



新能源车市下半年或现“U”型回暖

上半年已有部分车企表现亮眼,下半年多款重磅车型值得关注

■本报记者 卢奇秀



核心阅读

“新能源汽车扶持政策的到位和新冠肺炎疫情后经济的恢复,将在很大程度弥补上半年疫情带来的影响,新能源汽车市场渗透率将呈增长态势。”

今年以来,受疫情及补贴退坡等因素影响,国内新能源汽车销量跌跌不休。时至年中,市场回暖情况不及预期,新能源车市仍在低谷徘徊。

时间进入7月,2020年正式步入下半年。随着疫情后经济的逐步恢复,新能源车市能否触底反弹?下半年车企会带来哪些值得关注的产品?国产自主品牌又将如何应对外资品牌的强势竞争?

形势艰难

全年销量或仍有下滑

乘联会公布的数据显示,今年6月乘用车市场零售165.4万辆,呈现恢复性增长,而新能源乘用车批发量为8.56万辆,同比下降34.9%。与传统燃油车相比,新能源车市回暖不尽人意。

“究其原因,一是新能源汽车补贴政策与去年相比出现了价格落差;二是国际油价暴跌,降低了新能源汽车的性价比优势;三是疫情导致居民出行方式从公共出行转为私人出行,出租车、网约车的新车更换受到一定影响;四是地方推出的促进汽车消费政策和不限号措施,削弱了新能源汽车

优势。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树坦言,今年新能源汽车市场面临非常困难的情况。

新能源汽车头部企业——比亚迪和北汽新能源的表现可以印证这一点。比亚迪1-5月累计销量为46512辆,同比重挫60.94%;北汽新能源1-5月累计销量为11692辆,同比暴跌70.09%。

而对于尚不具备造血能力的造车新势力来说,处境更为艰难。6月中旬博郡汽车宣布出售车型平台等核心技术,同时宣布全员待岗;6月底江苏赛麟的工厂和办公楼被法院查封;拜腾汽车也自7月1日起暂停在中国内地的业务运营。短短一个月,三家造车新势力相继倒下。

“A00级和A0级车型受疫情的冲击较大。”波士顿咨询(BCG)合伙人高佳峰表示,预计今年上半年我国新能源汽车市场的销售规模在30万辆左右。

尽管上半年形势艰难,崔东树认为,下半年新能源汽车将有较好的发展状态。

“新能源汽车扶持政策的到位和疫情后经济的恢复,将在很大程度弥补上半年疫情带来的影响,新能源汽车渗透率将呈现增长态势。”高佳峰进一步指出,预计2020年全年新能源汽车销量在80—100万辆

左右,相比前两年有一定的下滑。

不乏亮点

自主品牌车企直面冲击

较为不利的市场环境下,也有表现颇为亮眼的车企。国产特斯拉交付以来屡创销量新高,今年3月和5月,其销量更是突破1万辆。本土造车新势力方面,蔚来汽车、理想汽车、小鹏汽车等车企的表现也可圈可点。近日威马汽车公布了最新销量数据,6月销量为2028辆,环比增长34.9%,今年二季度威马汽车累计销量环比上涨77.8%。

“威马汽车销量连续4个月出现环比增长,证明其产品形象已经逐步在老百姓心中建立了起来。”威马汽车首席数据官梅松林认为,成绩来源于威马车辆系统的及时迭代给用户带来了较好的用车体验。“威马积累了大量数据,可以不断迭代。从去年4月12日到今年5月12日,威马车辆上搭载的系统版本已经迭代了3次。在传统汽车行业,这样的迭代速度是很难想象的。”

“目前来看,本土造车新势力会与特斯拉形成竞争状态。”在崔东树看来,基于强势产品表现和充电桩布局,特斯拉的地位很难撼动。不过,他进一步表示,国内造车新势力多生产SUV产品,而特斯拉SUV产品的缺乏使得其他新势力有一定的市场空间。

“特斯拉在中国建厂是‘神来之笔’。如果没有中国市场和工厂,特斯拉今年在全

球的业绩恐不乐观。”梅松林进一步表示,对中国市场而言,特斯拉带来的正面影响远大于负面影响。从今年前5月销量来看,本土造车新势力同比增长26%,国际造车新势力同比增长132%,说明国际造车新势力在带动本土新势力往上走,“任何一个新品类或新物种的出现必须有一个‘领头羊’,共同把市场的盘子做大。”

