

造车新势力异军突起 老牌车企纷纷布局新赛道 车市破局之势

正在加速

记者 张波

核心提示

今年，新能源车重磅利好不断，而造车新势力的争夺战也愈演愈烈。前有新能源车巨头特斯拉频频降价，后有国内汽车自主品牌“一哥”吉利汽车全速冲刺科创板，以及东风集团创业板IPO获“闪电问询”……新能源汽车市场正在进入以市场为导向的发展新阶段。

资本市场嗅觉灵敏、反应迅速，自5月以来，A股汽车板块持续上涨，相关指数连收6根阳线，创下3年多来新高。

行业很多专业人士将2025年视作新能源汽车产业发展的分水岭，届时新能源汽车的认知度将大幅度提升，全球新能源汽车市场将大幅扩大。

重磅利好频现

时隔9年，新一轮汽车下乡活动在市场翘首企盼中落地，此次的重点是鼓励新能源汽车消费。7月15日，工信部、农业农村部、商务部联合发布的《关于开展新能源汽车下乡活动的通知》称，本次新能源汽车下乡活动将贯穿今年下半年。

10月9日，国务院常务会议通过的《新能源汽车产业发展规划》指出，为引导新能源汽车产业发展，要加大关键技术攻关、加强充换电等基础设施建设、鼓励加强新能源汽车领域国际合作以及加大对公共服务领域使用新能源汽车的政策支持。

而9月是传统汽车消费旺季，今年的“金九”也如期而至。数据显示，国内汽车市场产销双双超250万辆，创年内新高，环比和同比均呈较快增长。其中，新能源汽车产销同比增长48.0%和67.7%。

在政策和市场等利好因素综合作用下，汽车板块近期也“燃爆”股市。节后短短3个交易日，汽车指数、新能源汽车指数双双累计上涨超10%；相关个股更是轮番涨停，数十只个股近5日累计涨幅超10%。

事实上，早在4月底，A股市场汽车板块行情就已启动，相关指数逐级攀升。K线图上，汽车指数连收6根阳线，创下2年多新高，近6个月累计涨幅达48.71%。

特斯拉的野心

新能源车市场竞争却愈演愈烈，价格战频频上演。而自国庆第一天起，全球新能源车巨头特斯拉更是开启了降价狂潮，在不到2周时间里，先后下调2款车型售价。

10月1日，特斯拉中国出人意料地抛出“重磅炸弹”——将标准续航版国产Model 3补贴后售价调整至24.99万元，降价2.165万元，击穿了很多人25万元的购车心理价位。

这是特斯拉继5月1日后今年内第二次降价。此前，Model 3标准续航升级版补贴前售价由32.38万元降价至29.18万元。在享受2.025万元的新能源车补贴后，到手价27.155万元。

更让人想不到的是，仅过了不到2周时间，10月13日，特斯拉又出手了——特斯拉Model S长续航版和高性能版均降价2.3万元，起售价降为73.39万元和83.39万元，下调幅度3%。而2天后的10月15日，特斯拉CEO马斯克在推特上再度发布调价信息——Model S降至69420美元起售。

据不完全统计，一年多时间，仅特斯拉Model 3在中国市场就6次下调价格，相比最初35.58万元定价，降价超10万元。

“我们的目标一直是制造一款价格适中的电动汽车。”日前，特斯拉CEO马斯克在公司的“电池日”发布会上称，大概3年后，有信心制造出一款非常吸引人、价值2.5万美元的全自动电动汽车。

特斯拉就像一条“鲶鱼”，搅动着中国新能源汽车市场，其频频降价让蔚来、比亚迪、小鹏等竞争对手压力倍增。

数据显示，2020年8月，中国纯电动车型销量为7.7万辆，同比上涨127.6%。其中，特斯拉国产Model 3继续蝉联销量冠军。

“特斯拉不断把价格往下压，是因为其成本有很大下降空间。”罗兰贝格全球合伙人方寅亮分析，随着特斯拉上海工厂建成，以及销量提振和电池策略优化，特斯拉在中国市场的优势将不断增加。

按照此前规划，特斯拉有望在2020年底前使Model 3的供应链达到100%国产化，搭载国产电池的Model 3也有望10月正式量产。未来国产的Model Y亦将共享Model 3的供应链，同样将大幅降低生产成本。

业内人士指出，在中国市场，特斯拉非常有动力通过降价来冲击传统车企和新势力造车车企。

吉利的雄心

众所周知，对于“造车”这个高资本投入、慢回报的行业而言，充足的资金“粮草”就意味着多一份胜算。

兵马未动，粮草先行。9月28日晚，上交所披露吉利汽车控股有限公司科创板IPO过会。吉利汽车拟募资200亿元，计划用于新能源车产品研发项目、前瞻技术研发项目、产业收购和补充流动资金。

