

大众集团21亿欧元入局

国际汽车巨头押注中国电动汽车市场

□本报记者 孙翔峰



国际汽车巨头对中国市场的依赖有增无减。5月28日,大众集团宣布将向国轩高科投资约11亿欧元获得后者26%的股份,并成为其大股东。次日,大众集团宣布将投入10亿欧元,以获得江淮汽车母公司——安徽江淮汽车集团控股有限公司50%的股份,同时增持电动汽车合资企业江淮大众股份至75%,并获得合资公司管理权。

“合资时代的经验证明,谁能在中国市场取得优势,谁就能维持在世界汽车领域的领先地位。”一家大型券商的汽车行业分析师王炼(化名)对中国证券报记者表示,在燃油车向新能源车转换的时代中,中国仍是最重要的市场之一。大众集团此时通过两家企业加速入局中国电动汽车市场,显示了国际汽车巨头对中国市场的重视。

国合资企业获得的营业利润为44亿欧元,占总体利润的近三成。销量方面,大众2019年的在华销量仍达423.36万辆,占到了大众集团全球总销量接近四成,几乎和整个欧洲市场的销量相当。

在大众的大本营欧洲,碳排放的压力让汽车厂商不得不加大新能源车的投入。2019

年11月大众在“Planning Round 68”中表示,计划2020年至2024年在混合动力出行以及数字化领域投资600亿欧元。2025年,大众集团计划向中国消费者交付约150万辆新能源汽车。到2029年推出75款纯电动车型,近60款混合动力车;电动车销量将达2600万辆,混合动力车销量近600万辆。

在宏目标确立之时,大众集团再次将目光转向了中国市场。

在5月29日的签约仪式上,大众集团CEO迪斯表示:“大众汽车携手实力强劲、值得信赖的合作伙伴,进一步推动集团在中国的电动化战略。目前,电动汽车发展势头迅猛,也为江淮大众带来更多机遇。深入合作将推动大众汽车在中国的电动化战略落实,并助力集团到2050年实现碳中和目标。”

根据江淮汽车5月29日早间发布的公告,大众集团将授予合资公司(江淮大众)大众集团旗下的主流品牌及一系列新能源产品,合资公司规模在2029年达到年产量35万台至40万辆,各方正在就具体品牌、产品及产量计划进行洽谈和商议。

本土化战略将进一步催生大众集团的中国市场规模。2019年11月上汽大众新能源工厂落成,计划到2020年10月南北大众将开始启动MEB平台纯电动的生产,两地综合产能高达70万辆。

“江淮大众会成为大众集团在中国新能源车生产的主要基地,不排除引入现在大众相对成熟的品牌国产化,国轩高科则是重要的电池供应商,也可能消化大众现有的一些新能源技术。”王炼表示,不管最终是以何种方式引进,在股权上取得优势后,大众集团对两家公司的整合布局都会更快,也会加速大众集团在中国新能源车领域的布局。

崔东树认为,从战略上看,发展新能源需要更多全新的探索,因此新势力是电动车发展的重要参与者。大众需要充分利用本土化产业链的特色优势,迅速实现电动车产业链的完善,在中低端电动车市场全面参与竞争。

“此次大众入股国轩也是考虑规模化

和低成本的竞争。国轩的磷酸铁锂电池产品成本优势明显,有利于大众以低成本产品应对中国市场竞争。大众也在规划自己建设电池工厂,特斯拉与大众未来会形成多元化的电池供给,确保高端竞争的自主可控和入门级电动车的低成本参与能力。”崔东树进一步分析。

搅动行业格局

“大众集团投资两家企业,对行业而言肯定是非常积极的信号。”上海一家汽车零部件企业董秘对中国证券报记者表示。

崔东树认为,中国市场的新能源车竞争极其激烈,大众必然会加速进入这场电动车的顶级市场决战中。在传统汽车上,一汽大众和上汽大众长期包揽中国车市的冠亚军,超强的燃油车竞争力奠定大众在中国的利润基础。

王炼分析,大众集团的投资预算显然不仅仅是21亿欧元,随着未来江淮大众更多车型量产,单是零部件供应就是巨大的市场。

东吴证券分析师曾朵红表示,中国为全球最大的电动车市场,且相关产业链完善,各环节龙头逐步成长为全球龙头,是海外一线车企必争之地。此次大众大手笔收购国轩,成第一大股东,对应停牌前市值450亿元,足见对中国市场和锂电池集团的认可。

