

新造车企业力拓欧洲市场

■ 本报实习记者 杨梓



近日,小鹏汽车宣布与欧洲经销商荷兰 Emil Frey NV 集团和瑞典 Bilia 集团达成战略合作协议,这是该公司自 2020 年落地挪威后首次在欧洲市场实现扩张。目前小鹏在欧洲的首个直营体验店已经落户瑞典斯德哥尔摩,未来在荷兰、丹麦和挪威的直营体验店也将相继落成。

除小鹏外,蔚来、爱驰、威马等新造车企业也相继出海,并将开拓欧洲市场作为首选。

瞄准欧洲出行运营市场甚至 C 端

2020 年 5 月,爱驰与欧洲出行运营商 Filippi Auto 签署合作协议,陆续向法国科西嘉岛交付 500 辆定制版 U5,用于岛上的租赁运营业务;2020 年 11 月,威马与欧洲最大的网约车运营商 Uber 签署意向性协议,将 EX5 出口欧洲十余个国家。

与爱驰、威马不同的是,小鹏、蔚来等新造车企业在欧洲市场的“野心”更大,不仅瞄准出行运营市场,且想进一步打入 C 端。

2020 年 9 月,小鹏获得来自欧洲市场的订单,100 辆 G3 从广州装船发往挪威。该公司首席 CEO 何小鹏表示:“小鹏的全球旅程从欧洲开始,专注于电动汽车意识和渗透率高的市场,以及具有先进充电基础设施、政府政策支持的地区。”

2021 年 5 月 6 日,蔚来发布了挪威战略,正式进入挪威市场。蔚来在挪威将自建全套的服务体系,以及由车、服务、数字

化和生活方式等构成的完整运营体系。该公司推出的首款车型 ES8 已于 2021 年 9 月在挪威上市,今年还将推出 ET7。2022 年 1 月,蔚来开设了其位于挪威的首座换电站,并计划于今年在挪威开设 20 座换电站。蔚来的目标是,到 2025 年底前,在海外建设 1000 个换电站。

相比之下,目前理想在欧洲尚无明确动作,但其曾表示将在欧洲建立生产基地,作为进军全球市场的基石。理想总裁兼联合创始人沈亚楠表示,公司已成立一个专注于海外市场的团队,正精心制定计划,以找到成功的模式。

人力、物力等成本压力大

欧洲日益严苛的碳排放法规刺激了其对于新能源汽车的需求。调研机构 Canalis 近日发布的报告显示,2021 年全球电动汽车销量达 650 万辆,比 2020 年增长 109%,其中欧洲销售了 230 万辆电动汽车,占新车销量的 19%。其中,挪威作为蔚来、小鹏进军欧洲市场的首站,对电动汽车最为友好,购车、使用成本均大幅低于燃油车。数据显示,2021 年,挪威电动汽车注册量同比上涨 44%,达 151917 辆,市场份额达 86.2%。

小鹏副董事长顾宏曾表示:“作为一家关注全球机遇的企业,我们希望平衡国内和海外市场的交付量,长期目标是将 50% 的车辆销往国外,50% 留在国内。”与小鹏的目标相同,李斌也认为,从长期来看,未来海外市场销量占蔚来总销售目标的 50% 才较为合理。

但事实上,新造车企业出海仍面临诸多困难。“进入全球市场一直是蔚来的计划,但由于新冠肺炎疫情等原因影响,蔚来向全球迈进比原计划慢。”该公司 CEO 李斌曾感叹。目前新造车企业出海需在海外生产,然后再海运到欧洲,而海外新冠肺炎疫情的不确定性给新造车企业出海造成了一定困难。蔚来联合创始人、总裁秦力洪曾表示,海运班次少等原因一度导致交车数量不及预期。

数据显示,2021 年小鹏在挪威交付新车 438 辆,其中 G3 达 406 辆,10 月开始交付的 P7 有 32 辆。相比之下,2021 年特斯拉在欧洲销量达 16.7 万辆,其中 Model 3 成为最畅销的中型车。最新消息称,特斯拉位于德国柏林的工厂最快将于 3 月中旬投产,本土产能扩张将进一步拉动特斯

拉在欧洲市场的销量。

乘联会秘书长崔东树表示:“新造车企业距离在海外建厂并实现供应链本土化的目标有一定差距,且各方面成本、压力都较大。”“新能源汽车销售服务体系本就抬高了成本,除渠道建设、品牌推广等必要支出外,欧洲国家更高的人力、物力等成本将进一步增加车企的资金投入。

