

# 雪球访谈

新能源车企销量成绩单出炉，你最看好谁？

2021年07月12日

**雪球**

聪明的投资者都在这里

## 免责声明

本报告由系统自动生成。所有信息和内容均来源于雪球用户的讨论，雪球不对信息和内容的准确性、完整性作保证，也不保证相关雪球用户拥有所发表内容的版权。报告采纳的雪球用户可能在本报告发出后对本报告所引用之内容做出变更。

雪球提倡但不强制用户披露其交易活动。报告中引用的相关雪球用户可能持有本报告中提到的公司所发行的证券并进行交易，也可能与这些公司或相关利益方发生关系，雪球对此并不承担核实义务。

本报告的观点、结论和建议不构成投资者在投资、法律、会计或税务等方面的任何操作建议。投资者应自主作出投资决策并自行承担投资风险，根据本报告做出的任何决策与雪球和相关雪球用户无关。

股市有风险，入市需谨慎。

## 版权声明

除非另有声明，本报告采用知识共享“署名 3.0 未本地化版本”许可协议进行许可（访问 <http://creativecommons.org/licenses/by/3.0/deed.zh> 查看该许可协议）。



## 访谈嘉宾



馬曼然 V 雪球私募「私募工场(牛金)、曼然成长」基金经理 马曼然



痛快舒畅

## 访谈简介

6月各大新能源车企交出了可喜可贺的成绩单，其中比亚迪销量40,532辆，首次超越特斯拉，成为6月份新能源汽车销售冠军。蔚来、理想、小鹏等造车新势力纷纷刷新单月最高销量记录。

迎来好消息的同时，新能源车企的竞争也在加剧。7月8日特斯拉中国官网正式上线ModelY标准续航版，售价较长续航版下降了7万元至27.6万元。

ModelY的降价会对其他车企造成多大影响？新能源汽车板块谁最有可能胜出？我们邀请到@馬曼然@痛快舒畅做客雪球访谈与大家共同探讨新能源板块如何投资，快发起提问吧！

[\(进入雪球查看访谈\)](#)

本次访谈相关股票： 比亚迪(SZ002594),蔚来(NIO)

以下内容来自[雪球访谈](#)，想实时关注嘉宾动态?立即[下载雪球客户端](#)关注TA吧!

[问] 海边的卡夫卡87:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 比亚迪目前半导体, 电池, 新能源车都相对明确, 也是自己擅长的, 我想请教下, 对于储能这块有啥期待? 感觉比亚迪没做好, 没拿到相应的市场地位。

[答] 痛快舒畅:

储能行业整体还处于发展初级阶段, 没有真正形成放量的格局。2020年比亚迪在储能行业等份额是最大的 (0.5-0.6GWh。在国内比亚迪一直是华为储能等第一大合作伙伴, 与优秀供应商。2021年预计比亚迪的规模大约在5GWh左右。储能市场规模放大, 核心还是在于电池成本下降与循环寿命的正常, 目前比亚迪在磷酸铁锂的循环此时已经能否达到15000次 (领先水平), 还是具有一定技术壁垒的。

[问] 践行重生:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 比亚迪中长期可见的真正短板是否在车机智能化、自动驾驶这一块? 能追上吗?

[答] 痛快舒畅:

目前来看, 1-2年内比亚迪等瓶颈在于产能。无论是整车还是电池的产能。站着现在这个时间点: 车机智能化第三方都有很好得解决方案, 比如小鹏的车机就是和思必驰合作的。自动驾驶目前大家没有拉开本质差异, 除了特斯拉, 其他的厂商大都是采用第三方合作的模式。目前比亚迪在芯片层面与地平线合作在算法层面与Mmonente合作。同时也启动自研工作。个人判断: 5年内自动驾驶很难取得本质上的突破性技术。

[问] 小勇u3c:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 老师请问镍在新能源汽车里面用量会不会提升很多。

[答] 馬曼然:

