

### 3 知豆打造小而美的全新出行方式

戴利君介绍,2017年,知豆D2销售量达42342辆,占中国纯电动乘用车10.8%的市场份额,排在了比亚迪、北汽之后,位居中国新能源汽车市场第三、A00级(轴距在2米至2.2米之间,发动机排量一般小于或等于1升)市场第二。

从产业规模上看,知豆立足于以电池为核心的正向开发,链合全球资源:依托宁波总部基地,米兰、东京、北京、上海、天津、深圳六大研发分中心,甘肃、山东、浙江三大生产基地,形成了完整的全球研发与技术创新组织体系及现代化制造格局。最近,1000台知豆成功出口韩国,成为韩国首家获得当地补贴的境外新能源车企。

技术上,知豆在电动汽车核心领域取得了业界领先的技术成果——荣获国家技术发明二等奖、工信部车型推荐目录最低百公里电耗、电池系统最高能量密度、A00级最长续航里程等。根据汽车之家数据库,知豆3的最高续航里程达到380km。

在智能化程度上,知豆与百度、腾讯、阿里等各领域领航者开展深度合作,开发出具有知豆特色的多项智能应用,如智能语音拍照、车载微办公等,而在自动驾驶方面,知豆与百度、福瑞泰克的合作也在进一步紧密推进中。

“商业模式也是非常关键的,知豆是最早在海外令‘分时租赁’这一全新商业模式开花结果的中国车企。知豆参与合作的意大利Share'go项目,目前拥有10万多会员用户、旗下运营车辆4000多辆,是目前欧洲第三大新能源‘分时租赁’服务商。”戴利君介绍。

### 4 杉杉从源头改变新能源车市场

目前,经济性是影响消费者购买新能源车的最主要因素。而杉杉作为锂电池原材料供应商将从源头改变市场。

钱程表示,目前一台新能源车的成本如下,电池占40%、电机占15%、电控12%、电驱动零部件占8%、其它占25%。锂电池正极材料、负极材料和电解液约占电芯成本的50%;杉杉是最大的锂离子材料综合供应商,在中国锂电池产业链年度竞争力品牌榜单上,公司正极材料连续四年位列第一、负极材料2017年首夺榜单第一、电解液2017年位居榜单第四。2017年末公司拥有正极材料产能4.3万吨,负极材料成品产能6万吨,电解液产能3万吨。可以说,杉杉的这块业务能够影响到整车的成本。

材料成本的降低有两大维度——管理与技术,当然,技术是核心。2008年,锂电池容量每度电的成本是1000美元,如今是1000元人民币,此价格是一个临界值,也就是在这个价格上,新能源车的制造成本基本将与内燃机车持平。因此,去年的新能源汽车销量出现了一个井喷,一共售出了77万台。而随着技术继续发展,突破这个临界值甚至更低时,大规模的替代将会发生。

本次的新政针对的是低里程的车辆,因此增程是最大的诉求。增加里程的技术也有两个维度,第一是使车辆轻量化,车子越轻自然跑得越远,特斯拉就是一个典型,即底盘以下越轻便越好、底盘以上功能越多、娱乐性、平台型越强越好;二是核心,增加同样金属的存量——未来的趋势是提高材料中镍的含量,减少钴的含量。提高性能,降低成本。

此外,杉杉在分布式储能、电池梯度利用、分时租赁等方面均有布局。

### 5 充电桩的安装任重道远

除了经济性外,影响消费者购买新能源车的另一大症结就是充电桩的使用。而绿捷作为我市最大的电桩企业自然有话要说。

周国辉介绍,2014年时,我市一年的新能源车保有量不足3000台,2015年超过6000台、2016年突破10000台,截至今年3月,办理了新能源专用牌照的车达17000台,总量突破20000台,因此充电桩的建设,将大大影响新能源车在我市的继续推广。

目前,我市的电桩建设遇到了几大问题——第一,随着电桩的增加,供电量就要增加,某些地区的电网承载能力、或配电设施不足;第二是车位不足,这首先导致了安装条件缺乏,同时传统能源汽车也经常占用充电车位;三是缺乏统一的管理平台,导致使用效能低,安全监管难。

从更高的角度看,在商业层面,充电企业运营不盈利,在技术层面——充电技术多样,有观望情绪,在政策层面按照国家要求实施老桩改造,牵扯精力。这之中涉及到行政、市场等诸多方面,也导致宁波目前的电桩建设情况并不顺利。

因此,周国辉建议政府尽快建立统一的使用、管理信息化平台。打通各个桩企的平台,使资源能够高效的配置,车主能获得实实在在的实惠。

## 花絮

除了上述内容,本期茶座还讨论了一些有趣的话题。

### “插电混动车是否将是未来主流?”

**单红艳:**介于充电问题的解决难,插电混动将在未来几年内成为市场主流。

**朱立富:**插电混动只是过渡,因为无论是纯电还是插混,虽然解决了使用时的环保问题,但电力的生产过程仍然是不够绿色。因此最终的新能源车应该是燃料电池作为动力来源。

燃料电池是一种将存在于燃料与氧化剂中的化学能直接转化为电能的发电装置。燃料和空气分别送进燃料电池,电就被奇妙地生产出来。它从外表上看有正负极和电解质等,像一个蓄电池,但实质上它不能“储电”而是一个“发电厂”。将会把节能减排做到另一个高度。

### “怎么看互联网造车?”

**钱程:**互联网依靠创新重新配置资源,达到协同生产,是创新颠覆产业的典型案例。但国内车企,并没有掌握特斯拉的精髓,特斯拉的成功在于汇集了世界上最好的技术,为我所用。

**单红艳:**我儿子是学IT的,他认为互联网车企必将颠覆传统车企,因为互联网资源整合的效率之高能够使许多功能场景的快速实现。我则认为这种模式不可持续,造车最终拼的是稳定性,造一台好车容易,但产能达到几十万台、几百万台后,品控就尤为重要。传统车企的技术是不断积累沉淀,经过实验室中反复试验才走向市场的。

特斯拉的质量问题很多,就足以证明了互联网模式存在瓶颈。

此外,特斯拉前几年风光是因为巨头没出手,奔驰、宝马、奥迪、大众,包括我们的吉利、沃尔沃一旦出手,可能很快就能实现逆袭。

### “换电模式靠不靠谱?”

**钱程:**换电模式的基础是高频使用,而普通的车300公里充一次电,形式路线又不固定,电站的规划建设难度很高,因此从经济性考虑,有待观察。

**单红艳:**更换电池时,操作不慎容易造成损坏,可行性不足。

## 话题预约

“12A茶座”旨在打造宁波顶级财经沙龙。通过闭门式主题闲聊,碰撞出思想的火花、寻找志同道合者前行。

“12A茶座”由甬商总会、市社科院、东南商报联合主办,隔周举行,每次精选一个大家共同关注的话题,定向邀请商界、学界代表和政府相关部门决策者、相关政策制定者参与,闭门茶叙。

“12A茶座”因常设地址在和丰创意广场意庭楼的12A楼而命名。

为更好地服务甬商,助力我市“六争攻坚、三年攀高”,“12A茶座”欢迎甬商总会会员企业根据自身业务发展需要,提前预约沙龙主题。

邮箱:875102512@qq.com