领先世界的中国新能源汽车

□ 文雨

领先与落后

“我们应该成为世界上最重要的电动大巴和汽车供应国,但现在,我们远远落后于中国。”拜登的无奈与不甘显露无遗。

不是拜登太心急,实在是美国落后得太多,而中国领先得太多,包括电动车的生产和销售。

国际清洁运输理事会发布的研究报告显示,2010年-2020年,全球共生产超过1000万辆电动汽车,仅中国就占据全球产量的44%左右,是全球最大的电动汽车生产国;欧洲为25%,排在第二位;美国仅为18%,而且还有滑落的趋势。

根据瑞典咨询公司EV-Volumes的数据,2020年全球电池电动汽车和插电式混合动力汽车销量约为324万辆,其中中国消化了130万辆,而美国只消化了30万辆。到今年上半年,美国新能源汽车的渗透率只有约3%,不仅远低于中国的9.4%,甚至还远低于全球6%的平均渗透率。

2021年1-6月,全球新能源汽车前20名品牌销量合计194万辆,市场份额达76%。而前20名中有7家是中国品牌(不含合资),全球占比超20%,其中既有以比亚迪为代表的完成华丽转型的传统车企,也有以蔚来为先锋的造车新势力。

未来还有更大的看点,造车新势力的另外两家小鹏和理想,虽尚未进入前二十,但已在下半年进入爆发式放量期。最新的数据显示,理想和小鹏今年7月的交付量均已突破8000台,如果延续这一水平,将来完全有实力进入前20。

虽然拜登开会没让马斯克参加,但作为全球新能源汽车的龙头,特斯拉依然是美国新能源车唯一的遮羞布,不过这个“唯一”的市场地位也在下降。

根据前瞻产业研究院的数据,2020年,特斯拉的全球市场份额为16.01%,而到了今年上半年已经下滑到15.2%。此外,在上半年贡献了特斯拉总销量41.9%的中国市场,随着新能源汽车势力的崛起,特斯拉也面临更大的挑战。

乘联会最新发布的数据显示,7月国内新能源乘用车销量同比增长169.4%,五菱宏光、比亚迪、理想、小鹏等国产品牌均实现销量的飙升,唯独特斯拉Model 3大幅下滑超40%。

对此,马斯克给出的解释是产品主要供应海外市场了,即便事实的确如此,但市场竞争日趋激烈,特斯拉想要拿回丢掉的市场,也充满了未知数。

更扎心的还在后边。作为新能源汽车的“心脏”,动力电池占到了整车成本的30%以上,其性能直接决定了电动车大面积普及的可行性。而在这关键一环上,美国还是输给了中国。

根据最新的统计数据,截至今年上半年,全球动力电池装机量前十名中没有一家来自美国,其本土市场的电池需求主要依赖日韩企业;反观中国,宁德时代以29.9%的市场份额领跑,比亚迪、中航锂电、国轩高科等企业的市占率相比去年同期也均实现上升。

再比如新能源汽车的另一个核心零部件电机,特斯拉和比亚迪在这一领域争得难分高下。之前特斯拉用的是交流感应电机,而现在也逐步开始换装中国产的永磁电机,这或许将成为一个重要的转折点。

更值得注意的是,第三代稀土永磁材料钕铁硼是构成永磁电机的核心材料,成本占到了30%-40%。作为全球稀土最大的储备和生产国,中国锁定了85%以上的钕铁硼产能,这意味着永磁电机的话语权将被中国主导。

明争暗斗

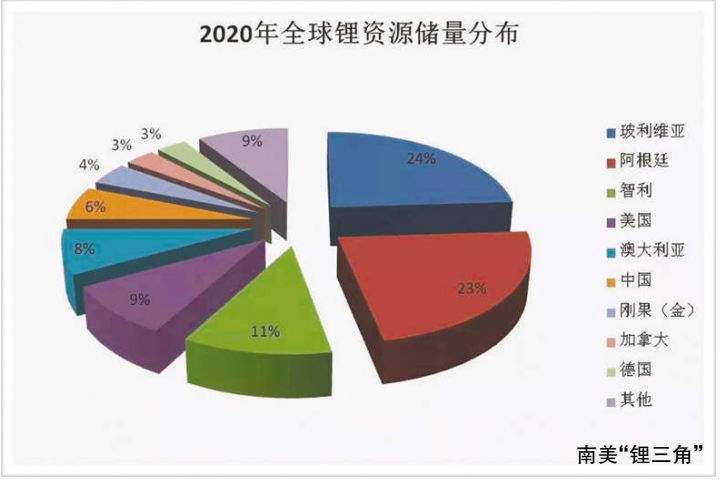
沿产业链继续向上,动力电池的生产离不开锂、镍、钴等核心金属元素。随着技术的进步,电池无钴化或许可以实现,但在目前技术能见的范围内,锂和镍基本是刚需。

