2

大势所趋

去年底，工信部会同有关部门起草发布的《新能源汽车产业发展规划（2021－2035年）》（征求意见稿）称，到2025年，新能源汽车新车销量占比达到25%左右。

不仅如此，今年初，国家又将新能源汽车充电桩建设列为“新基建”的七大领域之一。在政府工作报告中，“加强新型基础设施建设”“推广新能源汽车”也再次被提及。

在接受新华网采访时，大众汽车集团CEO迪斯表示，今年，预计中国大概销售100万辆电动车和1800万辆传统燃油车型。到2030年，预计电动车数量将达到1300万台，内燃机车型将会降到1700万台。这意味着大众现在要准备好应对未来中国汽车市场变化的能力，同时大众整体业务也需要做出调整和适应，包括零配件业务，只有这样才能保证我们集团的盈利性。

而大众的此番布局，也与欧洲持续加速的电动化进程密不可分。

据悉，欧盟正考虑出台多项政策鼓励车企生产清洁能源汽车，并投资电动车基础设施。其中，最重要的是免除零排放汽车增值税。

欧盟还规定，到2020年底，欧洲汽车制造商生产的95%的新车每公里排放的二氧化碳不得超过95克；至2021年，100%车辆必须达标。

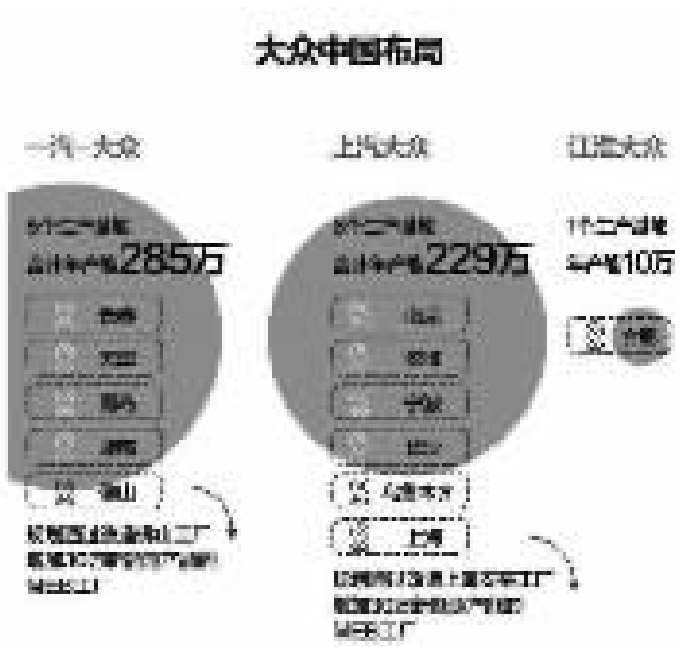
迪斯透露，在新冠肺炎疫情的影响下，欧洲各国政府正在考虑汽车碳排放95克的标准是否加快执行，并希望把这一数据进一步降低。

在目前全球新能源汽车市场中，特斯拉独领风骚。据盖世汽车统计，特斯拉model3一季度销量达71513辆，市场份额达16%，而第二名的雷诺Zoe仅为4%。

此次大众汽车入局中国电动车市场，必将搅动这一池“春水”。

有业内人士表示，不管是独资、合资还是民营，或者是传统车企转型而来的新能源车企，以及蔚来、小鹏等造车新势力，未来电动车市场的“赛道”上不同业态的车企将迎来充分竞争。

对于汽车相关企业来说，加快向新能源转型将是一条必走之路。



3

宁波机会

大众汽车豪掷重金入股国轩高科，将使国内动力电池市场格局发生深刻变化。

5月29日，国轩高科股债双飞，股票开盘一字涨停，国轩转债一度大涨70%。

众所周知，动力电池是新能源汽车的心脏，在整个价值链中占比约40%。

按照目前国内动力电池的行业格局“座次表”来看，国轩高科装机量在国内动力电池企业排名第三，仅次于宁德时代和比亚迪。国轩高科的优势在于多年积累的磷酸铁锂技术。

按照动力电池核心的正极材料划分，目前市场中最主要的是磷酸铁锂电池和三元锂电池。其中，磷酸铁锂电池的能量密度较低但安全水平相对较高，一般用于乘用客车；三元材料电池的能量密度和成本较磷酸铁锂电池更高，一般用于乘用车。

在当前新能源动力电池技术路径和水平下，磷酸铁锂应用日益广泛。特斯拉也计划导入磷酸铁锂电池进而扩大消费面需求，大众在这方面的需求也会愈加强烈。

汽车产业是宁波“246”万千亿级产业集群中两个“万亿级”产业之一，近年来，宁波在新能源汽车关键零部件领域布局提速。

在动力电池领域，宁波将以浙江吉利、宁波力神等重点企业为依托，重点发展功率密度高、能量密度高、安全性好的锂离子动力电池。

而要制造磷酸铁锂电池，离不开正极材料、负极材料、隔膜、电解液四大关键材料。

杉杉股份已完成转型，主营从服装转向新能源。2019年财报显示，杉杉股份电解液业务实现销售量20901吨，同比增长56%。国轩高科、亿纬锂能等均为其优质客户。

此外，容百科技的主要产品镍钴锰三元正极材料也是新能源汽车产业中动力电池的核心关键材料，直接决定了动力电池的能量密度、循环寿命、安全性及产品成本。三元正极材料作为“新材料领域”的“先进无机非金属材料”，也广泛应用于“新能源领域”的“高效储能”方向。

在电机方面，目前，宁波韵升、宁波菲仕、圣龙集团等已经有所布局，下一步就是产业化上的突破。

在电控方面，均胜电子是龙头。该公司于2019年12月将旗下宁波均胜普瑞智能车联有限公司与德国普瑞车联公司整合为全新的均胜车联事业部。新成立的均胜车联公司(现已更名为“均联智行”)将依托均胜电子的平台资源，专注于车联网领域的研发与制造，更好地服务于中国市场智能汽车业务的发展。此外，均胜电子为中国大众量身定做的CNS3.0系统已于2019年12月量产，一汽大众新迈腾将成为首款搭载CNS3.0系统的车型。

责任编辑 张波 美编 张靖宇 校对 诸新民