

原材料价格上涨,30多款车涨价

今年新能源汽车仍会继续增长

■本报记者 卢奇秀



3月17日,时隔仅2天,国产特斯拉再度宣布涨价,Model Y后轮驱动车型售价上调15060元。3月10日,3月15日,特斯拉已连续两次将旗下Model 3高性能版和Model Y长续航、高性能版车型售价提高2.8万元-3万元。无独有偶,近日比亚迪汽车也宣布在2月涨价1000元-7000元的基础上,再次将王朝网和海洋网相关车型的官方指导价上调3000元-6000元。

短时间内多次提价,车企压力可见一斑。据记者不完全统计,目前已有包括特斯拉、比亚迪、蔚来、上汽通用五菱、威马等在内的20余家新能源车企宣布涨价,涉及近40款车型,囊括市场大部分主流车型,少则涨千元,多则涨上万元。售价直接影响消费者的购买力。那么,今年的新能源汽车市场还能否延续高速增长态势?

涨价了,交车还难了

事实上,新能源汽车“涨价潮”始于去年底。在补贴退坡临近时,车企陆续向消费者打了即将涨价的“预防针”。如蔚来早在去年12月初就发布新一年购车补贴方案,宣称在2021年12月31日(含)前支付定金,且在2022年3月31日前成功提车用户,可仍旧按照2021年国家补贴标准享受补贴。过后,补贴金额将下降4860元-5400元。

随后,零跑率先宣布旗下部分车型售价上调8000元;2021年最后一天,特斯拉宣布旗下的Model 3后驱版车型售价提高1万元,Model Y入门版车型涨价2.1088万元。

进入2022年,新能源车涨价更为常见。1月伊始,哪吒便发布调价通知,宣布旗下U系列部分车型上调3000元-5000元,V系列部分车型上调2000元;小鹏紧随其

后宣布全系车型涨价4300元-5900元;3月4日,广汽埃安将旗下AION Y、AION S Plus、AION V Plus等相关车型的官方指导价上调4000元-10000元。

而消费者面临的不仅是涨价,还有交车难的问题。记者注意到,目前车友圈、二手交易平台中有大量特斯拉、蔚来等车辆涨价前订单加价转让的信息,转让费达5000元-10000元。

所有车企给出同样涨价理由

对于涨价原因,所有车企给出同样的理由:受原材料价格大幅上涨、芯片短缺及新能源购车补贴退坡影响。

过去一年,国内新能源产业链整体处于供需平衡状态,各种锂电池材料价格持续走高,包括钴、镍、锰、锂在内的金属原料及其化合物价格涨幅巨大,如锂早期价格仅3万元/吨左右,而2022年2月电池级碳酸锂均价已飙升至50万元/吨;同期,金属镍期货价格突破10万美元关口。大幅推高了动力电池制造成本。

国泰君安证券研究报告显示,2021年底-2022年初,动力电池出厂价格普遍上涨15%以上,部分厂家价格涨幅达20%-30%。电池厂商消化了大部分原材料成本上涨压力,但原材料紧缺及价

格涨势持续蔓延,成本上涨压力只能向下传导至整车厂和消费者。

“我们已将费用分摊做到极致,但原材料价格持续上涨,加上新能源汽车补贴政策退坡,让黑猫、白猫两款车型处于艰难境地。现在每卖一辆车就要亏损一万元。”长城汽车旗下欧拉品牌CEO董玉东曾公开表示。

根据补贴退坡政策,从2022年起,新能源汽车购车补贴在2021年的基础上再退坡30%。具体来看,纯电续航里程300公里-400公里车型补贴为0.91万元,较2021年少了0.39万元;纯电续航里程大于400公里的车型补贴为1.26万元,较2021年少了0.54万元。车辆售价上涨叠加补贴退坡,“一退一涨”间,短短数月,消费者购买同一款车型的价差最高达数万元。

阶段性涨价不会抑制增长趋势

目前来看,原材料紧缺不断蔓延,车企将继续承压。如威马宣布,除2022款EX5-Z PRO全能版和Lead创领版售价涨价外,其他车型价格也可能调整。

年初,乘联会预测,今年国内新能源汽车累计销量有望突破600万辆,市场渗透率约22%。那么,“涨价潮”是否会抑制新能源汽车增长势头?

从中汽协最新公布的数据来看,今年1月-2月,新能源汽车产销分别为82万辆和76.5万辆,同比增长1.6倍和1.5倍,延续了高速增长态势。乘联会秘书长崔东树向记者表示,大部分车企有能力消化补贴退坡

和上游原材料成本价格上涨压力,预计下半年原材料供应紧张局面将有所缓解。

中国电动汽车百人会副理事长董扬则认为,此次原材料价格上涨幅度过大,单靠产业链某一环节很难消纳全部涨价压力。“我国新能源汽车市场前期由财政补贴培育而成,市场不会接受新能源汽车价格明显高于同级别燃油汽车的现象。因此,新能源汽车涨价空间极小,若动力电池涨价幅度超过新能源汽车的承受程度,可能出现两年前新能源汽车产销量同时下降的局面。”

新能源车市格局正巨变

■王旭辉

近日,受芯片短缺、动力电池原材料价格疯涨等因素影响,不少新能源车型涨价,“提车难”大面积爆发。同时,为应对供应链成本涨价压力,部分车企暂停生产A00级车(微型车),转而生产利润更高的新能源车型,这表明今年的新能源汽车市场增长格局将发生显著变化。此外,随着新能源汽车积分交易价格大幅降低、补贴退坡,将促使车企加快调整产品结构,这将加速新能源汽车市场格局调整。

