

吉利急需“充电”

“蓝色吉利行动”失利之后，李书福或许真的多了一丝紧迫感。

近一段时间，与百度、富士康成立合资公司、和腾讯达成战略合作、投资贾跃亭的FF、入主破产重组后的力帆、间接入股动力电池企业孚能科技……2021年李书福真的很忙。在那些忙碌的身影背后基本上都有新能源汽车的影子。

同时，这一系列紧密布局的前因后果则是吉利过去5年来在新能源领域并不成功的转型，以及其当下迫切的升级需求。

国产车老大没吃到新能源这杯羹

2020年的新能源汽车概念有多火已经无需赘述。特斯拉的暴涨(股价)市值直接把马斯克推上了全球首富的位置；蔚来、理想、小鹏等曾经在破产倒闭边缘徘徊的造车新势力，一夜之间成了市值数百亿美元的资本宠儿；国内的比亚迪更是凭借着在新能源领域的优秀表现，年内股价涨幅超过400%……

在这近乎疯狂的风口效应下，作为自主品牌车企的领军品牌，吉利则显得有些黯淡无光。

虽然过去这一年吉利股价也有着相对不错的涨幅，但无论是从涨幅力度、整体市值还是市盈率来看，都逊色于年销量只有其三只之一的比亚迪(比亚迪年总销量41万辆、吉利年销量132万辆)。

如今比亚迪的市值已经高达7500亿，市盈率为217，而吉利的市值则不到3000亿，市盈率更是只有40出头。两家车企在资本市场和投资者眼中的重要性，已经高下立判。

其实回顾吉利过去在新能源领域的发展历史，作为自主品牌中的领军企业，吉利面对新能源市场的变动并不慢。

2015年11月，吉利就高调对外发布了面向新能源领域的“蓝色吉利行动”。根据当时的规划，到2020年吉利新能源汽车的销量占比预计会达到吉利汽车整体销量的90%以上。其中，插电式混动与油电混动汽车销量预计占比达到65%，纯电动汽车销量占比为35%。

为了实现这一目标，过去五年以来吉利也确实的新能源领域做了相当多的布局和投入。

从最初的帝豪EV，到后来极星、几何等车型，吉利新能源产品已经经过几次迭代。前不久，吉利主导进行重组的力帆还发布了首款纯电MPV产品。同时，吉利还投资数百亿元在浙江、黑龙江、山西、湖南等地建设了大量新能源车生产基地。

但步入2021年，回头来看吉利的这个“蓝色五年计划”，显然没能达到自己设定的目标。

根据吉利汽车官方公布的数据显示，

2020年吉利汽车总销量为1320217辆，100%完成了全年销售目标，连续4年蝉联中国品牌乘用车第一。但是在新能源领域，包括几何、帝豪等系列累积总销量只有68142辆，占总销量的5.1%。

5%和当年设定的90%，确实差距很大。

根据吉利汽车2019年的销量数据显示，其2019全年新能源汽车的总销量还达到了11.3万台的量级。这样算来，2020年吉利汽车在新能源领域不仅没有实现同比增长，还出现了将近40%的下滑。

这种销量表现与2020年火爆的新能源汽车市场形成了巨大反差。作为自主品牌车企中的销量老大，吉利不着急是不可能的。

对此，相关出行领域观察人士对懂懂笔记表示：“蓝色吉利计划的失败并不意外，当初这个计划的目标设定就太过激进，过于高估了新能源汽车的普及速度。说狠一点儿，当初那个蓝色吉利计划压根就是不切实际的，可能5年前吉利管理层自己都不太相信，能够在5年时间里让自家新能源汽车的销量占比达到整体销量的90%。”

快鱼吃慢鱼的新能源格局

虽然从时间节点上来看，吉利是国内车企中较早开始布局新能源领域的先行者，但对于汽车的电气化、智能化甚至整个行业的革命性创新，吉利的前瞻性似乎还是慢了一些。

当下如日中天的造车新势力们，基本上就是两年前李书福口中的“骗子”。作为国内自主品牌的“带头大哥”，李书福曾不止一次公开炮轰过整个造车新势力，说他们不懂汽车、把吹牛当成竞争力、只是为了圈钱……

当然，我们承认在新能源汽车这个革命性的风口下，确实有一些所谓的新造车势力压根就不是真心为了造车而来，有的只是为了赶上风口，圈一波钱就撤退。但如今时间也已经证明，包括蔚来、理想、小鹏、威马这些新造车企业确实拥有相当不错的市场竞争力，而汽车行业的电气化、智能化也已经成为不可逆转的大势。

在这股浪潮下，作为一家成熟的传统车企巨头，吉利必须做出改变。但是对于这艘年销量超过130万辆汽车的“巨轮”而言，调转船头并不是一件容易的事情。

和绝大多数传统车企一样，吉利在新能源领域最初的尝试也是从“油改电”开始，虽然通过这种方式，让不少拥有成熟汽车平台的传统车企在原有基础上快速入局新能源汽车市场，但“油改电”注定是一种过渡期的选择，其天生存在电池布局不合理、侵占空间、安全性相对较差等问题。这种过度产品在某种意义上其实就是短视。

