

欢迎订阅!!!

# 世界零排放汽车战略

~ 零排放汽车转型加速 ~

- 概述了巴黎协定·碳中和目标和欧盟·各国的汽车产业政策!!
- 分析世界主要汽车制造商的零排放汽车转型战略!!
- 分析世界主要汽车零部件供应商的零排放汽车转型战略!!
- 详细报告世界各国的零排放政策和EV/PHEV等电动汽车扶持政策动向!!

● 规格: A4纸、155页 ● 发刊: 2021年11月 ● 价格: 19,800元(含邮资)

随着2020年气候政策趋严,世界各国也在积极加强汽车相关环保法规。例如,英国决定2030年以后停售燃油车、欧盟上调了2030年的温室气体减排目标、美国自拜登执政后重返巴黎协定。在此背景下,汽车制造商各企业急需调整2030年战略。在新冠肺炎疫情冲击之下,部分企业已陷入财政危机,但面对实现碳中和需要优先解决的问题,例如EV和燃料电池汽车的研发、量产、盈利,考虑到后新冠时代的市场竞争,需要推进业务转型。各企业实施业务取舍,除了投资扩大电池产能等战略领域之外,还调整发动机生产体系、关闭变速箱工厂等,伴随这些发展,全新业务合作和行业重组也悄然而至。

本书中,概述了欧盟及各国在气候政策背景下的CO<sub>2</sub>排放和零排放法规加强动向,还收录了正在走向国际竞争之路的主要各国的BEV/电池和氢燃料电池行业发展政策。分析了主要汽车制造商·零部件供应商各企业的零排放汽车战略。

由衷希望本书能够在行业相关企业制定后新冠时代的市场战略时助到一臂之力!

样本页

第2章: 收录欧洲碳中和政策与振兴战略性电池产业政策动向!!

【欧洲 电芯制造基地新建规划(Gigafactory)】

【欧盟 电池研究协会联盟】

【欧盟 绿色协议的概要】

【世界零排放汽车战略】

【世界零排放汽车战略】

申请方法

本调查资料是非书店出售产品。申请或订阅本调查资料时, 敬请填写申请表内必要事项并传真至本公司或致电公司营业部及通过电子邮件垂询(china@fourin.cn)。

世界汽车产业调查·研究·咨询报告

北京富欧睿汽车咨询有限公司

〒101100 北京市通州区新华西街60号通州万达广场(万方大厦)A座1311-1312室

TEL: 010-6053-1292 (营业部)

FAX: 010-6053-1702 (营业部)

http://www.fourin.cn E-mail: china@fourin.cn

订阅申请表

世界零排放汽车战略

【发刊: 2021年11月 规格: A4、155页】 售价: 19,800元(含国内邮资)

北京富欧睿汽车咨询有限公司

FAX:+86-10-6053-1292(营业部)

年 月 日

公司名称 部门名称

订阅人 职务

地址 邮编

电话 传真

E-mail

备注

〒101100 北京市通州区新华西街60号通州万达广场(万方大厦)A座1311-1312室

TEL: 010-6053-1292 http://www.fourin.cn

FAX: 010-6053-1702 E-mail: china@fourin.cn

欧洲电池工厂建设规划

瑞典: Northvolt (Skelleftea, 21年) BMW/VW, 32GWh

挪威: Freyr (Mo i Rana, 23年) Morrow (Agder, 24年) Panasonic (n.a., 20年代)

英国: Envision AESC (Sunderland, 10年) 日产, 2GWh Britishvolt (Bro Tathan/Wales, 23年) Aston Martin/JLR, 30GWh

法国: ACC\* (Douvrin, 23年) Stellantis, 8GWh

意大利: FAAM (Tevrola, 21年)