今年以来,动力电池原材料涨价幅度超过业界预期,仅前2个月,碳酸锂价格就由年初的30万元/吨上涨到目前超过50万元/吨,伦敦金属交易所金属镍期货价格两个交易日累计大涨248%,刷新纪录。同时,芯片短缺持续,预计到明年才能缓解。面对供应链成本上涨压力,特斯拉、小鹏等车企纷纷上调旗下新能源车型售价;部分车企停止生产难以分摊成本的A00级车,转而生产利润更高的车型。如长城欧拉停止接收黑猫、白猫订单,两款车型指导价分别为6.98万元-8.48万元、7.18万元-8.88万元,转而推出芭蕾猫和闪电猫,售价分别达15万元-20万元和20万元左右。

与此同时,新能源汽车积分交易价格近乎腰斩式降低,使得A00级车给车企带来的积分收益大打折扣,进而影响车企转型发展的积极性。此外,在乡村振兴等战略驱动下,我国加快新能源汽车下乡步伐,以“蔚小理”为代表的造车企业加快下沉市场,积极与农村出行市场接轨,将进一步挤压A00级市场空间。由此可见,今年的新能源汽车增长格局必将有明显变化。

中汽协的统计数据也显示,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%。对此,业界认为,在上述因素的综合作用下,A00级市场的新能源汽车渗透已基本完成,市场体量或趋于稳定,增速将放缓。同时,A0级车(小型车)市场的新能源汽车市场渗透率有望进一步提升,A级车(紧凑型车)和B级车(中型车)市场的新能源汽车将迎来较快增长。对此,不少车企已经制定了新车推出计划,如小鹏将于8月底小批量交付首款中大型SUV G9,9月底实现大范围交付;比亚迪将推出汉DM-i、海豹等多款新能源车型;长安新能源将推出C385、A158和C673……

近期,全球能源价格高企,导致燃油车相较于新能源汽车的使用成本不断提升,叠加新能源汽车下乡等利好政策,并没有对快速增长的新能源汽车市场产生明显影响,动力电池厂商和车企仍可接受利润压缩并持续一段时间。但如果上游原材料价格持续上涨导致新能源汽车成本居高不下,将促使车企不得不进一步优化产品布局,这将进一步催生新能源汽车市场格局巨变。

新车评



金华:“整体加装”电力设施 破解老旧小区充电难

图片新闻

国网浙江金华供电公司近日加快在老旧小区“整体加装”电力配套设施,为电动汽车车主提供超前接入服务,满足小区未来5年的充电桩报装需求。

据了解,“整体加装”改变了传统充电桩实时受理并安装的办电模式,采用提前安装单、三相电表箱的方式,相当于提前为小区布入若干个充电插线板。当小区车主提交报装申请后,即可快速实现电表接电,消除同小区重复查勘、管线走向“一户一策”的问题。图为金华供电公司工作人员在进行“整体加装”电力配套设施的工作。

王平/摄

2021年新能源汽车召回量同比有较大增长



关注

本报讯 实习记者杨梓报道:3月11日,《市场监管总局2021年全国汽车和消费品召回情况通报》(下称《通告》)发布,《通告》显示,2021年我国实施新能源汽车召回59次,涉及83万辆车,占全年汽车召回总量的比重达9.5%,新能源汽车召回次数和召回量比上年增长31.1%和75.9%。

《通告》指出,三电系统问题是新能源汽车召回的高发区。2021年,市场监管总局收到新能源汽车缺陷线索报告3033例,反映动力电池、电机、电控系统问题占缺陷线索的比重达52.5%。记者梳理发现,2021年特斯拉在国内召回6次,涉及包括国产、进口Model 3和Model Y等车型共543811辆,占总召回量的65.52%。

市场监管总局表示,2021年该局坚持深化改革,强化监管一体,加强汽车远程升级技术(OTA)的召回监管,推进新能源汽车事故调查体系建设和安全评估。同时,创新召回监管方式,在汽车后市场阶段,针对车辆应用的前沿技术探索汽车安全沙盒监管制度。

今年已公布的新能源汽车召回计划涉及:国产版特斯拉Model 3、Model Y共26047辆,北京奔驰EQC共10104辆,2019款一汽奔腾B30 EV400共5280辆,江苏九龙2017款EF5共153辆。其中,北京奔驰EQC的主要问题是,电动驱动模块制造偏差,部分车辆电动驱动模块内的冷却系统可能密封不足,将导致冷却液渗漏。如果冷却液微渗到电机内,长期使用后可能降低高压系统的绝缘电阻值,车辆在极端情况下可能无法启动。

据了解,冷却液渗漏不满足国家相关强制性标准要求,在极端条件下,车辆的电动驱动模块输出功率会降低,存在安全隐患。该召回计划于今年2月18日发布,将于8月15日

开始实施,间隔时间长达半年。这使得245位EQC车主近期再次发起维权,表示不同意召回安排,在长达半年时间里无法保障行车安全,要求厂家解决相关问题。据悉,这是今年以来EQC车主第三次通过公开发声的方式维权。

中国消费者协会近日指出,随着新能源汽车逐步推广和保有量不断增加,相关投诉逐渐增多,解决新能源汽车维权难题,经营者需负主要责任。

市场监管总局方面表示,2022年将加大召回监管力度,以新能源智能网联汽车、商用车、电子电器为重点,加大行政约谈、现场调查、技术交流和工程分析试验力度,督促生产企业切实履行产品安全主体责任,守住产品安全和环境保护底线。同时,推动产品安全监管创新。针对智能网联技术发展的新趋势,该局将健全数据驱动的汽车事故深度调查体系,深化智能汽车OTA大数据安全评估,启动沙盒监管制度试点,维护公共安全和消费者合法权益。