从9月1日提交科创板IPO申请，到9月28日成功获得科创板入场券，吉利汽车仅仅用了28天。一旦上市，吉利汽车将成为国内A+H汽车、科创板整车企业第一股。

作为国内汽车自主品牌的龙头企业，吉利汽车拥有吉利、几何、领克等品牌，其优势早已被世人所知。据中汽协统计，吉利汽车销量市占率已连续3年居国内自主品牌之首。

吉利汽车最新公告显示，今年9月，吉利汽车（含领克）销量12.6万辆，同比、环比均增长11%。其中，新能源车销量达6092辆；出口销量8068辆，同比增长203%。

今年6月以来，吉利汽车批发销量维持双位数增长。业内人士预测其下半年整体销量有望实现双位数增长，全年销售目标完成可期。

值得一提的是，作为吉利进军新能源赛道的“排头兵”，吉利高端品牌领克销量更是持续刷新历史新高，且全球化进程也正在加速。9月，领克销量同比增长38%。

而“光速”过会也可见定位高科技企业的科创板对吉利汽车的偏爱。事实上，为了科技转型，吉利一直在努力布局。目前，吉利的核心技术储备包括轻混技术、弱势道路使用者保护技术、自主研发的高性能发动机和高效均质超稀薄燃烧发动机，以及在智能驾驶领域的技术。而其吉利近日发布的浩瀚智能进化体验架构，更是其从汽车制造商向出行服务商科技转型的重要成果，意味着吉利正在加速推进智能电动汽车发展。

历时4年、投入超180亿元的浩瀚架构是全球最高效的智能电动汽车解决方案之一，重新定义软件汽车的研发周期，将软件开发的时间缩短50%以上。根据规划，基于该架构的首款纯电豪华轿跑概念车——领克ZERO concept将于2021年量产上市。

目前，吉利已有超7个品牌逾16款新车型启动研发，布局不同细分市场，并均将于2021年起投放市场。

吉利控股集团总裁、吉利汽车集团CEO、总裁安聪慧表示，2021年将成为吉利的科技转型与智能电动汽车发展的全速之年。

破局正在加速

继吉利汽车科创板“首吃螃蟹”后，东风集团也拟通过创业板IPO重回A股。

10月17日，东风集团获得“闪电问询”，这距离深交所10月13日受理其上市申请仅隔了4天，创下创业板注册制以来最快纪录。而东风集团210亿元融资额也一举刷新创业板注册制以来的最高募资纪录。

从东风集团的募投项目及募资总额也可见这家老牌车企在新能源汽车领域的雄心壮志。其招股说明书（申报稿）显示，“岚图品牌高端新能源汽车项目”总投资110亿元，拟投入募集资金70亿元；“东风全新新能源平台架构项目”总投资22亿元，拟投入募集资金22亿元；“东风自动驾驶汽车项目”总投资23亿元，拟投入募集资金18亿元；氢燃料电池研发项目总投资41亿元，拟投入募集资金13亿元……

一边是蔚来、小鹏、威马等造车新势力异军突起，一边是老牌车企纷纷布局新能源赛道。新能源汽车风口下，国内车市破局之势正在加速。

不过，业内人士称，目前，在新造车领域，国内在一些关键环节的核心基础研究上仍然与国外一些企业存在较大差距，主要表现在很多关键零部件并不具备自主生产能力，依赖进口。

“新能源汽车的供应链问题已经到了非解决不可的地步，下一步要重点推进强链补链。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长、车百智库研究院院长张永伟近日在2020年全球新能源汽车供应链创新大会上说，虽然多数企业已认识到产业转型的重要性，但“卡脖子”的核心产品与技术还有待解决。

据比亚迪提供的数据，中国汽车对半导体的需求量占全球40%，但自给率却仅10%，90%依靠进口。

这一局面显然已引起国家高度重视。10月9日，国务院常务会议通过的《新能源汽车产业发展规划》中就明确提出了4方面要求：一要加强关键技术攻关，鼓励车用操作系统、动力电池等开发创新。支持新能源汽车与能源、交通、信息通信等产业深度融合，推动电动化与网联化、智能化技术互融协同发展，推进标准对接和数据共享；二要加强充换电、加氢等基础设施建设，加快形成快充为主的高速公路和城乡公共充电网络。对作为公共设施的充电桩建设给予财政支持。鼓励开展换电模式应用；三要鼓励加强新能源汽车领域国际合作；四要加大对公共服务领域使用新能源汽车的政策支持。2021年起，国家生态文明试验区、大气污染防治重点区域新增或更新公交、出租、物流配送等公共领域车辆，新能源汽车比例不低于80%。

恒大研究院院长任泽平称，汽车产业链长，如今又与通信、半导体、互联网等领域深度融合，仅靠单打独斗远远不够，需要加强产业协同、共同创新才能实现良性发展。

好风凭借力，有了国家的政策驱动，加上资本市场的加持，在新能源车赛道上，面对特斯拉这样的“鲶鱼”，中国汽车自主品牌能否保持先发优势？我们拭目以待！

