中国新能源车企现状

文 | 李建、刘明星、王思杰

我国已经是最大的电动车机轻型卡车市场；据中国汽车工业协会透露，2017 年新能源汽车的生产及销量已经分别达到 794000 辆和 777000 辆，同比增长了 53.8% 和 53.3%。

但是我国对目前的增幅仍然不满意，认为转型电动车会有助于治理空气质量问题，同时还能降低对进口石油的依赖。为了这个目标，我国政府已经改变了电动车规划的方向。

2017 年 9 月，我国政府宣布了新的规定，迫使制造商保证到 2019 年为止，销售中的 10% 必须是电动车，一年之后要提高到 12%。这个规定代替了问题百出的补贴方案，而且有一套信誉分数体系，这会根据每款电动车的系列和性能而不同。如果信誉不足，那么公司就要为每款老式在售汽车缴纳 3500 美元的罚款。

分散风险

我国之前就采取了软硬兼施的方法，比如北京和深圳等城市就限制在电动车上使用老式发动机。但是定额体系有些激进，实际上就是命令有些汽车制造商放弃生产线。

Nio 于 2017 年 10 月在北京推出电动 SUV 汽车 ES8

我国想要在 2025 年以前电动车占汽车销售 20% 的比例，到 2030 年提高到 50%。制造商们迅速反应，想要跟上这个目标，有些公司甚至动摇了合资关系。

举例来说，福特公司最近打算结束与长安公司的合资关系，进而与众泰建立合作关系，在新的生产线上制造电动车。众泰汽车总部在上海南部的浙江省，因为 Porsche Macan SUV 的成功而著称。但是据全球销量综合网站 Bestsellingcarblog.com 公布的 10 月份数据显示，众泰生产的小型车 E200 成为中国第六大畅销汽车。如果审批下来，福特和众泰将要在浙江省开设新工厂。福特公司预测，到 2025 年，我国市场中的电动车将超过 400 万辆。

而大众汽车已经与安徽江淮汽车集团建立合资公司 JAC，制造电动车，这是大众在华第三个合资关系。此外，宝马公司据称正在与长城汽车签订合约，生产 Mini 电动车，而不是现在的伙伴——华晨汽车。

其他汽车制造商也正在想尽办法进行合资生产，制造电动车，比如雷诺日产。公司已经与东风汽车成立 eGT 新能源汽车公司，2019 年将制造小型 SUV 电动车，这可能会是印度 Kwid 小型车的一个版本。通用汽车利用与上汽公司的合作，公司首席执行官 Mary Barra 称，合资公司努力到 2025 年，几乎在华销售的所有系列中都加上电动车。

这些新的合作关系可能会是更好的选择。Dunne Automotive 公司董事长 Michael Dunne 在领英网站上表示，“见异思迁有两个极佳好处。第一，公司可以通过电动车合资公司获得很多电气化信誉分数，其次，他们将来可能会更好地利用新的合作关系。

扩大吸引力

任何分散风险的方法都比不上制造商在资金上的充分准备，起码在电动车的制造成本高于传统的内燃机汽车的时候要如此。我国鼓励电动车，甚至以汽车制造商的利益为代价。Financial Times 在 12 月份的时候报道了 Bernstein Reserch 的数据，显示到 2020 年，制造商每辆电动车上会损失 4500 美元，而届时购买补助会取消。

Dunne 预测，“在前几年里，所有人都会在电动车上亏损，每辆车亏损数千美金，很多新兴公司会破产。”

新型电动车公司一直受到 2009 年推出的补助政策的蛊惑，而 Dunne 预测我国到 2020 年会在增加 600 亿美元来鼓励电动车销售，虽然长款电动车（电池更大）更受青睐。宝骏汽车 E100 两座汽车大获成功，这是通用汽车和上汽集团合资制造的。这促使国外公司为了占领市场不得不选择小型汽车。但是我国政府希望制造商把重点放在更加广泛的层面上，不仅仅是城市用车。

补助政策在原有汽车制造商和新型公司都掀起千层浪，争先恐后地将新技术投入进来。据南方日报 1 月份出版的消息，2017 年初有 160 家公司注册要制造新能源汽车。新闻中的主角是名为速达汽车的电动车制造商，2010 年公司在河南省三门峡开设工厂，但是之后 6 年的销量却很不乐观。

速达这么做只为了一个好处：公司是获得国家发改委（NDRC）批准从 2016 年 3 月开始生产新能源汽车的 15 家新公司之一。名单中还包括大众与江淮的合资公司，还有奇瑞、北京汽车旗下新公司，以及很多不知名的品牌，比如速达汽车、瑞典新能源汽车公司 — 公司从通用汽车手中购买萨博资产，但不包括名字。

