



全球三千亿美元押宝电动汽车， 新能源大战吹响“冲锋号”

□ 几何四驱/胡静文 徐鸿鹄

路透社预测：全球汽车制造商计划在未来5~10年内总计投资3 000亿美元（约2.04万亿元人民币），用于电动汽车技术。其中超过45%的资金将投向中国。

2019年7月1-3日，世界新能源汽车大会（WNEVC）在海南博鳌隆重举办。这是继四月份上海国际车展之后，全球汽车业界人士又一次共聚中国，共襄盛举。

按照官方的说法，在海南博鳌论坛举行的这场全球瞩目的新能源

盛会“着眼于全球汽车产业的转型升级和生态环境的持续改善，目的是通过聚集全球专家智慧和产业精英，共同交流探讨新能源汽车在技术创新、产业创新、政策创新、商业模式创新的成功经验与发展趋势，凝聚产业共识，明晰汽车产业

转型升级的方向，探索电动化、智能化、共享化协同发展的有效路径。”

大众集团董事会主席兼CEO赫伯特·迪斯，宝马集团董事傅乐希，戴姆勒大中华区投资有限公司高级执行副总裁安尔翰，一汽集团董事

长徐留平，长安汽车集团总裁朱华荣，北汽集团董事长徐和谊，上汽集团总裁陈志鑫，比亚迪股份公司董事长王传福等悉数到场。会议规格之高可见一斑。

那么，为什么要选这个时候，选定在中国召开此次峰会呢？也许看完了以下这些数据，你自然就会理解其中的深意了。

电动汽车全球投资热，超过45%资金将投向中国

美国咨询公司Alix Partners总经理亚历山大·玛丽安表示，目前的汽车行业正在经历一股前所未有的电动汽车和电池投资热。她预测，到2023年，全球汽车制造商和供应商在电动汽车的总支出将达到2 550亿美元（约1.73万亿元人民币）。玛丽安还表示，汽车行业不断增加对电动汽车和电池的投资的同时，也在寻求更多的联盟和合作伙伴，以分担更高的投资成本。

无独有偶，英国路透社在2019年1月也做出了相仿的预测：全球汽车制造商计划在未来5~10年内总计投资3 000亿美元（约2.04万亿元人民币），用于电动汽车技术。

为电动汽车狂热既不缺乏理由，也不缺乏真金白银。

路透社特别分析了过去两年中全球29家顶级汽车制造商公布的投资和采购预算，涵盖了美国、中国、日本、韩国、印度、德国和法国制造商。这一项分析也带来了有趣的结论：全球汽车行业预计仅仅在中国电动汽车领域投资支出就超过1 350亿美元（约0.92万亿元人民币），也就是说，全球车企电动汽车总投资45%以上的资金将投向中

国！

数据如下：

（1）大众汽车/奥迪/保时捷投资910亿美元，将有570亿美元用于电池，455亿美元将用于中国。

（2）戴姆勒（Mercedes/Smart）投资420亿美元。其中，300亿美元将用于电池，219.5亿美元将流向中国。

（3）现代/起亚投资200亿美元。

（4）长安汽车在中国本土市场独家投资150亿美元。

（5）丰田投资135亿美元，其中135亿美元用于电池。

（6）福特投资110亿美元。

（7）菲亚特克莱斯勒投资100亿美元。

（8）日产投资100亿美元，其中45亿美元投资于中国。

（9）雷诺在中国投资100亿美元。

（10）特斯拉投资100亿美元。其中，50亿美元将用于电池，50亿美元将流入中国。

（11）通用汽车投资80亿美元。

（12）长城汽车在中国投资80亿美元。

（13）宝马/MINI投资65亿美元。其中，45亿美元用于电池，3.90亿美元将用于中国。

（14）GAC在中国投资65亿美元。

（15）江淮汽车在中国投资60亿美元。

（16）Mahindra投资55亿美元。

（17）吉利汽车在中国投资50亿美元。

（18）上汽集团在中国投资50亿美元。

值得一提的是，以上这些数字并不包含尚未公布的计划投资和采购资金。此外该分析还不包括汽车供应商、技术公司和其他行业的大型企业，如能源、航空航天、电子和电信以及IT技术等公司在电动汽车领域的支出。

如果把这些都纳入计算，全球车企在电动汽车研发、设计以及设备采购等方面的支出一定会比路透社分析的预算还要高得多！

如果按国家来区分，数据如下：

第一，德国对电动汽车的投资近1 400亿美元。其中约有720亿流入德国本土，剩余大部分资金流向中国。

第二，中国紧随德国之后，投资额达570亿美元，几乎完全用于中国本土。中国主要汽车制造商，如上汽集团、长城汽车等，在电动汽车的投资可能与大众、戴姆勒和通用等跨国合资伙伴匹敌，甚至会超越后者。这些主要是通过中国政府规定的配额、信贷和奖励制度大力推动电动汽车的生产和销售带来的。

