

智能电动车赛道好不热闹

# 小米造车热度犹在 滴滴“摩拳擦掌”准备入局

小米造车热度未减,滴滴又传出造车消息。进入2021年,随着百度、小米官宣造车,科技公司逐渐从幕后走向台前,在汽车领域的发声愈发密集。

业内人士指出,汽车电子产业将成为继家电、PC和手机之后又一次全产业链级别的大发展机遇。汽车电子产业进入新一轮技术革新周期,其渗透率及价值都将得到大幅提升,市场空间超万亿元。

● 本报记者 崔小粟



视觉中国图片 制图/王建华

滴滴造车？

4月6日晚,有消息称,滴滴开始启动造车项目,负责人是滴滴副总裁、小橘车服总经理杨峻。

截至发稿,滴滴方面对此事未予置评。

报道称,滴滴造车团队目前已经从车厂挖人,其中包括曾担任蔚来汽车用户发展副总裁的朱江。对此,朱江本人辟谣称消息并不属实。

一名长安汽车相关人士向中国证券报记者透露称,“我有一个同事已经过去了。目前,滴滴还是采用和比亚迪合作的模式。”

2019年11月,滴滴发布了全球首款定制网约车D1。这款车由滴滴联合比亚迪共同设计开发,基于滴滴平台上5.5亿位乘客、上千万名司机需求、百亿次出行数据,针对网约车出行场景,在车内人机交互、司乘体验、车联网等多方面进行定制化设计。

据了解,D1在2021年首季度销量为5000台。目前,滴滴D1已经在长沙、宁波、厦门开始运营,招募D1专属司机。其中,长沙正在运营车辆已超过500台,下一步滴滴定制车D1还将登陆广州、深圳等一线城市。

汽车行业资深分析师钟师向中国证券报记者表示,“滴滴此前的目的是做自动驾驶车队,提升智能化程度升级成L3自动驾驶的车队,更多控制出行市场。滴滴现在基本上已经把控了出行市场的各个端口,造车是在已有的用户数据库上做叠加”。

威马汽车战略运营副总裁梅松林对中国证券报记者表示,滴滴如果造车,就会进入到“重资产”的经营模

式。此前的科技巨头跨界造车,都是在某一个领域已经占据领头羊的地位,盈利模式也非常成熟。但造车是一项非常烧钱的项目,对滴滴而言,作为一家服务型公司,目前商业模式还没有完全成熟,此前在造车领域并无根基,造车的钱从哪里来?

小米全力以赴造车

除了滴滴以外,关于小米造车的热度依然不减。4月6日晚,小米集团董事长兼CEO雷军在粉“Open Day”上再次回应了小米造车计划,称将“全力以赴以赴为‘米粉’造好车”。

“手机和汽车有很多相似的地方,小米首款车一定会给大家带来惊喜。”雷军指出,小米发布的第一款车一定会是那个时间里最尖端的产品,预计会在3年后推出。

在直播前,雷军在微博上向米粉“连发三问”,投票问题分别是“你希望小米汽车第一辆车是什么车”“你希望小米汽车第一辆车大约是什么价钱”“关于小米汽车的品牌”。

投票结果大致勾勒出小米粉丝对小米汽车的构想与期待:关于小米汽车的品牌,超过63%的人认为小米应该坚持使用“小米”品牌。

关于首款车的车型,小米调查显示,有45%用户希望小米首款车是轿车,40%用户希望是SUV,7%—8%用户则希望是跑车,5%—6%用户希望是房车。

在价位上,虽然单项选择10万元以下的人最多,不过还是有2/3的人选择了10万元以上。

3月30日,小米集团在港交所发布公告,董事会正式批准智能电动汽车

业务立项,拟成立一家全资子公司,负责智能电动汽车业务。首期投资为100亿元人民币,预计未来10年投资额100亿美元(超650亿元人民币)。小米集团创始人雷军将兼任智能电动汽车业务的首席执行官。

据雷军透露,在过去75天,小米进行了85场业内拜访沟通,与200多位汽车行业资深人士进行了深度交流,进行了4次管理层内部讨论会和两次正式董事会。雷军强调,小米造车是小米全资投入,小米经过反复考虑,决定只有和小米的手机、生态链等产品全部打通,才能提供无所不在的智能汽车体验。

钟师认为,与其他造车新势力从零开始不同的是,小米造车已经自带品牌,作为一家电子消费品巨头和具有成熟商业生态的品牌,小米具有先天优势。

梅松林指出,小米此前在智能手机和智能家居方面发展得十分成功,下一步最大的智能产品就是智能汽车。但汽车与智能家居产品在生命周期和安全性等方面明显不同,需要格外留意。对中国汽车产业而言,目前还没有出现国际汽车品牌。小米智能手机已经是国际品牌,下一步小米或将承担全球智能汽车布道者的角色。

