

盘点2019上半年新能源汽车产业新动向



王利博制图

转眼间2019年已过半,回顾上半年,新能源汽车领域发生了哪些变化?盘点2019年上半年,通过六大关键词可以看出新能源产业的最新动向。

关键词一 补贴

3月26日,财政部、工信部、科技部、发改委联合发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,新一轮补贴退坡政策浮出水面。新版补贴政策在2018年的基础上加大退坡力度,乘用车、客车、专用车平均退坡幅度达50%,同时新政还取消了地补,改为补贴充电、加氢等基础设施。

6月25日,为期3个月的补贴退坡过渡期结束,2019年新版补贴政策已从6月26日起正式实施。目前北京、重庆等地

已先后发文执行最新标准。北京宣布自6月26日起取消纯电动汽车地补;燃料电池汽车仍按照与中央1:0.5进行补贴,后续将根据中央政策进行调整。重庆则将政策重点从“补车”改为“补电”,并加强了对充电桩、加氢站等基础设施建设的支持。

目前从市场情况来看,除比亚迪、广汽新能源、威马等车企坚持不涨价外,北汽新能源、吉利、上汽新能源及长城欧拉等车企则表示将适当微调。

关键词二 自燃

进入2019年,尤其是4月21日—24日,4天内4个国内外品牌新能源汽车接连发生了4起自燃事故,一时间将新能源汽车安全问题再次推向了风口浪尖。但此类起火事故仍未就此止步,据交通部统计,截至6月底,今年全国共发生涉及新能源汽车安全的事已达19起,未来随着新能源汽车市场的不断扩充,事故发生频率或将持续正向攀升。

安全事故频发也让新能源汽车的召回变为常态,截至6月30日,今年上半年

新能源缺陷车型累计召回达2.76万辆,不过真正涉及自燃事件展开召回的仅蔚来汽车。

作为造车新势力一员,蔚来首款量产车型ES8在近两个月不到的时间内,便发生了三起自燃。4月22日,蔚来汽车ES8车型于西安自燃起火;5月16日和6月14日,蔚来ES8分别在上海、武汉市再次出现自燃事件。在上海事故的调查结果出来后,蔚来汽车于6月27日发起的主动召回,成为国内造车新势力的首例召回。

关键词三 资质

对于造车新势力而言,造车资质一直是其造车路上的一道坎儿,今年上半年,不少车企通过合资、收购等策略解锁资质关卡。

4月30日,博郡汽车与天津一汽夏利宣布拟共同成立合资公司。此次二者合资,对于连年亏损的一汽夏利来说,可以充分利用闲置产能,减轻负债,优化不良资产;而对于博郡来说,则可更快地解决生产资质。

5月24日,绿驰汽车与长安汽车签署战略合作及联合制造协议,双方将在长安铃木第二工厂联合制造代号为M500的绿驰首款量产车型。作为新势力车企中的一员,绿驰当前面临的最迫切任务是拿到生

产资质和加快量产步伐。现阶段,绿驰选择与长安铃木合作,以联合制造的模式快速完成产品量产,同时还能保持品牌的独立性。

6月3日,长安汽车董事会同意公司下属合营企业江铃控股,引入爱驰汽车作为本次增资扩股的战略投资者。2018年底,江西省发改委发布《关于江铃控股有限公司上饶分公司年产10万辆纯电动乘用车项目核准的批复》显示,江西省发改委同意建设江铃控股有限公司上饶分公司年产10万辆纯电动乘用车生产项目。爱驰与江铃的合作并不是传闻中的“代工”,而是借后者的生产资质自行建厂。

关键词四 融资

尽管2019年上半年车市依旧处于下跌状态,但蔚来、威马、爱驰、博郡等造车新势力在融资这件事上依旧十分活跃。

3月8日,威马汽车宣布完成了总额30亿元人民币的C轮融资,本轮融资由百度集团领投,太行产业基金、线性资本等参与投资,融资将主要用于用户体验与技术研发。截至目前,威马汽车累计融资金额已近230亿元人民币。

5月28日,蔚来汽车在其第二款量产车型ES6下线当天对外公布,获得100亿元人民币投资。据悉,蔚来将在北京经济技术开发区设立新的实体“蔚来中国”,并向“蔚来中国”注入特定的业务和资产,而此次投资主体北京亦庄国际投资发展有限公司则通过其指定的投资公司或联合其他投资方对“蔚来中国”以现金方式出资人民币100亿元,以获取持有“蔚来中国”的非控股股东权益。

5月29日,爱驰汽车拿到来自明驰基金的10亿元投资。在获本轮融资前,爱驰总融资规模70亿元。这些资金将用于爱驰汽车上饶工厂30万辆电动汽车的生产线建设、新车研发以及在全国范围建设销售体验店的布局。

5月30日,博郡汽车与中化国际旗下的银鞍资本正式签署投资合作协议,进一步深化在新能源汽车产业链上的全面合作。博郡汽车本轮融资的投资方包括银鞍资本、盛世投资、中科产业基金等,总规模25亿元。该轮融资所募集资金也将主要用于博郡汽车的产品开发和市场营销上的投入。

6月17日有消息传出,美团点评CEO王兴有意向车和家投资3亿美元,其中美团旗下产业基金龙珠资本出资1500万美元,王兴个人出资2.85亿美元。本次投资属于车和家C轮5亿美元融资中的一环,融资完成后,车和家估值接近29亿美元。

关键词五 动力电池淘汰赛

6月21日,工信部发文废止了《汽车动力电池行业规范条件》,此前第一、第二、第三、第四批符合规范条件企业目录也同时废止。《规范条件》的废止,标志着一个被“动力电池白名单”支配的新能源时代正式画上了句点,更多技术路线选择、更经济安全的动力电池时代将开启。

需要指出的是,被挡在门外的日韩电池巨头早已嗅到这波政策红利,已陆续开始在华布局动力电池生产线。今年5月,SKI计

划投资4.9亿美元在中国建设第二家电池工厂,在2018年北京车展上,SKI已宣布与北汽合资建电池公司BESK。LG在2018年投资20亿美元,与南京签约年产32GWH的动力电池项目后,又于近日与吉利汽车合资电池工厂,注册资本1.88亿美元。

可以预见,随着动力电池“白名单”退出历史舞台,国内动力电池企业将面临国际锂电巨头的直接竞争,动力电池淘汰赛进程也将进一步加速。

关键词六 电动化战略提速

6月25日,宝马集团董事长科鲁格宣布将加快电动产品扩张计划,并表示到2023年,宝马集团将向市场提供25款电动车型,比原计划提前两年,25款新能源车中超过一半将是纯电动车。宝马集团的目标是到2019年底,累计销量突破50万辆,计划在两年内把纯电动量产车型的数量提升到5款。

奔驰也计划在今年年底之前将旗下插电混动产品在所有级别中扩充至10款,之后在2020年将进一步扩大至20款。目前奔驰已经推出了多款插电混动版车型,包括最新的GLC 350e和GLE 550e。到2025年,奔

驰计划来自电动车的销量可以占到40%,包括插电混动、48V微混以及纯电动车型。

大众集团管理董事会主席Herbert Diess则在日前召开的2019世界新能源汽车大会(WNEVC)上明确提出:大众制定了全面脱碳计划,其中电动化将成为碳减排的中流砥柱。根据规划,大众集团计划在2028年推出70款电动汽车车型,在全球交付2200万辆电动汽车,其中一半的电动汽车来自于中国。今年年底,大众汽车集团中国将推出14款电动汽车,包括宝来纯电、高尔夫纯电、迈腾、奥迪等。

(来源:盖世汽车网)