

# 新造车企业车价上涨幅度大,而传统车企具有较强的价格调节能力 传统车企新能源品牌价格竞争力突显

■本报实习记者 杨梓

3月以来,受电池等原材料价格上涨影响,特斯拉、理想、小鹏、哪吒、零跑、威马等新造车企业纷纷上调新能源

汽车售价,单次涨幅均超万元。与之形成鲜明对比的是,传统车企新能源品牌涨幅较小,多在万元以下,或暂未涨价。

## 电池涨价并非唯一诱因

3月18日,小鹏宣布对在售车型价格进行调整,补贴前售价上调10100元-20000元,此次价格调整于3月21日零时起生效。虽然蔚来宣称现有产品并无涨价计划,但表示会根据市场变化,通过升级产品进而调整车辆售价。3月21日,宁德时代表示,因上游原材料价格大幅上涨,公司将动态调整部分电池产品价格。

“目前已经确定二季度电池涨价幅度的新能源汽车品牌,基本都已宣布涨价。还没有涨价的,大部分是因为没有和电池厂商谈妥涨价幅度,等谈妥后也会涨价。预计二季度电池成本上涨幅度将非常离谱。”理想CEO李想近日公开表示。随后,理想宣布自4月1日起,理想ONE售价上调11800元。

部分业内人士对理想ONE超万元的涨价幅度感到意外。作为一款增程式电动汽车,理想ONE搭配的动力电池容量较小,为40.5kWh。据了解,动力电

池价格涨幅取决于容量,中高端纯电力汽车搭配的锂电池容量较高,涨幅也更大。理想方面表示,理想ONE整车成本较高,同时电池组容量在插电混动车型和增程电动车型中也最高,因此进行了最低限度的调价。

据了解,此前曾表示“仍在纠结中”的岚图近日也宣布涨价。3月31日,岚图官方宣布旗下纯电动车型售价上调10000元,增程式车型暂不上调,以上变动将于5月1日生效。

除动力电池原材料价格上涨外,芯片、车身原材料价格上涨也不容忽视,且影响已蔓延至燃油车。4月2日,有奔驰经销商表示,奔驰调价各车系在中国市场的官方指导价。网传的一份价格调整表显示,奔驰此轮涨价范围涵盖迈巴赫、AMG等多个子品牌的多款车型,以及奔驰CLA、E级、GLC、S级等车型,涨幅从数百元至数万元不等。

## 经销商价格调节优势显现

目前奇瑞、比亚迪、长城等新能源汽车品牌的涨价幅度基本为3000元-6000元,一汽-大众、上汽大众旗下新能源车型未涨价。如上汽荣威i6 MAX EV作为一款搭载61.1千瓦时电池的纯电动汽车,仅上调2000元。

目前新造车企业处于上升发展阶段,总体销量达不到传统车企的体量。同时,传统车企销量与利润主要来自燃油车,因此有较强的成本分摊能力。北方工业大学汽车产业创新研究中心

研究员张翔指出:“新造车企业车型较少,抗成本上涨能力较弱,因此涨幅比传统车企大。”

“卖得好的燃油车价格在往下走。”有传统车企内部人士向记者表示,目前燃油车利润已被逐渐压缩。他以公司一款燃油车举例称,该车最受欢迎的配置已从25万元降到20万元,同时目前公司最畅销的燃油车利润较低。由此可见,燃油车市场竞争同样激烈,成本上涨时,多由车企自行承担,未出现集体涨价行

## 热门车型涨价能刺激销量

业内人士表示,经营多年的传统车企,本就对供应链有更好的掌控力,在当前的市场中,或迎来新的发展机遇。值得注意的是,孵化于传统车企的广汽埃安,旗下的Aion S Plus、Aion V Plus售价分别上调4000元、5000元,3月以20317辆的销量成绩力压众多新造车企业。但同时,A00级(微型车)、A0级(小型车)电动汽车市场多被传统车企占领,原材料价格上涨带来的隐忧却不容忽视,亟需升

