

直面缺芯少电的挑战

A00级电动汽车 奋力突围

■ 本报实习记者 杨梓



2月14日晚,长城汽车经销商接到厂家通知,要求从15日零时起,停止接收欧拉黑猫、白猫两款车型订单,并撤下展车及宣传资料。随后,欧拉官方表示:“由于芯片短缺、零配件供应无法保证生产等原因,导致黑猫、白猫车型订单积压较多,客户购

车周期过长,影响客户体验。为避免给信任欧拉车型的车主带来更多不良购车感受,厂家将协调内部资源以更快满足现有订单排产计划,保证现有订车客户提车速度及购车利益。”一时间,“黑白猫停产”的消息闹得沸沸扬扬。

2月23日,欧拉品牌CEO董玉东表示,黑猫、白猫车型只是停止接单,并非停产,同时给出了原因:“2022年原材料价格大幅上涨,黑猫单车亏损超万元。”其实,不仅是黑猫、白猫,其他A00级(微型车)电动汽车也面临类似问题。如何抗拒亏损风险,危中寻机,是新能源车企亟待解决的问题。

难以分摊供应链上涨成本

“虽然欧拉品牌有产业链优势,但这款时尚亲民的小车,仍给公司带来巨额亏损。”董玉东指出,截至3月3日,电池级碳酸锂市场综合报价为49.45万元/吨,而2021年初,电池级碳酸锂价格仅为5.3万元/吨左右。与此同时,汽车芯片供应紧张,价格水涨船高,其中部分芯片价格上涨了数十倍。

据了解,欧拉黑猫指导价为6.98万元-8.48万元,白猫指导价为7.18万元-8.88万元。数据显示,欧拉黑猫、白猫上市至今累计销售17.3万辆,在5万元以上A00级市场多次成为单品销售冠军。董玉东坦言:“停止接单实属无奈之举,在缺芯少电的环境下,黑猫、白猫订单累计超过2万辆,按当前生产量计

算,如果继续接单,预计到2022年下半年才能交付。”

实际上,目前不少A00级电动汽车企业已将成本压到最低,但动力电池原材料、芯片价格上涨超过预期,使其难以像高端车那样有分摊成本上涨的空间。北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔表示,在缺芯少电、原材料价格上涨的影响下,车企会优先生产利润更高的车型,A00级车不得不“让路”。

董玉东表示:“我们将积极寻找原材料,争取快速交付。”按照相关规划,欧拉芭蕾猫、朋克猫、闪电猫等车型将于今年上市,其中芭蕾猫预计3月上市,售价15万元-20万元;闪电猫将在第二季度上市,预计售价20万元左右。



溢价能力较弱 积分收益大减

中汽协的统计数据显示,2021年,A00级乘用车市场销量达125.3万辆,其中新能源汽车销量88.9万辆,渗透率达71%。据了解,我国城镇居民日常出行里程在30公里以内,中短途代步出行需求旺盛,A00级电动汽车瞄准城镇短途出行市场,在新能源汽车下乡活动中扮演了重要角色,成为不少低速电动车更安全、合规的替代者。

2014年-2017年,较高的补贴吸引了不少车企布局A00级电动汽车市场,但随着补贴政策对续航里程要求提高,该市场随即“哑火”。2020年,随着五菱宏光MINI EV大卖,A00级电动汽车再次崛起。据统计,截至2021年12月31日,五菱宏光

MINI EV上市后的累计销量突破55万辆,其中2021年销售426452辆,问鼎新能源汽车年度销量冠军。

由此可见,凭借薄利多销的优势,A00级电动汽车占据了不小的市场份额,然而,在供应链成本上涨的情况下,较低的售价却使得车企面临较大的亏损风险。事实上,供应链成本上涨是所有车企都需面对的难题。张翔表示:“为对冲成本上涨压力,保证利润,最直接有效的办法就是涨价。”截至目前,特斯拉、蔚来、小鹏、比亚迪等车企已纷纷上调旗下新能源汽车售价,涨幅在1000元-21088元不等。

但值得注意的是,上述品牌新能源汽

车多为中高端车,而A00级电动汽车更多面向低预算、低收入消费者,该消费群体对价格涨幅更为敏感。据了解,在A00级电动汽车中,黑猫、白猫售价已处于高位,若上调价格,则会失去价格亲民的优势,影响其竞争力。

