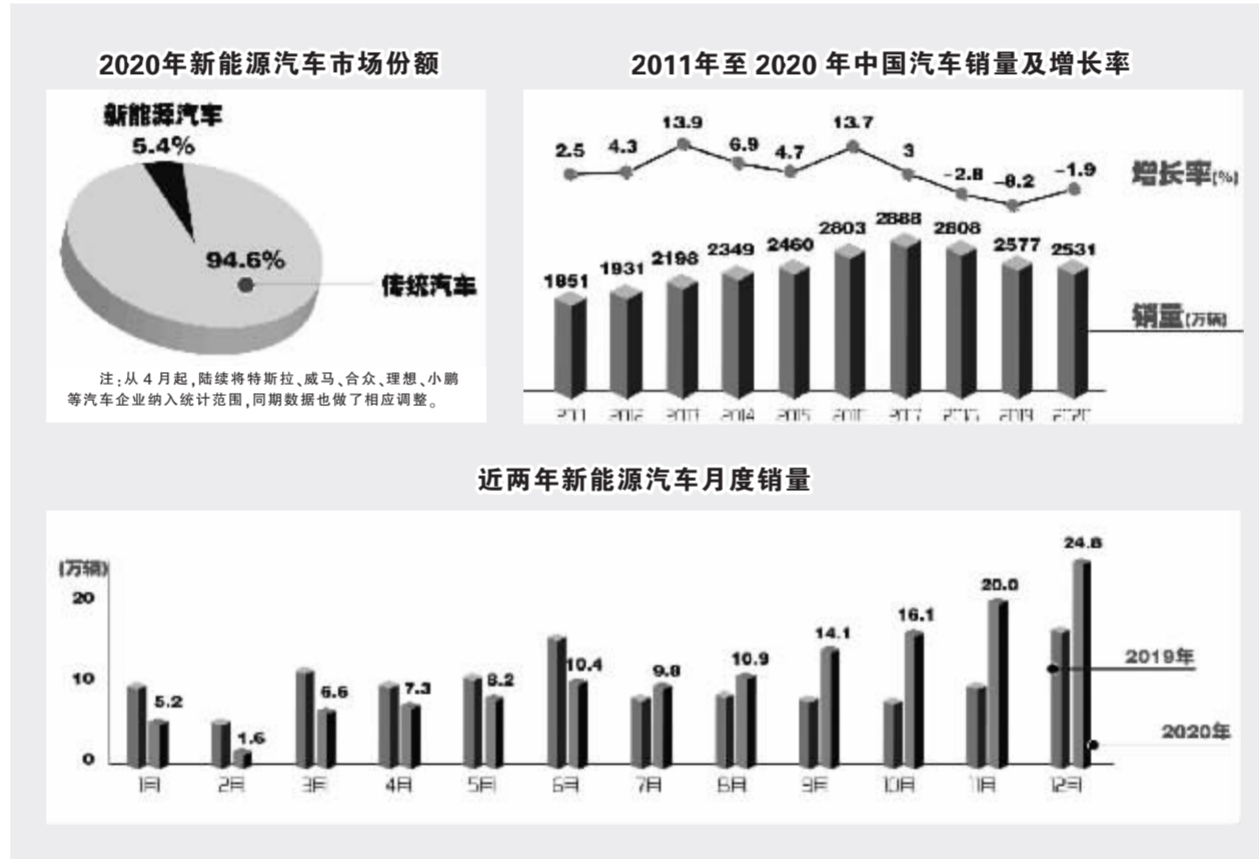
中国车市有望实现恢复性正增长

对于未来走势，中汽协表示，2021年将实现恢复性正增长，其中汽车销量有望超过2600万辆，同比增长4%。

中汽协有关负责人认为，从中国汽车行业发展趋势来看，伴随国民经济稳定回升，消费需求还将加快恢复，加之中国汽车市场总体来看潜力依然巨大，因此判断2020年或将是中国汽车市场的峰底年份。

中汽协预测，电动化、智能化、网联化、数字化将加速推进汽车产业转型升级，新能源汽车市场将从政策驱动向市场驱动转变。尤其是在《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》大力推动下，新能源汽车未来有望迎来持续快速增长。

