



汽车重镇复工复产、多地出台新政提振汽车消费——

# 供需两端齐发力 新能源车市回暖

■本报实习记者 杨梓

5月31日,工信部、农业农村部、商务部、国家能源局发布《关于开展2022新能源汽车下乡活动的通知》,进一步支持新能源汽车消费。与此同时,上海、广东、湖北、山东等地近期也接连出台购车优惠新政。

受疫情影响,车企产销量一度双双受挫,消费者购车意愿大幅下滑。国家统计局近日发布的数据显示,今年4月,汽车消费同比下降31.6%,为所列各类社会消费品零售总额中同比下滑最多的一项。有业内人士指出,各类利好政策的密集出台以及上海等地车企、零部件企业的复工复产,对于我国汽车产业复苏意义重大。

## 汽车重镇复工复产

此前受疫情影响,特斯拉上海工厂以及上汽系车企于3月中下旬接连减产、停产。国家统计局公布的数据显示,2021年全国汽车产量为2652.8万辆,其中,上海汽车产量为283.3万辆,占比约10.6%。

4月16日,上海市经信委发布《上海市工业企业复工复产疫情防控指引(第一版)》,优先推动汽车制造等重点企业复工复产,特斯拉、上汽大众、上汽通用、采埃孚、安波福等整车与零部件企业均在首批“白名单”内。

5月13日,上海市经信委主任吴金城表示,上汽乘用车、上汽通用、上汽大众和特斯拉4家整车企业已全面复工,基本实现了连续稳定生产,每天下线整车约2000辆,带动上下游1100多家零部件配套企业恢复生产。与此同时,汽车出口加快恢复,特斯拉复工以来离港出口约4900辆整车,上汽集团则出口1.5万辆整车。

5月30日,上汽集团表示,4月18日至5月28日期间,上汽临港乘用车基地已有包括智己、飞凡、荣威、MG名爵4个品牌在内的超过1万辆整车陆续下线。而特斯拉则预计产量6月有望恢复到正常水平。

上海市相关负责人表示,链式复工带动并支撑了上海、长三角乃至全国相关产业的持续平稳运行。例如,占全国三成的关键汽车零部件产业通过龙头企业牵引,以点带链、以链带面,支持带动了一系列产业链的稳定与复苏。

## 地方补贴倾向新能源汽车消费

今年是新能源汽车国家补贴政策实施的最后一年,但今年以来,工信部方面多次表示,正抓紧研究明确新能源汽车购置税优惠延续等支持政策。记者梳理近期各地汽车消费优惠政策发现,各地政策在体现“油电两手抓”的同时,更加倾向于刺激新能源汽车消费。

广东省率先出手。4月29日,广东省发改委发布了《新能源汽车购置补贴活动公告》,明确2022年5月1日至6月30日,个人消费者在省内购买“广东省汽车以

旧换新专项行动”推广车型范围内的新能源汽车新车,并在省内完成机动车注册登记的,可申请新能源汽车综合使用补贴8000元/辆。

5月22日,山东省正式发布《山东省促进汽车消费的若干政策》,从政策发布之日起至6月30日,对在省内购置新能源乘用车(二手车除外)并上牌的个人消费者,按照购车金额每车发放3000元-6000元的消费券。同日,湖北省发布的《关于加快消费恢复提振的若干措施》明确指出,2022年

6月至12月,对报废旧车且购买新能源汽车的补贴8000元/辆,转出旧车并购买新能源汽车的补贴5000元/辆。

上海市则于5月29日印发《上海市加快经济恢复和重振行动方案》,其中明确,2022年12月31日前,个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合相关标准的小客车,并购买纯电动汽车的,给予每辆车1万元的补贴。

除上述购车补贴外,汽车限购城市上海、广州、深圳均宣布增加购车牌照数量。

## 长期向好趋势不变

“供给、消费组合拳”效果显著。工信部的最新数据显示,5月1日-26日,15家重点汽车企业累计生产113.6万辆,较上月同期增长51.3%。汽车市场正在逐渐回暖。

据乘联会预计,5月,新能源汽车市场供应相比上月将有所回暖,随着多款新品的上市,今年,新能源汽车市场将持续保持稳健的增长态势。不过,乘联会提醒,目前各地积极出台地方