提高品牌知名度是当务之急

“国际化是异常艰苦的事,比在国内市场竞争艰难了不止一个量级。”李斌坦言。目前全球主流汽车品牌大多源于欧洲,本土消费者对本土品牌更信赖。同时,欧洲国家普遍面积不大,决定了续航里程不是欧洲消费者买车考虑的首要因素。崔东树表示,目前欧洲市场的消费者更青睐中小型电动汽车,而蔚来、理想等车企的产品则以大型 SUV 为主。汽车网站 EU-EVs 对 2021 年欧洲 14 国新能源汽车销量的统计数据显示,特斯拉 Model 3、雷诺 ZOE、大众 ID.3、大众 ID.4、起亚 Niro 为销量排行榜前五车型,在欧洲的销量分别为 118683 辆、65582 辆、60089 辆、48033 辆、40121 辆。

据了解,欧洲新能源汽车品牌的智能化稍显不足,而我国新造车企业的产品,以及其他自主品牌新能源汽车的智能化程度较高。“虽然现阶段新造车企业出海压力不小,但总体上竞争压力小于燃油车,我国电动汽车在欧洲还是有很多机遇。”崔东树表示。

业内人士认为,对欧洲消费者而言,国内一二线新造车企业均是新品牌,在欧洲市场的起点基本相同,提高品牌知名度是这些车企的首要目标。那么,新造车企业应如何在欧洲市场站稳脚跟?“要提高车辆的设计水平,紧跟主流热门车型的步伐,提升智能化配置,更好地发挥我国产品的优势,未来需降低售价,才能进一步吸引消费者。”崔东树指出。



二线新造车企业纷纷争相上市

本报实习记者杨梓报道:证监会网站日前透露,已正式收到浙江零跑科技股份有限公司《境外首次公开发行股份(包括普通股、优先股等各类股票及股票的派生形式)》的审批材料。记者注意到,除零跑外,哪吒、华人运通等二线新造车企业近期均在谋划上市。

目前新造车企业中的佼佼者蔚来、理想、小鹏已相继上市。其中,2018 年,蔚来在美国纽交所挂牌上市,是新造车企业中首家上市的车企。2020 年,理想、小鹏相继登陆美股市场。2021 年 7 月和 8 月,小鹏、理想分别完成港股上市,但蔚来的港股上市之路却并不顺畅。2021 年 3 月,蔚来向港交所提交二次上市申请,但截至目前,仍无后续消息。近日有消息称,蔚来将于今年在新加坡谋求二次上市。

2 月 9 日,深交所公布,小鹏调入深港通港股通名单,这意味着小鹏成为首个进入港股通的新造车企业,并有机会联通 A 股、港股、美股三大主要资本市场。符合资格的境内投资者可购入小鹏港股,这将有助于改

善该公司股票的流动性,提升市场关注度。

二线新造车企业方面,早在 2020 年,零跑联合创始人、总裁吴保军就表示公司有意在国内科创板上市。“我们要加强与资本市场的对接,零跑计划于 2021 年下半年提交 IPO 文件,2021 年底或 2022 年初在科创板上市,并在 IPO 前进行一轮融资。”不过,从目前证监会披露的信息来看,零跑已放弃此前宣称的登陆科创板计划。

同样在科创板上市受挫的还有哪吒和威马。哪吒曾计划于 2021 年初在科创板上市,争当科创板新能源汽车第一股,但此后再无下文。近日有消息称,哪吒品牌主体合众汽车正式启动港股上市计划,欲募资 10 亿美元。2021 年 1 月,证监会上海监管局公示了威马上市辅导工作总结报告,但不久后便暂缓该公司的上市进程。2021 年底,威马完成 D2 轮 1.5 亿美元融资,这被业内人士视为该公司在港股上市的关键一步。

此外,华人运通近日也传出与瑞银集

团和摩根士丹利合作谋划港股上市事宜,欲募资 3 亿美元-5 亿美元。

业内人士认为,上市已成为新造车企业缓解资金压力、扩大品牌效应的有效途径。理想在港股上市时表示,多地上市可降低企业在美股市场融资、退市的风险,进一步扩大融资规模,提升资金管理能力。

哪吒联合创始人、CEO 张勇曾表示:“企业发展需大量资金,越多越好。”创维汽车掌门人黄宏生也曾直言:“汽车产业只有上市才能做大做强,快速上市是近期目标。”

造车行业颇为烧钱,同时盈利难也是新造车企业的通病。小鹏 CEO 何小鹏曾表示:“造车比互联网创业难度高不止 10 倍,甚至高 100 倍,需要非常多的钱,1 年若只融资 50 亿元根本活不下去。”