但中汽协方面也表示，近期出现的芯片供应紧张问题将在未来一段时间内对全球汽车生产造成一定影响，进而影响我国汽车产业运行的稳定性。中汽协副秘书长陈士华表示，芯片短缺从2020年12月份下旬开始，对2021年一季度的生产造成很大影响，还有可能会对二季度产生影响。



智能汽车开赛：瞄准特斯拉 掘金BBA

◎ 周健 编辑 邵好

刚刚经历了跌宕起伏的2020年，还未得到一丝喘息的国内新能源汽车行业，又马不停蹄地拉开了智能汽车的竞赛。

在月初特斯拉Model Y国产降价引爆市场的刺激下，蔚来汽车和智己汽车在短短一周内先后推出配备“超级算力”“超级感知”及自动驾驶的新车型“迎战”，并将目标用户锁定在以BBA（奔驰、宝马和奥迪）为主导的传统豪华市场，以期树立和巩固高端的市场地位。

蔚来和智己的“智能牌”

特斯拉在元旦宣布Model Y国产降价，行业内普遍猜测蔚来汽车将推出入门款车型作为应对。

但出乎所有人的意料，一款定位智能旗舰轿车的ET7亮相于日前举行的Nio Day2020，蔚来汽车董事长李斌用“高清摄像头像素是特斯拉目前的6倍多”“算力相当于特斯拉的7倍”等数据对标特斯拉。

在“华丽”数据的背后，李斌告诉外界，Model 3/Y不是ET7对手，宝马7系才是。

除了引起电解液、隔膜板块震动的“类固态电池”外，脱胎于2019年蔚来汽车概念车的ET7，在软硬件等方面早已“换骨”。整车平台采用了蔚来汽车NP2第二代构架，搭载了蔚来汽车自动驾驶技术NAD（NIO Autonomous Driving）、NIO Aquila超感系统、NIO Adam超算平台等。这是“超级算力”“超级感知”等字样第一次正式出现在量产车型上。

在硬件配置方面，ET7的超感系统配备了11个800万像素的高清摄像头，以及1个探测距离达500米的300线超远距离高精度激光雷达；超算平台则计算配备4颗英伟达Drive Orin芯片，算力高达1016TOPS，TOPS是一种处理器运算能力单位，每秒可进行1万亿次。这意味着ET7的超算平台可实现每秒1016万亿次的计算，远超特斯拉当前芯片的算力。

无独有偶。1月13日，智己汽车发布了同样具备超级算力和超级感知的量产车型，其交付时间相比明年一季度交付的ET7提前至今年第四季度。在算力配置上，智己汽车的新

车整体配置与蔚来ET7基本相似，而在感知层的传感器上，智己汽车的配置要多于蔚来汽车。

超级感知和超级算力“上车”的背后，是自动驾驶落地的需求。

ET7将搭载蔚来汽车的自动驾驶技术NAD，允许车辆逐步在实现高速、城区、泊车、换电等场景，完成点到点自动驾驶。

相比固态电池等硬件，李斌最为看重的是ET7搭载的自动驾驶系统，因为在他看来，传统燃油车的延迟响应，使其在这一领域存在无法突破的“天花板”。

共谋豪华车市场

“我们的竞争对手是BBA，要把同样价格区间的他们的用户转变为我们的用户。”在Nio Day后的采访中，李斌如此阐述蔚来汽车推出ET7的市场逻辑，并强调非常有信心与BBA竞争。

为何看重BBA的豪华车市场？因为即使在车市行情跌宕起伏的2020年，豪华车市场仍保持着强势增长的特征。

据乘联会的统计，2020年12月国内豪华车零售同比增长26%；而自2020年4月以来，豪华车的销量保持着大幅增长，累计销售约为228.03万辆，同比增长13.8%，不仅成为三大细分市场唯一实现同比转正的市场，市场占有率也由2019年的10.7%提高至13.4%。对此，乘联会秘书长崔东树表示，豪华品牌车型销量和市场占有率提升的原因主要有两个：一是消费升级促使豪华品牌焕新需求回暖；二是豪华车型促销折扣带来价格下探，让更多年轻消费者得以圆梦。