高镍低钴是趋势，我国的镍矿不多，目前新能源车对镍矿占比也不高，5%吧，但会有一个慢慢提升的过程，可以关注。

[问] riverfund:

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：1.电动车智能化是否具有先发优势的特征，比如自动驾驶的算法和数据的积累，目前比亚迪目前落后于其它家，这个差距未来有多大把握赶上？2.虽然无人驾驶还做不到，但辅助驾驶和自动泊车都能提升体验，也有助于技术的迭代，也没有严重的安全问题，比如小鹏。而之前比亚迪沟通纪要提到管理层考虑到安全和法规问题，不急于推进自动驾驶，这是过于保守的考虑吗？

[答] 痛快舒畅:

关于自动驾驶的判断，我曾经在文章中说过。目前无论是特斯拉还是新势力对于所谓“自动驾驶”的宣传，营销意义大于实质功能。大家对于自动驾驶的期待，还至少需要10年以上的技术进步。关于自动泊车等体验，比亚迪汉准备推出。

[问] riverfund:

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：1.电动车智能化是否具有先发优势的特征，比如自动驾驶的算法和数据的积累，目前比亚迪目前落后于其它家，这个差距未来有多大把握赶上？2.虽然无人驾驶还做不到，但辅助驾驶和自动泊车都能提升体验，也有助于技术的迭代，也没有严重的安全问题，比如小鹏。而之前比亚迪沟通纪要提到管理层考虑到安全和法规问题，不急于推进自动驾驶，这是过于保守的考虑吗？

[答] 馬曼然:

比亚迪自动驾驶技术并不弱，只是不对外宣传那么厉害，而且结合中国实际情况，自动驾驶可能会比预期来的慢的多，比亚迪的一贯风格是推出即量产，安全是最大的豪华。

[问] 陌陌哦哟:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说：比亚迪和特斯拉，未来看好谁，谢谢☒

[答] 馬曼然：

我就买了比亚迪，当然看好比亚迪，特斯拉美国的企业我不会支持的。

[问] 迪粉一枚：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪e3.0是否达到了特斯拉的级别？请详细对比介绍一下

[答] 痛快舒畅：

比亚迪E平台3.0的发布会预计就在7-8月份召开，具体的技术能力还是得等发布会召开之后才能明晰。

[问] 爱尔蒂尼：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪的电池产量也可能超过宁德时代吗？刀片电池技术水平与宁德时代的铁锂电池相比如何？

[答] 馬曼然：

技术水平是不一样的，都叫铁电池，技术差两个等级，宁德时代处于巅峰时期，比亚迪处于爬坡期，比亚迪的巅峰时期还有很长的路。

[问] 老萨利：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：丰田的氢燃料电池，没有锂矿储量和旧电池回收的限制，是不是才是真正的新能源与环保？

[答] 痛快舒畅：

氢能源的制造，运输、储存等一系列安全问题，也是需要考虑的。另外，所谓的全过程清洁能源，其实挪威已经做的很好了，超过50%的电力来自清洁能源，其实就从根本上解决了所谓“火电”的环保问题。但清洁能源的劣势也很明显，就是稳定性太差，需要大量的储能配合才可以大面积推广。

[问] 迪粉一枚：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：Model Y到27万了，国内能与之对抗的有没有？有什么公司的什么车型？

[答] 馬曼然：

特斯拉降价短期会刺激销量，但长期有损品牌，我觉得是下策。

[问] 海边的卡夫卡87：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪目前半导体，电池，新能源车都相对明确，也是自己擅长的，我想请教下，对于储能这块有啥期待？感觉比亚迪没做好，没拿到相应的市场地位。

[答] 馬曼然：

储能是个大方向，我们今年开始布局看好，碳中和决定储能的前景，但要买磷酸铁锂电池或钠电池路线的。

[问] 迪粉一枚：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：Model Y到27万了，国内能与之对抗的有没有？有什么公司的什么车型？