尤其是锂,不管是三元锂电池,还是磷酸铁锂电池,亦或是代表着未来的固态电池,都离不开锂。

2019年,美国科学家约翰·古迪纳夫、斯坦利·惠廷厄姆和日本科学家吉野彰等三人被授予诺贝尔化学奖,瑞典皇家科学院给出了充满温情的获奖理由:他们创造了一个可充电的世界。

但作为“锂电池之父”的古迪纳夫,随后却发表了一个不那么温情的言论:“锂资源的重要性不亚于石油等战略性资源,一旦锂资源开采出现瓶颈,可能会跟石油一样成为战争的导火索”。

根据SQM的预测,电动汽车的锂资源占比已从2019年的46%提高到2020年的54%,也就是说,一半以上的锂资源被新能源车消耗了。



南美“锂三角”

问题在于,无论是中国还是美国,锂电资源储量均不富余,起码和各自对动力电池的野心是极度不匹配的。

从资源储量来看,南美“锂三角”(玻利维亚、阿根廷、智利)是全球锂资源储量最丰富的三个国家,合计占全球锂资源储量的58%,相比之下,美国的锂资源储量占比只有9%,而中国仅为6%。

根据平安证券的测算数据,2020年中国锂资源对外依赖度高达74%。

中美锂电材料领域均不具备资源优势,但中国已经提前在海外下手了。

在锂资源层面,最具代表性的便是天齐锂业先后发起的对泰利森和智利矿业化工(SQM)等两家世界寡头级矿企的收购。除此之外,华友钴业、天宜锂业、赣锋锂业、盛新锂能等中国公司还在非洲开辟了新的根据地。

相比之下,美国在对外资源布局上显得无所作为,最大的一笔并购发生在国内。2014年,雅保化学斥资62亿美元收购洛克伍德,造就了史上最大锂并购案,雅保化学也因此成为全球最大的锂业巨头。

但对美国整体而言,并未在锂电资源的储备上开疆拓土。

作为特朗普的头号敌人,美国参议院能源委员会主席丽莎·穆尔科斯基曾充满忧虑地说道:“其他国家,特别是中国,正在巩固对矿物供应链的控制力,放弃这种控制权,我们就会失去就业和增长的机会。随着先进电池和电动汽车等新兴产业的发展,这种情况只会更加严重。”

从上游矿产布局,到中游电池制造,再到下游整车生产,美国已经全面落后于中国,于是就有了开头的那一幕。

真正的较量

美国当地时间8月5日,拜登召集通用、福特和Stellantis等美国主要车企的CEO开会,随后白宫发布重磅声明,力争到2030年使新能源车渗透率达到50%,而且明确提出要在电动汽车行业超过中国。

通用、福特等也都立下了军令状,福特宣布到2030年时纯电动汽车占其全球销量的40%,通用更彻底,直接表态到2035年只生产电动汽车。

简单算了一笔账,假设未来美国每年的汽车总销量不变,要想实现这一目标,美国在2021-2030年的新能源车销量复合增长率需达到38%,也就是未来10年市场规模将增长25倍。

此外,拜登还特别强调,制造新能源汽车所需的电池、半导体等关键零部件必须是美国制造,这显然是一系列政策组合拳的延续。

早在今年6月,正当宁德时代以高昂的姿态突破万亿市值大关之际,大洋彼岸的美国就已经公开暴露了其在动力电池领域的野心。

美国能源部、国防部、商务部、国务院四部门联合组建了联邦先进电池联盟,并发布了美国首份由政府主导制定的锂电池发展政策——美国锂电池国家蓝图(2021-2030)。蓝图确立了五个主要目标,对锂电池上游资源、中游零部件生产、下游电池回收等全产业链实现了全面覆盖。