这些公司已经在制造电动车，比如市场领军比亚迪和北京汽车，他们的电动车系列城市用车已经入围 2017 年 10 月新能源排行榜，而且会一直制造下去。但是，缺乏电动车许可的新兴公司，比如在 2017 年末推出 ES8 SUV 电动车的 Nio 公司，以及 Byton 公司。后者还要与特斯拉（Tesla）竞争入围 Alpine，而雷诺的专家可能会成为某种障碍。有些资金不够雄厚的公司有了许可证之后，就能与一些到公司合作。

中国企业受益

特斯拉在采访中表示，要在我国自由贸易区建立全外资工厂。在自由区制造汽车的缺点就是仍然要缴纳 25% 的进口关税，却让北极星—沃尔沃新款高端电动车品牌受益，公司在成都有制造厂。公司在去年推出低产量插电式混合动力跑车，名为 Polestar 1，并且计划 2019 年推出全电动轿车。

推行电动车造成的一个恶果就是让我国的电池制造商发家致富。Roland Berger 报道称，我国销售的 90% 电动车的电池都是我国制造商的成果，因此诸如 Panasonic，LG Chem 和 Samsung 等外国制造商被排除在汽车动力国家补助范围之外，也就不足为奇了，尽管这些公司的电池也是在我国制造的。

这让我国的制造商暴富。Roland Berger 预测，到 2019 年，BYD 和 CATL 成为继 Panasonic 和 LG Chem

之后第三大电池市场份额所有者，三者全球市场份额均为 9%。我国的 Lishen 公司将于 Samsung 齐名位列第五，而 Wanxiang（A123 System 及 Karma Automotive 母公司）位列第七。制造商把电池视为商品，因此就有制造商得到暗示进行供应。比如通用汽车正在考虑将供应方从 LG Chem 转为 A123 Systems。

电动专用硬件供应商们正在发力增强在华实力。比如，加拿大的 Magna 公司要与 Huayu（上海汽车公司旗下分公司）合作制造电动机。随着我国加大步伐推进国家计划，意想不到的法律事件将会层出不穷。但和往常一样，汽车制造商愿意接受这种困难，并继续朝着全球最大汽车市场前进。

我国新兴电动车公司

我国的电动车新型公司百花齐放，但是只有 15 家公司获得了政府的生产许可。

北汽新能源汽车公司（BAIC BJEV），是北京汽车旗下电动车制造公司，成立于 2009 年，制造很多电动车系列，因此许可证里必须是新公司。

长江电动车（Changjiang EV Part），五龙电动车集团旗下分公司，也制造电池和电动公交车。公司总部在浙江省杭州。

奇瑞新能源汽车（Chery NEV），奇瑞是我国最大的国有汽车制造商之一，制造很多电动车，因此许可证里也是新公司。

深圳陆地方舟电动车（Greenwheel EV），公司官网上称该公司制造电动公交车、厢式车和电动汽车。

哪吒新能源汽车（Hozon NEV），我国汽车资讯报道称，公司在浙江省嘉兴，2016 年推出电动 SUV 概念车，2019 年工厂竣工。

江淮大众集团（JAC VW Group），这有可能是最大的公司，双方在 6 月份签订协议制造电动车，并提供移动服务。第一款汽车定于 2018 年生产。

金康新能源汽车（Jinkang NEV），由重庆小康工业集团控股，后者是小型厢式车生产专家，同时也是电动车新兴公司 SF Motors 的母公司。

江铃新能源汽车（JMC New Energy），这是江铃汽车旗下电动车生产公司，总部在江西省南城。公司的轻型卡车非常有名，将来会以“Blade Electric”品牌推出。

敏安汽车（Min’An Auto），隶属汽车外饰供应商敏实集团（Minth Group）旗下，是首批获得电动车生产许可的公司。

瑞典新能源汽车（New Energy Vehicle Sweden），公司从通用汽车手中购买了萨博汽车资产，但并不包括车名。公司展出的概念车是在 Saab 9-3 车基础上制造的。

前途汽车公司（Qiantu），公司背后是北京长城华冠。公司制定了宏伟目标打入美国市场，而且有望近期推出一款超级跑车。

速达电动车（Suda），总部在河南省三门峡。公司曾展出了几款小型电动车，虽然早在 2010 年就成型，但是还没有投入生产。

万象集团（Wanxiang Group），是我国最大的汽车供应商之一，总部在浙江省杭州市。公司旗下有电池制造公司 A123 Systems，以及电动车品牌 Karma。公司在加利福尼亚生产 Karma 汽车，但我国没有该车制造。

云度新能源汽车（Yudo），总部在我国南方福建省莆田市，与 2017 年 8 月份推出电动 SUV 汽车 Yudo Pi1。

知豆汽车（Zhidou），已经成为最大的电动车制造商之一。MFC