[答] 痛快舒畅：

目前来看，新能源汽车这个赛道很长，很大。消费者的需求也会多样化，很难说一个车型打遍天下。就如同前几次Model 3降价，大家都说新势力要卖不动了。但是销售结果表明：一样创造销量新高。

[问] 李健波-汽车媒体人：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：比亚迪7000亿市值究竟是高了还是低了？长期看，比亚迪能突破1万亿市值吗？

[答] 馬曼然：



一万亿对于新能源汽车巨头不算目标，长期看，这个行业会诞生十万亿以上的企业。

[问] 转角遇上暴风雨：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：请问在新能源车产业链中，上游的IGBT占比也不少，是除电池外最终的零部件。请问对于IGBT的投资价值怎么看？目前市场上可量产的，技术占优的中车时代可以考虑入手吗？

[答] 馬曼然：

中车的应用不是新能源车，这个部件是汽车芯片，含金量最高，IGBT国内就比亚迪可以说是一家独大，全球唯二。

[问] 虚心若愚foolish：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪提量为什么这么慢

[答] 痛快舒畅：

比亚迪DMI的产能瓶颈在于功率型刀片电池的生产。主要是产线和工艺都是全新的，的确需要磨合。目前看，6月底产能已经能够突破1.5万辆了，7月初，目前生产功率型刀片电池的青海工厂的招聘工作已经结束，预计经过1个月的培训上岗，8月30条产线全部投产。将会解决DMI生产的瓶颈。

[问] 李健波-汽车媒体人：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：比亚迪7000亿市值究竟是高了还是低了？长期看，比亚迪能突破1万亿市值吗？

[答] 痛快舒畅：

两个角度回答您的问题：第一个角度，中国目前需要什么样的上市公司—具有硬核技术且市占率足够高的上市公司，宁德是，比亚迪也是。第二，新能源这个赛道足够宽广（仅次于15万亿规模的房地产），在这个赛道里，足够容得下3-4家万亿级别的公司。宁德个人的判断应该会上2万亿，比亚迪能够上到1.5万亿。这两家，一个是动力电池的龙头，一个是新能源整车的龙头+动力电池+半导体等等。

[问] 团结1101:

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：储能板块一直在疯涨，现在还能介入吗

[答] 馬曼然:

最近确实有点涨，不过我看还有一些不算贵，磷酸铁锂路线的，百八十亿市值的储能，多看看以前我的视频和文章，有分析。

[问] 我是小小小坏孩:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说：我最看好长城汽车，比亚迪，长安汽车，小康股份

☒☒☒ ①、比亚迪；比亚迪半导体分拆出去创业板上市，比亚迪电池分拆出去科创板上市，比亚迪电子分拆出去香港上市，未来比亚迪主攻汽车和云轨，其他行业分拆上市能够挖掘各个业务的潜力，并增加了融资渠道！未来比亚迪对标特斯拉。

②、长城汽车；我个人是很看好长城汽车，长城通过垂直整合掌握汽车核心技术，并且已实现发动机、变速器、底盘、电器、内外饰件、模具等产品自制，可有效控制汽车生产各环节的生产成本及产品质量……另外看中他的营销渠道；布局央视、卫视、机场、高铁、地铁、垂直、视频等9大平台。 ③、长安汽车；长安汽车既没有像比亚迪投资芯片产业，也没有像特斯拉投资锂电池，而是发布了智能汽车战略，未来智能汽车是一个大趋势，同时长安利用4年，通过使用航空级碳纤维和铝合金，同时集成超高强钢、镁合金、异种材料连接等前沿技术，实现了车身与底盘共减重 $\geq 30\%$ 、比同级车型减重200kg的目标，项目将首次实现碳纤维车身的CN-CAP五星碰撞的要求。 ④、小康股份；看好小康，看的不是未来，而是股价，因为近期小康股份人气高，资金活跃，股性活跃，调研也比较多，☒☒所以看中小康股价相比于最看好谁的未来，更有性价比。