BBA作为德系三强，成为豪华车市场增长的核心推动力。中汽协的数据显示，2020年前11月，BBA对豪华车市场增量贡献率达到了48.2%，几乎占据一半的增量市场。

另一方面，超算、超感等系统带来额外成本，让蔚来汽车、智己汽车等推出的智能汽车售价居高不下。智己汽车虽然没有公布新车价格，但公司内部人士表示售价不会低于30万元。李斌也一再表示“成本一直不是我们定价的最重要的点”，但对外界最为关注的ET7成本和毛利率情况避而不谈。

智己汽车露真容 首款轿车4月将开启预定

◎ 周健 编辑 邵好

由上汽集团、张江高科、阿里巴巴共同出资成立的智己汽车，在注册完成后不到20天，露出了真容。

1月13日，智己汽车在中国上海、英国伦敦和美国拉斯维加斯CES（国际消费电子展）三地同时发布两款量产定型车，其中，轿车车型将在今年4月的上海国际车展上对外公开预定，并在今年第四季度开始交付用户。

发布会甫一开场，智己汽车就给出了对未来智能汽车的定义——可以移动的超级计算机，并由智己汽车定义的英文品牌“IM”以及由此演变而来的品牌标识。公司方面进一步解释称，“IM”意为“Intelligence in Motion”（运动中的智能），是对智能汽车进化方向的思考，表明智己汽车将专注于人工智能与人类智慧协同的整车深度智能化。

背靠上汽集团和阿里巴巴的智己汽车，在人工智能、人车交互等软硬件方面都有大幅的革新，成为智己汽车本次发布会上的最大亮点。在智己汽车的新车硬件配置上便可见一斑。

在当场发布的新车上，视觉感知解决方案采用了英伟达的Xavier，其算力可达30至60TOPS，搭载了15个高清视觉摄像头、5个毫米波雷达和12个超声波雷达。在视觉感知之外，智己汽车同样认为激光雷达是自动驾驶不可或缺的一环，其软件解决方案采用英伟达的Orin X芯片，其整体算力可以达到500至1000（及以上）TOPS。

在算力配置上，智己汽车的新车整体配置与蔚来汽车日前发布的新款车型ET7基本相似，而在感知层的传感器上，智己汽车的配置要多于蔚来汽车，尤其是相对成本较高的激光雷达，智己汽车的新车配备了3个。

在多传感器和高算力的支撑下，智己汽车表示，以国家法规允许及高精地图开放为前提，今年将具备点到点“零接管”的自动驾驶能力；同时，将在一线城市，尤其是上海特选商业中心应用自动代客泊车等功能，并从明年起逐步向其他一线、新一线城市拓展。

此外，智己汽车新车的计算中心和座舱中心的处理器分别采用恩智浦的IMX8和高通8155。国内自主企业地平线推出的首款车规级人工智能芯片——征程二代（J2）也将搭载上车，成为人机交互的智能“大脑”。

在最为关注的三电方面，智己汽车的新车搭载了功率为400kW、扭矩可达700N·m的高扭双电轴，以后轴为主驱动，百公里加速为3.9秒。上汽集团与宁德时代共同开发的“掺硅补锂”技术的电池，将应用在智己汽车的新车。该电池的单体能量密度达300Wh/kg，最大续航里程超1000公里，在NEDC工况下可20万公里零衰减。电池安全上，智己汽车表示，该电池组通过电芯材料配方优化、专利成组技术隔热阻燃以及M.A.S一体成型铸铝电池壳体封装技术，再结合BMS7×24小时云端协同管理，可以达到永不自然的最高安全等级。

智己汽车此次推出的“掺硅补锂”技术电池，与蔚来日前推出的固态电池所用的“无机预锂化碳硅负极”，其本质上都是提升电池负极中的硅含量，并增加导电量以弥补硅含量提高，而在充放电过程中导致锂的额外损耗。

此外，智己汽车还将推出无线充电等功能，支持车辆的无感充电。目前，包括大众、沃尔沃、丰田、一汽、吉利、上汽、比亚迪等在内的国内外主流车企都对无线充电展开了技术研发和布局，并形成了较为明确的量产规划，预计2021年至2023年间将推出支持无线充电功能的车型。