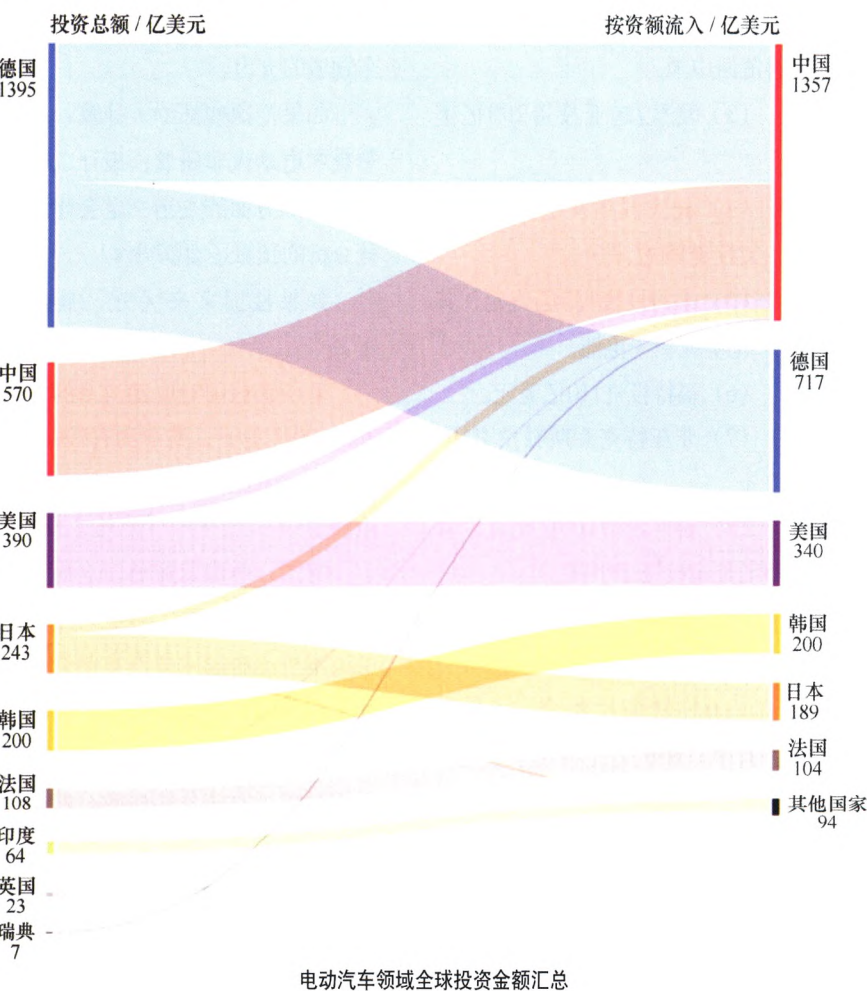
第三，美国公司在电动汽车上花费390亿美元。其中340亿美元用于国内项目，其余用于中国。

第四，其他主要的电动车投资者包括日本（略高于240亿美元），韩国（200亿美元）和法国（略低于110亿美元）——除日本外，资金流动均集中在自己的国家。

纵观世界，目前全球车企在电动汽车领域的投资总额约910亿美

元（约6 173.80亿元人民币）。其中，有将近1/3来自大众集团。而大众又将近一半的资金投入了中国市场。大众集团全面电气化计划是最为雄心勃勃的，它乐观地预计，到2025年，亚洲、欧洲和美洲的电动汽车年产能将达到1 500万辆，其中包括50款纯电动车型和30款混动车型。大众计划为其12个全球品牌旗下300款车型实现电气化，其中包括奥迪和保时捷。

大众集团CEO赫伯特·迪斯（Herbert Diess）表示，大众的未来将取决于中国市场。这似乎代表了全世界的心声。



德国三大车企：战略中心转移到中国市场

2018年，德国汽车工业在全球生产了1 640万辆乘用车，其中1 120万辆销往海外。总体来说，全世界每年生产的汽车中，有近1/5拥有“德国血统”。

同年，大众汽车集团在全球销售了1 083万辆新车，其中有420万辆交付给了中国消费者，占其全球总销量的38.9%。大众在中国市场也拥有17%的超高市场份额。中国市场也是宝马和奔驰在全球最大的单一市场，奔驰公司2019年一季度在中国市场的销量已经占全球销量的31.2%，并还计划进一步提升市场占有率。要知道，奔驰在中国的销量甚至超过了美国和德国的总和。

对于三大德国车企而言，中国市场举足轻重。

德国汽车制造公司在短短的9年里，销量从2010年的180万辆到2018年超过

510万辆汽车，销量增长了近2倍。仅2018年与2017年相比，产量就增加了5%。奔驰、宝马和大众集团旗下的奥迪，占到了中国豪华车市场销量的3/4。

德国汽车工业在中国的好成绩也与德国的汽车大部分是在中国本土生产密不可分。因此，无论是最早在华成立合资公司的大众，还是在进入21世纪之后才与中国车企合资的奔驰和宝马，都在不断深化本土化战略。同时，戴姆勒、宝马、大众也都不断加大对中国市场的资金和研发投入。尤其是新能源领域，三家都在积极向新能源汽车转型，加强电池的研发和生产，推动电动车和燃料电池汽车的商业化。