大佬最看好哪个车企？？求分析一波

[答] 痛快舒畅:

国内的整车制造角度。其实可以大体分为三类：第一类，新势力，看好的逻辑是：智能化+低基数（意味着销量超预期的概率大），新势力中更看好小鹏，哪吒和零跑还未上市，也应该有机会；第二类，传统主机厂转型：比亚迪，吉利，长安，长城等。目

前看上半年有一个指标：市场总体的渗透率达到10.8，但说实话，部分车企自己的新能源渗透率都没有达到及格线。吉利，长安，长城都没有达到，上汽和广汽在20%左右。比亚迪将会是第一个实现100%新能源转型的车企。最快在今年下半年，最晚在明年上半年。第三类：小康，北汽这样的“自动驾驶”概念股。他们都销量还太低，6月小康销量三位数，极狐销量两位数。至于看好谁，要看每个人的投资风格。风格不同结论不同。

[问] 我是小小小坏孩：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：理想、蔚来、小鹏造车新势力……和传统燃油车企业比亚迪未来谁能胜出？

[答] 馬曼然：

比亚迪全技术优势突出，剩下三个，蔚来目前看做的最好，但我不看好蔚来正在大举推进的换电模式，这个可能是未来的风险点。三年以后，新能车的竞争格局会变得激烈，到时会走出龙头。

[问] 陌陌哦哟：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪和特斯拉，未来看好谁，谢谢☒

[答] 痛快舒畅：

这两家企业一个是全球新能源头部企业，一个是中国新能源头部企业。各自有各自的优势。在中国市场，我个人更看好比亚迪。原因就是中国式一个广阔而复杂的市场，产品少，是优势有时候也是劣势。两家的竞争也刚刚开始，特斯拉的销量如果要突破百万啊辆，还是需要model Too 的正式销售

[问] skilee：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：相比去年比亚迪的电池今年外供情况如何？有无增长？您对比亚迪电池业务未来怎么看？

[答] 馬曼然：

看好比亚迪电池前景，本身就是中国电池大王出身王传福就是电池材料学的，过去几年战略错误，纠正后王者归来。

[问] skilee:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说：相比去年比亚迪的电池今年外供情况如何？有无增长？您对比亚迪电池业务未来怎么看？

[答] 痛快舒畅:

电池外供的预测我每个月都比亚迪销售快报点评里都会说。可以关注后看一看。另外，目前得到的消息，外供会在明年放巨量约等于目前比亚迪自己的消化量，安徽的新工厂会重点涉及。

[问] Gegnius申:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说：从目前来看，电池成为了新能源汽车的决定性因素。高镍与固态电池谁才是未来发展方向？电动汽车电池元素回收与梯次利用前景如何？

[答] 痛快舒畅:

从中长期来看还固态电池。动力电池回收的问题，目前国家在做统一标准，比亚迪也前头组织行业讨论这个标准。在标准未正式公布前，动力电池的梯次利用受北京南四环事件影响还是比较大的。

[问] BYDPTFQGCK:

对 @馬曼然 说：做为新能源汽车产业链的锂电池，像最早你挖掘的融捷股份都已经飞天了，如今开始挖掘储能电池，如何看待储能这个方向，如何挖掘出储能电池的龙头？谢谢

[答] 馬曼然:

储能今年开始看好，碳中和决定的，无论风能太阳能，都离不开储能，挖掘储能，首先是储能电池，磷酸铁锂路线的，已经开始做出规模的，另外就是储能设备。

[问] 子木墨：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：怎么看一下这个消息？广汽集团宣布，近日，搭载1000km海绵硅负极片电池技术的AION LX在三亚顺利完成夏季测试。

