



王传福 逐鹿中原的王者梦

文/本石 综合报道

比亚迪，民族品牌的骄傲，代表了中国制造的信心。而从比亚迪汽车现有的布局结构看，形成了传统燃油车型、DM双模混合动力和纯电动“三驾”马车。依托于自身在汽车模具、汽车电子领域内的周边配套生产优势和在电池领域内积累的近20年的研发生产经验。未来，在激烈的市场竞争格局中，比亚迪的“掌门人”王传福能否如愿走好自己的这盘棋，让比亚迪如愿在2025年加冕全球销量第一的“王位”，让我们拭目以待。

误区： 电动车依赖充电站

对业界较为推崇的电动车换电模式，王传福则持相反态度。在他看来，换电要方便，电池就不能锁螺丝，而强电只有拧上螺丝，电流才可以顺畅通过，但是七八个螺丝一锁，换电就很不方便，方便和锁螺丝是一对难以调和的矛盾。另外，汽车是运动状态，接触键每天来回倒腾，解决运动过程中的可靠性是第二个矛盾。还有，换电要求无尘化操作，车子马路上开来开去，清洁度怎么保证？解决这三个矛盾，从技术角度看现在还是很困难的。

业界普遍认为，电动车推广最大的障碍是普及公共充电站问题，王传福却不以为然，“由于传统汽车依赖加油站，大家就以为电动车也依赖充电站，这其实是个误区”。

他说，传统汽车为什么依赖加油站？因为汽油不安全，家里不可以存放，如果汽油像自来水一样随时能放出来，还有谁会到加油站加油？电动车则不同，人人家里都有电，公共充电站只是应急用的，对公共充电站的依赖，完全是心理作用，就像车里的备胎，可能一辈子都用不着，但是把备胎拿下来，心里就紧张了。

王传福以比亚迪E6先行者为例，续航里程300公里，即使一天在北京三环、四环兜几圈，加上堵车一小时，空调再耗掉几度电，也是够用的。他自己开了两年多E6，从来没在外面充过电，因为家里有

调整： 腾飞还是掉落， 答案在未来

这并不是王传福第一次坦承比亚迪存在问题，自2010年起，经销商退网、销量下滑、高管离职等负面新闻就在不断冲击着比亚迪。彼时，王传福即表示，将用三年左右时间进行一场全面的调整，其中的主要工作就是“找问题”。

三年的针对性调整，目标是优化管理团队和经销商网络、加强品牌设计。将比亚迪汽车的发展由之前以销售为主导回归到以产品和品质为主导的道路上，并逐步修正比亚迪制造环节上的“垂直整合”、“半自动化”等问题。

目前来看，这些调整正在给比亚迪汽车带来“触底反弹”的希望。

据王传福透露，目前比亚迪汽车的经销商已经从高峰期的2000多家精简至800家；2012年4月，比亚迪也在北京发布了“4年或10万公里”超长质保方案，该政策涵盖旗下全系车型；与此同时，2012年7月初，比亚迪还宣布了旗下产品已达到国际通行的“IQS10”品质标准，将新车两年平均故障率控制在1%以下。

而从销量上来看，随着G6、速锐的相继上市，比亚迪也从2011年销量下滑13.7%，一举逆转转为2012年同比增长1.7%，而且2012年的后几个月，比亚迪的销量增幅甚至保持在了两位数。

“自主品牌不容易。”王传福

机遇： 能源枯竭与 环境污染之痛

汽车越来越多，但石油越来越少，环境越来越坏。这也是王传福抓住电动汽车，并发出豪言壮志的出发点。

王传福向媒体表示，自己今生最大的梦想，是找到可持续能源，让大家都能有汽车开，因为传统能源汽车是不可能持续的，地球上几十亿年形成的石油资源，仅仅100多年就被人类几乎消耗殆尽。而一小时的太阳能就可供全球60亿人用1年，可谓“取之不尽，用之不竭”，还不产生温室效应，是人类真正可以长期依赖的能源，因此电动车是实现这一梦想最可靠的途径。

王传福说，发展电动车从政策层面看，政府是很给力的，现在应该是企业表现的时候，尽快拿出真正敢卖、能卖的产品，满足这个市

尴尬： 名利场的排斥

也许比亚迪的确环保、科技、健康，但也必须面对这样的尴尬，即便有政府的支持，有钱或有权的人士都不开比亚迪也是一个事实，比亚迪就是廉价的代名词。抛开人的虚荣不说，比亚迪本身也有很多让人置喙之处。

作为一个以电池制造和代工生产起家的民营企业，比亚迪在2003年通过收购陕西秦川汽车制造公司，正式进军汽车行业，随即以模仿“微创新”和模具手工的方式造汽车，由于这种模式成本低廉，比亚迪在2010年以前几乎连续5年实现100%的增长。当时，汽车大卖，巴菲特入股，股价高涨等光环笼罩着被誉为“黑马”的比亚迪。王传福也一跃而成为中国首富。

只是，好景不长，迈进2010年，比亚迪高增长的势头也戛然而

2025年 成为全球乘用车 市场销量第一！

是谁如此大的口气？是德国的奔驰？还是日本的本田？抑或是正在中国崛起的奇瑞？答案可能令人失望……

是比亚迪总裁王传福。但巴菲特相信了，很多人也相信了。

王传福以电池发家，纵横天下，自进入汽车业始，如一匹黑马令汽车界同仁刮目相看。

其实，中国汽车行业从来就没有悲观过，也不乏精准的预言。当吉利董事长李书福提出“造3万元汽车”的设想，并说“汽车不就是四个轮子扣个壳”的时候，很多人称他为“汽车疯子”。如今，3万元轿车早已成为老百姓的代步工具。

力帆董事长尹明善的“汽车论斤卖”、奥克斯的“汽车业也会出现国美、苏宁”，虽未实现，但对趋势的判断见仁见智。

因此，比亚迪放出“2025年成

问题： 电动汽车名不副实

在王传福看来，采用太阳能主要障碍是连续储能问题，如今比亚迪已经开发出储能电池，储能效率达到90%，并形成了完整的太阳能产业链。目前，比亚迪一年有1300多个发明专利，有整套的电动车技术储备。比亚迪e6先行者，百公里用电仅19度，相当于6升汽油的消耗量，成本很低廉。

曾有记者提出，现在社会上对电动车议论很——负面新闻不少。除售价仍然偏高外，一些企业推出的电动汽车名不副实，续航里程比他们宣称的有很大差距，安全性也不够好，连续发生电动车着火事件，包括通用汽车雪佛兰Volt沃蓝达两次撞击测试电池起火，都大大影响了电动车的声誉，人们对电动车的信心有些动摇。

王传福说，大家对新能源汽车耐心不够，其实中国电池水平并不低，电机驱动还处于领先地位，比亚迪微电池已经做到了物理程度，国外同行对我们的技术水平是清楚的，知道真正掌握核心技术的是比亚迪。比亚迪有全球最大的单机电子电池厂，设备全自动化。韩国、日本电动车电池做到50安时，比亚迪做到200安时，平均20秒生产一个。

对业界经常谈论的电池一致性问题，王传福觉得“难以理解”。他说，比亚迪手机锂电池一年做3亿只，累计达到22亿只，占全球市场20%的份额，从来没有出现过“不一致”问题。比亚迪电动车电池化学稳定性非常好，在极极端高温条件下，用火烧都不会爆炸。全球只有比亚迪和三洋的电池从来没有“召回”过。