智能汽车大战拉开帷幕

随着滴滴和小米等科技公司相继加入智能电动车的赛道,也使得该领域的热度越来越高。对此,小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏曾在社交媒体上表示,“据我了解,今年大概有数家科技企业可能会成为不同模式的造车新势力,这对智能汽车市场和新的移动

生态的真正到来,会产生非常正面的影响。”

进入2021年,随着百度、小米官宣造车,科技公司逐渐从幕后走向台前,在汽车领域的发声愈发密集。之前的“汽车+互联网”已经有向“互联网+汽车”转变的趋势。科技公司入局智能汽车“新战场”,新一轮“智能汽车大战”或将拉开帷幕。同时,智能汽车的发展趋势也逐渐明朗。IHSMarkit的报告预测,到2025年,全球汽车市场智能汽车的渗透率将提升到60%。届时,中国市场的智能汽车渗透率将达到75%,高出前者15个百分点。

“早在2016年,国内就掀起了互联网巨头试水汽车产业的浪潮,但更多扮演的是通过AI、大数据、云计算技术为汽车产业赋能。而这一轮有所不同。很多科技巨头不再甘心充当配角,而是亲自下场造车,这对汽车产业的格局将产生重要影响。”业内人士对中国证券报记者表示。

钟师表示,在汽车行业发展的“新四化”(智能化、网联化、电动化、共享化)趋势中,智能化和网联化都与科技公司有着千丝万缕的关系。科技公司进入汽车行业,主要在于分享产业价值链中占比越来越大的软件部分。

目前,智能手机市场逐渐饱和,智能汽车被认为是下一个最具前景的智能终端。IDC预测,全球智能手机市场出货金额从2020年至2023年年均复合增长率仅为4.31%。

安信证券认为,汽车电子产业将成为继家电、PC和手机之后又一次全产业链级别的大发展机遇。汽车电子产业进入新一轮技术革新周期,其渗透率及价值都将得到大幅提升,市场空间超万亿元。

# 巨头加码布局氢能 产业扩张加速

● 本报记者 金一丹

光伏龙头隆基股份日前宣布入局氢能,备受业界关注。无独有偶,近年来长城汽车、潍柴动力等造车企业也争相加码氢能产业,推动氢能商业化。

业内人士表示,我国燃料电池汽车行业处于产业扩张阶段,围绕产业配套基础设施逐步完善,将形成以整车制造及燃料电池系统为牵引的燃料电池汽车供应链和产业链体系。

氢能受热捧

近日,西安隆基氢能科技有限公司(简称“隆基氢能”)注册成立。天眼查数据显示,公司注册资本为3亿元,隆基股份创始人李振国亲自挂帅,担任隆基氢能的法人、董事长兼总经理。

隆基氢能股东包括隆基股份的全资子公司西安隆基绿能创投管理有限公司、上海朱雀胤私募投资基金合伙企业(有限合伙),双方持股比例分别为60%、40%。

工商信息显示,隆基氢能的经营范围主要包括:一般项目,如气体、液体分离及纯净设备制造;新兴能源技术研发;节能管理服务;技术服务、技术开发、技术咨询、技术交流、技术转让、技术推广。

李振国曾公开表示,氢能是一种清洁、高效的二次能源,在“碳中和”的趋势下,可再生能源电解制氢有望成为最主要的制氢方式,市场前景广阔。

李振国还表示,隆基股份早在2018年就开始关注和布局可再生能源电解制氢。近三年来,公司与国内、海外知名科研机构、权威专家进行了深入的研发课题合作,在电解制氢装备、光伏制氢等领域形成了技术积累,下一步将进行氢能产业化布局。

业内人士对中国证券报记者表示,光伏巨头布局氢能只是产业的缩影。此前,阳光电源发布了一款电解槽产品,宣布进军氢能。在发电侧,能源巨头诸如国电投、三峡集团等均已开始布局氢能,产业链基本面向好。

政策支持发展

近年来,国家政策层面对新能源汽车行业以及燃料电池汽车给予了高度重视,并积极引导和支持其发展。

2021年4月7日,北京市经济和信息化局发布的《北京市氢能产业发展实施方案(2021—2025年)》(征求意见稿)提出,在2023年前建成37座加氢站,推广燃料电池汽车3000辆,实现氢能产业链产业规模突破500亿元。到2025年,新增37座加氢站建设,燃料电池车累计推广突破1万辆,京津冀区域累计实现氢能产业链产业规模1000亿元以上的具体目标。