[答] 痛快舒畅：

核心就是什么时候能量产，成本如何。目前来看这个技术的难点在于膨胀率的解决。需要看进一步的资料才能判断。

[问] BYDPTFQGCK：

对@馬曼然 说：马老师，您最近跟比亚迪王传福有过一次交流会，我记得你曾说王传福说未来三年是比亚迪的取胜的关键三年，这句话的意思我没有听明白，能否帮我讲一下，谢谢\$比亚迪(SZ002594)\$

[答] 馬曼然：

这三年要尽快领跑，取得较大市场份额，因为三年后各种造车新势力就多了，什么小米、美的等等。

[问] 转角遇上暴风雨：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：请问在新能源车产业链中，上游的IGBT占比也不少，是除电池外最终的零部件。请问对于IGBT的投资价值怎么看？目前市场上可量产的，技术占优的中车时代可以考虑入手吗？

[答] 痛快舒畅：

在这里不会推荐具体股票。目前来看。中高端车型上IGBT的技术逐步会被SIC替代，原因就是效率更高，目前特斯拉MODEL 3和比亚迪汉是仅有的使用SIC技术的上市销售车型。预计蔚来的车型也会很快搭载。

[问] cqygyy：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：之前比亚迪在国外储能做的不错，市占率也不

错，但是在国内，这类的新闻很少，好像比亚迪也很少涉及，为何？

[答] 馬曼然：

业务忙不过来，比亚迪的储能策略是铁电池回收二次利用，现在政策不让这么干，储能电池和轻动力电池，大企业目前无暇顾及，反而给一些小企业机会。

[问] 琨余鱼鲲：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：上汽新能源到底是什么水平，上汽股价还有救吗

[答] 痛快舒畅：

上汽的新能源之路有点坎坷：从荣威到R品牌，再到智己。目前就是依靠A00级车撑着门面，其他纯电车型销量比较一般。只能期待智己汽车的销量了，目前看智己的速度还挺快，已经开始筹备第三款车型了。

[问] 房哥投资：

原帖已被作者删除

[答] 痛快舒畅：

单纯比较两个不同资本市场的市值意义不大。还不如比，谁都新能源车辆销售量占据全球第一有意义。预计2022年比亚迪当年的销量有机会冲击100万辆，特斯今年有机会冲到80-90万辆。

[问] 电动钢铁侠：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：请问比亚迪的刀片电池和宁德的CTP之间有哪些差异？比亚迪优势大吗？

[答] 痛快舒畅：

目前看在磷酸铁锂动力电池层面，比亚迪暂时领先。

[问] 蓝海新能车：

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 比亚迪的电池外供什么时候才会开始发力, 你觉得苹果和比亚迪合作的概率大吗

[答] 痛快舒畅:

预计2022年, 外供有机会与自用持平。合作的事情比较复杂, 需要看双方的诉求。从目前苹果的模式来看, 有一定概率。

[问] 游子GT:

对 @馬曼然 @痛快舒畅 说: 怎么看待比亚迪的产品线, 给人的感受就是多且杂, 不突出。在生产上, 可能没有办法充分利用产能?

[答] 痛快舒畅:

这个问题在2022年全面停产燃油车之后, 会更加清晰。E面向年轻人, 王超面向主流客户, 高端品牌面向尝鲜客户。

[问] 房哥投资:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 二位回答下比亚迪市值什么时候超越特斯拉? 有没有信心

[答] 痛快舒畅:

不比市值比销量, 全球第一, 两家还是有的一争的。

[问] cqygggy:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 之前比亚迪在国外储能做的不错, 市占率也不错, 但是在国内, 这类的新闻很少, 好像比亚迪也很少涉及, 为何?

[答] 痛快舒畅:

国内储能这块主要是市场规模不大, 比亚迪一直是华为储能的头部供应商呀。只是大家不止我罢了。

[问] cqygggy:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 现在一片欣欣向荣景象, 那么我想问下二位哦, 比亚迪最大的风险点在于那里?

