



比亚迪宋PLUS



东风风神L7

抢占万亿蓝海市场制高点 车企“混”战

因燃油经济性高、补能方便续航长、行驶性能优越等特点，近年来，混动汽车正在被越来越多的消费者青睐，混动技术也因车企持续加大研发投入进步飞快。目前来看，国内的比亚迪、吉利、长安、长城、东风、奇瑞等多个车企均推出了混动车型，尤其是在插电式混动领域，中国品牌的插混车型已超过百款。

众多车企“卷”向混动领域

在插混技术领域，比亚迪由于布局较早，具备较强实力。据了解，自2008年起，比亚迪就开始布局插混技术，2008年12月搭载第一代DM技术的F3DM量产，采用双电机串并联架构；2013年和2018年第二代和第三代DM技术分别推出；2021年比亚迪研发出第四代混动技术DM-i，搭载秦PLUS、宋PLUS和唐等车型。

目前，比亚迪的插混技术已发展至第五代，百公里油耗从最初的10.7L逐步递减到最新的2.9L，插混车型销量也从2020年的4.8万辆增长至2023年的143万辆。今年前4月，比亚迪插混车型销售了50.19万辆，同比增长29.22%。

“世界最先进的插混技术都在中国，全球插混已经进入中国时代。”在今年5月28日举行的第五代DM技术发布会上，比亚迪总裁王传福表示，2023年，中国插混车型销量同比增长85%，市场规模即将超万亿，已成为新能源汽车市场的热门赛道。

除了比亚迪，近年来，吉利、长城等国产自主品牌也都加大了插混赛道的布局。比如奇瑞汽车去年正式发布全新混动产品序列“风云”以及第三代鲲鹏超能混动C-DM系统，计划两年内推出11款车型；长安启源完成“可插混可增程”数智AI电驱从1.0到2.0的进化；上汽荣威发布了DMH技术品牌；长城汽车打造Hi4-T将混动与四驱技术绑定……目前来看，国产品牌在混动领域呈现出百花齐放的竞争格局。

在国产品牌争相入局插混的当下，“卷配置”“卷价格”已成为混动市场的真实写照。除了比亚迪第五代DM技术综合续航里程超过2000公里外，5月24日，东风风神旗下首款插电混动车型——东风风神L7正式上市，将续航超2000公里混动SUV售价直接杀入12万元区间；前段时间，奇瑞风云A8远航版开始了挑战一箱油2000公里的测试，最终达成续航1935公里。

黄河科技学院客座教授张翔表示，从消费端来看，插混汽车凭借燃油经济性高、无续航焦虑等优势，赢得很多消费者的青睐。从企业端来看，近年来，随着国家对车辆能耗限值准入标准不断严格，传统车企如果只生产内燃机车型，无法满足国家环保要求，进而通过研发混动车型满足环保要求。“插混车型与纯电车型均属于新能源

汽车行列，插混可以上绿色牌照，在政策上同样能得到利好支持。”

混动车型销量增速超纯电

插混车型销量增速已远超纯电车型销量增速。据中汽协数据，2023年全年，中国车企插电式混动汽车累计销售280.4万辆，同比增长84.7%。纯电动汽车同期销量虽然达到668.5万辆，但增速回落至24.6%。2024年，插混车型销量依旧保持强劲的增长势头，前4个月，纯电动车型销量为182.4万辆，同比增长12.8%；插混车型销量为111.5万辆，同比增长84.5%。

值得一提的是，国际巨头对混动车觊觎已久，以大众、奔驰、宝马为代表的德系，以丰田、本田为代表的日系，以福特、通用为代表的美国系，近年均加大了对混动技术的研发，其中，丰田是油电混动（简称“油电混”）领域的霸主。不过，随着插电混动近两年的兴起，国际大厂也相继调整了战略，逐步向插电混动领域倾斜。比如在今年5月，大众汽车就宣布将扩大插电式混合动力车型的产品阵容，福特汽车于今年4月开始调整其全电动化推进计划。

张翔认为，“插混汽车既有燃油发动机，同时电池容量也比较小，国际传统车企在动力电池方面的研发投入会低很多，因此生产插混汽车可以作为国际传统车企进军新能源汽车市场的一个重要跳板。”

中欧协会智能网联汽车秘书长林示表示，混动车型销量增速超过纯电车，这是市场选择的必然结果，毕竟纯电的续航焦虑和补能焦虑是最明显的短板，而混动续航更长，且不依赖于充电桩。“目前来看，如果电池技术、充电电池技术没有根本性的突破，插混车的市场份额会很快超越纯电动车。”

“插混”正在蚕食“油电混”