性车市刺激政策,虽然对车市复苏有一定的促进作用,但可能仅会支撑短期销量,可持续性复苏仍需要更强有力的刺激政策。

万联证券的研报指出,随着国家及地方陆续出台促进新能源汽车消费的政策,预计短期新能源汽车销量有望快速回升,而长期来看,新能源汽车行业的高增长趋势也不会发生改变,且技术创新、降本及一体化优势将逐步显现。

工信部副部长辛国斌在近日召开的一次会议中表示,要解决当前汽车产业稳定运行的问题,需要需求和供给双向发力,要紧紧抓住解决需求这个主要矛盾的“牛鼻子”,首先要从恢复消费信心,增强消费意愿的角度出发。工信部还提出,要组织汽车营销企业创新思路,多利用线上展厅、云端车展等新模式,保持与消费者的互动联系,努力开拓市场。

# 欧洲最大动力电池回收工厂启动

加强废旧电池回收能力,为制定强制性回收法规出台铺平道路

■本报记者 王林

业界普遍认为,鉴于欧洲动力电池回收能力和规模相对落后,Hydovolt工厂的开业堪称该地区动力电池回收再利用的里程碑,不仅将为欧洲电气化发展奠定基石,同时也为更严格的电池回收法规的制定和出台铺平道路。

近日,瑞典电池制造商北伏和挪威最大铝业公司海德鲁合资创办的欧洲最大动力电池回收工厂Hydovolt在挪威正式启动,将率先在挪威本土推进电动汽车电池商业回收业务,接下来会为德国、法国的汽车制造商提供服务,年内将把动力电池回收业务扩张至整个欧洲。

## 欧洲废旧动力电池加速“重获新生”

据了解,Hydovolt工厂将100%使用可再生能源,并采用规模化的自动工艺,用于破碎和分选电池,每年能够处理约1.2万吨电池组,约2.5万块电动汽车电池。

《金融时报》指出,Hydovolt工厂目前的业务规模足够处理挪威所有从市场上退役或即将报废的电动汽车电池。

据了解,Hydovolt工厂通过一种可持续的解决方案让这些废旧电池“重获新生”,整个过程可以从电池中回收多达95%的材料,其中包括再生金属以及一种含有镍、锰、钴和锂的黑色化合物,该化合物可用于生产电池。

海德鲁公司表示,将利用Hydovolt工厂的再生金属生产商业级铝制品。北伏公司也透露,计划到2030年利用Hydovolt工厂50%的黑色化合物生产电池,以降低对进口矿产金属的依赖。

Hydovolt工厂预计,到2025年,每年回收动力电池的数量将达到15万块,到2030年将达到50万块。Hydovolt工厂目前正在德国和法国等地寻找合适的新厂址。

“在挪威建造太大(电池回收)的工厂没有意义,这是一个早期市场,规模还不够大,我们希望在更大销量的电动汽车市场寻求电池回收业务。”北伏公司首席环境官Emma Nehrenheim表示,“随着电动汽车市场不断增长,电池回收再利用前景将十分可观。”

## 电池回收是电气化的基石

Hydovolt工厂的电池回收业务扩张至整个欧洲势在必行,未来还可能加工除汽车电池以外的其它类型的电池,包括来自欧洲各地的海运领域的电池。海德鲁公司能源业务负责人Arvid Moss表示:“我们将在年内确定是否将

业务遍布至整个欧洲。对我们来说,建立对电池回收的信任很重要,废旧电池不应该随意‘流浪’。”

事实上,北伏公司最初只打算专注于欧洲市场,但现下已经开始考虑将电池回收业务拓展到美国。“我们希望首先在欧洲实现工业化,之后再拓展到其他国家和地区。”Emma Nehrenheim表示。

海德鲁公司表示,电池在全球低碳经济过渡中发挥着关键作用,通过扩大废旧电池回收规模,可以为欧洲电池市场的可持续发展 and 供应链循环奠定基础。

据了解,Hydovolt工厂获得了德国宝马、德国大众、瑞典沃尔沃等多家汽车企业价值超过500亿美元的合同,旨在为庞大的电池回收计划提供财务支撑。

随着监管机构要求汽车制造商在车辆使用寿命结束时安全地处理电池,电池回收需求预计将大幅增加,Hydovolt工厂面临的竞争也会愈加激烈。Hydovolt工厂对此表示,作为电池回收领域的最大参与者之一,将努力搭建与汽车制造商、保险公司和监管机构的关系。

