

中國電動汽車產業能否引領世界 造車新勢力牛氣沖天

今年以來，電動「三寶」——蔚來、理想、小鵬在美股表現搶眼，大有與特斯拉媲美之勢。據統計，截至11月末，蔚來、理想、小鵬三家公司的總市值超過1500億美元，比上汽、長城、吉利、廣汽等一眾國內傳統車企合計市值還高。電動「三寶」儼然成為造車新勢力領軍企業。然而，這種格局正在經受新的挑戰。

上汽集團、上海浦東新區與阿里巴巴集團11月26日宣布聯合打造全新智能電動汽車品牌「智己汽車」，傳統汽車巨頭聯合科技巨頭加入智能電動汽車戰，硝煙四起。此外，據外媒報道，威馬汽車的最大機構股東百度正在考慮生產自己的電動汽車，並與吉利汽車、廣汽集團和一汽集團就這種可能性進行了洽談。同時，隨著特斯拉國產化的日益加快，造車新勢力的爭奪戰必將更趨火爆。

香港商報記者 童越

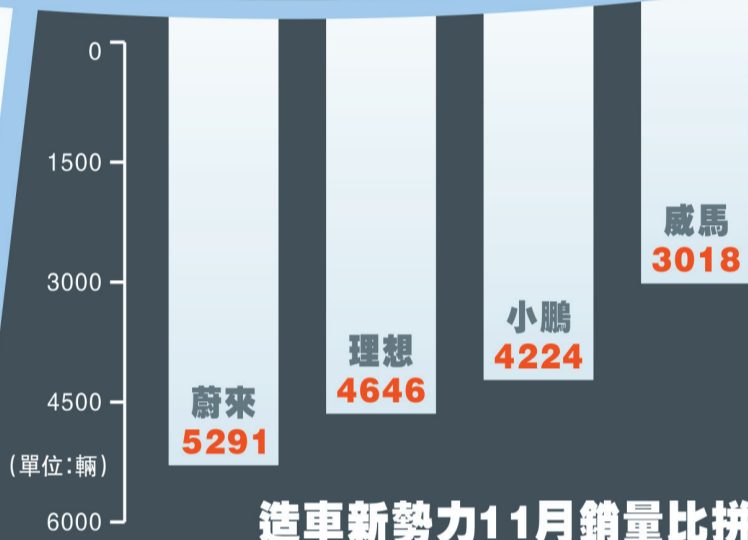


1 股價瘋漲 競爭激烈

在11月舉辦的《2020世茂海峽胡潤中國500強民營企業》發布會上，胡潤驚歎：「今年是電動汽車第一次排名這麼突出、這麼靠前，中國電動汽車企業明顯引領着這個全球級的新興產業。」而這都與電動「三寶」在股市上的瘋狂表現密切相關。

奧陸資本投資總監蔡金強表示，從7月30日理想上市、8月小鵬上市，其股價達到近期的最高點，大概用了3個月的時間。小鵬股價漲幅達240%，理想漲幅達164%，蔚來漲幅達354%。這種股價上的瘋狂，與當年網絡股的瘋狂有得一比。若是放眼到全年，蔚來股價漲幅更是高過漲幅達6倍的特斯拉。與電動「三寶」同上演股價大漲的是在香港上市的比亞迪，其一直與蔚來交替爭奪市值第一的位置。僅僅只用了一年時間，若以市值計，蔚來、比亞迪、小鵬已躋身全球前10大車企，將一眾老牌車企甩在身後。

蔚來以品牌自居，小鵬突出無人駕駛技術，威馬則居A級純電SUV年內銷量第一。幾家新勢力雖各有側重，不過在蔡金強看來，他們只學習了特斯拉一點皮毛：蔚來先做高端品牌，小鵬要做技術，理想需解決用電問題。但就像盲人摸象一樣，誰也無法真正複製特斯拉在中國的發展軌跡。與此同時，特斯拉加大了在中國生產規模。據悉，特斯拉上海工廠已將4000輛車發往歐洲，未來，奧地利、德國、法國都會收到在中國生產的特斯拉。特斯拉對中國電動汽車頭部勢力所構成的競爭，將更為激烈，電動「三寶」高股價還能持續多久？



造車新勢力11月銷量比拼

蔚來汽車11月交付5291輛，2020年1-11月累計銷量36721輛，榮獲年度銷量第一。

理想汽車11月交付4646輛，2020年1-11月累計交付26498輛。11月，理想ONE單月產量突破5000輛，新增定單量超當月產量。

小鵬汽車11月交付4224輛，2020年1-11月累計交付21341輛，同比增長87%。

威馬汽車11月交付3018輛，2020年1-11月威馬EX5累計銷量近2萬輛，較去年同期增長接近三成。



3 市場格局仍未定型

造車新勢力的崛起，與地方政府的的支持也是分不開的。比亞迪得益於深圳市政府的支持，深圳滿街跑的純電動的士基本上都產自比亞迪。而此次上汽集團與浦東新區達成戰略合作協議，浦東新區將利用張江高科技園區世界級的高科技產業集群生態和AI、芯片等核心技術資源；阿里將以用戶的大數據、達摩院的最新技術、阿里雲等生態圈的協同優勢，共同為智己汽車全面賦能，助力其搶佔全球智能汽車領域的先發高地。

上海作為中國製造業的搖籃之一，一方面引入特斯拉，另一方面支持自主品牌建設，靠的是兩條腿走路，意在凸顯其作為全球新能源車重要基地的戰略地位。有消息人士就表示，此番上汽與阿里的合作，有可能是上海國企改革的重要組成部分之一。上汽高層透露，在智己電動車項目中，上汽股權佔比54%，浦東投資佔18%，阿里佔18%，其他佔10%。是否將以此來開啓上海國企混合所有制的新一輪改革，值得期待。