德国: ACC\* (Kaiserslautern, 23年) Stellantis (Opel), 8GWh VW-Northvolt (Saltzgitter, 24年) VW Gr., 16GWh CATL (Erfurt, 22年) BMW, 14GWh microvast (Brandenburg, 21年) 客车制造商 Farasis (Bitterfeld, 22年) Daimler, 6-10GWh SVOLT (长城G) (Uberherrn, 23年) PSA, 24GWh Samsung SDI (Göd, 18年) BMW/Ford/Daimler/FCA, 3GWh

波兰: LG Chem (Wroclaw, 18年) VW/Audi/Daimler/JLR/Volvo, 65GWh

斯洛伐克: ino Bai (Blatislava, 24年)

匈牙利: SK Innovation (Komárom, 20年) VW/Daimler, 17.3GWh

BYD (探讨中)

电芯制造商(工厂所在地、预计投产时间)的主要配套产商、年产能

欧洲系 日系 中国系 韩国系 美系

\*(Automotive Cell Company)是法国PSA和Total(拥有子公司Saf)的合资公司旗下电芯制造商。GWh=吉瓦时。(FOURIN制作)

1章 总论 1
站在歧路上的汽车产业正在探索向ZEV转型的市场新秩序 2
1. 气候中性之路下向ZEV转型 2
◇电动汽车市场扩大、电动化计划加强 2
◇气候政策野心上涨, GHG减排目标加强 3
◇禁售燃油车政策加速BEV转型 4
◇问题重重的BEV转型 5
◇培育电池行业和保护政策以提升竞争力 5
2. 欧美引领的企业成长战略——ZEV转型 6
◇大型汽车制造商开始巨额投资BEV 6
◇削减成本以促进转型、筹措资金 7
◇欧洲主导的BEV转型 8
◇联手合作分担成本 8
◇为竞争新秩序做准备 9
3. IT企业进军汽车领域, 开展BEV移动出行服务 10
◇打造100万辆年产能的特斯拉 10
◇特斯拉BEV销量坚挺得益于IT技术 10
◇新兴制造商 11
◇初创企业通过SPAC上市募资 12
◇Google、Amazon、Apple入局寻求新的业务模式和横向分工 12
2章 世界汽车环保政策 15
美国: 加强汽车环保法规, 汽车制造商各企业苦心应对 16
◇政权交代背景下改变气候政策, 加强Buy American 16
◇要求逐年调整CO2减排和降低油耗的双重制度 18
◇除特斯拉外, 凭借车辆技术无法满足GHG法规 20
◇先行的加州气候政策和ZEV法规 24
◇力争2045年实现气候中性, 2030年ZEV达到790万辆 25

◇购买积分应对加州法规 29
◇拜登政权下的政策问题 31
欧盟: 主导气候政策, 力争凭借ZEV产业战略成为全球领导者 32
◇气候变化政策和汽车产业 32
◇欧洲绿色协议和竞争战略 34
◇2021年以后的动向 37
◇各国和城市的气候政策 39
◇2020年乘用车CO2法规达标取决于BEV销量 40
◇为提升竞争力的欧盟电池产业培育政策 42
◇欧盟联合的电池国产化项目 44
中国: 推出培育世界竞争力的国家战略, CAFC/NEV积分的实施将加速行业重组 48
◇中国NEV生产准备动向 54
3章 世界电动汽车市场 59
世界: 欧洲拉动下2020年插电式汽车市场规模达到300万辆 60
美国: 新冠肺炎疫情之下总需求降低, BEV市场保持稳定, HEV市场复苏 64
◇包括HEV在内, 美国的电动汽车市场低迷 64
◇加州的电动汽车市场中BEV占比6.4% 68
◇电动汽车购置补贴未能直接拉动市场扩大 71
欧洲: 政府补贴奏效拉动插电式汽车市场倍增 74
◇插电式汽车(BEV、PHEV)销量增长1~2倍 74
◇BEV销量排名前三: 雷诺Zoe、特斯拉Model 3、大众ID.3 75
◇欧洲各国的电动汽车购置扶持政策 80
中国: 推出各种尺寸新能源汽车新产品, 市场将进一步扩大 84
◇新冠肺炎疫情爆发后补贴区优惠待遇的调整与未来影响 89
4章 世界主要制造商的ZEV战略 95
通用: 围绕BEV推进电动化发展, 投资270亿美元助力业务增长 96
◇EV产品战略 98