“市场更希望大众成为一个标杆,从特斯拉到大众,中国新能源车领域一直对海外车企保持着开放的态度,如果更多车企把新能源车核心业务放到中国,中国在全球产业竞争格局中就更有优势。”王炼表示。

不过,从目前来看,大众集团在新能源车领域能取得多大成就还需进一步验证。崔东树认为,大众集团在新能源车领域的技术并不是很先进,在这种情况下,投资中国也只是说明其在加大市场参与力度,但是改变市场的能力并不强,更不会像特斯拉一样具有颠覆市场的能力。“大众须自己做出更好的产品去获得市场的认可。”

比亚迪 宁德时代 较劲“针刺实验”

□本报记者 崔小粟

近日,“一根钢针”掀起了国内电池界关于动力电池安全性的激烈讨论。中国动力电池两大巨头比亚迪和宁德时代,围绕着“针刺实验”展开了较量。

业内人士分析指出,要降低电动车电池安全隐患,除了要尽量保证电芯的安全之外,还需要通过系统性方式来降低风险,应在继续探索研发出更安全高效电芯的同时,在系统层面控制热失控风险。

一根针引发的电池安全性讨论

5月30日,微博认证为汽车博主的“小鱼锂电”发布的针刺实验显示,比亚迪5系三元电池针刺过后,结果出现了剧烈自燃。而此前,该博主亦针对宁德时代的5系及8系三元电池做过同样实验,结果也出现了剧烈燃烧。

“小鱼锂电”的系列实验源于宁德时代与比亚迪国内两大动力电池厂商关于针刺实验的隔空较量。

3月29日,在比亚迪磷酸铁锂刀片电池的发布会上,为了强调磷酸铁锂电池的安全性,比亚迪公布了电池的针刺测试。

从实验结果看,三元锂电池剧烈燃烧,表面温度超过500°C,电池表面的鸡蛋被炸飞;而比亚迪磷酸铁锂刀片电池无明火、无烟,表面温度30°C~60°C,鸡蛋无变化。

5月11日,在宁德时代2019年度业绩说明会上,宁德时代董事长曾毓群表示,公司三元锂电池和磷酸铁锂电池都有通过针刺测试,在电芯级别、模组级别、系统级别都有领先的安全特性。“电池的安全和电池的滥用测试是两回事,但有些人把滥用测试的通过等同于电池的安全。”曾毓群说。

当晚,比亚迪汽车销售公司副总经理李云飞发布微博称:“不服也来扎一下,针刺是难度最大的,堪比登珠峰。”

虽然宁德时代方面并未马上回应,但民间关于三元锂电池是否可以通过针刺测试开展了激烈讨论。5月21日,“小鱼锂电”用众筹的方式对购买的宁德时代8系三元锂电池进行了首次针刺测试。从“小鱼锂电”发布的测试视频来看,在钢针刺入电池内后,电池立刻出现鼓胀并伴随剧烈燃烧。

随后,宁德时代连续发布了两则针刺测试视频。一个视频是演示钢针刺不穿宁德时代三元电池,钢针断裂了;另一个视频则展示了宁德时代早已掌握了三元电池针刺技术。

对于宁德时代的测试结果,“小鱼锂电”表示并不认同,并在5月24日再次对宁德时代5系电池进行了针刺测试,结果依然是剧烈自燃。

5月24日,李云飞在微博上表示,针刺实验的核心目的就是要让电池短路,以便观察电池的热失控及制定更好的安全防护策略;针刺了也好,真刺了也罢,但电池没短路,其实针刺实验就已然失败了(短路是目的,针刺只是最直接的方法而已)。针刺让电池不短路,与通过针刺让电池短路看电池的热安全性是两回事;针刺让电池不短路,实现的方式有很多种,很多家电池公司都已掌握该技术;刀片电池针刺实验视频能看出,刀片电池是短路了的,但它很安全。

面对外界质疑的针刺测试,宁德时代回应称,作为带头“吃螃蟹”的人,宁德时代要把重点放在电池的整体安全上,确保产品在生命周期的每一个阶段都是安全的,从实际意义上真正提高电池的安全性能。“实际上,车主驾驶车辆真正遇到针刺情况的几率特别小。”宁德时代相关负责人表示,做好电池整体防护,对于提高电动汽车安全更重要。