在梅松林看来,车企之间的产品定位是不同的,特斯拉走的是高端豪华车路线,而威马选择做智能电动车的普及者。

高佳峰认为,自主品牌应该考虑特斯拉高销量背后的成功逻辑到底是什么。“特斯拉的成功不单是因为产品,还有其建立的竞争壁垒。特斯拉把产品当成软件设备对待,从产品理念和开发流程,都能看出其组织架构具有非常强的高科技特征。特斯拉对电池、软件、芯片、充电设施等行业的垂直整合也为其带来独到的竞争优势。”

“备战”下半年

多款重磅车型即将面世

上半年受疫情影响,车展延期,线下活动无法举行,车企不得不调整其宣传策略和营销任务。据记者了解,不少车企将今年的重点推广工作放到了下半年,几款最受市场关注的重磅车型近日也陆续开始交付。

“去年7—12月纯电动汽车平均月销量是4.4万台,今年5月纯电动汽车销量为5.1万台,远远好于去年下半年。”在梅松林

看来,纯电动汽车市场已基本恢复。

比亚迪汉自发布以来,热度一直居高不下。汉EV将搭载比亚迪全新的技术方案——磷酸铁锂刀片电池接受市场检验,其容量为76.9kWh,可为汉EV提供605km、550km的NEDC续航里程。新车预售价格区间为23万—28万元,于7月12日正式上市。

吉利几何今年的一大重点工作,是做好几何首款纯电SUV车型——几何C的上市推广。近日几何C已开启了新车预售,其补贴后预售价为13.98万元起。

造车新势力方面也值得期待。日前蔚来汽车旗下中型纯电动轿跑SUV——蔚来EC6的试制车正式下线,标志着该产品向正式量产又迈进了一步。按照蔚来之前公布的计划,新车将在今年7月正式公布配置及售价,并在9月开始交付。

在营销宣传与品牌定位上被业内看作“国产电动车与特斯拉的正面交锋”的小鹏P7近日也开启了规模化交付。在官方公告中,小鹏汽车将在全国范围内按照支付意向金的时间先后顺序进行交付,首批购车用户预计最晚7月底完成配车并在8月中旬完成交付。



车市

透视



企业观察

与戴姆勒合作终敲定,但新能源汽车市场恢复仍存不确定性——

孚能科技“翻身仗”胜算难料

■本报记者 李丽曼

核心阅读

“在合作框架下,戴姆勒将在动力电池领域分享其专业经验,同时也将为孚能科技的新工厂出一份力,推动其在德国建厂。”

在动力电池领域,孚能科技并不是强势企业,最近几年其市场份额呈逐年下降趋势,国内市场份额已从2017年的9%左右降至2019年的1%左右。

日前,上交所科创板公示的《孚能科技首次公开发行股票并在科创板上市发行公告》称,戴姆勒大中华区投资有限公司(以下简称“戴姆勒”)与动力电池企业孚能科技达成战略合作,并投资90450万元成为孚能科技股东之一。继大众汽车入股国轩高科后,这也成为近一个月里第二起国际汽车巨头投资国内动力电池企业。

借合作扩张产能

今年5月,孚能科技获得了在上交所科创板首次公开募股筹资批准,宣布将募资34亿元人民币。彼时,业内就已有戴姆勒将“牵手”孚能科技的消息传出。最终,“传闻”于近日成真。7月3日,孚能科技在公告中称,戴姆勒将投资90450万元,持股约3%。

业内人士普遍认为,这一合作关系将有利于戴姆勒旗下品牌梅赛德斯—奔驰确保动力电池的安全供应,而孚能科技则能借此实现产能扩张。

据记者了解,梅赛德斯—奔驰此前曾提出“电动优先”的战略,在官方介绍中,奔

驰方面表示,在当前全球交通电气化的大趋势下,全球各地的本土电池生产保障尤为重要。有外媒消息称,奔驰方面在构建全球电池供应链领域投资已超过10亿欧元,目前该公司已在欧洲、北美以及亚洲拥有9座电池工厂以保电池供应。另外,梅赛德斯—奔驰也曾许下气候目标,称将在2039年达成“碳中和”目标。