據中國汽車流通協會數據顯示，2020年中國造車新勢力企業數量僅40家左右，已倒閉的超過六成。分析師認為，從目前來看，市場格局還未完全定型，今後肯定還會淘汰一批造車新勢力。據統計，兩

年前造車新勢力還有200多家，曾經鬧得沸沸揚揚的賽麟汽車最終倒閉，同樣掉隊的還有樂視、賽麟、拜騰、博郡等。分析師表示，賽麟與樂視倒閉的原因，歸根結底還在於拿PPT造車，也永遠停留在PPT階段。

這無疑是一場豪賭，不是誰進入都能站起來的，就連華為也顯得很謹慎。前不久，華為內部社區披露了華為「關於智能汽車部件業務管理的決議」，決議第三條規定：以後誰再建言造車，干擾公司，可調離崗位，另尋新崗。這份文件再次重申華為不造整車，而是聚焦ICT技術，幫助車企造好車，成為智能網聯汽車的增量部件提供商。

在當下國內造車新勢力格局已定的情況下，或許很難再有投資人願意扶持一個還未產量車輛的企業。即便是在車市上做得風生水起的北汽，其今年遭過銷量潰敗的北汽新能源，負債額依然高達300多億元。今年前三季度，北汽新能源銷量同比去年跌近八成，只有2.1萬輛，不幸成為高負債、低銷量的代表。而在新能源車上不乏動作的東風和長安汽車，負債也急劇增加，上汽的負債更是居所有車企第一名。與這些傳統車企相比，新的造車企業——蔚來的負債亦超過200億元。誰會成為下一個被負債壓倒的新勢力，仍待觀望。

4 監管加碼 遏制亂象

業內一家知名新能源車企研究人士表示，時下技術並不成熟的新能源車還面臨着安全挑戰。造車新勢力自然起火、斷軸、爆炸的事故屢次出現，威馬經歷了1個月「四連燒」。今年以來，理想ONE在9個月時間內共發生6起「斷軸」事故；今年的8月、9月、10月，幾乎每個月都會出現理想ONE「斷軸」事故，遭遇召回風波。蔚來汽車ES8兩個月內連續3次起火，車身被燒盡只剩下底盤，事故原因多數是因為電池及相關技術不過關而引發安全隱患。

造車新勢力還須面對監管壓力。上個月，國家發改委下發《關於開展新能源汽車整車生產及項目情況調查的通知》，《通知》特別指出，要求各地詳細報告恆大、寶能等企業自2017年以來在當地的汽車投資項目情況，包括土地佔用、建設內容、項目進展、完成投資等。業內人士表示，這是國家第一次專門針對新能源汽車項目發文，也是第一次對個別企業進行「點名」。

根據中國汽車流通協會發布的數據，2015年至2017年6月底，國內落地的新能源汽車整車項目超過200個，相關投資金額高達1萬億元，各類車企已經公開的新能源汽車產能規劃超過2000萬輛，是當時新能源汽車產業規劃設定目標的10倍。今年，發改委產業發展司擬對全國範圍內的新能源汽車投資項目進行摸底調查，除防止投資過熱外，還有防止借新能源項目圈地的意圖，跨界造車者受到了格外「關照」。

國務院辦公廳上個月印發的《新能源汽車產業發展規劃（2021-2035年）》，明確提出加強事中事後監管，夯實地方主體責任，遏制盲目上馬新能源汽車整車製造項目等亂象，此舉也是為了加強投資監管。

2 資本巨頭蜂擁而入

造車新勢力不僅面對着特斯拉這樣外部勢力的競爭，老牌車企宣戰造車新勢力也是越演越烈。智己汽車將專項投資高端智能純電汽車項目。此前作為傳統車企龍頭的上汽已與阿里有過合作造車的經歷，而此次上汽與阿里將在車聯網系統和新零售方面展開合作。據悉，該項目的創始輪融資達100億元，在新勢力造車中是初始投資最大的。此前，威馬汽車9月宣佈完成了總額100億元人民幣的D輪融資，當時是造車新勢力史上最大的單輪融資。

兵馬未動，糧草先行。分析師指，理想汽車上市之前一共經歷了10輪融資，總融資額在22億美元左右。小鵬汽車成立於2014年，與蔚來汽車同屬一個時間段成立，比理想汽車早一年。在公司發展過程中，一共經歷了10輪融資，共融資超過180億人民幣。與之相比，威馬、智己單輪融資均達百億，可見，資本驅動將比以往任何時候都來得更加猛烈。

而在這些資本背後，騰訊與阿里的比拼意味十足。蔚來汽車在2015年進行A輪融資時，騰訊就已跟進，此後一直將蔚來送至上市。理想汽車是一家較為明顯的美團系新能源公司，小鵬背後則有非常明顯的阿里巴巴的影子。此番阿里與上汽合作，也意在將線上與線下打通。

在爭奪新能源市場方面，無論是廣汽還是長安，多採用與行業新龍頭企業合作的方式，來推進其新能源戰略的落地。長安蔚來是由長安汽車和蔚來汽車成立的合資汽車品牌。吉利、長城等民營巨頭的表現也不遜色。早在2015年，吉利就宣布全力進軍新能源汽車領域。隨後，吉利聯合戴姆勒、沃爾沃，其新能源汽車品牌覆蓋高中低多個細分市場，其新能源車已佔到整個銷售的8%。

中信證券首席新能源汽車分析師宋紹靈展望2021年全球新能源汽車市場時表示，特斯拉、歐洲汽車巨頭車型供給豐富，有望持續超預期；國內以比亞迪為代表的轉型車企以及蔚來、理想、小鵬、威馬等造車新勢力或將繼續提供爆款車型。