2020年10月,工信部装备工业司发布《节能与新能源汽车技术路线图2.0》,指导燃料电池汽车行业将以发展氢燃料电池商用车作为行业突破口,以客车和城市物流车为切入领

域。预计到2030—2035年,将实现氢能及燃料电池汽车的大规模推广应用,燃料电池汽车保有量达到100万辆左右。

2020年9月,财政部等五部门下发《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》,补贴政策对对燃料电池汽车的购置补贴转为以“以奖代补”方式对示范城市给予奖励。

业内人士表示,目前我国燃料电池汽车行业处于产业扩张阶段,围绕产业配套基础设施逐步完善,将形成以整车制造及燃料电池系统为牵引的燃料电池汽车供应链和产业链体系。产业链将覆盖下游燃料电池汽车整车、中游燃料电池系统及零部件、上游加氢制氢储氢等环节。

竞争日趋激烈

随着市场需求的扩大、燃料电池技术及相关产品的迭代,燃料电池系统、零部件生产厂商数量逐年增加。

工信部发布的《新能源汽车推广应用推荐车型目录》显示,2017—2019年及2020年1—9月,为燃料电池汽车车型提供燃料电池系统的生产厂商数量分别为10家、30家、36家及61家。

以上汽集团、潍柴动力、长城汽车等为代表的国内整车厂商以及丰田汽车、现代汽车等海外车企在燃料电池汽车产业早有布局。

2016年11月,潍柴动力参股苏州弗尔赛能源科技股份有限公司;2018年11

月,潍柴动力向巴拉德投资1.64亿元,并共同成立潍柴巴拉德氢能科技有限公司,积极布局燃料电池汽车产业。

2018年6月,上汽集团设立上海捷氢科技有限公司,开展燃料电池系统的研发、生产与销售,目前已完成多款燃料电池电堆和系统的产品开发。

2019年4月,长城控股集团设立未势能源科技有限公司,专注于氢燃料电池产品研发、生产和销售;2021年3月,长城汽车发布氢能战略,未来三年将在氢能领域投入超30亿元,并在2021年推出首款C级氢燃料电池SUV。

2020年8月,丰田汽车与亿华通、东风汽车集团有限公司、中国第一汽车股份有限公司、北京汽车集团有限公司、广州汽车集团股份有限公司成立联合燃料电池系统研发(北京)有限公司,共同开展商用车燃料电池系统研发工作。

2021年1月,现代汽车与广州市广州开发区政府签订投资协议,成立由现代汽车100%控股的现代汽车氢燃料电池系统(广州)有限公司。

燃料电池系统生产厂商数量的增加,整车厂商、海外竞争对手的加入,加剧了国内燃料电池行业的竞争。

业内人士表示,尽管巴拉德、丰田汽车、现代汽车等海外厂商在额定功率、冷启动温度、质量功率密度等燃料电池系统关键技术指标方面存在一定的技术优势,但并未形成核心技术壁垒。未来,国内企业有望凭借国内规模化市场需求提升产品竞争力。

## 工信部:智能网联汽车生产企业应建立网络安全防护体系

● 本报记者 金一丹

4月7日工信部消息,为加强道路机动车辆生产企业及产品准入管理,推动智能网联汽车产业健康有序发展,工业和信息化部装备工业一司组织编制了《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南(试行)》(征求意见稿),向社会公开征求意见。

征求意见稿提出,智能网联汽车生产企业应满足企业安全保障能力要求,针对车辆的软件升级、网络安全、数据安全等建立管理制

度和保障机制,建立健全企业安全监测服务平台,保证产品质量和生产一致性。智能网联汽车生产企业应遵守网络安全法律法规规定,建立覆盖车辆全生命周期的网络安全防护体系,采取必要的技术措施和其他必要措施,有效应对网络安全事件,保护车辆及其联网设施免受攻击、侵入、干扰和破坏。

此外,工信部公布了《工业和信息化部2021年规章制度工作计划》,将加快审查或者起草《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理办法》等8个项目。

## 保有量达551万辆 一季度产销高增速 新能源汽车产业驶上快车道

● 本报记者 金一丹

公安部交管局最新统计数据 displays,一季度全国新注册登记新能源汽车46.6万辆,同比增长295%。新能源车企近期的产销快报显示,一季度新能源车产销量保持了高增速。业内人士指出,我国新能源汽车产业链已进入可持续发展的新阶段。