此外,某车企内部人士还向记者坦言:“对不少车企而言,A00级电动汽车主要用于抵消燃油车产生的负积分。”此前,特斯拉等车企通过卖积分收入不菲。但目前新能源汽车正积分售价为500元/分-800元/分,与最高时的3000元/分相比已大幅降低。这意味着A00级电动汽车给车企带来的积分收益已大打折扣。

A00级电动汽车并未丧失优势

乘联会的统计数据显示,今年1月,五菱宏光MINI EV、奇瑞QQ冰淇淋、科莱威CLEVER、零跑T03均有不错的销量成绩,分别销售26682辆、9984辆、6198辆、6007辆。一方面是巨大的市场需求,另一方面是车企“卖一辆亏万元”的现实。在供应链成本上涨的情况下,黑猫、白猫遇到的困难是A00级电动汽车都面临的共同挑战。那么,为解决困难,A00级电动汽车是否会被车企边缘化?

受访人士均认为,即使缺芯少电,供

应链成本上涨,也不意味着A00级电动汽车会丧失优势。“A00级是重要市场,并非只是过渡,且目前A级(紧凑型车,包括A0/A00级)电动汽车尚未达到应有的水平。”乘联会秘书长崔东树认为,A00级电动汽车直接涨价不现实,易引发消费者反感,建议车企在现有产品的基础上进行技术升级,从而提价。业内人士也认为,如何协调资源、抗拒亏损风险,并合理布局产品战略,是亟待新能源车企解决的问题。

平安证券分析指出,2022年新能源汽

车增长格局将生变,从新能源汽车细分市场来看,A00级市场的新能源汽车渗透基本完成,市场体量或趋于稳定,增速将放缓。随着新能源车导入放量,A0级(小型车)市场的新能源汽车渗透率有望进一步提升。

“15万元-20万元插电混动车型将迎来增量。”崔东树认为。张翔也表示:“除A00级外,未来A级车市场或售价15万左右的电动汽车将迎来较快增长,该细分市场与普通工薪阶层的购买力匹配,且容量大,未来将有很大增量。”

新疆首套充电桩现场测试仪检定装置投用



图片新闻

近日,由国网新疆电力有限公司研发的新疆首套交直流充电桩现场测试仪检定装置投用,完善了充电桩溯源体系。图为该公司人员在检定充电桩测试仪。 谢珍/摄



资讯

新能源汽车 “新五化”特征显现

本报讯 记者范彦青报道:日前,由索荣汽车创新创业创投中心和车创投联合主办的汽车创业与创投路演对接会在京举办。会议提出了汽车产业“新五化”模式,即“新四化”(电动化、智能化、网联化、共享化)+资本化。对此,索荣汽车产业投行平台创始人、河南省新能源商会副会长贾永轩表示,随着整车制造、零部件厂商加快“新四化”转型,资本的支撑作用日益凸显。

在百余年的汽车产业发展历程中,新能源汽车赛道尚短,电动化、智能化、网联化、共享化的产业链构建需要完善的投融资体系支撑。然而,与会人士一致认为,目前新能源汽车产业创投却多是“瞎子摸象”式对接,可谓是“盲-忙-茫”,即投资者盲目投资、创业者忙着融资,最后双方茫然收场。

一方面,新能源汽车投资者往往找不到匹配的项目,把不准创业者心态,难以形成产业链、协作圈优势;另一方面,新能源汽车创业者大多为科技主导型创业,缺乏投融资管理经验。对此,北京众合智车技术有限公司总经理赵绍兴深有体会,他表示,只开展技术研发,无法落地转化为生产力。在这种情况下,金融的聚合作用日益凸显。贾永轩认为,“蔚小理”之所以能够成功上市,关键在于掌舵者懂得资本管理,不至于前期盲目、中途忙碌、最后茫然。

值得注意的是,早在2017年,东风汽车就提出“五化”战略,即“新四化”+轻量化。随后,2018年,捷豹路虎中国与奇瑞捷豹路虎提出“新四化”+个性化。事实证明,轻量化、个性化主张在一定程度上促进了新能源汽车分众化发展。近年来,随着新能源汽车市场化竞争日益激烈,资本化成为新能源汽车产业的新特征。

