

买车“派红包”+限购松动 汽车消费有望升温

□本报记者 崔小粟



“近期,国务院相关部门和多地政府陆续推出鼓励汽车消费政策,部分地区汽车限购政策出现松动。

分析人士指出,海外疫情蔓延,我国扩大内需是提振经济的关键,而汽车消费是重要一项。随着政策进一步落地,汽车销量有望逐月好转,有助行业估值修复。



德赛西威董事长陈春霖：拥抱智能汽车新时代

□本报记者 万宇

中西合璧的企业文化

从来料加工厂到国内汽车电子龙头,从单一的车载音响导航到智能汽车多品类布局,从年营收14亿元到年营收60亿元,德赛西威十年自主转型发展交出了一份高分答卷。

德赛西威董事长陈春霖近日接受中国证券报记者专访时表示,2010年至今,公司从外资控股企业转变为本土企业。面对汽车产业智能化趋势,德赛西威将坚持以研发为引领、以客户为中心,打造智能座舱、智能驾驶、网联服务三大产品群,致力于成为出行变革的首选伙伴。

自主决策 积极转型

从2010年至今,陈春霖称之为德赛西威的“自主十年”。2008年,德国大陆汽车完成对西门子威迪欧汽车股份公司收购。西门子威迪欧汽车电子(惠州)有限公司(德赛西威前身)控股股东由西门子威迪欧变更为大陆汽车。为了维护经营和团队的稳定,公司中方股东德赛集团和经营管理核心团队共同发起了对大陆汽车所持的70%外资股份的收购。2010年公司由合资企业变更为国资控股。

“进入当家做主时代,要为决策负责,后果要自己承担。”回望自主十年,陈春霖感触颇深。作为一名曾由外资股东派驻中国的职业经理人,陈春霖的身份迎来重大转变,和核心团队一起成为了公司股东,职业路径和公司命运紧密相连。

国资控股、职业经理人团队掌舵的德赛西威重新起航,公司提出了“二次创业”和“去安逸化”口号。“二次创业”的方向在哪里?一方面产品不断升级,产业链延伸拓展;另一方面组织架构不断优化,打造高效的事业机制;同时,研发不断加强,积极布局行业未来。

陈春霖介绍,十年来公司产品线不断丰富,价值量和科技含量持续提升。从早期的音响导航,发展成为多媒体娱乐设备,此后推出智能驾驶舱,如今正在发力ADAS和无人驾驶、布局车联网,产品涵盖全自动驾驶系统、360度高清环视系统、24G毫米波雷达、V2X产品等。

“硬”产品不断升级,需要“软”实力的支撑。2011年公司开始推行事业单元制度,针对不同客户和不同业务重组团队架构,事业单元自负盈亏。此举释放了强大的活力,推动业绩高速增长。同时,一批年轻人快速成长。

2015年德赛西威启动了工业4.0战略规划,计划在2025年达到工业4.0的要求。借助工业4.0体系,完成敏捷设计、精益供应链和卓越经营三大战略目标,实现提升效率、缩短产品上市时间、提高灵活性及质量。

自主十年的另一项重大变化,是德赛西威决定投资前期研发,从执行指令的制造基地,到自主投资研发未来方向。这是一步险棋。但陈春霖认为,这是必须要下的一步棋。“最初两年,研发费用在一定程度上影响了业绩。但管理层讨论后认为研发不能砍,砍研发就是砍未来。”陈春霖说,公司在2011年意识到显示屏将是汽车智能化的交互点,自主投入研发和生产,奠定了行业领先的地位。

上市以后,德赛西威的研发投入持续加码。2018年公司研发费用占比为9.69%;2019年前三季度,公司研发费用占比达13.1%。陈春霖表示,汽车电子行业向智能化进军,高研发投入是必要的。

多部门多地鼓励汽车消费

3月以来,国内疫情防控形势持续向好,车市呈现复苏迹象。全国乘用车市场信息联席会预计,3月市场降幅比2月将有所好转,狭义乘用车零售销量103万辆,同比下滑41%左右。车市仍处在低位,4-5月份之后会逐渐回暖。

国务院多部门陆续出台政策鼓励汽车消费。3月26日,商务部表示,下一步商务部将鼓励各地结合本地实际情况,出台促进新能源汽车消费、开展汽车以旧换新等措施,进一步稳定和扩大汽车消费。

3月23日,商务部办公厅、国家发展改革委办公厅、国家卫生健康委办公厅联合发布的《关于支持商贸流通企业复工营业的通知》指出,稳住汽车消费,各地商务主管部门要积极推动出台新车购置补贴、汽车“以旧换新”补贴、取消皮卡进城限制、促进二手车便利交易等措施,组织开展汽车促销活动,实施汽车限购措施地区的商务主管部门要积极推动优化汽车限购措施,稳定和扩大汽车消费。