中美将在新能源汽车领域展开新的竞争,但双方早已不在同一起跑线,拜登将责任推给了特朗普,多次在公开场合指责他不作为,给自己挖了一个巨大的坑。

拜登有“甩锅”之嫌,但深究下来,特朗普也确实不冤。

时间拉回到2008年,特斯拉正式发布了第一辆电动汽车Roadster,刚刚升任中国科技部部长不久的万钢亲自跑去试驾了一番。这是中美新能源汽车产业的一次重要邂逅,也拉开了双方竞赛的序幕。

或许是美国之行给了万钢太多的感触,第二年,中国便启动了新能源汽车“十城千辆”项目。作为配套政策,科技部贴出了诱人的“悬赏”公告:混动补贴最高5万元/辆,纯电动补贴最高6万元/辆。

太平洋对面,奥巴马在金融危机后临危受命,肩负起重振美国经济的重任,他将发展电动车作为提振美国汽车工业的重要途径。随后包括新能源车税收抵免政策等一系列激励性措施相继出台,美国电动车开始起步。

彼时中美基本处在同一起点,中国甚至还稍稍落后。

2016年,特朗普意外上台,他本人对新能源产业并不感冒,在其亲自指挥和领导下,美国退出了《巴黎协定》。

具体到新能源汽车领域,奥巴马时期确立的多项税收抵免政策在后来的税改中被废除,与此同时,特朗普亲自签署法规,放宽平均燃油经济性水平,汽车制造公司无需通过发展电动车来满足要求。

而此时中国则继续低头赶路,靠补贴扶持整车制造,靠“白名单”对本土中游零部件企业进行早期保护,完成了从0到1的革命性跨越,最典型的成果就是宁德时代的异军突起。

2015年,工信部正式印发《汽车动力蓄电池行业规范条件》,也就是所谓的“白名单”,正在遭受外资价格战打压的本土电池企业不仅成功逃生,而且对外资进行了反杀。

1-6月全球动力电池装机量TOP10(GWh)

序号	企业	2020年1-6月	2021年1-6月	同比增长	2020年占比	2021年占比
1	宁德时代	10.2	34.1	234.3%	22.7%	29.9%
2	LG	10.4	28.0	169.2%	23.1%	24.5%
3	松下	10.1	17.1	69.3%	22.4%	15.0%
4	比亚迪	2.6	7.8	200.0%	5.8%	6.8%
5	三星SDI	2.9	5.9	103.4%	6.4%	5.2%
6	SKI	2.3	5.9	156.5%	5.1%	5.2%
7	中航锂电	0.8	3.2	300.0%	1.8%	2.8%
8	国轩高科	0.7	2.2	214.3%	1.6%	1.9%
9	远景AESC	1.7	2.0	17.6%	3.8%	1.8%
10	PEVE	0.9	1.2	33.3%	2.0%	1.1%
	其他	2.5	6.7	168.0%	5.6%	5.9%
	总计	45.0	114.1	153.6%	100.0%	100.0%

注:该数据不包括电动巴士和卡车

2021上半年新能源汽车电池装机量

2016年,全球动力电池的龙头还是松下,而仅仅过了不到一年,宁德时代就完成了超车,随后一直蝉联冠军。

2015年的时候,中、美、欧新能源汽车的普及程度还大致相同,渗透率都在1%左右,而到了2020年,欧洲的渗透率已经超过10%,中国接近6%,而美国还在2%附近晃悠,差距就是在这一时期被拉开的。

特朗普凭一己之力对美国新能源汽车产业的供需两端实行了精准打击,为中国确立并巩固领先优势做出了不可磨灭的贡献。

今年1月,拜登入主白宫,做的第一件事就是让美国重回《巴黎协定》,随后签署了一系列推动清洁能源发展的条令,明确了电动化转型的战略目标,试图推动新能源汽车行业加速发展。

从加大补贴,到确立规划蓝图,再到召集主要车企的负责人统一意志,美国抄作业的水平确实越来越高了。

总的来说,中国已抓住了难得的战略窗口期,在新能源的对抗中领先一个身位,但这场划时代竞争才刚刚开始。

当美国重新回到牌局并大肆压注,谁能笑到最后亦未可知。谦虚使人进步,中国产业界当再接再厉,切不可沾沾自喜,甚至骄傲,错失持续领先世界的良机。

(《市值观察》《华商周刊》)