

# 新能源汽车5月销售火热 出海塑新格局 合作迎新机遇

■中国城市报记者 孙雪霏

在全球汽车行业大力推进电动化转型的背景下,我国新能源汽车今年5月销售火热。这一成绩主要得益于国内多项政策支持,例如“五一”假期及车展期间的新车发布促使经销商门店客流迅速提升,加之汽车以旧换新补贴细则落地,有效刺激了市场消费。企业在技术创新和市场策略上的灵活调整,也是推动市场活跃的关键因素。

同时,尽管我国汽车制造商近年来在全球市场的“出海”势头强劲,但在进入欧美等国家市场时,仍存在市场准入、法律法规及营销模式等方面的障碍。面对外部压力,我国新能源汽车产业该如何调整战略积极应对,以保持其在全球市场的竞争力?

## 新能源车企 展现销售韧性

这个5月,尽管面临传统销售淡季、激烈的价格战和流量战等多重压力,理想汽车、蔚来汽车和小鹏汽车等新能源车企仍实现了销量的显著回升,交出了一份令市场瞩目的成绩单。

理想汽车以超过3.5万辆的成绩高居5月销量榜首,同比增长23.8%。尤其是其新推出的理想L6,自4月24日开启交付以来,已累计交付超过1.5万辆,创下了理想汽车新车型交付的最快纪录。理想汽车方面表示,随着生产线的持续优化和产能的进一步提升,消费者的等待时间将进一步缩短,购车体验也将显著提升。

蔚来汽车5月交付量约2.05万辆,同比激增233.8%,成功摆脱了之前月交付纪录不足万辆的状况。蔚来汽车的高销量得益于其持续的产品和服务创新,例如4月推出的高达10亿元的油车置换补贴,以及5月推出的“0首付”金融购车方案和“以旧换新”专属补贴,显著降低了消费者的购车门槛,提升了购车意愿。

小鹏汽车也重回月销“万辆俱乐部”,5月销量达到约1.01万辆,同比增长35.2%。当月,小鹏汽车已正式进入澳大利亚和法国市场,并计划推出G9和G6等重点车型。

零跑汽车得益于零跑C11和C10的强劲表现,5月的交付量近1.82万辆,同比增长50.6%。零跑汽车全新车型C16即将上市,预计将进一步推动销量增长。据悉,零跑汽

车今年将在欧洲9个国家销售电动汽车,并计划在第四季度进军印度、亚太、中东、非洲及南美洲市场。

而在传统车企孵化的新能源品牌中,广汽埃安5月全球销量超过4万辆,环比增长42.5%。当前,埃安汽车已经进驻了包括缅甸、新加坡、马来西亚等多个国家和地区,并计划进一步加速国际化战略。广汽埃安方面表示,全新第二代AION V计划于7月上市,昊铂GT全球款车型也将上市。

小米和华为的表现同样引人注目。小米集团创始人、董事长兼CEO雷军透露,6月,小米汽车确保交付1万辆以上,并在产能大幅提升的前提下,承诺今年保底交付10万台,冲刺12万台。而华为常务董事、终端BG董事长、智能汽车解决方案BU董事长余承东则表示,今年截至5月19日,其鸿蒙智行品牌(含问界、智界)累计销量已达13.4万辆,且预计6月销量将重回快速增长轨道。

## 增加优质供给 让全球消费者受益

新能源汽车作为我国外贸“新三样”,不仅代表的是先进产能,而且丰富了全球供给,缓解了全球通胀压力,也为全球应对气候变化和绿色转型作出巨大贡献。有业内人士表示,中国新能源汽车产业的迅速崛起得益于其超前的产业布局、充分的市场竞争、持续的产品技术迭代以及完备的产业体系。然而,美国针对中国电动汽车采取歧视性做法,破坏全球产供应链稳定,违背市场公平竞争原则。

对此,中国车企以蓬勃发展态势予以回应。根据全国乘用车市场信息联席会的数据,今年4月上半月(1—14日),首次实现中国新能源乘用车零售占比突破50%,迎来油电逆转的历史性时刻。此外,中国汽车工业协会(以下简称“中汽协会”)的统计数据显示,今年1—4月,中国新能源汽车出口42.1万辆,同比增长20.8%。

与此同时,随着中国汽车动力技术发展进入创新驱动阶段,中国车企已经展现出极强的创新能力。车企技术人士介绍,燃油发动机和自动变速箱控制非常复杂,中国企业这些年进步明显。特别是在插电式混动系统中,发动机能够持续运作在高效区间,同时变速箱工况相对简化,大幅提升了整体性能。此外,电池系统是中国企业“长板”,两者结合恰好可以扬长避短。