[答] 痛快舒畅:

风险点: 短期是产能, 中长期是自动驾驶。

[问] 龙马精神5:

\$比亚迪(SZ002594)\$ @比亚迪集团 居安思危! 青海历年来地震多次, dmi车型大卖, 功率型刀片电池至关重要, 如只在青海一地生产, 风险甚大, 希望公司尽快异地建设第二个功率刀片电池生产基地。人无远虑必有近忧! @痛快舒畅 @雪域新峰

[答] 痛快舒畅:

等着安徽工厂的进一步新闻吧。另外, 选择青海是因为距离锂资源近呀。

[问] 坚定投资者:

对@馬曼然 @痛快舒畅 说: 未来三年比亚迪市值会超过宁德时代吗?

[答] 痛快舒畅:

与其预测市值, 不如预测销量。看谁才是全球新能源第一。

[问] 团结1101:

对@馬曼然 @痛快舒畅 说: 储能板块一直在疯涨, 现在还能介入吗

[答] 痛快舒畅:

建议关注一下, 二线龙头企业。就是我每个月发的动力电池TOP10中的4-10位企业。可以挖掘到更好的机会。

[问] 团结1101:



对@馬曼然 @痛快舒畅 说：上汽算是新能源车企吗，他的新能源出口和总销量都挺大的。

[答] 痛快舒畅：

看一看我这几天的专栏吧。上汽的新能源还是比较坎坷的。目前就是依靠A00级的科莱威和插电的荣威顶着。

[问] 下跌首阳：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：请问怎么看待广汽集团的新能源车埃安系列，和长城的欧拉系列的对比？从销量数据上看，广汽埃安今年1-6月的销量略低于长城的欧拉系列，但是在自动驾驶，电池等领域有技术创新，并且预计年内能推出续航1000KM的新能源车，是否目前被低估了？谢谢

[答] 馬曼然：

没注意，现在消费者都喜欢续航高的，我判断，锂电池的牛市只能是新能源汽车的上半场，等新能源汽车普及超过30%以后，锂电池将进入长期熊市。新能源汽车普及后，消费者对续航的要求反而会下降，加之技术的提升，电池的体量会非常小。

[问] 我是小小小坏孩：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：理想、蔚来、小鹏造车新势力……和传统燃油车企业比亚迪未来谁能胜出？

[答] 痛快舒畅：

新势力个人看好小鹏，标准其实就是看规模谁先上量，谁先突破50万年销量。其次是蔚来，不太看好理想。

[问] 灯火阑珊处3ey：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪现在的价格适合再入吗？

[答] 痛快舒畅：

关键看对于未来的预判是什么，如果一直股票现在市值7000亿，你预判1万亿，和预判5000亿。是两种完全不同的决策体系。

[问] 下跌首阳：

对 @馬曼然 @痛快舒畅 说：请问怎么看待广汽集团的新能源车埃安系列，和长城的欧拉系列的对比？从销量数据上看，广汽埃安今年1-6月的销量略低于长城的欧拉系列，但是在自动驾驶，电池等领域有技术创新，并且预计年内能推出续航1000KM的新能源车，是否目前被低估了？谢谢

[答] 痛快舒畅：

广汽下半年的重磅产品是AION S PLUS。可以关注TO C的销量，如果销量稳住广汽还是有机会，因为不能总是依靠TO B客户拉销量。长城，目前的销量结构中还是A00级车型占比大。需要关注长城的其他级别车型销量。

[问] 贱小咖o：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：目前市场上有能与比亚迪dmi竞争的类似产品么？实力和销量情况如何？

[答] 痛快舒畅：

目前市场的认知是：混动就是DMI和其他。短期内，没有特别能打的产品。在油耗，成本上与比亚迪竞争。长城是DHT和吉利的3DHT还是有档位结构，在成本与复杂度上与比亚迪还是不能不。

[问] 践行重生：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：2025年，比亚迪新能源车销量冲击300万，是否过于激进了？

[答] 痛快舒畅：

2021年，预计销量55-60万辆，2022年停产燃油车，预计90-100万辆，这么再看看2025年300万辆。还激进吗？

[问] 无名布衣:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 长城汽车, 涨了很多, 未来发展怎么看? 能突破万亿市值吗?