尽管早在2017年吉利就官宣了自己的



首款纯电动车平台PMA，但在投入了海量资金之后PMA项目进展并不顺利，几经拖延最终仍然没能实现量产，此后只是通过升级进化成为如今的“SEA浩瀚”架构，而首款概念车预计在2021年年中以后才能量产上市。

至于现有的纯电动产品，除了那些传统油车的电动版本之外，吉利旗下拥有几何、极星、枫叶、远程、伦敦电动汽车，以及未来和戴姆勒合作的电动smart等六大纯电动品牌。这其实已经是一个相当庞大的体系，但是缺乏拳头产品。

相较于其他竞争对手，吉利虽然在新能源方面投入了相当多的时间和资金，但得到的回报并不多。特别是在如今新能源汽车行业备受资本市场看好以及吉利计划回归A股的大背景下，李书福必须要让吉利的动作快起来。

“这种复杂的多品牌战略对于吉利而言未必是好事。”相关汽车领域观察人士对懂懂笔记表示，“虽然这几个品牌都有自己不同的定位，也面向不同需求的市场，但它们都需要集团为其提供专门的资源来进行品牌打造，过于复杂的产品线肯定会对效率造成一定影响。面向高端市场的极星品牌就是一个例子，作为对标model3的存在，从硬性指标上来看它并不差，但时间窗口上来看它就晚了太多时间。”

从目前相关品牌的具体销量数据来看，几何的年销量也就刚刚突破一万辆；面向高端市场的极星，据中汽中心数据资源中心发布的数据显示上险数仅为365辆。显然，这些独立的纯电品牌并没能给吉利的新能源

战略提供多少助力，只有那些传统燃油车型的电动版本仍在支撑着吉利本就不“醒目”的新能源汽车销量。

也正直升基于这种情况，才有了吉利近一段时间密集的市场动作，包括主动接触互联网巨头百度与腾讯。这其中，吉利与百度合作成立的合资公司里后者拥有绝大多数股份，而吉利未来扮演的更多是一个代工厂的角色。前不久吉利甚至投资了“下周总是难回国”的贾跃亭，或许也是希望未来让自己与富士康的合资公司能够成为FF的代工方。

对于这些看似没有章法的组合拳，上述行业观察人士分析：“代工应该是一个相对无奈的选择，因为自己在新能源领域相对弱势，所以只能以合作的方式与那些掌握智能化技术的互联网巨头达成合作。但是代工本身仍是产业链相对下游的存在，如果未来不能通过合作来提升自己的市场竞争力，很容易沦为纯代工企业。此前一直给小鹏、蔚来代工的海马和江淮就是典型例子，那种市场位置对吉利而言显然是非常糟糕的。”

从炮轰新造车势力，到车展上对着李想竖起大拇指，“蓝色吉利计划”这5年也是李书福观念改变的5年。那个过于冒进的“蓝色5年”计划失利并不让人意外，作为国内自主品牌车企的老大哥，今天吉利虽然在新能源汽车方面有所落后，但它依然有放手一搏的勇气。只是时间窗口已经变得十分紧迫，庞大的体量使得吉利在做出每一步动作前都必须格外谨慎，同时也要一击必中。

马自达因芯片短缺 将在未来2个月内在全球减产3.4万辆



据国外媒体报道，日本汽车制造商马自达在去年迎来了史上业绩最成功的12月，由此为企业在2020年底的表现画上了浓墨重彩的一笔。

然而，马自达当下面临的一大问题使得其注定无法在2021年旗开得胜，这个问题便是马自达的芯片储备已经耗尽。缺“芯”问题已经对马自达在日本销售的CX-5(配置|询价)和马自达3(配置|询价)型轿车产生了影响，而在未来两个月内可能导致马自达在全球减产3.4万辆汽车。

芯片短缺的问题已经影响到了马自达在内的多家汽车制造商。按照马自达的计划，其将在今年2月将日本工厂生产的CX-5产量削减近4000辆，而到3月份可能最多减产6000辆。

半导体芯片的供应短缺已经对全球汽车制造产生冲击，其导致多个国家内的汽车生产线被迫关停。市场调查机构IHS Markit就预计称，今年第一季度内全球受缺“芯”问题影响的轻型车产量将达到67.2万辆。

马自达还计划对设在中国和墨西哥的生产线做出减产决定。马自达一位发言人在接受记者采访时表示：“我们预计2月份的全球产量将遭受冲击，不过我们会继续采取措施，以将影响程度降至最低。”

马自达对具体的产量目标不置可否，但其表示，当前每天的情都可能发生变化。丰田汽车、菲亚特-克莱斯勒、福特和日产均宣布因为芯片短缺问题而采取了减产措施。

在美国国内，一个由15位参议员组成的团体敦促白宫解决芯片短缺的问题。按照IHS Markit高级首席分析师菲力·阿姆斯特路德(Phil Amsrud)的观点，买方和卖方需要快速达成一份协议。他在接受记者采访时表示：“当下芯片供应短缺的问题是OEM厂商需求扩大加上半导体厂商供货受限两大现象共同作用的结果。除非供需双方达成一致，否则问题将无法解决。”

现在各方只能期待这份一致协议能够尽早达成。