3月13日,国家发改委、工信部等23个部门联合发布了《关于促进消费扩容提质加快形成强大国内市场的实施意见》,提出促进消费体制机制,进一步改善消费环境。汽车作为传统大宗消费产品,出台政策以刺激其消费再次被重点提及。

同时,多个地方政府陆续出台促进汽车消费政策。

3月29日吉林省政府新闻办消息,长春市近日推出一系列促进汽车消费的政策措施,鼓励购买新车,购买长春市生产并在省内销售落籍的汽车,每辆给予购车价格3%的一次性补助,最高不超过4000元。鼓励更新换代,吉林省号牌车主凭2020年3月20日至6月30日旧车售卖发票或汽车报废注销证明,购买长春市生产并在省内销售落籍的新车给予一次性补助,最高不超过5000元。鼓励团体采购,对一次性购买长春市生产并在省内销售落籍的新车5辆及以上的(车辆单价不低于20万元),给予一次性补助,每辆最高不超过6000元。

3月27日,宁波市政府新闻办发布消息,将出台多项举措助力企业达产扩能,鼓励本地乘用车生产企业对消费者进行让利销售,促进品牌乘用车消费升级,支持汽车产业有序发展。自2020年3月25日起至2020年9月30日,消费者购买宁波本地生产、销售的乘用车并在本地上市的,给予每辆车一次性让利5000元,每家企业限让利销售6000辆。与此同时,宁波对本地汽车生产企业在本年首发投产并列入国家《车辆生产企业与产品》公告目录的新车型,累计产量突破1万辆后,产量每超过10%给予50万元补助,每家企业补助最高不超过500万元。

此外,湖南、广州、佛山、珠海、南昌等多省市接连发布通知,通过汽车下乡、新能源汽车购车补贴,鼓励购买“国六”标准新车等方式,促进汽车消费。

“出台鼓励汽车消费政策的一大特点是,大多数城市要求购买本地生产和销售的汽车才能获得当地政府补贴。地方政府鼓励汽车消费的最终还是为了推动本地汽车产业发展,从而把疫情对汽车产业的影响降到最低。”伊维智库研究总监吴辉向中国证券报记者表示,预计汽车产量较高的城市如重庆、柳州等地可能会陆续出台鼓励汽车消费的相关政策。

部分地区限购政策出现松动

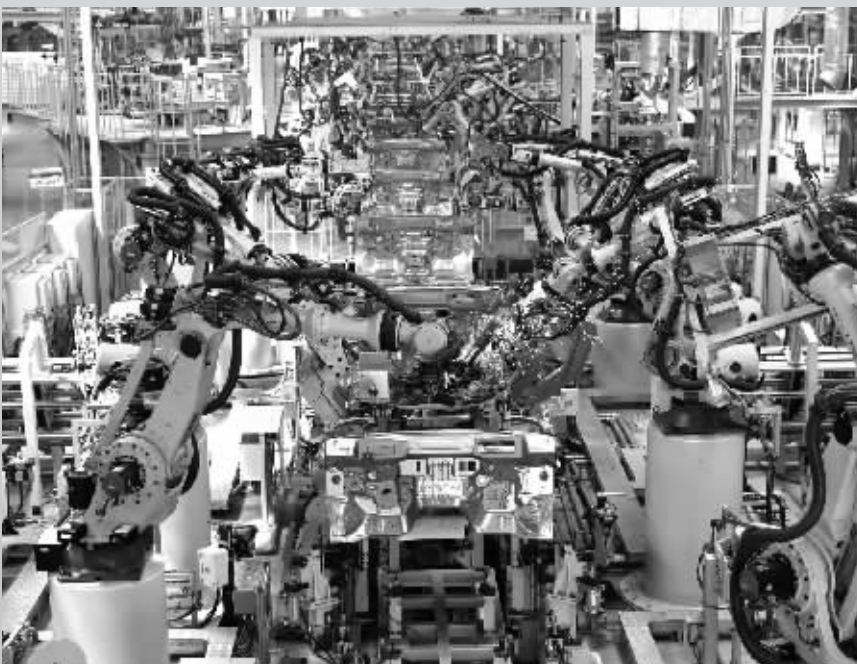
值得关注的是,部分地区汽车限购政策出现松动。目前北京、上海、天津、广州、深圳、杭州、贵阳、石家庄和海南省等地实行汽车限购政策。部分地区汽车限购放宽预期正在逐步兑现。

