

印度,特斯拉下一站

特斯拉CEO马斯克的“印度梦”看起来终于要成真了,无论马斯克自己在推特夸下的海口是否属实,至少印度高官已经坐实了这一消息。从亚马逊到苹果,潜在的人口红利是印度被众多跨国巨头青睐的原因,这一点马斯克心知肚明,特别是在欧洲市场的竞争越来越激烈时。不过,相比起直接建厂,马斯克似乎更倾向于先销售,毕竟建厂的要求要高得多,对于在全球接连落子的特斯拉来说,或许还有些无暇兼顾。

2021年正式进入

特斯拉要进入印度的传闻早就不新奇了,不过印度公路交通与运输部长尼丁·加德卡里(Nitin Gadkari)的确认,还是让外界兴奋不已。当地时间28日,加德卡里对印度媒体表示,美国清洁能源和电动汽车企业特斯拉将于2021年初在印度“开始运营”。

根据加德卡里的说法,特斯拉将首先在印度开展销售业务,之后将根据市场对其车辆的反响考虑是否在当地开展组装和制造业务。

印度《经济时报》则“剧透”了一些销售的具体信息,比如首款在印度上市的特斯拉汽车将是进口的Model 3,起售价约为550万卢比(约合7.48万美元),预计在几周后就可以预订该款车型。此外,报道还指出特斯拉可能会在明年1月开放订单,并在6月开始交货。

对于2021年这个时间点,马斯克自己早在两个月前就发出过预告。今年10月,马斯克在回复来自印度粉丝的推文时就表示,该公司将于2021年进入印度市场,有一个印度团队正在为特斯拉明年进入该市场做准备,并称可能在明年1月开启订单配置通道。

事实上,对于印度这块市场,马斯克早就动心了。2015年,印度总理莫迪参观了特斯拉位于美国加州帕洛阿尔托的总部,并与马斯克会面,当时,马斯克带莫迪参观了特斯拉的电动汽车工厂。

之后2016年,一位印度消费者订购了一辆特斯拉汽车,并在推特上问马斯克Model 3在印度上路需要多长时间。彼时,马斯克的回应是“应该很快就会实现”。2018年,马斯克又提到:“我们非常希望进入印度。但不幸的是,印度有一些政府法规非常具有挑战性”。

如今,有了印度政府的明确点头,特斯拉进入印度几乎已经是板上钉钉了。就在28日的前一天,马斯克自己也强调了进入印度的时间点。在回复网友关于明年1月特斯拉会否进入印度时的提问时,马斯克回应称不是在

年初1月;但一定是在明年”。

28日美股收盘时,特斯拉股价当天收涨0.29%,报663.39美元,总市值达到6291.12亿美元。

印度“蛋糕”

马斯克做了四年的“印度梦”,归根结底还是这一市场的巨大诱惑。

据世界汽车业专业调研公司FOURIN预测,印度汽车销量到2022年将达到580万辆,到2030年将突破1000万辆。而在2019年,印度乘用车的销量仅接近200万辆,可增长的市场空间显而易见。

