



新能源车市韧性尽显 销量强势“V”型反弹

2020年,新能源汽车市场下半年分化明显。上半年开局艰难,本就处于下行区间的汽车行业成为疫情影响下的重灾区,产销一度陷入停摆状态。全球前十位零部件供应商约40%的生产工厂和研发中心都处于新冠肺炎疫情暴发区,致使一些整车厂商被迫延期复工或停产。整车车企春节后复工率一度低至4.4%。

头部企业的日子尤其不好过,比亚迪1-5月累计销量46512辆,同比重挫60.94%;北汽新能源1-5月累计销量11692辆,同比暴跌70.09%。造车新势力更是遭遇重击:博郡汽车宣布出售车型平台等核心技术、全员待岗;江苏赛麟的工厂和办公楼被法院查封;拜腾汽车也暂停在中国内地的业务运营。短短数月,多家车企相继倒下。

产销量连续数月“断崖式”下跌、车展取消、新车型延期上市……这几乎成了新能源汽车行业最艰难的一年。

然而,作为全球最大的新能源汽车市场,我国车市展现出了强大的调整能力。不利局面在7月得到彻底扭转。随着国内经济形势的持续向好,购车需求充分释放。下半年新能源汽车月度产销量屡创新高,前11月累计销售110.9万辆,同比增长3.9%。中汽协预计,全年新能源汽车产销量或将达130万辆,有望超过上年。

在这其中,一些好的经验积淀下来。产业链上的企业因势利导,充分利用自身优势,寻找新突破。一些车企加快“健康汽车”研发布局;经销商及时创新营销思路,加速拓展线上业务;充电运营商则推出安全消毒、送充电红包、免服务费等措施保障出行。

实践证明,我国新能源汽车产业经受住了考验,不仅在销量上带来惊喜,市场结构也发生了显著变化:一方面,新能源汽车个人消费比例从由此前的20%,大幅提升至近70%;另一方面,非限购城市的购买比重达到60%。新能源汽车的消费者认可度大幅提升,市场化步伐进一步加快。



一揽子政策悉心护航 产业体系更趋完善

2020年,《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》《节能与新能源汽车技术路线图2.0》《智能汽车创新发展战略》重磅发布。三份文件从不同角度力促新能源汽车、智能交通和智慧城市协同发展,为我国新能源汽车产业发展指明了方向。我国新能源汽车开始由发展的初级阶段迈向中高级阶段,转向更多关注与产业链相关行业的跨界融合,充分挖掘未来汽车造福社会的潜能,为我国由汽车大国迈向汽车强国提供了有力支撑。

2020年,国家一方面出台鼓励汽车消费、稳定汽车市场政策,完善消费环境,激发消费潜力;另一方面,积极引导产业向高质量迈进,推动产业加速向电动化、智能化转型。

3月31日,国务院常务会议确定,将原本于今年底到期的新能源汽车购置补贴和免征车辆购置税两项优惠政策延长两年,给新能源车企提供了恢复元气和巩固成果的缓冲期,行业士气大增。

国家层面大力推动,地方政府也积极响应,出台近90项文件,放宽限购指标、购车补助、鼓励以旧换新,有效提升了新能源汽车消费。

其中,挖掘农村市场成为亮点。7月15日,三部委联合下发《关于开展新能源汽车下乡活动的通知》,24家车企、61款车型参与其中,车型总销量超过18万辆,成为车市回暖的重要力量。

同时,今年的鼓励政策更加多元、细化,并从购置端转向使用端。新能源汽车充电桩被纳入“新基建”,吸引了国家电网、南方电网等实力雄厚的企业积极布局;换电模式车辆不受“新能源乘用车补贴前售价须在30万元以下”规定限制,并被写入《政府工作报告》;燃料电池汽车确定“以奖代补”,从源头上避免补贴依赖。

政策对技术路线的判断,逐渐转向市场是否认可。



2020 新能源汽车

编者按: 不平凡的2020年,新能源汽车行业披荆斩棘,实现销量从谷底到高位强势反弹。在政策驱动转向政策与市场双驱动的过程中,站在“滚石上山、爬坡过坎”的关键关口,新能源汽车产业让我们看到了无限可能。