数据显示,2021 年第三季度,蔚来、理想和小鹏净亏损分别为 8.35 亿元、2150 万元和 15.9 亿元,整体仍处于亏损状态,研发投入分别为 11.93 亿元、8.89 亿元和

12.64 亿元。处于上升期的新造车企业需通过加大研发力度来提高产品的竞争力、完善产品布局,这意味着短期内实现稳定盈利的可能性较小。对于现阶段的新造车企业而言,拥有更多资金成为前行必不可少的支撑。

对新造车企业而言,上市确实可以缓解部分压力,但只是成长路上的一步。业内人士指出,上市通常不会在短期内完成,且能否成功上市也存在较大的不确定性。

据了解,多数新造车企业于 2015 年前后成立,至今已有 7 年,目前月销量过万辆的小鹏、理想、蔚来均在加快研发新车型并推动量产。

正如威马创始人沈晖近日所言:“智能化、电动化成为全球新能源汽车发展的风向标后,用户需求决定了行业高度、造车上限。”如今的新能源汽车市场经历的只是上半场的热身赛,未来要满足用户更细分且个性化的用车需求,才能赢得企业的发展壮大。



资讯

去年新能源汽车出口量前十名国家出炉

本报讯 2 月 17 日,中国汽车工业协会发布了 2021 年中国新能源汽车出口量前十位国家排名,依次是比利时、孟加拉国、英国、印度、泰国、德国、法国、斯洛文尼亚、澳大利亚和菲律宾。

与 2020 年相比,中国对上述十国的新能源汽车出口量均有增长,其中斯洛文尼亚、澳大利亚和泰国增速最明显。据统计,2021 年,中国对上述十国出口新能源汽车 42.4 万辆,占中国新能源汽车出口总量的 77.8%。

据介绍,中国新能源汽车产业发力早,在产品研发、质量验证和动力电池等产业链布局方面具有较明显的优势。2022 年,中国汽车出口规模将保持较高的增长态势,中国新能源汽车将面临更大的海外市场,迎来更大的发展契机。(闫晓虹)

中消协:新能源汽车投诉问题有 8 类

本报讯 中国消费者协会日前公布了 2021 年全国消协组织受理投诉情况分析,并发布了部分典型案例和解决建议,其中新能源汽车举证难、维权难是典型案例之一。

案例显示,2021 年,新能源汽车投诉问题有 8 类:新能源汽车出现安全问题,如行驶中断电、汽车自燃、自动驾驶系统失灵等;电池质量问题突出,如充电故障等;续航里程缩水,特别是冬季低温下续航折损快;不兑现承诺,如宣传使用高性能芯片,实际使用却非如此;价格变动惹争议,消费者刚签完合同还未提车,所购车型就降价,或推出同价但性能配置更高的产品,导致消费者不满;对已售车型随意修改网上宣传资料和说明;配套的售后服务体系、维修网点、维修技工等不能满足高速增长的新能源汽车需要,影响了消费者的使用体验和售后满意度;汽车数据存储、提供问题引发广泛关注,随着新能源汽车智能化提高,相关数据由厂家垄断、拒绝提供,引发争议。(宗和)

北京:力争 2025 年新能源汽车保有量达 200 万辆

本报讯 近日,2022 年北京新闻中心主任刘禹同在北京市“两区”(国家服务业扩大开放综合示范区和自由贸易试验区)建设专场新闻发布会上表示,到 2025 年,全市新能源汽车累计保有量力争达到 200 万辆。

截至 2021 年底,北京累计新能源汽车保有量达 50.7 万辆。刘禹同介绍,去年理想汽车北京顺义绿色智能工厂开工,设计产能达 25 万辆/年,将于 2023 年 9 月投产;推动最大的汽车合资企业北京奔驰公司电动化转型,已推出 EQA、EQB、EQC 三款车,今年下半年将推出高端车型 EQE。

北京坚持“宜电则电、宜氢则氢”和乘用车用电、商用车用氢的基本原则,大力推动燃料电池汽车产业发展。在冬奥会上,北京投入 312 辆燃料电池车,开展了大规模示范运营。到今年底,京津冀燃料电池汽车示范城市群计划新增 800 辆以上燃料电池汽车。(京讯)