保有量大增

据公安部统计,截至2021年3月,全国新能源汽车保有量达551万辆。其中,纯电动汽车保有量449万辆,占新能源汽车总量的81.53%。一季度新注册登记新能源汽车46.6万辆,与2020年同期相比增加34.8万辆,增长295.20%;与2019年一季度相比增加21.6万辆,增长86.76%。新能源汽车新注册登记量占汽车新注册登记量的6.21%。

新能源车企近期陆续发布产销快报,一季度新能源车产销量保持了高增速。

比亚迪产销快报显示,产量方面,3月新能源汽车产量为21492辆,2020年同期为12273辆;1—3月累计生产新能源汽车55619辆,同比增长149.22%。其中,3月纯电动车产量为13739辆,2020年同期为10428辆;1—3月累计生产39383辆,同比增长116.18%。3月,插电式混合动力车产量为6921辆,2020年同期为1352辆;1—3月累计生产14865辆,同比增长333.51%。

销量方面,3月新能源汽车销量为24218辆,2020年同期为12256辆,同比增长97.6%;1—3月累计销量为54751辆,同比增长146.72%。其中,3月纯电动车销量为16301辆,2020年同期为10433辆,同比增长56.2%;1—3月累计销量为38,599辆,同比增长113.14%。

插电式混合动力车销量增长强劲,3月销量为7085辆,2020年同期为1330辆,同比增长433%;1—3月累计销量为14781辆,同比增长333.21%。

特斯拉公布的一季度生产及交付报告显示,特斯拉在全球范围内生产超过18万辆汽车,交付近18.5万辆汽车,打破了特斯拉在2020年第四季度创下的180570辆的交付纪录,超出市场预期。其中,第一季度Model 3和Model Y交付量为182780辆,Model S和Model X交付量为2020辆。

特斯拉表示,新款Model S和Model X正处于增产的初期阶段,Model Y在中国获得了极高人气,正迅速提升产能至最高阶段。

迎政策红利

国务院办公厅关于印发新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)的通知指出,到2025年,我国新能源汽车市场竞争力明显增强,动力电池、驱动电机、车用操作系统等关键技术取得重大突破,安全水平全面提升。纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里,新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右,高

度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用,充换电服务便利性显著提高。

业内人士表示,新能源汽车产业是中国战略性新兴产业之一,政府先后出台了不少激励政策,从研发、生产、消费、使用以及运营等环节,推进新能源汽车产业发展。

2020年12月,财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布《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》,2021年新能源汽车购置补贴标准在2020年基础上退坡20%;为加快公共交通等领域汽车电动化,城市公交、道路客运、出租(含网约车)、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源汽车,2021年补贴标准在2020年基础上退坡10%。

2021年2月,上海市人民政府办公厅关于印发《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划(2021—2025年)》的通知。通知指出,将加大本市各类专项资金对新能源汽车核心技术攻关、关键零部件产业化和新技术应用的支持力度。支持加氢站、充换电设施、智能路侧设施和重大功能性平台项目纳入“新基建”示范。新能源汽车领域相关企业,在临港新片区内从事集成电路、人工智能关键领域核心环节相关产品(技术)业务,并开展实质性生产或研发活动,自设立之日起5年内减按15%的税率征收企业所得税。出台燃料电池汽车产业发展扶持政策,对燃料电池汽车运行、关键零部件应用、加氢站建设及运营等给予补贴。

仍面临挑战

中欧基金副总经理、投资总监卢纯青表示,我国新能源产业链进入了可持续发展的新阶段。首先,我国产业链完整,技术基本自主可控,已经掌握了部分全球话语权。其次,新能源产业已经接近平价,行业发展从补贴驱动换挡到市场驱动,增长可持续。

卢纯青认为,新能源将带领人类首次摆脱对化石能源的依赖,引发新一轮的工业革命。中美欧三大经济体都在新能源领域加大投入,抢占制高点,预计新能源产业会带来众多技术创新。新能源车板块的长期趋势已经明确,作为制造业,新能源车长时间维度还是需要关注技术进步、规模、供应链能力和品牌等要素。

中国汽车技术研究中心政策研究室副主任刘斌认为,创新层面的基础研究能力薄弱、关键核心技术受制于人、创新人才不足,成为制约新能源汽车发展的主要挑战。

刘斌建议,下一步以专项形式鼓励行业攻关关键核心技术,鼓励产业链核心企业组成跨行业联盟,构建产业融合发展生态,形成发展合力。同时,推动相关学科建设和专业布局,推动建立跨学科培训体系。

此外,刘斌表示,应该在制度方面进行创新,加强顶层设计。比如,加大研究开发费用税前加计扣除比例、加强国际交流与借鉴、因地制宜进行政策和制度创新等。