◇生产投资 101
◇与其他企业的合作 103
福特: 向EV&AV领域投资200亿美元, 旨在构建商用车移动出行服务 104
◇投资计划 106
◇电动汽车战略 108
◇电动汽车生产体制 110
◇与其他企业的合作 111
大众: 核心事业转型, 到2025年针对BEV投资350亿欧元 112
◇电动汽车战略 114
◇电动汽车产品战略 115
◇BEV生产体制 116
戴姆勒: 迈向可持续新豪华主义之路, 2040年前实现脱碳 120
◇电动汽车战略 122
◇电动汽车生产投资 124
◇与其他企业的合作 127
宝马: 灵活生产各级别各车种电动汽车 128
◇电动汽车产品战略 128
◇电动汽车生产体制 129
现代汽车集团: 到2030年BEV/FCEV达到167万辆 133
◇电动汽车产品战略 134
◇电动汽车生产体制 136
◇与其他企业的合作 140
5章 世界主要零部件制造商的ZEV战略 141
汽车零部件产业的ZEV转型 142
博世: 向软件和服务供应商转型 146
大陆集团: 将电动总成部门剥离上市, 实施轮胎和CAM的成长战略 150
采埃孚: 积极应对E-Mobility, 通过ADAS/AD和车队管理加强商用车事业 154

样本页

第三章: 中国: 推出各种尺寸新能源汽车新产品, 市场将进一步扩大
从中国主要乘用车制造商2021年以后的电动汽车投放计划来看, 制造商各企业除了延长续航里程、提升ADAS·智能网联等功能之外, 成立高端BEV品牌、面向农村地区加强低价小型BEV的投放等也颇受瞩目。
中国系制造商中, 东风汽车于2020年7月宣布成立全新高端NEV品牌“岚图”。2021年6月已推出首款SUV EV车型岚图FREE。动力总成方面, 提供EV和增程式EV两种, 续航里程可达500km、860km, 售价在30万元以上。吉利汽车近年来也在发力高端EV品牌——几何品牌车型的投放, 2021年推出一系列几何A和新车型几何T。另外, 领克(Lynk & Co)品牌首款EV车型领克Zero于2021年上半年面世, NEDC续航里程可达700km。据媒体报道, 长城汽车计划在2021年成立高端EV品牌, 内部代码是SL(Saloon), 中文称作“沙龙汽车”。比

第四章: 通用: 围绕BEV推进电动化发展, 投资270亿美元助力业务增长
通用提出“EV & AV(自动驾驶汽车)”, 通过未来电动汽车和Connected Automate d技术的竞争发力高端EV品牌——几何品牌车型的投放, 为应对新冠肺炎疫情冲击之下, 通用也加大力度, 将多年来规划的新EV产品计划具体实施落实。2020年11月, 通用重新发布了以到2025年的BEV产品投放计划为中心的中期经营战略, 计划到2025年向全球市场投放30款BEV产品, 并力争BEV年销量达100万辆。提出占据北美EV市场份额首位(截至2020年是特斯拉)的目标, 并为此投资270亿美元。根据疫情前2020年3月初发布的内容, 将投资额提高70亿美元, 提升开发速度, 提前部分产品计划, 早期投放各种BEV产品。
通用正在推进以BEV为核心的经营转型计划。曾在2018年11月发布了企业改革方针政策, 为确保EV和AV开发所需费用, 取消亏损的海外事业, 并降低北美开发和生产成本。福特也进行了相似的变革, 但不同的是, 通用除难以占据市场地位和盈利的印度、东盟、俄罗斯外, 还取消了欧洲、澳大利亚、新西兰的产销业务。除北美以外保留中国、韩国、南美业务。截至2021年依次将其售出, 将剩余资金用于北美的EV & AV事业。产品阵容方面, 将不盈利的大众乘用车(三厢车)产品废除, 以CUV、SUV、皮卡为中心继续展开, 在通用经营战略与电动汽车战略

