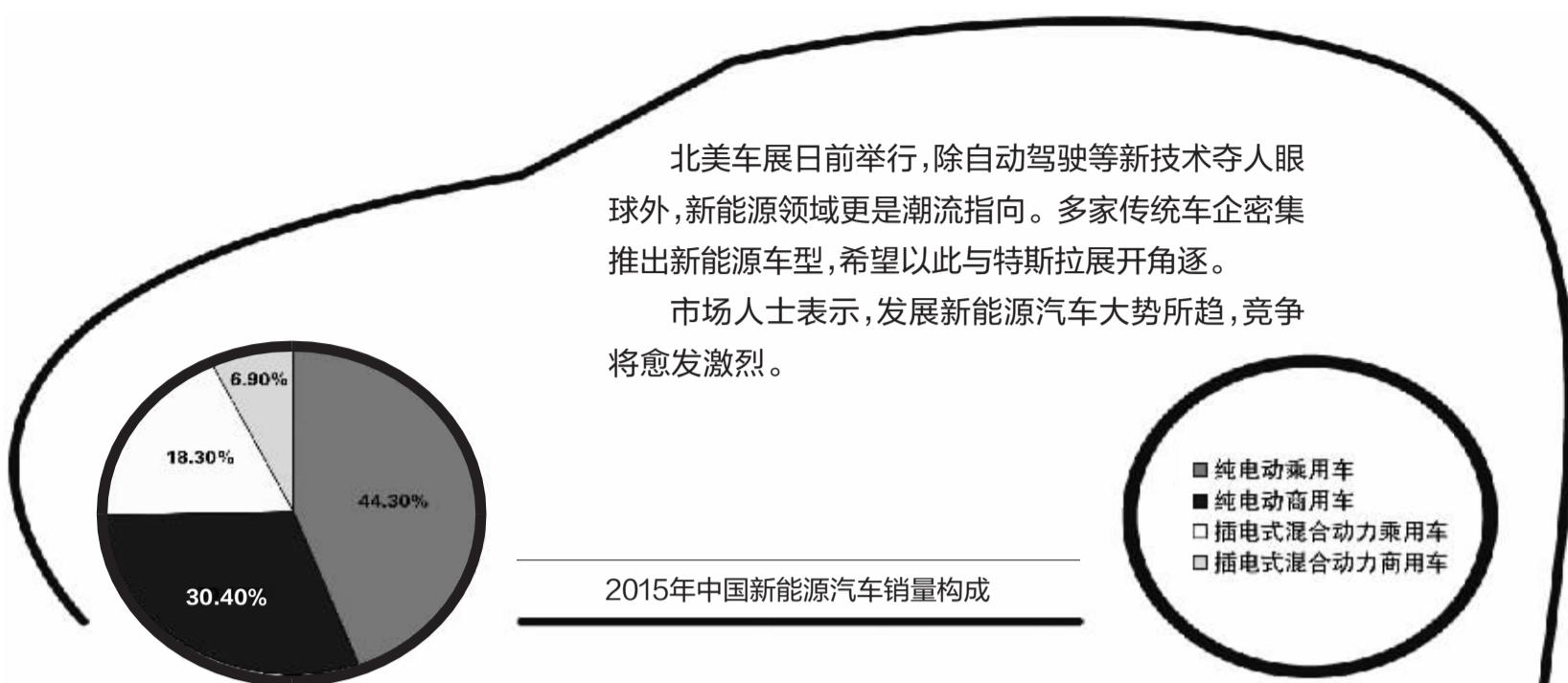


车企巨头鏖战“新能源” 国际市场竞争加剧

□本报记者 张枕河



北美车展日前举行，除自动驾驶等新技术夺人眼球外，新能源领域更是潮流指向。多家传统车企密集推出新能源车型，希望以此与特斯拉展开角逐。

市场人士表示，发展新能源汽车大势所趋，竞争将愈发激烈。

全球新能源车销量大增

□本报记者 杨博

近年来主要经济体纷纷加大对新能源汽车的政策支持力度，制定规划推动行业发展。数据显示，去年全球新能源车销售增长迅速。

德美政策支持力度大

作为欧洲最大的汽车市场，德国过去几年在支持清洁能源交通方面的实际举措不算多，但德国经济部长加布里尔日前接受采访时说，德国计划设立总额20亿欧元的项目以刺激电动车发展，包括提供新车购置补贴、扩大公共充电桩数量、鼓励政府部门使用更多电动车等。目前德国拥有2400个交流充电站和100个直流快速充电站，以及3万辆电动车。德国计划到2020年实现100万辆电动车上路的目标。

美国政府在电动车行业和消费补贴上已投入数十亿美元。在2009年推出的7870亿美元经济刺激计划中，有24亿美元用于电池和电动车生产。美国消费者在购买电动车和混合动力车时可获得最高7500美元的联邦税费减免，奥巴马政府还一再提议将优惠扩大到10000美元。在本月发布的最新国情咨文中，奥巴马表示“美国需要加速转变旧的、污染的能源”。

眼下美国很多州都提出了零排放交通工具计划，其中加利福尼亚州表现最为积极，计划到2025年150万辆清洁能源车上路。目前加州的电动车销量占全美电动汽车总销量的40%。

欧洲电动车销量猛增

过去一年全球电动车销量进一步增长。据欧洲汽车制造商协会(ACEA)公布的数据，2015年第三季度欧盟替代能源汽车(包括电动车、混动车及天然气燃料车和液化气燃料车)注册量同比增长13.4%，达到12.77万辆，其中电动车注册量同比大幅增长62.2%至1.75万辆，混合动力车注册量增长35%至5.32万辆。去年前三季度欧盟替代能源汽车总注册量同比增长19.8%，其中电动车增速高达82%，混合动力车增速为22%。

