



时代汽车周刊

Auto Weekly

总第701期 今日4版 每周二出版
新闻热线 64101881
执行主编 蓝朝晖

A1-A4

2018.2.27

特斯拉国产机会还剩多少



特斯拉国产可谓一波三折,自在去年底确认与上海市政府探讨在自贸区建设工厂的可能性后,近日有消息称,特斯拉并未与上海政府达成协议。主要的分歧点在于上海政府希望特斯拉与中国公司合作,进行合资建厂,特斯拉方面希望通过独资的形式拥有工厂的完整所有权。随着特斯拉在华建厂的进程延迟,关于奇瑞谋求与特斯拉合资建厂的传言不胫而走。对此,双方均否认了合作传闻。

全国乘用车联席会秘书长崔东树表示,特斯拉启动本土制造方面的迟缓,无非是特斯拉CEO埃隆·马斯克不愿意分享自己的核心技术与利润。从目前来看,特斯拉曾承诺的2018年在中国建厂的路径并不清晰,消费者可能需要再等上数年的时间才能真正迎来国产的特斯拉。

建厂屡次推迟

事实上,特斯拉方面一直希望在中国建厂。特斯拉此前表示:“投资建厂事宜以特斯拉发布的年度财报为准。”而特斯拉2017年四季度财报显示,2018年特斯拉将加大对1号超级工厂和

Fremont工厂产能建设的投资,并继续设立新的直营体验中心、服务中心以及超级充电站,以深化销售网络的布局,其中并未提及在华建厂相关内容。

截至发稿前,特斯拉方面并未回复北京商报记者关于特斯拉国产的问题。业内人士分析认为,近年来,关于特斯拉在中国建厂的传闻频出,埃隆·马斯克也并非不想在中国设厂,然而,在中国汽车产业政策的合资要求,以及美国市场产能扩充需求的背景下,特斯拉在国产事宜上只能一拖再拖。

统计数据显示,特斯拉Model S/X/3全球累计销量28.7万辆,其中16万辆在美国市场出售,美国市场占据了50%以上。对此,埃隆·马斯克也曾表示:“在我们花钱之前,我们想确保应该在哪些方面扩张。如果特斯拉现在来做资本支出决定,这就好像在无的放矢”。

同时,财报显示,去年全年特斯拉2017财年总营收117.59亿美元,较2016财年的70亿美元增长68%;毛利22.22亿美元,较上一财年的15.99亿美元增长39%;净亏损22.41亿美元,2016财年亏损为7.73亿美元。特斯拉亏损的不断加大也让埃隆·马斯克在中国投资设厂

踌躇不定。

错失竞争机会

在崔东树看来,尽管埃隆·马斯克拥有“钢铁侠”的光环,但由于特斯拉的产能不足,加上在中国需要交纳25%进口税,已经给竞争对手提供了扩张的机会,错失了发展的最佳时期。

业内人士认为,在风起云涌的电动汽车市场,产能不足问题已造成了特斯拉的持续亏损。此前,Model 3被定位为入门级车辆,有望拉动特斯拉销量的增长,然而,关于Model 3的实际量产数量却始终与特斯拉的美好愿景相去甚远。自首批30款车型于去年7月28日交付后,去年三季度,原本计划生产1500辆的特斯拉只实际交付220辆,四季度仅交付1550辆。为此,特斯拉不得不将每周生产5000辆Model 3的时间表推迟到了今年二季度末。

显然,特斯拉只有解决产能问题,才能转亏为盈。因此,在中国建厂就显得尤为重要。同时,经过前几年的夯实基础,中国新能源汽车已经培养了一大批用户,国外汽车巨头已纷纷发布了在华的新能源汽车计划。汽车市场分析师

颜景辉表示,如何消除产能瓶颈已成为特斯拉扭亏为盈的目标,而特斯拉是否会在国内完成扩产后将目光投向中国,则将成为提振投资者信心的关键。

国产时间尚难确定

尽管特斯拉国产屡次延迟,但特斯拉在2017年却将自己在中国的销售量实现了翻倍,特斯拉近日公布的数据显示,2017年特斯拉在中国的销售额实现了翻倍,超过了20亿美元。业界预计,按照特斯拉在售车型的价格计算,特斯拉在华的销量超过了2万辆。

不过,相比美国市场的占比,特斯拉在国内新能源汽车的占比只有不到3%,这也意味着特斯拉在中国市场并不占优势。去年11月,埃隆·马斯克曾表示,特斯拉在中国开始建厂生产仍需要三年左右的时间,但他同时也表示,该时间表有可能提前。这无疑为特斯拉实现本土化给出了时间倒推表。

值得关注的是,商务部新闻发言人公开表示,中国政府将尽快研究出台减少新能源汽车制造领域外商投资限制的政策措施,持续推进这个领域的对外开放。特斯拉属于拥有创新技术的企业,在政策上或许会给予一定的特殊性。”崔东树如是说。

有业内观点认为,目前特斯拉仍需解决盈利的问题,而不是加大对外投资。对于马斯克而言,或许只有兑现了2018年盈利之后,才会将目光转向中国建厂。

北京商报记者 蓝朝晖/文 李杰/制表

滴席谈

德系出局全球十佳发动机

刘葳漪

一份始于1994年的评选名单,每年末成为汽车行业的焦点。这就是全球十佳发动机评选,又名沃德十佳发动机,源自美国权威杂志《Ward's Auto World》。

评选的过程严肃、客观,通过对美国本土销售的车型进行接近日常驾驶状况的测试,而后根据发动机的指标和工作特性进行全面评估,最终选出10台综合表现最好的发动机。

历年,德系、日系、美系厂商的发动机都可以在榜单上平分秋色。到了2018年,德系发动机居然全部出局。

在《Ward's Auto World》上,笔者查询到入围的德系发动机分别是,奥迪R3的2.5L Turbo 5-cyl;奥迪S4的3.0L Turbo V-6;宝马530e的2.0L Turbo 4-cyl. PHEV;宝马X3的3.0L Turbo inline-6以及大众高尔夫e和帕萨特的2.0L Turbo 4-cyl。

还记得2017年的沃德十佳发动机中,不是3.0L以下的涡轮增压,就是小排量混动系统,今年的沃德十佳发动机榜单,混合动力和纯电动力系统再次获得提升,4台来自不同厂商、不同排量的混合动力和纯电动力系统获奖。V6以上的

发动机5台,占据半壁江山,甚至还有福特GT搭载的5.0L V8发动机。

上榜的V6引擎几乎都是汽车爱好者们熟知的对象。本田和福特各有两款发动机获奖,捷豹和起亚首次登上榜单,克莱斯勒Pacifica的3.6L Pentastar V6今年凭借插电混动实现了逆转。雪佛兰Bolt EV电池包由288支LG电芯制成,系统电量为59.4kWh,在美国EPA工况下续航里程可以达到383km,比特斯拉Model 3的续航里程更长,此次上榜,不令人意外。

德系出局,并不意味沃德十佳发动

机的榜单有任何倾向,评委们对于燃油经济性越来越重视,实至名归的全球化车型更突出。近两年的沃德十佳不再以美国本土车型为考量,很多人以为福特野马GT 5.0L V8发动机的上榜是美国人的“私心”,但其实,它并非传统意义上的自然吸气大排量发动机,新的5.0L V8与Shelby GT350的5.2LV8发动机共享了轻量化的气缸套涂层,压缩比提升至12:1。这些都是值得关注的变化。

尽管从美国的十佳榜单消失,但是在欧洲十佳发动机榜单上,德系产品依然是最有力的竞争者。