（1）戴姆勒一边与北汽集团合作共同投资在北京奔驰国产纯电动汽车和动力电池，一边也继续与比亚迪共同对腾势加大投入。除了EQC外，戴姆勒未来将会有更多的新能源产品进入中国市场，而且其中大部分都会适时进行国产。

（2）宝马将从2020年开始，在中国生产首款纯电动BMW品牌车型——BMW iX3，并从中国出口到全球各地。宝马已推出了10款纯电动及插电式混合动力车型，预计在2023年之前（原计划是6年之内），还将推出至少15款新的电动汽车。

（3）大众集团仅在未来

两年内，就计划在中国发布逾30款新能源车型。大众汽车计划在2023年前为电动车投资300亿欧元，到2028年推出70款电动车型，并预计2020年在中国市场交付约40万辆新能源汽车。大众的模块化电动平台MEB将于2020年在中国启动本土化生产，为在中国大规模生产电动车作好充足的准备。

巧合的是，三家德国车企的掌门人都不约而同地表达了同一种观点：中国新能源汽车的发展已经走在世界前列，中国互联网领域高速发展，在某些方面甚至已经处于世界前沿，勇于创新的精神值得学习。

宝马CEO科鲁格认为，中国政府积极推进的电气化进程推动了全球汽车行业的转变，中国在使用车载智能、自动驾驶和信息安全等新技术方面一直走在时代最前沿，在人工智能领域也处于领先地位。此外，中国正从战略市场转向全球价值创造中心，并拥有世界上最大的人才库。

在戴姆勒CEO蔡澈看来，中国在未来变革中将会扮演越来越重要的角色。他说：“在智能互联领域，我相信中国的技术发展是最前沿的。在自动驾驶领域，中国对此高度重视，特别是开放平台上的相关合作都在推动技术的快速发展。在共享出行领域，中国的发展十分显著，全球最大的出行公司之一就诞生于此。新能源汽车方面就更无需多言，中国一直在大力推动新能源汽车的发展。”

大众集团CEO迪斯也直言，世界上没有其他市场能够像中国那样迅速地向电气化、数字化、网联化

和自动驾驶的方向转变。在这些技术领域的领先优势，将使中国成为全球汽车行业新的核心驱动力量。

互联网创新精神已经深刻地影响了德国的汽车制造商，他们纷纷将战略中心转移到了中国这片热土上。

中国车市下行，新能源市场如何聚变？

从2018年下半年开始，中国这一世界最大的汽车市场已连续12个月萎缩。自20世纪90年代以来，全球汽车制造商一直依赖中国市场实现增长。如今，中国市场面临着持续下滑的风险，令人对这些公司在华扩张计划产生了质疑。此外，中国经济增速放缓也令消费者的购买热情降温。

不过，大众、戴姆勒和宝马仍表示乐观，对中国政府的刺激计划信心满满：中国乘用车市场将在中期内再次增长，潜力远未消耗殆尽。

2019年3月24日，戴姆勒股份公司董事会成员、负责大中华区业务的唐仕凯接受《21世纪经济报道》记者采访时表示：“我们为不断推进本土化做了大量工作，包括在本土生产、本土研发等领域。我们致力于将更好的产品带到中国市场，并持续对中国业务的未来发展抱有信心。”

2019年上海汽车展上，接任戴姆勒董事会主席的凯伦纽斯（Ola Källenius）对未来表示“谨慎乐观”：“2019年第一季度戴姆勒已经实现了增长，并预计全年都会上行。”凯伦纽斯还就中国新的刺激计划表示：“如果消费者获得减

税，总是一件积极的事情。”不过，他同时表示，具体的效果还难以预测。但长期而言，他预计中国的增长率还将上升。随着富裕程度的增加，他认为将会有更多的中国消费者有能力购买高档车。

宝马首席财务官尼古拉斯·彼得（Nicolas Peter）也作出类似表态：中国是宝马最重要的单一市场。该公司预计，尽管当前市场疲弱，未来仍将能售出更多汽车。彼得说：“在这一度停滞的市场上，我们将增长5%~10%，在某些领域赢得更大市场份额。”

作为中、低档汽车制造商，大众受到中国目前销量下降的影响最大。不过，大众中国总裁沃伦施泰因·冯思翰（Stephan Wöllenstein）在上海汽车展开幕前一天便表示：“我们看到轻微的信号，中国的市场状况在未来数周、可能从下半年起将有所缓和。近来，中国市场比欧洲汽车市场表现得更不稳定。假设中美之间的贸易争端能够得到建设性解决，我们预计中国市场将会恢复整体稳定发展。”

车市下行的背后，中国新能源汽车市场表现仍然抢眼，没有其他国家比中国有更多的新电动汽车注册。2018年，新能源汽车产销分别完成127.05万辆和125.62万辆，（其中约1/4的插电式混合动力车PHEV和3/4纯电池电动车BEV），比2017年同期分别增长59.92%和61.74%。中国汽车整体市场的新能源份额也达到了4.5%。

对于这个全新的万亿级市场，电动汽车江湖还会再掀起怎样一股腥风血雨呢？**AUTO1950**