值得一提的是，挪威已成为全球电动车占比最高的国家。去年挪威新注册的新能源车达到2.6万辆，占注册新车总量的近五分之一。目前挪威是特斯拉除美国本土以外的第二大市场，大众高尔夫电动车型近三分之二都销往挪威。在挪威，电动车享受免受养路费、在特殊情况下使用公共交通道和免费停车等优惠，挪威首都奥斯陆将于近期开放全球最大的电动车停车场，有86个免费充电桩。

相比之下美国电动车市场表现令人失望，去年销量环比下降6%至11.5万辆，目前电动车总销量只有40万辆。

新能源车争奇斗艳

在北美车展开幕前，各大车企就开始陆续发布新款新能源车，可谓争奇斗艳，不仅涉及电动车、混合动力车等车型，还包括更加完善的氢燃料电池动力车。

通用汽车在此前的CES消费电子展上公布了雪佛兰Chevy Bolt纯电动汽车，随后在北美车展上公布Bolt电动汽车电机和电池规格。通用汽车宣布，雪佛兰Bolt将进入美国市场销售，这款车续航里程达200英里(约合321公里)，售价仅3万美元(约合19.5万元人民币)。

据介绍，Chevy Bolt将配置更强功能的电池，此电池由韩国的LG Chem公司制造。Chevy Bolt将与特斯拉即将推出的Model 3展开竞争。目前的消息表明，特斯拉价值3.5万美元的Model 3电动汽车将于2017年上市。另据现场参加展会的人士透露，通用汽车公司这款将于2017年量产的掀背式Chevy Bolt概念车看上去更像是一台所谓的“跨界车”，综合SUV、轿车、MPV和皮卡等多种车型的优势。此外，Chevy Bolt汽车一次充电后行驶的距离将是老款Chevy Volt的四倍多。

业内人士表示，通用汽车高管将Bolt纳入到高容量的Chevrolet系列中，希望通过这些举措提升该系列品牌形象，利用Bolt参与全球竞争，包括角逐中国等国际市场。至于与Bolt相似的汽车未来是否会整合到欧宝、凯迪拉克以及别克等品牌之中，目前不得而知。