## 欧盟立法强化回收原料使用比例

虽然电动汽车可以在很大程度上缓解

污染,但是为车辆提供动力的锂电池的生产却非常消耗能源,加上采购电池金属往往是一个难度大、成本高且影响环境的工作。基于此,对电池进行回收和再利用就显得非常重要。

目前,欧盟正在通过立法强制回收电池,在今年1月1日实施的新电池法规中,欧盟要求电池生产商和汽车制造商公布电池的碳足迹信息。同时,欧盟在法规中新增了对回收原料的比例要求,即到2030年回收钴使用比例至少达到12%、回收锂和回收镍则都达到4%,到2035年回收钴、回收锂和回收镍的使用比例将分别达到20%、10%和12%。

值得关注的是,一个由欧洲11家汽车制造商和电池生产商组成的协会将携手开发“电池护照”,以追踪欧洲地区电池流动情况,包括电池含量、使用情况、碳足迹等,协会成员包括汽车制造商宝马、化工巨头巴斯夫、材料科技公司优美科等。

路透社指出,上述协会获得了820万欧元的资金,根据规划,“电池护照”自带二维码,可以连接到在线数据库,电动汽车车主、企业或监管机构均可以在该数据库中获取电池成分信息和相关碳足迹情况。欧盟可能会利用“电池护照”进一步加强废旧电池的监管,同时扩大回收材料的再利用。



## 关注

## 新能源汽车产业链 联手应对芯片短缺

本报讯 实习记者杨梓报道:综合多方信息显示,自2020年至今,汽车行业一直在遭受“缺芯”的影响。在当前疫情反复、供应链不稳定的情况下,各家车企均在不遗余力地“抢芯片”。

上汽集团近日表示,今年,芯片短缺相比去年虽有好转,但总体仍处于供应偏紧的状态。小鹏汽车董事长何小鹏也表示,大部分新能源汽车生产厂商的主要产能仍会受限于芯片短缺。

据主流芯片生产商英飞凌首席营销官Helmut Gassel表示,今年前三个月,该公司积压的订单当中超过五成是汽车相关产品。“目前,结构性驱动因素导致汽车、工业、可再生能源和智能设备的需求非常强劲,特别是电动汽车、可再生能源领域将为芯片业创造出新的需求。”

据了解,相较于其他消费类芯片,汽车芯片利润偏低。汽车行业数据预测公司AFS副总裁Sam Fiorani表示,解决芯片短缺是一个长期的难题,随着汽车变得更加复杂,汽车业使用的芯片数量可能并不会减少,短期内汽车行业将继续与其他领域争夺有限的芯片产能。

芯片产能不足直接限制了车企的产量。AFS公司的最新数据显示,截至5月29日,由于芯片短缺,全球汽车市场累计减产约198万辆。AFS公司预计,今年,全球汽车市场累计减产产量会达到279万辆。据了解,从去年开始,理想、小鹏等多家车企都不得不推出减配交付方案以缓解芯片短缺带来的压力。

在“一芯难求”的情况下,芯片价格也在走高。今年1月,瑞萨电子宣布将芯片价格上调10%;3月,意法半导体宣布将于今年第二季度上调其所有产品价格。威马汽车创始人沈晖表示:“我们做了简单估算,智能电动汽车的芯片成本已经超过电池包。”

据了解,目前,主流芯片厂商均表示,今年将继续加大对汽车芯片的投资。例如,瑞萨电子宣布,将投资900亿日元用于重启日本甲府工厂的半导体产线,预估未来产量将达到目前的2倍,以满足不断增长的电动汽车需求。英飞凌也宣布将投资超过20亿欧元在马来西亚建设新的工厂,扩大其产能。恩智浦则计划投资26亿美元在美国扩大相关产能。

与此同时,为实现“芯片自由”,车企也不甘示弱,正积极自行研制芯片。5月30日,理想汽车功率半导体研发及生产基地落户苏州,预计2024年正式投产。而比亚迪自2005年就组建了车规级芯片的研发团队,MCU、IGBT芯片都已批量装车,特斯拉则以自研自动驾驶芯片为主。此外,大众、现代也已开始寻找芯片替代产品。

何小鹏表示,未来,车企除了加强与供应商合作,更重要的是建立强大的技术团队,以便短期内能根据芯片供应动态将整车平台的相关技术进行调整升级。另外,沈晖还提醒企业做好精益化管理,以应对涨价。