戴姆勒董事会成员Markus Schäfer则指出,这一合作正是该公司“电气优先”战略的一环。他指出,“通过战略性扩大业务关系,我们正在推进投资组合的电气化进程。在此次合作框架下,我们将在动力电池领域分享戴姆勒的专业经验,同时也将为孚能科技的新工厂出一份力,推动其在德国建厂。”

对此,乘用车市场信息联席会秘书长崔东树指出,当前新能源汽车已成为全球发展趋势,欧洲汽车企业为实现新能源转型也在不断努力。对欧洲车企来说,要实现这一目标也需要在电池领域投入更多,把握最新电池发展动态,此次戴姆勒投资孚能科技正是顺应了这一浪潮。

国际车企一致看好中国市场

戴姆勒指出,与孚能科技合作中的主要技术关注点将是提升电池能量密度以及降低充电时间。根据戴姆勒与孚能科技达成的战略合作协议,两家公司将在“高度先进”的电池技术领域共同开发合作,同时也将推动动力电池降本。

事实上,戴姆勒入股孚能科技也是近一个多月里第二起传统跨国车企巨头进入国内动力电池市场。今年5月29日,大众汽车宣布投资约11亿欧元收购国内电池生产商国轩高科股份,并持股26%成为其第一大股东。

在崔东树看来,国际车企频频动作,正是体现了中国市场的重要性。“在中国发展新能源汽车是一个必然趋势,今年这一趋势更为明显。正如大众汽车投资国轩高科一样,要进入这一市场就需要做充足的本土准备。”

据记者了解,孚能科技与戴姆勒的合作已有数年。2018年底,孚能科技与戴姆勒签署了长达十年的订单协议,确立了长期合作关系。今年6月29日,双方签署了《战

略合作备忘录》。根据招股公告,今年第一季度,戴姆勒也是孚能科技第二大客户,公告期内销售金额为3842.09万元。

戴姆勒大中华区董事会成员Hubertus Troska曾表示,在中国市场上,该公司与可信赖的伙伴已共事多年,此次合作将进一步提升戴姆勒在中国市场的地位,同时也将提升该公司在全球的竞争力。“通过首次投资中国动力电池制造商,我们将借助合作伙伴的先进技术,推行在全球的电动汽车战略。”

根据梅赛德斯—奔驰与孚能科技公布的合作计划,双方也将在德国合作建设电池生产工厂,并为当地带来2000个就业岗位。一方面,这一合作计划能够满足德国日益增长的动力电池需求,另一方面也符合孚能科技早已拟定的全球布局战略。

市场竞争白热化

在业内人士看来,尽管“牵手”国际汽车巨头,在动力电池市场“厮杀”日益激烈的当下,孚能科技也面临诸多挑战。记者查阅相关数据了解到,在2019年中国动力电

池装机量排行榜中,孚能科技位列第7,全年电池装机量为1.21GWh,在国内市场份额为1.95%。

崔东树指出,在动力电池领域,孚能科技并不是强势企业,最近几年孚能科技市场份额也呈逐年下降趋势,国内市场份额在2017年的9%左右已降至1%左右,主要原因仍在于国内白热化的动力电池市场竞争。

在过去几年里,动力电池行业集中度持续提升,去年电池装机排名前五的动力电池企业市场份额总和已超过50%,宁德时代更是“一骑绝尘”。另外,工信部向外资电池企业开“绿灯”以来,LG、松下等外资巨头企业纷纷进入国内动力电池市场,已快速抢占了市场份额。据中国汽车动力电池产业创新联盟发布的数据,今年5月动力电池企业装车量排名前三的企业已从去年的宁德时代、比亚迪、国轩高科更换为宁德时代、比亚迪、LG化学。

值得注意的是,在新冠肺炎疫情冲击下,新能源汽车销量受到较大冲击,孚能科技也提醒投资者,未来新能源汽车市场恢复情况仍存在一定不确定性,公司也面临着销售收入减少的风险。