实际上，最近几年，通用汽车公司一直坚持重点发展新能源等科技含量较高的车型。前不久，通用汽车公司刚刚推出一台7.5万美元的凯迪拉克ELR电动车，但这款汽车未能对特斯拉在电动汽车领域的统治地位产生冲击，因为在凯迪拉克ELR电动汽车推出之后，消费者仍在竞相抢购特斯拉的Model S汽车。

丰田汽车在美国的子品牌Scion推出了混合动力汽车C-HR，主要是率先进军北美市场。C-HR量产版定位为小型SUV，采用TNGA平台打造，新车将会采用混合动力系统，预计会搭载丰田全新的1.2T三缸涡轮增压发动机加电动机的动力组合。此外，在未来C-HR量产版将会扩展其他市场，并且成为丰田首款小型SUV。

氢燃料车崭露头角

华尔街日报的评论指出，虽然插电混动车和纯电动车将是未来新能源车主流趋势，但车企并没有放弃对其他新能源车的研发。在此次展会上，氢燃料动力车崭露头角，成为焦点。

据媒体报道，通用汽车负责人在展会上对媒体表示，作为最早在氢燃料领域进行研发的企业，通用目前依然投入相当资金在氢燃料汽车的研发上。未来汽车将是两极发展，小车以电力驱动为主，而大马力的汽车将可能更适合氢燃料驱动。通用汽车正与本田汽车合作进行氢燃料汽车方面的研发和技术共享，且在2020年之后有望出现量产成果。

从此前的投入和产品来看，丰田、本田、通用等在

氢燃料新能源车上较有优势，但此次大众旗下的奥迪在车展上发布了一款氢燃料电池概念的SUV车，吸引了各方关注。这款车名为H-tronquattro，采用氢燃料电池作为动力来源，由第五代燃料电池和置于车辆底盘上的锂离子电池组构成动力来源，百公里消耗氢气1kg，最大续航里程为600km，充满氢燃料罐需4分钟。此概念车或将是Q6的氢动力版本，有望在2018年推向市场。

奥迪H-tronquattro概念车在造型方面则基本延续E-tronquattro纯电动概念车的设计。业内人士指出，对于纯电动车而言，电池续航时间将非常重要，而氢燃料电池车在这方面具有优势，受到的牵制更小。

竞争日益加剧

市场分析师表示，目前该行业竞争正在加剧。尽管传统车企加码投资并推出新品，但实际上它们在与特斯拉的竞争中并未占据上风。

全球最大汽车经销商AutoNation首席执行官迈克·杰克逊表示，在今后5之内，电动汽车将占据美国市场份额约2%的份额，但传统车企的电动汽车销售仍缺乏亮点。以通用汽车为例，1999年，通用汽车关闭EV1生产线，启动价值10亿美元的电动汽车项目，但最终未能奏效。几年之后，通用汽车又开启Volt项目。尽管得到公司高管的大力支持，但价值35万美元的电动汽车仍一直令市场失望。自2010年以来，Volt在全球的销量不足9万辆，去年12月的销量只有1500辆。相比而言，其他一些纯电动汽车，例如尼桑公司的Leaf以及特斯拉公司相对昂贵但功能上佳的Model S等，表现都超过Volt。

特斯拉已经表示，拟于2017年推出的Model 3汽车一次充电后的行驶里程将达到200英里左右。这对于其它车企是不小的挑战。在Model 3推向市场后，

一些来自欧洲市场的竞争对手也将推出电池续航里程更长的电动汽车，但价格将更昂贵。

惠誉评级企业研究部汽车行业分析师杨菁接受中国证券报记者专访时表示，总体仍看好2016年新能源汽车市场前景。她表示，从长期来看发展新能源车仍是大趋势，但可能会出现各种波折，行业竞争也将比较激烈。以中国市场为例，尽管新能源汽车销量在2015年底出现大幅增长，但这也可能导致2016年销量增速由于“基数高”而有所下降。