随着国产插混车型的迅速崛起，日系油电混神话被打破，油电混车的市场份额正在被插混车型一步步蚕食。

汽车分析师钟师表示，插混属于新能源范畴，油电混属于燃油车领域，诞生于两个轨道的产物有差异性，插混有充电系统，但油电混不需要依赖任何与充电相关基础设施，能达到很好的节油效果，但是以丰田为代表的油电混动拥有较高的技术壁垒，其他车企较难从技术上攀越丰田等的混动技术天花板，只要燃油车存在一天，油电混动就仍有极高的市场价值，这也造成国内车企尝试绕道日系车的壁垒，从插电混动发力，并实现了较好

的技术积累。

在中国新能源车的冲击以及价格战的影响下，目前有多款日系车型出现大幅降价，其中就包括混动车型。以曾经的加价神车广汽丰田汉兰达为例，5月31日，广汽丰田官方宣布，新款汉兰达混动版车型售价为24.98万元~32.58万元，共8款配置，全系降4.3万元。从销量来看，汉兰达从去年月销8000台左右已经下降至目前的5000台左右。此外，RAV4荣放、凯美瑞等爆款车型的混动车型也都有不同程度的降价。

尽管中国市场承压，丰田2023年仍交出一份不错的业绩答卷。5月8日，丰田汽车发布2024财年业绩显示，该财年丰田的销售收入和净利润分别达到创纪录的45.1万亿日元（约合2万亿元人民币）、4.9万亿日元（约合2300亿元人民币），同比增速分别为21.4%和101.7%。

随着中国插混技术的强势崛起，油电混霸主丰田也开始着手在插混领域布局。近日，丰田正式宣布，将开发用于插电式混合动力车（PHV）的小型发动机。

“插混”技术有待提高

虽然有越来越多企业在插混领域布局，但与油电混技术相比，插混技术也并非没有缺点，其在稳定性上仍有所欠缺，比如动力失速的现象就一直饱受消费者诟病。有部分业内人士认为，插混车型只是新能源汽车发展过渡时期的特殊产品，是一种过渡性技术或产品。

成都新能源汽车产业推广应用促进会秘书长范永军表示，如果插混是过渡性技术，那什么又是终极技术呢？“纯电动汽车从全生命周期来看并不是完全清洁的，氢燃料电池汽车因为技术和成本等原因，多年内仍无望大面积落地应用。因而，并不存在‘过渡性技术或产品’一说，只要能满足消费者的需求就是成熟技术。”

“插电式混动更适应中国市场，其在国际市场上的竞争优势还不明显。”在钟师看来，日系车企因为考虑到全球市场的均衡性，他们一直强调内燃机的效率优化，而全球其他主要市场也都是以燃油车为主导。日系车的混动技术让燃油经济性有大幅提高，在一些充电基础设施较差或者电费较高的国家，油电混动仍是长期占技术优势的存在。

林示认为，插混抢的主要还是纯油车和增程式的市场，插混跟油电混并没有优劣之分，只是谁更适合哪个市场。在中国市场，插混动力可能更适合，因为中国电价便宜油价较贵。而在欧美市场，油电混可能更适合，因为欧美市场电价较贵，充电基础设施也没有国内完善。

相关

换电“圈地”开启 车企野心显现

新能源汽车的快速发展，正推动换电市场进入前所未有的繁荣时期。一度因换电模式的重资产特点不被业界看好的蔚来，如今摇身一变，成为众多车企追捧的对象。不仅长安、江淮、一汽、广汽等车企巨头竞相与蔚来结盟，政府背景的投资亦被吸引而来。

虽然换电模式的盈利能力还未被完全验证，但机构预测该市场潜力巨大。开源证券此前预计，到2025年我国换电产业链市场规模有望达到1334亿元。其中换电站设备、动力电池、运营环节市场规模分别为164.4亿元、255.5亿元、914.1亿元。

汽车行业资深分析师梅松林指出：“现在相对于混合动力车型，纯电动车增速明显放缓，补能的便利性、补能的时长这两个痛点阻碍纯电动车进一步冲高。在固态电池和充电技术未取得突破前，换电成为当前解决充电时长的可行方案，因此吸引了众多车企的加入。”

换电模式面临的挑战不容忽视。梅松林指出，首先是换电前期需要巨大的投资，在接入客户不够多的情况下盈利非常困难。其次，尽管换电解决了补能速度的问题，但并未根本改善补能便利性，因换电站数量远少于充电桩，其普及受限于特定场景和区域。

据证券市场周刊、中国经营网、经济观察报



长安启源A07



奇瑞风云A8远航版