[答] 痛快舒畅:

传统主机厂, 目前还看不出谁更有竞争力, 主要是新能源销量占比太低了。过两天会有专栏文章写一些。欢迎关注。

[问] cqygggy:

对 @馬曼然, @痛快舒畅 说: 之前比亚迪在国外储能做的不错, 市占率也不错, 但是在国内, 这块的新闻很少, 好像比亚迪也很少涉及, 为何?

[答] 痛快舒畅:

回复 @Opdcs: 这个看我置顶帖, 4月份有篇文章抓写这个。//@Opdcs:回复 @痛快舒畅:分布式智慧电网储能市场大吗, 华为好像是逆变全球NO1

[问] 下跌首阳:

对 @馬曼然 @痛快舒畅 说: 请问怎么看待广汽集团的新能源车埃安系列, 和长城的欧拉系列的对比? 从销量数据上看, 广汽埃安今年1-6月的销量略低于长城的欧拉系列, 但是在自动驾驶, 电池等领域有技术创新, 并且预计年内能推出续航1000KM的新能源车, 是否目前被低估了? 谢谢

[答] 痛快舒畅:

回复 @dustrong: 不是啦, 最近刚好在整理产品体系表。学习你美国的球友泰勒的一个分析思路。//@dustrong:回复 @痛快舒畅:啥都懂

[问] riverfund:

对 @馬曼然 @痛快舒畅 说: 1.电动车智能化是否具有先发优势的特征, 比如自动驾驶的算法和数据的积累, 目前比亚迪目前落后于其它家, 这个差距未来有多大把

握赶上？2.虽然无人驾驶还做不到，但辅助驾驶和自动泊车都能提升体验，也有助于技术的迭代，也没有严重的安全问题，比如小鹏。而之前比亚迪沟通纪要提到管理层考虑到安全和法规问题，不急于推进自动驾驶，这是过于保守的考虑吗？

[答] 痛快舒畅：

回复@riverfund: 这些数据，我确实不知道背后的分母是什么。不太好评价。就说一点个人体验，NGP在高速上启动是比较普遍的。自动泊车目前使用体验依旧比不过人，女性客户用的可能多一点，但小鹏的女性客户多吗？不知道。如果能够告诉这些数据背后的分子和分母构成，就更好判断了。//@riverfund:回复@痛快舒畅:在国内以小鹏为例，ngp的激活率20%，里程渗透率50%（应该是已激活中的比率），自动泊车使用率76%，算是比较客观的用户认可情况吧，不能说营销大于实质。

[问] 迪粉一枚：

对 @馬曼然，@痛快舒畅 说：比亚迪e3.0是否达到了特斯拉的级别？请详细对比介绍一下

[答] 痛快舒畅：

回复@迪粉一枚: 不着急，目前市场都是1.5和2.0。还是那句话，新能源汽车的市场容量足够大，容的下不同的玩法和不同价值观的企业。//@迪粉一枚:回复@痛快舒畅:个人认为特斯拉是3.0的级别，汉是2.5，目前比亚迪的其他车型还是2.0，急需要升级到3.0才能与之一战。

[问] 坚定投资者：

对@馬曼然 @痛快舒畅 说：如果比亚迪2025年达到了年销量300万台目标，那估值应该可以达到多少呢？

[答] 痛快舒畅：

估值的问题，千人千面。如果是全球新能源产销量第一的车企，您会给多少估值呢？

(完)

以上内容来自[雪球访谈](#)，想实时关注嘉宾动态?立即[下载雪球客户端](#)关注TA吧!

# 没别的 就是比人聪明



雪球

聪明的投资者都在这里