她强调，应该看到，新能源车发展仍面临很多有利因素，地方政府支持力度较大，一些公共领域，包括出租车、巴士以及城市微公交等在新能源车领域还会有所发展。未来一些价格合适的新车型还会吸引消费者，电动车今年的亮点是电池技术能否有所突破。她表示，与海外市场相比，氢燃料电池动力车等更新车型，目前国内还处于研究阶段，一些加燃料的基础设施不足，盈利模式也不完善。



碳酸锂行业洗牌料加剧

□本报记者 任明杰

龙头企业扩张产业链

近日，碳酸锂价格再次上涨。虽然市场普遍预期2016年下半年碳酸锂供应的紧张局面将得到缓解，但短期看，受需求不断增长加之新增产能释放不及预期等因素的影响，碳酸锂供应紧张局面仍将持续。碳酸锂价格不断上涨，然而单纯的碳酸锂生产企业的日子并不好过。随着上游锂资源不断向天齐锂业、赣锋锂业、众和股份等龙头集中，行业洗牌将进一步加剧。

碳酸锂供应持续紧张

生意社消息，1月21日，自贡同发荣实业有限公司工业级碳酸锂报价95000元/吨，南京冠华贸易有限公司电池级碳酸锂报价160000元/吨。数据显示，碳酸锂市场价格已从去年9月份的5万元/吨涨到了12万元/吨，2016年4、5月份的期货价格已经报出15万元/吨。虽然价格疯涨，但现货市场供应依然紧张。

受下游电动汽车的爆发式增长拉动，碳酸锂供应吃紧，各大企业碳酸锂产品供应紧张。目前，全球锂资源主要被南美盐湖提锂三巨头SOM、FMC和Albemarle，以及国内上市公司天齐锂业控股的矿山提锂巨头泰利森所垄断。随着Orocobre和Albemarle等公司的锂矿项目释放产能，以及国内盐湖提锂复产，市场预计，2016年下半年起，碳酸锂供应的紧张局面有望得到缓解。

不过，短期看，受需求持续增加以及计划产能达产低于预期等因素的影响，碳酸锂供应紧张的局面仍将持续。

以Orocobre为例，1月14日，公司公布旗下阿根廷Olariroz盐湖提锂设施2015年单月生产以及技改情况显示，12月碳酸锂产量427吨，较11月增长62吨，但远不及规划的650吨(盈亏平衡线)的生产目标。自2015年2月投入规模化生产以来，ORE-Olaroz全年累计生产了1746吨碳酸锂，尚未向全球客户规模化供货，当前并未在“实质意义”上加入全球锂资源供给阵营。

国内补贴逐步“缩水”

□本报记者 任明杰

要影响。日前，在中国电动汽车百人会媒体恳谈会上，中国电动汽车百人会理事长、国务院发展研究中心原党组书记陈清泰说：“我们的技术没有那么成熟，现在之所以有这么大的销售规模，是政策驱动的结果，不完全是市场驱动。如果政府补贴马上撤掉，电动车市场会受很大影响。”

根据去年4月底财政部发布的《关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》，2017年—2018年除燃料电池车外，其余车型补助标准在2016年基础上下降20%，2019年—2020年补助标准在2016年基础上下降40%。这一规定较此前征求意见稿里提出的“2017年纯电动汽车、插电式混合动力汽车补助标准在2016年基础上下降10%，2019年补助标准在2017年基础上再下降10%”的政策，下降速度进一步加快。

根据这一新政，2015年，续航超过80公里的纯电动车即可获得补贴；而2016年，续航100公里以上的车型才能获得补贴。此外，2015年续航里程在100—150公里之间的车型，国家补贴金额为3.15万元，而2016年仅为2.5万元，下降6500元。

业内人士认为，政策补贴减少会给国内新能源汽车市场带来重

影响。补贴水平下降，技术因素和消费因素将在产品竞争中越发重要。自主购车因素上升、国际及合资品牌的竞争有利于不断激励国内企业改进技术提高新能源汽车质量，降低产品成本。