去年9月,贵阳宣布取消“摇号”,成为全国首个全面取消限购的城市。

3月24日,《浙江省人民政府办公厅关于提振消费促进经济稳定增长的实施意见》发布,其中提到将鼓励杭州有序放宽汽车限购措施,制定汽车以旧换新和下乡惠农政策,深挖农村汽车消费潜力等。3月25日,杭州市小客车总量调控管理办公室发布公告表示,今年一次性增加2万个小客车指标,均为摇号指标,将在上半年配置完毕。

广州市提出新增巡游出租车指标和优化中小客车指标调控政策等措施。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树告诉中国证券报记者,鼓励汽车消费是趋势性方向,不少地方政策正在努力推动。尤其是与汽车产业发展相关的城市,对汽车工业的复苏较为迫切,因此推出力所能及的措施鼓励本地消费,拉动经济增长。目前,应迫切解决限购城市抑制消费的问题。杭州等城市正在探索阶段,建议相关部门应给予相应政策指导。



新华社图片 制图/王力

单次充电可满足600公里续航需求 比亚迪发布刀片电池并量产

□本报记者 崔小粟 宋维东

3月29日,比亚迪在深圳发布了刀片电池。比亚迪董事长王传福表示,比亚迪刀片电池采用磷酸铁锂正极材料,最大的特点是安全。刀片电池技术和产品今后会对全球开放共享,将倒逼整个新能源汽车作出改变,让汽车行业进入良性发展的快车道。

据了解,目前刀片电池已进入量产阶段,将搭载在比亚迪“汉”车型上。

优化空间结构

比亚迪副总裁、弗迪电池董事长何龙在发布会上表示,传统电池包生产分为两个步骤:电池组成模组、模组组成电池包,电池包中的电池空间利用率只有约40%。而比亚迪进行了结构优化,将电池拉长,直接把电池固定在电池包的边框上,电池既是能量体也是结构体。搭载刀片电池的电池包空间利用率可以达到60%以上,体积能量密度与811三元锂电池接近。高体积密度可以在较小的空间布置大容量电池,单次充电可满足600公里续航需求,大大提高续航里程。

何龙表示,刀片电池有两大优势:强度和安全。强度方面,其结构设计借鉴蜂窝铝板结构,传统电池包有4-5根梁,而刀片电池里的100个电池相当于100根梁。安全性方面,由于使用了磷酸铁锂材料,电池具有放热启动温度高、放热慢、产热少、分解时不释氧等特点。

据了解,刀片电池已经在比亚迪重庆工厂下线,进入量产阶段。目前,诸多新能源汽车品牌与比亚迪探讨刀片电池的合作。

王传福表示,刀片电池将搭载在比亚迪C级轿车“汉”车型上,预计今年6月份在深圳投产上市,续航里程600公里,零到百公里加速3秒9。

渗透率有望提升

在此次发布会上,王传福表示,新能源汽车电池未来的发展方向主要表现为高安全性、长续航、长寿命等,对稀有金属依赖少。

业内人士表示,比亚迪等企业提升动力电池单体在电池包乃至整车层面的重要性,有助于其以动力电池技术为依托,与动力电池供应商以及龙头车企在产业链博弈中取得有利地位,并使得更多消费者青睐新能源汽车。

相关数据显示,在一辆新能源汽车中,电池系统成本占30%-40%。电池是新能源汽车最重要最核心的配件。

西南证券指出,磷酸铁锂正极材料因其高安全性,加上循环寿命长、资源丰富、价格较低的独特优势,在电动汽车尤其是电动客车领域广泛应用。特别是其循环寿命相对较长、发热量低、热稳定性好、环境安全性良好的优势,使其市场份额呈现增长态势。

近年来,由于在续航里程方面的短板,磷酸铁锂电池的应用规模已被三元电池超越。根据中国汽车动力电池产业创新联盟数据,从动力电池装机量来看,三元锂电池是主流。1-2月三元锂电池累计装机量2.1GWh,占比为72.4%;磷酸铁锂电池装机量0.8GWh,占比为27.6%。

刀片电池在现有技术水平下大大提升了体积利用率,可以改善磷酸铁锂电池续航里程低的痛点;同时,刀片电池有望大幅降低电池系统的成本,或带动铁锂电池需求回暖。中信建投证券认为,长续航、快充、长寿命、低成本、高安全性的动力电池,其市场份额可能依托磷酸铁锂刀片电池技术路线全方位扩大。

长城证券研报指出,在新能源乘用车整体高端化趋势下,三元电池趋势明确。但随着动力电池补贴退坡以及动力电池成本不断下探,350公里续航有望成为电池技术路线分水岭:长续航车型倾向于高能量密度的三元电池,而磷酸铁锂电池有望成为350公里以下车型的主流技术路线。未来随着刀片电池等技术逐渐应用于磷酸铁锂电池,磷酸铁锂电池有望在低续航车型上实现渗透率的提升。