而从“小鱼锂电”发布的系列视频中可以看出,无论是比亚迪还是宁德时代的三元锂电池,针刺过后,结果都出现了剧烈自燃。

技术路线之争

值得注意的是,今年5月12日发布的《电动汽车用动力蓄电池安全要求》删除了电池单体针刺测试,增加了电池系统热扩散试验,要求电池包或系统在由于单个电池热失控引起热扩散,进而导致乘员舱发生危险之前5分钟,应提供一个热时间报警信号。

中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高曾表示,针刺测试是模拟热失控诱因的一种方法,是非常有效也非常残酷的一种热失控测试方法。所以,能否通过针刺测试,确实是考量电池是否安全的一个要素。

事实上,针刺实验的背后,实际上是磷酸铁锂电池与三元锂电池技术路线之争。

2015年以前,以比亚迪为代表的磷酸铁锂电池一直作为主流技术路线被应用于电动汽车上。自2015年底开始,随着乘用车对电池能量密度要求的迅速提升,三元锂电池技术被广泛应用,宁德时代也取代了比亚迪成为国内动力电池市场份额最高的企业。

虽然近年来,比亚迪乘用车所搭载的动力电池也大都更换为三元电池,但比亚迪并未放弃磷酸铁锂电池。在比亚迪刀片电池发布会上,比亚迪董事长王传福强调了要“改变行业对三元电池的依赖,将动力电池的技术路线回归正道”。

真理研究总裁柯此前在接受中国证券记者采访时表示,磷酸铁锂电池成本更低,安全性更高,但能量密度难以提高,因此磷酸铁锂电池续航里程的提升有明显的天花板。从近年来的发展方向来看,高镍三元电池是动力电池发展的大趋势。

柯认为,电池生产企业永远在追求安全和能量密度上寻找平衡。“能量密度和安全是一对矛盾体,能量密度越高,对应的安全隐患就越大。在提高能量密度的同时,需要解决好安全方面的问题。电池技术的进步一直都是在两者之间寻找平衡。”

业内人士分析指出,要降低电动车电池安全隐患,除了要尽量保证电芯的安全之外,还需要通过系统性方式来降低风险,应在继续探索研发出更安全高效电芯的同时,在系统层面控制热失控的风险。

各地继续出台促进汽车消费政策

促消费+扩投资 新能源汽车产业又逢春

□本报记者 宋维东

近期,又有一些地方出台促进汽车消费的政策。各地因地制宜,推出增加号牌、鼓励购买国六车型、推动以旧换新、开展“汽车下乡”活动、补贴新能源车型等措施,积极促进汽车消费。业内人士表示,各地出台的政策陆续落地,有望在二季度密集催化并产生效果,助力汽车销量同比增速反转向上,全年政策刺激下的汽车消费并不悲观。

刺激政策密集出台

今年以来,突如其来的新冠肺炎疫情影响叠加行业转型调整期影响,汽车行业的发展遭遇重大挑战。此前,国家和一些地方从不同层面出台了支持汽车产业发展的政策举措,保障汽车产业持续健康发展,进一步激活汽车消费市场。值得一提的是,“促进汽车消费,大力解决停车难问题”等也被写入了今年的政府工作报告。近期,不少地方继续出台汽车消费刺激政策,新一轮的政策潮正在来袭。

例如,5月20日,上海市公布了《关于促进本市汽车消费若干措施》。根据该措施,上海2020年将新增4万个非营业性客车额度,有序推进老旧汽车报废更新工作;积极支持新能源汽车消费;加大公共领域燃油车置换为新能源汽车力度;促进燃料电池汽车加快应用;优化新能源汽车推广应用政策;营造智能汽车消费环境等。

天津市近日也出台了促进汽车消费若干措施。措施主要聚焦在三个方面:一是放宽限购限行。采取新增小客车摇号指标、推

动京津冀同城便利化,放宽个人增量指标申请资格、放宽企业增量指标申请资格以及完善小客车限购限行措施,释放个人和企业购车需求。二是优化汽车消费结构。采取鼓励新能源汽车消费、淘汰报废老旧柴油货车和畅通二手车流通交易三条措施,在扩大汽车销售规模的同时,引领绿色环保消费。三是营造汽车消费环境。采取推动汽车配套设施建设、加大金融服务支持力度和开展促销三条措施,形成促进汽车消费的良好环境。

