双积分收紧 插电混动悄然发力将成节能主力

全国乘用车联合会近日发布的最新数据显示，7月全国新能源乘用车销量达4.2万辆，环比持平；1-7月累计销量已达19.49万辆，同比增长85.3%。而之前6月数据显示，节能汽车(含普混)6月销售54,343辆，同比增长36.80%；上半年节能汽车累计销量220,260辆，同比增长41.13%。

由于普混表现强劲，使得节能汽车上半年的“势头”甚至超过了新能源汽车。乘联会表示，吉利、广汽乘用车等部分车企加速推出插混车型，领先于合资品牌实现普混产品的升级新突破。

成绩可喜的另一面，是车企新品油耗较1年前的新车没有明显的改善，7月乘用车新车油耗达到三阶段的90%，较16年平均水平仅改善1个百分点。

对此，业内观察人士表示，随着油耗积分算法的逐步收紧，依靠新能源车为传统车降油耗做大分母的效果越来越弱，混合动力尤其是插电式混动车型将是应对未来20年的中大型车降低油耗压力的有效手段。

中国混动自主研发进入回报期

最近两个月的新能源汽车市场，最抢眼的是比亚迪旗下542战略重点车型“宋DM”和上汽荣威RX5两款插电混动车型的持续放量。同时，最近放出的吉利帝豪插电混动(PHEV)和广汽传祺GA8插电混动即将先后上市的消息也吸引了众多业内人士和消费者的目光。

对此，全国乘联会秘书长崔东树表示，前期的丰田的混动产品较强，而且日系主流合资企业都推出了混动车型，随着混动车型的产业链优势，混动主力车型的价格将更加务实，这也是在没有政策补贴下的值得关注的市场化趋势。

相对于早前丰田对混动技术的垄断，中国汽车产业在混动领域的长期研发投入已经开始逐步取得回报。上周亮相2017未来汽车展(GNEV EXPO)的吉利帝豪PHEV是去年起风头正劲的吉利推出的第一款插电式混合动力汽车，所搭载的插电混动总成系统就来自于国内的科力远混合动力技术有限公司(简称CHS)。

据了解，由科力远、吉利集团、长安汽车、云内动力联合打造的混合动力国家级平台CHS，旗下拥有完全自主知识产权的新型深度混合动力系统，目前正在进入加速产业化的新阶段。

插混增长趋势值得关注

乘联会在最新发布的7月月度市场分析中表示，随着油耗的压力逐步加大，各企业会选择适合消费者需求并能在成本可控下的突破，因此普混的增量趋势虽然不确定的，但随着补贴与双积分的组合压力，新能源积分压力下的插混增长趋势值得关注。

分析认为，今年车企汽油车的油耗改善速度较慢，远未达到要求的从16年企业平均油耗6.7向17年6.4升的下降速度。在油耗压力下，车企过快消耗前几年的油耗积分盈余，未来几个月自主车企发展新能源车的力度仍会持续加强。

这一分析也印证了很多产业人士的看法，即虽然英国、法国和德国的政府或政府官员分别表态要在2040年左右停止销售燃油车。但至2040年之前仍是20年左右的燃油车重点销售期，传统燃油车的油耗降低对于整个节能环保目标实现意义重大。

对此，全国乘联会秘书长崔东树撰文指出，未来几十年的混动和插混对燃油车降低油耗的促进是至关重要的，不能因此放弃对传统车的节能的努力。目前乘用车混动推出较少，合资品牌插混新车也很少推出，自主品牌传统燃油车的增压动力主要适用SUV车型，传统轿车和MPV的节能推进缓慢，未来必然面临巨大挑战而深度调整。

在他看来，近期的吉利和广汽等推出插电混动车型是应对未来20年的中大型车降低油耗压力的有效手段。“吉利、广汽乘用车等部分车企加速推出插电混动车型，这是领先于合资品牌实现普混产品的升级新突破。”崔东树表示。

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/112693.html