与会人士认为,新能源汽车资本化是一个涉及融资、上市、团队组合、市值管理、股权结构、兼并重组等多方面的体系。从投资角度来看,需注重项目的发展方向、规模、成长速度、盈利模式,同时要加强对项目投融资管理,规范投融资环境。

此外,2021年12月召开的中央经济工作会议已明确提出,要正确认识和把握资本的特性和规律,要为资本设置“红绿灯”。对持续升温的新能源汽车产业而言,也要进一步完善投资准入标准、合理引导资本,产业链相关企业才能在大变革的背景下茁壮成长。

工信部:继续实施新能源汽车购置补贴等政策

关注

本报讯 实习记者杨梓报道:2月28日,国务院新闻办就工业和信息化稳定运行和提质升级的有关情况举行了新闻发布会。会议透露,“十三五”时期,我国新能源汽车年销量从2016年的50.7万辆提高到2020年的136.7万辆,年均增长率达28%。2021年,我国新能源汽车产销分别达354.5和352.1万辆,同比均增长1.6倍,连续7年位居全球第一,累计推广量超过900万辆。对于新能源汽车下一步发展,工信部部长肖亚庆表示,将继续实施新能源汽车购置补贴、充电设施奖补、车船税减免优惠等政策。

同时,据工信部副部长辛国斌介绍,综合各方面情况判断,我国新能源汽车产业已进入规模化快速发展的新

阶段,虽然还面临一些困难、挑战,但预计今年仍将保持高速增长态势。后续,工信部将发挥节能与新能源汽车产业发展部际联席会议机制作用,重点抓好完善支持政策、支持创新突破、促进市场拓展、强化资源保障、加强安全监管五个方面的工作。

具体而言,工信部将抓紧研究明确新能源汽车车购税优惠延续等支持政策,优化“双积分”管理办法,做好与补贴退坡的有效衔接,稳定市场预期,组织编制汽车产业绿色发展路线图,为行业企业提供指导帮助;推动电动化与智能网联技术融合发展,进一步提高动力电池安全、低温适应等性能,加快5G、车路协同技术应用,开发更多适应消费者需求的休闲娱乐、生活服务、自动驾驶等功能,持续提升新能源汽车的产品质量和驾乘体验,增强广大消费者的获得感;启动公共领域车辆全面电动化城市试点,着力提升城市物流配送、出租、环卫等车辆的电动化水平。其中,针对百姓反映集中的

老旧小区、高速公路充电难的问题,工信部将会同有关方面加快推进充换电基础设施建设,推动实现信息共享、统一结算,不断提高新能源汽车充电便捷性。

同时,工信部将着眼于满足动力电池等生产需要,适度加快国内锂资源开发进度,打击囤积居奇、哄抬物价等不正当竞争行为,健全动力电池回收利用体系,支持高效拆解、再生利用等技术攻关,不断提高动力电池回收比率和资源利用效率;坚持底线思维,统筹提升功能安全、数据安全、网络安全等保障能力,持续完善新能源汽车安全技术标准,提升动力电池热失控报警和安全防护水平,构建系统、科学、规范的新能源汽车安全管理体系。

此外,针对汽车芯片短缺问题,辛国斌表示,工信部已牵头组建汽车半导体推广应用工作组,加强整车、零部件和芯片企业之间的供需对接;实施汽车《公告》管理便企服务措施,促进替代产品装车应用;配合有关部门,调查处理

汽车芯片囤积居奇、哄抬价格等不正当竞争行为,提升芯片供给能力,努力维护汽车行业平稳运行。“从重点汽车企业监测情况来看,虽然汽车芯片供应短缺情况已逐步缓解,但相对整车和零部件企业的需求和排产计划来看,目前仍有一定缺口。考虑到全球主要芯片企业已加大车规级芯片的生产供应,新建产能将于今年陆续释放,国内部分芯片产品供给能力也在逐步提升,预计汽车芯片供应形势将持续向好。”

下一步,工信部将加强供需对接,搭建汽车芯片在线供需对接平台,畅通芯片产供信息渠道,完善产业链上下游合作机制;加大生产协同,引导整车和零部件企业优化供应链布局,合理排产、互帮互助,提高资源配置效率,最大限度降低缺芯影响;提升芯片供给能力,进一步支持整车、零部件、芯片企业协同创新,稳妥有序提升国内芯片生产供给能力;加强国际合作,坚持全球化发展方向,推动跨国芯片企业增加中国市场供给,加大本地化生产布局。