陕西省5月27日发布的《促进市场消费积极应对新冠肺炎疫情影响若干措施的通知》中明确,鼓励淘汰更新高排放老旧机动车,有条件的市(区)对自愿提前报废更新未达到强制报废要求的家用高排放老旧车辆和公共交通领域老旧车辆,可给予适当支持;促进二手车便利交易;鼓励农村车辆消费升级;放宽汽车限行规定等。

新能源汽车是重点

值得注意的是,在各地出台的促进汽车消费举措中,新能源汽车成为被重点提及的内容。各地通过切实可行的措施,全力支持新能源汽车产业,提振新能源汽车消费。

陕西省指出,加大各市(区)新能源公交车替换力度,有条件的市(区)对购买新能源公交车和燃料电池汽车,以及无车家庭购置首辆家用新能源汽车,可给予适当支持。

天津市规定,2020年6月1日至12月31日期间,居住地在天津市的人员或注册地在天津市的单位在天津新购置新能源小客车,给予每辆车2000元汽车充电消费券,全市

不超过30000辆。此外,加快新能源汽车充电设施布局建设,推动老旧小区建设公共充电桩,支持公交车站充电设施建设,三年内新建各类充电桩不少于1.5万台,2020年内新增公共充电桩4000台。

上海市规定,2020年12月31日前,对上海车牌的消费者使用具有独立报桩电表的个人自有充电桩产生的电费,以及在上海市公共或专用充电桩充电并使用上海充电设施公共数据采集与监测市级平台支付结算的电费和服务费,上海市给予每位消费者5000元补贴。

此外,2020年上海更新新能源公交车2500辆左右,实现中心城区和郊区建成区内公交车全部更换为新能源车的目标;加快燃油出租车置换纯电动车型,2020年完成5000辆左右纯电动出租车上牌并投入使用。每年建设15个出租车充电示范站,并对示范站给予财政补助;支持出租车利用社会充电网络充电,2020年内,出租车利用上海充电设施公共数据采集与监测市级平台支付充电费用的,可享受0.4元/千瓦时的额外补贴等。

业内人士表示,此前国家出台的新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年等政策将对新能源汽车市场起到极大的促进作用,让新能源车企、经销商和消费者等都吃下“定心丸”。特别是今年的政府工作报告还指出,要加强新型基础设施建设,发展新一代信息网络,拓展5G应用,建设数据中心,增加充电桩、换电站等设施,推广新能源汽车,激发新消费需求、助力产业升级。乘联会也表示,随着国内疫情防控进入常态化阶段,经济社会发展各项工作稳步推进。多数地方刺激政策在近期集中生效,叠加疫情期间受抑制的购车需求回补,预计5月市场将进一步恢复,零售有望迎来去年6月以来的首次正增长。

给新能源汽车市场发展注入了“强心剂”。总体来看,促进消费与扩大投资的结合,将为提振汽车消费构筑良好的基础,新能源汽车产业无疑将迎来又一发展机遇期。

刺激效果逐渐显现

随着疫情得到有效控制及前一波刺激政策的显效,车市出现了较为明显的复苏迹象。4月份,我国乘用车市场零售达到142.9万辆,环比3月增长36.6%,成为今年前四个季度中走势最强的月份。

相关分析人士表示,疫情后的车市反转让正常季节规律,一方面体现疫情后复工复产等综合政策引导效果良好,刚需恢复较快;另一方面,各地促进汽车消费政策的出台,也暂时缓解了疫情后购买力不足的情况。

兴业证券在其近期的研报中表示,经测算,目前已明确出台刺激政策的省市预计2020年新增汽车销量85万辆,占2019年乘用车销量的3.7%。潜在仍可能进一步出台刺激消费的地方政策预计能拉动31.8万辆,占2019年乘用车销量的1.4%。预计今年地方政策将拉动乘用车2020年85万辆至117万辆销量,占2019年乘用车销量的3.7%至5.1%。

乘联会也表示,随着国内疫情防控进入常态化阶段,经济社会发展各项工作稳步推进。多数地方刺激政策在近期集中生效,叠加疫情期间受抑制的购车需求回补,预计5月市场将进一步恢复,零售有望迎来去年6月以来的首次正增长。

业内人士分析指出,要降低电动车电池安全隐患,除了要尽量保证电芯的安全之外,还需要通过系统性方式来降低风险,应在继续探索研发出更安全高效电芯的同时,在系统层面控制热失控的风险。