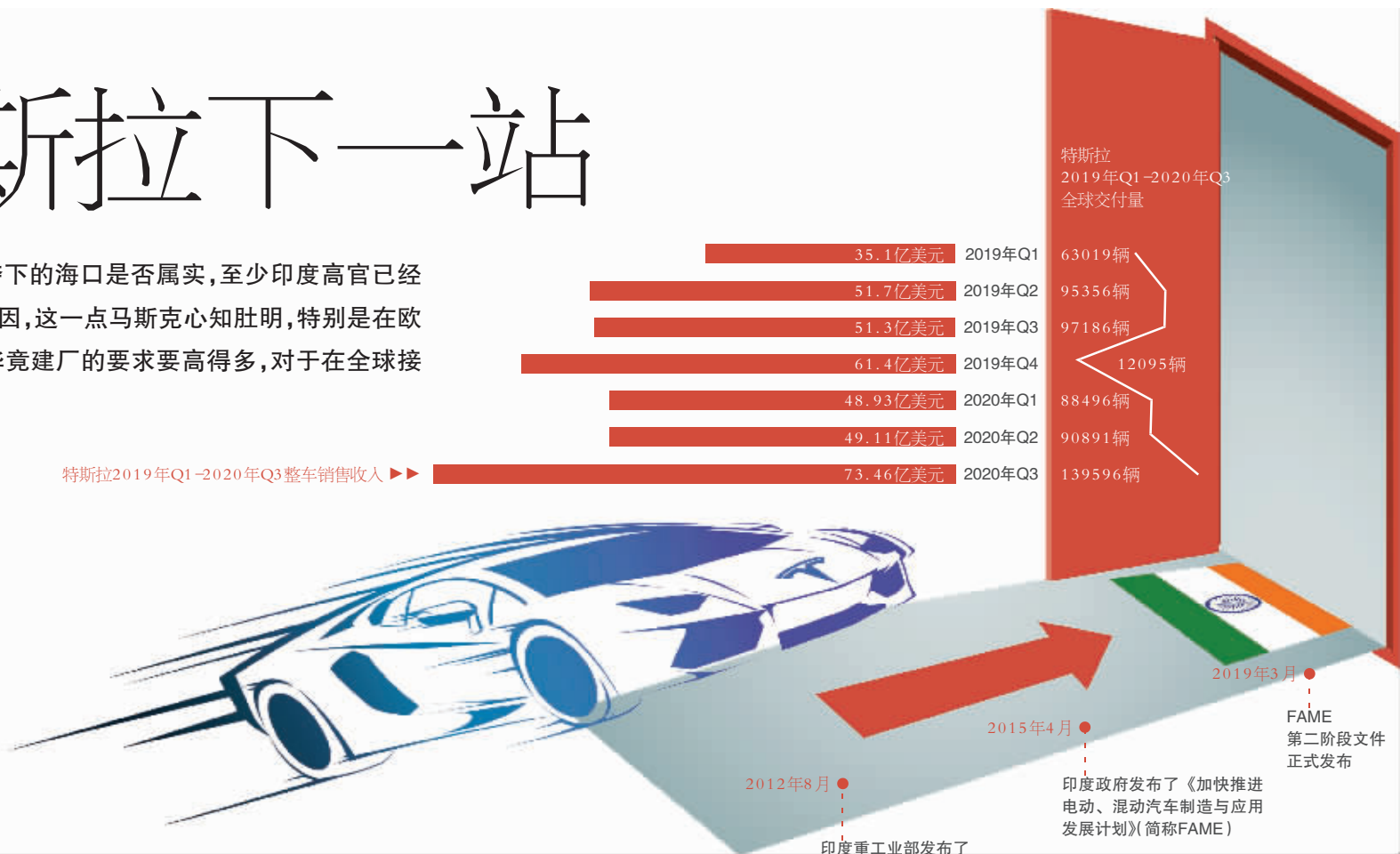
GlobalData汽车业分析师戴维·莱格特提到,特斯拉将印度定位为一个需求增长潜力巨大的市场是正确的,在印度的许多城市中心,庞大而富裕的中产阶级正在兴起;“未来五年,我们预计印度汽车市场规模将扩大一倍,电动汽车的市场份额也将不断扩大”。

而值得一提的是,印度政府当下对于电动汽车的态度是大力推广。NITI Aayog的一份报告提供了印度汽车电气化的15年路线图。路线图规定,到2030年,通过采用更多的电动和共享机动车,印度可以节省600亿美元的能源成本,减少10亿吨的碳排放。

“到2030年,一辆烧油的汽车都不会在印度市场出售。”印度能源部长皮尤什·戈亚尔曾对外表示。

中国社科院亚太与全球战略研究院副研究员刘小雪指出,印度提出电动化战略是想在这一领域实现弯道超车。

为了电动化野心,印度政府也的确推出了不少措施。一方面,印度在税收方面给予了大幅度的优惠。在今年7月商品和服务税(GST)理事会会议上,印度政府将电动汽车和充电器的GST税率分别从此前的12%和18%降至5%,以促进电动汽车的销量。除此之外,印度还于今年取消了部分电动车零部件的进口关税。



另一方面,印度在电动汽车配套设施方面也下了功夫。根据Gadkari的说法,印度将在各地建立约69000个电动汽车充电站。今年2月,为了促进电动汽车的使用,印度政府宣布计划在全国建立2636个电动汽车充电站。

印度政府还曾单独向特斯拉发出邀请,希望其在被称为“印度硅谷”的班加罗尔建立超级工厂。卡纳塔克邦首席秘书Gaurav Gupta表示,如果特斯拉乐意在印度建立超级工厂,那么这家工厂将和前者在德国柏林的工厂一样,为特斯拉同时生产电池和电动汽车。