中汽协会数据显示,2024年前4个月,插电式混动汽车出口量为8.3万辆,同比增长2.3倍。当前,中国混动技术方案正获得国际市场认可,且混动技术开始向跨国车企输出。例如,上汽大众决定采用上汽集团混动平台技术开发新产品;浙江吉利控股集团与雷诺集团合资成立动力总成技术公司,向全球车企提供混合动力技术方案。

在新能源汽车推广普及方面,一名刚从欧洲考察归来的初创车企代表指出,欧洲电动汽车本身比较贵,充电费用与加油相比无明显优势。上汽集团总工程师祖似杰也提到,欧洲充电桩相关供应链和人员配置存在短缺,消费者安装充电桩等待时间可能长达半年。

## 加强国际合作 与技术交流

随着我国新能源汽车市场的快速发展,产业已逐步从政策驱动转变为市场驱动。2019年财政补贴政策开始大幅退坡,尽管市场初现波动,但到2022年底,随着补贴政策的完全退出,市场展现的稳定性远超预期,这标志着中国新能源汽车产业已成功跨过从补贴依赖到市场自主的重要拐点。

今年5月20日,上汽集团与奥迪宣布联合开发专注中国市场的“智能数字平台”。上汽大众总经理贾健旭指出,奥迪选择与上汽集团合作,源于中国拥有最优的电动化供应链及快速发展的智能座舱数字化体验,同时中国消费者对电动汽车的高标准要求也促成了这一合作。

在构建供应链优势过程中,中国电池企业功不可没。宁德时代等企业通过改善材料体系及组装工艺等方式,突破了磷酸铁锂电池续航瓶颈,使其成为全球车企青睐的电池类型。此外,中国的供应链优势还体现在传统汽车制造领域,例如,空气悬架系统的核心部件空气弹簧曾由少数跨国公司垄断,现已由中国企业如浙江孔辉汽车科技有限公司与岚图汽车合作成功打破这一垄断,随后通过供应理想汽车迅速扩大规模,提升供应效率。

目前中国车企的产品开发速度远超国际同行,产品开发周期甚至可缩短至24个月,而海外消费者对新能源汽车品牌的认识产生变化。一合资品牌相关负责人表示,追赶中国速度充满挑战性,“如今越来

越多的海外消费者会因中国电动汽车慕名而来”。

同时,主要跨国车企坚定拥抱中国市场。德国大众汽车在2023年7月投资入股小鹏汽车,计划共同开发两款中型电动SUV,当前合作范围还在不断扩大。不久前,丰田汽车宣布与腾讯达成战略合作,日产汽车则与百度达成AI智能汽车领域合作意向。

部分跨国车企希望引入中国企业力量,帮助其在全球市场确立竞争优势,中国企业亦可“借道”,继续拓展海外市场。5月14日,Stellantis集团和零跑汽车宣布成立国际合资公司;5月15日,法国雷诺汽车与自动驾驶科技公司文远知行在自动驾驶小巴等领域开展合作,相关车型将在法国网球公开赛实地演示。

除了加强国际合作与技术交流,中国整车企业也在不断调整“出海”策略。例如,2023年12月,比亚迪在匈牙利投资建设整车生产基地;今年4月,奇瑞汽车与西班牙汽车公司Ebro-EV Motors合资设立企业,共同开发电动汽车新产品;5月17日,土耳其政府官员透露,正与比亚迪和奇瑞汽车就在该国投资建厂事宜深入洽谈。

业内人士表示,中国新能源汽车在国际市场取得的竞争优势,完全靠的是“真诚+实干”。从有序调整新能源汽车外商准入负面清单到全面取消汽车领域外资政策限制,从引进更多新能源汽车外资项目到鼓励国产新能源汽车品牌加强全球合作,中国致力于通过高效的市场机制和良性的产业竞争生态,为中国乃至全球的新能源产业发展注入活力。



## 四川宜宾: 智轨电车练“氢”功

6月4日,四川宜宾三江新区的中车铁投轨道交通产业基地生产车间内,工人们正在生产新型氢能源智轨电车。这是继新能源智轨电车之后我国再次自主研发的一种新型绿色智能轨道交通工具,采用氢能源作为动力,具有续航里程更长、加氢时间更短、更低碳排放环保的优势。

中新社发 庄歌尔摄