驶入中高级发展阶段

■本报记者 卢奇秀

行业洗牌愈演愈烈 细分市场活力乍现

2020年,新能源车上演“几家欢喜几家愁”。北汽、吉利等老牌龙头企业销量增长乏力;力帆、观致、海马汽车等经营困难;临近年底,长江汽车和众泰新能源相继宣布破产;而也是在这一年,特斯拉风光无限,蔚来、小鹏、理想、威马脱颖而出,国内造车新势力“四强格局”初现雏形。

在开拓细分市场方面,2020年的新能源车企无疑打了一场漂亮的“胜仗”。

其中,微型电动车表现最为抢眼。上汽通用五菱宏光MINI EV成为名副其实的“黑马”;专注于短途代步需求,售价2.88万—3.88万元,月销量连续夺冠;长城欧拉月销量也实现从200多辆到万辆的逆袭,其独到的营销策略也值得“玩味”;欧拉“猫系列”目标群体聚焦萌宠圈、游戏圈和旅游圈,成为今年汽车新营销风潮的典型案列之一。

中高端车型也不甘落后。蔚来汽车创新性地推出电池租用服务BaaS,用户可买车不买电池;国产特斯拉凭借品牌效应和多次降价,再造销量和市值“神话”;前11个月,Model 3在国内累计销量突破11万辆,市值超6000亿美元,是丰田、大众、通用、福特、本田、等九大传统车企市值的总和。

亮眼的市场表现,让头部新能源车企被广泛看好。2020年,蔚来汽车单月销量突破5000辆大关,跨越“生死线”。小鹏汽车、理想汽车成功上市,与蔚来汽车在美股集结,市值一路飙升,超过多家传统车企巨头。尽管当前这些造车企业的生产规模、销售收入、盈利水平还不足传统巨型车企的一个零头,但这些头部造车新势力得到资本市场的高度青睐,客观上也“激励”了汽车革命。

这一年,我们还看到了更多的新入局者。滴滴和比亚迪合作推出纯电动D1车型;阿里巴巴、上汽宣布联手打造智己汽车。更多跨界力量加速涌入,新能源汽车市场竞争更趋激烈。缺技术、缺资金、缺品牌力车企将被加速淘汰,倒逼车企高质量发展。



核心技术频现突破 产业发展未来可期

当我们谈论未来时,未来已来。智能网联、自动驾驶,正成为新能源车企的竞争高地。

2020年,自动驾驶蓬勃发展,企业融资消息不断。自动驾驶技术稳定性、安全性得到大幅提升的同时,消费者对其的接受度也不断提高,已经到了向商业化、产品化推进的节点。目前全国已有超过30个智能网联示范区,包括上海、重庆、无锡、武汉、广州、长沙、成都等10个国家级示范区。测试场景也由单一路测环境向多应用场景、多测试环境转变,从示范点、示范区建设向综合性、城市级车联网先导区建设转变。

2020年,自动驾驶企业围绕商业化落地做文章。在广州的指定道路上,允许进行车内没有安全员的自动驾驶测试。长沙和北京也相继出台了有关开展完全无人驾驶路测的政策规定。自动驾驶出租车服务对北京公众开放。

在汽车智能化趋势下,车企同步加码研发。福特中国宣布将在湖南长沙市智能网联汽车开放测试道路上进行基于C-V2X技术的车路协同;长安汽车、广汽新能源等车企陆续透露L4自动驾驶车型量产时间;未来两三年将有大批无线充电车型上市……

动力电池领域更是掀起了一场技术战。比亚迪推出刀片电池,大幅提高了电池模组的生产效率和总体性能;蜂巢能源率先发布无钴电池和采用凝胶状电解质的“果冻电池”;特斯拉发布“4680”无极耳电池,预计2022年实现大规模量产;宁德时代则表示已开发出“不起火只冒烟”的电池。

“惟创新者进,惟创新者强,惟创新者胜”。我国新能源汽车经过了10余年高速发展,重重压力之下,激发出惊人活力。展望未来,我们有理由相信,新能源汽车产业将走得更快、更好。