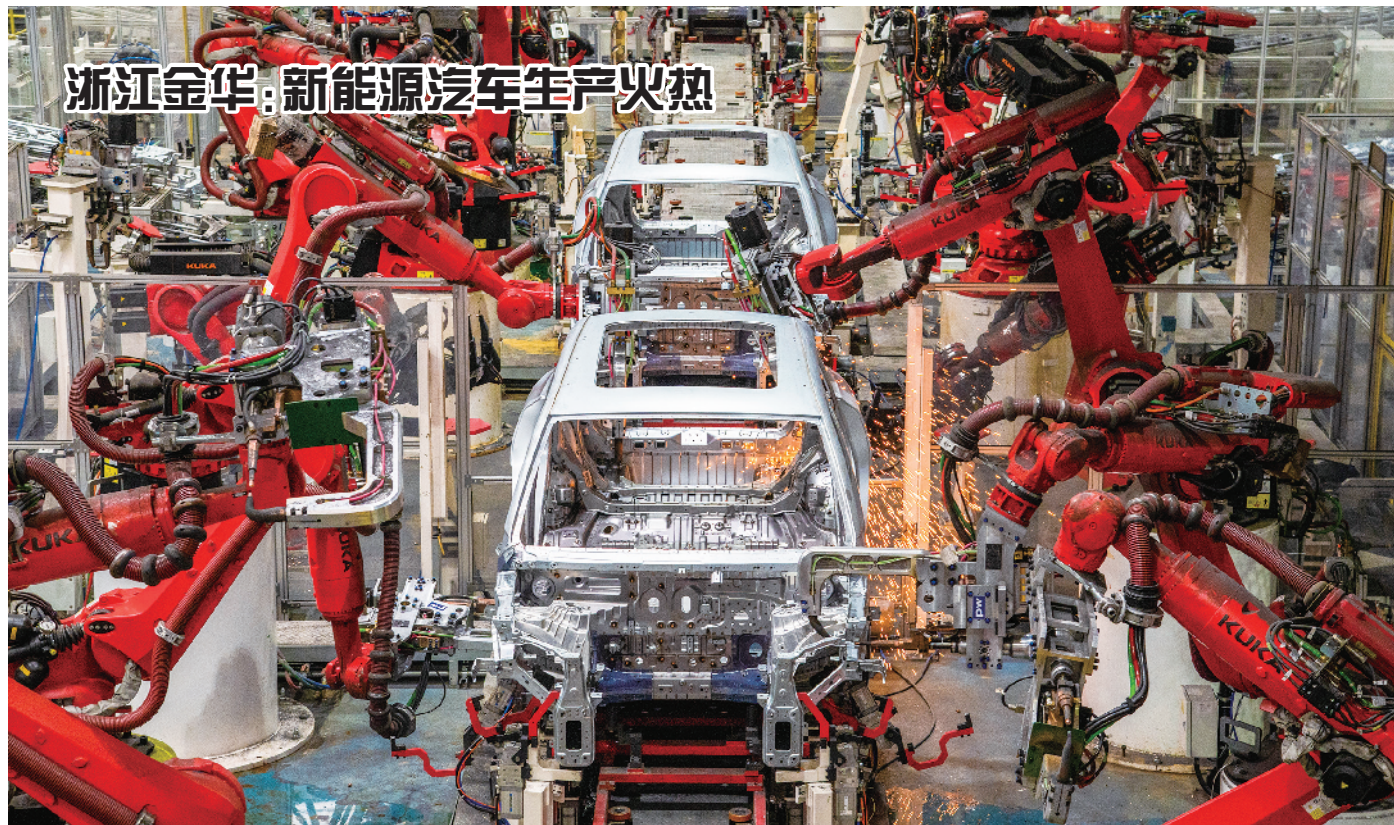
奥迪一汽新能源汽车项目将开工

本报讯 2 月 11 日,奥迪一汽新能源汽车项目获吉林省发改委产业处投资项目备案公示。备案公示显示,该项目总投资 209.3 亿元,计划 2022 年 4 月开工,2024 年 12 月竣工。项目位于吉林省长春市汽车经济技术开发区,建成后投产 B+ SUV e-tron、B+SAV e-tron 和 C Lim LWB e-tron 纯电车型,产能达 15 万辆/年。

2020 年 10 月,奥迪和一汽集团签署了《奥迪一汽高端新能源汽车合作项目谅解备忘录》,双方将成立新能源合资公司,引入由保时捷和奥迪共同开发的 PPE 高端电动车平台,可衍生出 B 级到 D 级的各种车型。2021 年 1 月,奥迪中国宣布与一汽集团确认新能源汽车合资公司将落户长春,奥迪及大众汽车集团将持有该合资公司 60% 的股份,这是奥迪在中国第一家控股超过 50% 的合资公司。(张阳)

图片新闻

浙江金华:新能源汽车生产火热



2 月 17 日,在浙江省金华市新能源汽车小镇零跑汽车有限公司车间,一片忙碌景象。

据统计,今年 1 月,该公司新能源汽车交付量达 8085 辆,同比增长 434%,创出新高;交付量连续 10 个月同比增长超过 200%。

人民图片