新老阻力

对于印度政府而言,特斯拉的到来显然会是其电动化战略的重要一步,而特斯拉一旦建厂,所带来的庞大就业机会也是政府心心念念的,因此印度迫切需要特斯拉。

与之对应的是,特斯拉也需要印度。在中国汽车流通协会市场研究分会秘书长崔东树看来,特斯拉进入印度是有利的,印度地处热带地区,消费者对特斯拉的品牌也比较认可。

毕竟在其他市场,特斯拉遇到的阻力已经越来越大了。

在欧洲,特斯拉就遭遇了前所未有的滑铁卢。根据EVsales公布的欧洲汽车市场10

月的销售数据,其中,大众ID.3成为了欧洲市场销量最高的电动车,销量达10315辆,9月则为8571辆,9月是ID.3上市首月。

相较之下,特斯拉10月的销量跌出了欧洲前10名,第10名日产聆风的销量为2247辆,而特斯拉9月的销量还高达16125辆。

除了销售之外,特斯拉在德国的超级工厂也遇到了诸多不顺。特斯拉于2019年11月宣布在德国建设超级工厂,按照原本的预期,2020年初开始建设,2021年夏季开始投产。但在多方阻力下,进展并不顺利。

12月8日,德国当地法院发布命令,勒令特斯拉停止砍伐位于德国格吕恩海德柏林工厂的树木,在环保主义者看来,特斯拉过快的砍伐行动将危害蛇和蜥蜴的栖息地,而这已经不是该工厂首次被迫暂停建设了。

就在特斯拉扩张失意的同时,对手却越发虎视眈眈。除了大众的后来居上,宝马、奔驰等企业也纷纷提出了自己的电动化发展目标,就连曾经唱衰电动车的丰田也急了,也在最近“剧透”了最新款的微型电动汽车,明年就会正式推出。

而除了传统车企,家大业大的苹果也有插一脚的迹象。22日,据路透社报道称,苹果公司正在推进自动驾驶汽车技术,并计划在2024年生产一款乘用车,其中可能包含该公司自己研发的突破性电池技术。

崔东树指出,虽然当下有一些压力,但特斯拉在目前仍然是处于领先地位的,销量和品牌影响力还是较为优秀的。

由此看来,空白的印度市场或许能成为特斯拉的下一个抓手。不过,对于特斯拉而言,印度在基础设施上的问题或许会给自家产品带来一些销售阻碍。特斯拉的印度车迷经常表达的担忧是,破旧的道路和缺乏清晰的车道标记可能会危及特斯拉的自动驾驶能力。

对此,刘小雪指出,特斯拉进军印度的话,定位人群还是会偏高端,以城市道路为主。从基础设施方面来看,在莫迪上台之后,印度这些年高速公路的发展还是挺快的,这方面不成问题。

“不过,如果特斯拉要想在印度建厂,可能还是有点难度。”在刘小雪看来,建厂其实主要是为了绕过关税壁垒,本地的制造业优势倒未必,虽然印度在手机方面的国产化程度很高,但主要都是组装,而一个汽车则需要上千个零部件,是一个产业集群,更别提高端的电动车,这对于特斯拉会是一个挑战。且相较于高端电动车,其实几千美元的大众化汽车更适合印度,市场更大。

就印度市场的进展以及担忧,北京商报记者联系了特斯拉方面,但截至发稿暂未收到具体回复。

北京商报记者 陶凤 汤艺甜

· 图片新闻 ·

南非“封城”等级升至三级



28日在南非比勒陀利亚拍摄的装备有负压隔离舱的救护车。新华社/图

南非总统拉马福萨28日宣布,南非将进一步收紧新冠疫情防控措施,将“封城”等级从目前的一级上调至三级。

拉马福萨当晚在全国电视讲话中说,新冠疫情最近在南非蔓延速度加快,变异病毒较之前病毒传染性更强,开普敦、约翰内斯堡、比勒陀利亚等大城市已成为第二波疫情的热点地区。因此,政府决定从28日午夜起至明年1月15日,将“封城”等级从一级上调至三级。

根据新的防控规定,南非严禁一切酒类出售;每日21时至次日6时实施宵禁;除葬礼外,禁止一切聚集性活动;除维持社会正常运转所必需的营业场所外,其他营业场所每

日20时前一律关门。

拉马福萨表示,民众在公共场合必须戴口罩,否则将被处以罚款甚至最多6个月监禁。他说,南非已有超过4.1万名医护人员感染新冠病毒,他们面临的风险比以前更大”。

为应对疫情,南非政府从3月26日开始在全国范围内实施最严格的五级“封城”措施。9月16日,南非政府决定从当月20日起下调“封城”等级至最低的一级,有条件恢复社交、宗教以及政治集会,并缩短宵禁时间。

