

大众和福特都说要超越特斯拉

本报记者 林安东 综合外媒

据《汽车新闻》报道，福特首席执行官吉姆·法利近日表示，福特希望成为全球最大的电动汽车制造商，超越行业领袖特斯拉和大众等规模更大的竞争对手。

在今年早些时候，大众举办了一场大众汽车动力日的特别活动。大众表示，随着动力电池的成本持续降低，争取最迟到2025年超越特斯拉，成为全球电动汽车市场的领导者。此外，大众还表示，单在中国市场，其目标销量就超过200万辆纯电动车。



欧洲市场一样好的话，那么大众的目标就指日可待了。

大众最有希望

据英国《金融时报》报道，根据咨询公司伯恩斯坦、IHS和EV-Volumes三家机构对几家主流车企的预测，大众是唯一有希望在2024年左右，在电动汽车生产方面接近甚至超越特斯拉的传统汽车制造商。虽然其他汽车制造商也将迅速扩张电动汽车阵容，但它们都无法接近特斯拉的水平。

《金融时报》指出，大众汽车的首席执行官赫伯特·迪斯一直是车企现任CEO中唯一将特斯拉当作对手认真对待的。

伯恩斯坦预计，大众汽车今年将销售45万辆电动汽车，低于60万辆的原定目标，半导体短缺占了很大一部分原因，而这一因素对特斯拉的打击并不大。“但今年不是世界末日”伯恩斯坦的阿恩特·埃林霍斯特说，他预计到2024年初，大众集团的电动汽车销量将超过特斯拉。

迪斯承认，在生产方面，特斯拉正在为整个行业设定一条基准线。他指出，特斯拉在10个小时内就能制造出一辆汽车，而大众汽车目前

需要30个小时来制造一辆ID.3或ID.4。

目前，大众在新能源汽车研发上，很多方面都在学习特斯拉，包括电池电芯的研发，大众将舍弃电池组，实现将电芯通过CTP（无模组电池包）和CTC（一体化电动底盘）方式装车，这样做的目的是为了减轻重量增加续航的目的。这一举措与特斯拉在“电池日”上对电池结构的改造不谋而合。大众也模仿特斯拉制定了关于电池回收的流程，由此大众对特斯拉的青睐可见一斑。

《福布斯》认为，大众之所以在今年初放下要超越特斯拉的“狠话”。主要源于大众在欧洲市场上的阶段性胜利。

根据EV Sales发布的2020年欧洲新能源乘用车车企销量中，大众销量是126059辆，而特斯拉是87642辆。在这样的大好形势下，大众提出了自己的新目标，就是最迟在2025年要成为全球电动汽车市场的领导者。不过，大众要想实现这一伟大目标，就要看它在中国市场上的表现了，如果在中国市场上的成绩和

福特不被看好

据《金融时报》报道，2017至2020年期间，福特的电动汽车产量不到特斯拉的2%。2021年，由于Mustang Mach-E的出现，产量得到了提升。伯恩斯坦称，福特2021年电动车的产量为8.3万辆，约占特斯拉的10%。

福特CEO吉姆·法利表示，到2023年底，福特的电动汽车年产量将达到60万辆，是目前计划产量的两倍。然而，伯恩斯坦预测这一数字将有所下降，最终可能会在45万辆左右，将不到特斯拉2023年产量的一半，这使得福特这条“成为全球最大电动汽车生产商”的道路尚不明朗。

英国《金融时报》称，分析师对福特将如何实现其新目标提出了质疑。伯恩斯坦表示，福特的电动汽车销量仍然很少，去年几乎没有销售电动汽车，今年前三季度的销量为1.89万辆。不过已接近其老对手通用汽车的今年前三季度2.48万辆的销量。

Benchmark Mineral Intelligence 的电

池专家西蒙·莫里斯表示，到2030年，福特有望每年生产约90万辆电动汽车，远低于业内其他公司的预期水平。他表示：“锂离子电池将是第一个瓶颈，然后是原材料。”他估计到2030年，福特与供应商的合同将提供150万块电池。到那时，这将与行业领军企业“相差很远”。

“我们认为特斯拉有很多优势，它的垂直整合对供应链的控制力更强。”EV-Volumes的主管维克特·伊尔勒说。伊尔勒还认为特斯拉的生产阵容简单。特斯拉在产品组合中只有四种车型，而且在2021年的大部分时间里，只有Model Y和Model 3在批量生产，因为Model S和Model X车型正在进行更新。

伊尔勒也认为，其他公司不太可能在可预见的未来赶上特斯拉。他说：“不太乐观，虽然特斯拉的增长速度有点慢，但从数量上看，他们仍然增长得更多。我们不认为到2026年有谁会在销量上超过特斯拉。”

通用汽车计划2024年前在北美建电池正极材料加工厂

12月1日，通用汽车表示，该公司与浦项化学签署了成立合资企业的非约束性条款。通用汽车全球产品开发、采购和供应链执行副总裁道奇·帕克斯表示，两家公司预计将在2022年第一季度前执行最终协议。两家公司合资开设的正极材料加工厂的选址可能也会在明年第一季度公布，通用汽车预计该厂将创造数百个就业岗位。

这座正极材料加工厂将为通用汽车和LG新能源在建的两家美国Ultium电池合资工厂供应正极材料，这两家工厂分别位于俄亥俄州洛兹敦和田纳西州斯普林希尔。通用汽车还计划在2025年左右再在美



国开设两家Ultium电池工厂，但没有透露具体的选址。帕克斯称正极是锂离子电池的“能量来源”，正极对电池性能、安全性和成本的影响最大。正极材料约占电池成本的40%。

随着电动汽车生产开始规模化，通用汽车和其他汽车制造商正在重新布局供应链，并在当地采购和加工关键材料。通用汽车表示，“我们要掌握自己的命运。”

戴姆勒、Stellantis投资固态电池商Factorial Energy

据报道，戴姆勒和Stellantis在声明中表示，两家公司将对固态电池制造商Factorial Energy进行战略投资，当前Factorial Energy正寻求将电池技术商业化。

此前，现代、起亚也与Factorial Energy签订了合作协议。随着全球向更清洁的移动出行方式转型，市场对电动汽车的需求也在增长。

尤其是在11月早些时候，戴姆勒和其他五家汽车制造商承诺到2040年逐步淘汰内燃机汽车之后。汽车制造商和零部件供应商已经投入数十亿美元开发固态电池，这是一种有望实现充电更快、储能更多和安全性更高的下一代电池技术。

固态电池技术也将



是削减电动汽车成本的关键。彭博新能源财经表示，量产固态电池的成本仅为目前锂离子电池的40%。

目前，Factorial的固态电池技术已经取得了突破性的进展，解决了阻碍消费者大规模采用电动汽车的关键难题：续航里程和安全性。Factorial取得的进展基于自研的Factorial电解质系统技术。该技术利用了一种专有的固体电解质材料，能够在高压和高容量电极上实现安全可靠的电池性能。