第四章: 汇总世界主要车企的BEV/零部件基地投资与电池研发合作动向!!
进行。波兰与泰国生产PHEV用电池, 从2019年到2022年逐步开始投产。
电芯并未在集团内生产, 而是从外部采购, 在长期计划中, 到2030年的采购金额将达到200亿欧元。在EQ系列BEV开始投产之际, 与中系企业宁德时代、孚能科技等2家供应商签署了采购协议。
【戴姆勒 全球生产基地中的BEV生产基地与投产时间】
构建生产燃油车(mHEV)、PHEV、BEV的柔性生产体制不是BEV专用工厂, 在過去的主力基地进行PHEV、BEV组装, 零部件制造到2022年在7家工厂组装BEV车型。
7家基地中A工厂“组装电池系统
2019年起是服务于现有PHEV、2021年起为EV(Arch-下划横线车型)
德、中、法、主要基地 电池系统在电池包工厂进行生产
2020年9月, 在Sindelfingen LT, 开设了以柔性、数字化、效率性、可持续性为概念的下一代生产基地Factory 56(56号工厂)。
总投资1.3亿欧元。
- 建设周期为2年半, 总面积22万方(约30个足球场的面积), 主体结构采用钢结构。
- 可根据市场需求灵活调整生产的柔性生产线, 可生产从小型车到SUV。从燃油车到PHEV、BEV。
- 具备高性能LAN 1.5G网络的全数字基础设施。
- 戴姆勒采用被称为Tec.Lines的高柔性生产线, 400辆以上的自动驾驶车AGV(Automated guided vehicle), 数字生态系统MOM668与全球30家以上的戴姆勒工厂实时进行数据共享。
- 到2025年在全部投产30款EV, 与丰田销量达100万辆规模。
- 重视BEV技术和性价比, 与丰田合作开发HEV、PHEV, 而非自主研发。燃料电池技术也与丰田联合开发。
- 适用于所有产品的Ultium电池平台可扩展为模块化平台。
- 与上一代S级的生产效率相比, 新型S级的组装效率提高了25%。
- 在戴姆勒的碳中和目标Ambition2039指引下, 该工厂是一家碳中和工厂。
- 主要基于太阳能发电系统、DCI(直电流)电网及基于再利用车辆电池的储能系统的创新概念。铺设了功率在5,000kW以上、12,000个以上的太阳能发电模块。
-Factory 56首先开始生产少量人到全球所有的奔驰商用车工厂。
-Factory 56首先开始生产S级三厢车(含LWB), 之后追加生产Maybach S级、EQs。

第五章: 以德国为例介绍汽车零部件产业向ZEV方向转型的动向!!
汽车产业向零排放的转型对汽车零部件产业产生巨大的影响。以德国为例, 从德国汽车零部件产业的应对动向来看, 以联邦政府为主体, 正在加强对结构改革期的汽车零部件产业扶持政策。
在德国, 针对BEV转型、汽车产业数字化转型后产业不被削弱的课题展开磋商, 并制定了战略。从2019年春开始, 默克尔总理与汽车产业界着手开展电驱动系零部件业务, 并积极应对数字化, 并推进软件开发生态的强化。大陆集团(Continental)也在积极做出调整, 并且更为激进, 已经发布了将不再生产液压系零部件的计划。不过, 中小企业汽车零部件制造商由于无法跟上今后的时代变革, 在此浪潮下破产的企业有可能会增加, 特别是一些企业已经倒在新冠肺炎疫情的冲击之下。在德国数量庞大的发动机、变速器金属机械加工系供应商, 如果产品全部转型为BEV的话, 内燃发动机及其零部件产业, 将对上