数据显示,截至12月28日,南非累计确诊病例1011871例,累计死亡病例27071例。

据新华社

聚焦 Focus

交货延迟 欧盟新冠疫苗接种出师不利

当疫情愈演愈烈的时候,欧洲把希望寄托在了新冠疫苗上,但紧急上马的弊端也陆续暴露出来,比如交货延迟,甚至还发生了注射剂量出错的问题。对于一些本就不太信任新冠疫苗的民众而言,这无疑新的不利证据。不过,对于当下的欧洲而言,要想止住疫情的猛烈势头,没有比疫苗更好的解决办法了。

上周末,辉瑞和BioNTech共同研发的新冠疫苗已经运抵欧盟各成员国,大多数欧盟国家的老年人、医护人员和政界人士开始进行新冠疫苗接种。但刚开始接种,混乱局面就产生了。

“疫苗实在太少了。”德国巴伐利亚州州长抱怨称。除了少,巴伐利亚州部分地区甚至还产生了“浪费”,随疫苗运输箱放置的温度计均显示,在运输途中疫苗温度上升至15℃,超过了疫苗生产商规定的8℃上限,影响了大约1000剂疫苗的正常注射。

比起德国疫苗的缺乏,西班牙甚至还未开始接种。当地时间28日,西班牙卫生部表示,辉瑞推迟向包括西班牙在内的8个欧盟国家交付新一批新冠疫苗。西班牙卫生部在一份声明中表示,由于其比利时工厂“装载和运输过程中的问题”,辉瑞推迟了对8个欧盟国家交付疫苗。

据了解,欧盟目前订购了20亿剂疫苗,但其中大部分仍需获得欧洲药管局(EMA)的批准,再加上之前谈判时各国之间价格上的分歧,以及冷链运输问题,导致

欧盟接收疫苗时出现了交货延迟的现象。

对于疫苗延迟交付的具体情况及其原因,北京商报记者曾尝试联系辉瑞和BioNTech公司,但截至发稿暂未收到回复。

疫苗专家陶黎纳对北京商报记者分析道:“疫苗在储存和运输过程中必须深度冷冻,所以在实际接种过程中,会遇到不少阻力。”西班牙卫生大臣萨尔瓦多·伊利亚在接受媒体采访时也表示,疫苗交付延迟与“运输过程中的温度控制”有关,辉瑞的新冠疫苗接种必须在零下70℃的超低温环境储存,一旦脱离超低温储存环境,疫苗的保质期仅为5天。

混乱不止如此,德国启动新冠疫苗大规模接种的首日就发生了意外。27日,德国北部一间养老院的8名员工因人为失误被注射5倍辉瑞疫苗剂量,4人出现类似流感症状,目前已住院观察。

对出现此种失误的原因,陶黎纳称,目前欧美接种的疫苗多为“单瓶多剂”疫苗,即一瓶疫苗的剂量供多个人甚至10个人使用,不知道是不是操作过程中出现了失误,也可能是医护人员在培训过程中出了问题,但总的来说这种错误是十分“低级的”。

当下的混乱加深了部分民众对新冠疫苗的不信任。路透社援引的一项民调显示,法国愿意接种疫苗人数比例约为54%,意大利和西班牙均为64%。27日,在波兰开打首针新冠疫苗的华沙某医院,只有一半医务人员报名接种。

这一现象在意料之中,事实上,在此前已经接种疫苗的国家和地区,均有人出现了不同程度的过敏现象。美国波士顿的一名医生在接受Moderna新冠疫苗接种后数分钟出现严重过敏反应。

英国也出现了过敏问题,两个出现过敏反应的病例分别有鸡蛋和药物过敏史。英国政府此后发声称,任何具有疫苗、药物或食物过敏史的人都不应接种辉瑞疫苗,在接种第一剂时出现过过敏反应的人也不应注射第二剂。

对此,陶黎纳分析称,美国目前使用的是mRNA(信使核糖核酸)技术的新冠疫苗,此种疫苗的保护率可能会比灭活疫苗高10~20个百分点。但也必须了解的是,mRNA疫苗的常见不良反应率也同时比灭活疫苗高了一个数量级。对于目前全球已经接种的约100万剂疫苗中,已知出现的7~8例的过敏人数,对疫苗来讲的比例是十分高的。

“目前采用的美国疫苗也只是授权紧急使用,第三期临床试验还在进行中,并没有批准上市。对于一款紧急使用的新冠疫苗来说,这种细节上的不成熟可以说是比较常见的,同时也需要根据情况紧急做出更多的后期调整。”陶黎纳坦言。

不过,对于欧洲而言,疫苗已经是唯一的希望了。根据美国约翰霍普金斯大学的数据,欧盟27个国家的新冠确诊病例已经接近1500万,死亡人数超过35.3万人。

北京商报记者 陶凤 实习记者 赵天舒