级产品。新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平认为,目前原材料价格高涨,对新能源汽车、燃油车等各条技术路线都带来压力。除动力电池本身要研发新的低成本电池技术、加快低成本电池材料回收利用技术研发外,他还建议,新造车企业要开拓思路,关注其他技术路线的细分市场。据悉,今年传统车企和新造车企业都将陆续推出重磅车型,国内新能源汽车市场竞争将更加激烈。3月的新能源汽车销量数据表明,涨价并未影响销量。其中,小鹏以15414辆的销量成绩继续领跑新造车企业,哪吒迎头赶超态势明显,3月销量达12026辆,零跑也销售10059辆。张翔认为:“对于本就畅销的车型而言,车企手握大量订单,适度涨价不会影响其销量,反而会起到积极作用,这增加了车企涨价的底气。”

## 热点聚焦

# 大圆柱电池方兴未艾

■本报实习记者 林水静

“圆柱电芯安全性最高”“大圆柱产品在零下30℃能放出常温下90%以上的电量”……近日,在中国电动汽车百人会主办的动力电池论坛上,比克电池、亿纬锂能等动力电池企业纷纷提出,大圆柱电池将是未来中高端电动汽车动力电池的发展方向。

### “动力电池的终极技术方向”

深圳比克动力电池有限公司副总裁樊文光介绍,比克电池在圆柱电池领域已研究17年,在特斯拉提出4680圆柱电池(直径46mm、高度80mm的圆柱电池)之前,就判断大圆柱电池将是中高端电动汽车电池的最优解决方案。与18系和21系等尺寸的圆柱电池相比,大圆柱电池不仅尺寸扩大,也有一定结构差异。同时,18系和21系尺寸电池用的是常规极耳,而大圆柱电池用的是全极耳。经测试,采用全极耳的电芯比同体系传统单极耳电芯内阻降低65%-80%,这意味着极高的功率输入及输出。

据了解,目前动力电池有3种技术路线——圆柱电池、方形电池和软包电池。对于大圆柱电池的安全性,樊文光介绍:“圆柱电池单体小,分散了风险,同时每个单体又由钢壳或铝壳保护及独立的泄压装置。此外,电池包内的圆柱电芯普遍以蜂窝状排列,电芯之间有空隙,电芯单体与外部之间也有很大的

热交换面积,这意味着任何单体电芯发生热失控后,不会蔓延到周围的电芯,从而保证整包层面的热安全。”

惠州亿纬锂能股份有限公司董事长刘金成在论坛上指出:“46系列圆柱电池(4680和4695电池)有突出的安全性和经济性,不变形,有望成为动力电池的终极技术方向。”

### 明年将大规模量产

尽管圆柱电池优势突出,但放眼当下的国内动力电池市场,其表现并不突出。

据了解,在2021年国内新能源汽车销量榜排名前10的车型中,只有特斯拉选用了圆柱电池。“目前方形电池仍在国内市场占据主流地位。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔认为,方形电池供应商、产业链等配套完善,经济效益好、资源多、可选择供应商多,产业整体成本低。相比之下,国内制造圆柱电池和软包电池的成本较高。

同时,樊文光表示,目前大圆柱动力电池总体上处在从设计验证到工程验证的推进阶段,“经过2021年的设计等工作,我们已进入样件批量交付阶段,性能达标甚至超出预期。预计今年下半年将小批量量产,明年会实现大规模量产供货,未来将分阶段在国

内外增加80吉瓦时产能。”

### 产业链需共同发力

樊文光介绍:“2021年,全球电动车销量超过700万辆,据保守预测,到2025年,该数字将突破2000万辆,对应的动力电池需求将超过1600吉瓦时。根据客户需求并结合行业信息判断,大圆柱电池将占至少30%的份额,即480吉瓦时,这超过了2021年全球动力电池的需求总量。”

“从表面看,尽管大圆柱电池制造工序比传统小圆柱电池及其他形态电池更加简洁、高效,但对设备供应商、化工材料供应商和电动车企都提出了更高的技术要求。”樊文光坦言。

对于未来动力电池的技术路线,张翔认为:“从去年开始,磷酸铁锂电池装机量已经超过三元锂电池。今年1月,磷酸铁锂电池的市场占有率达55%,2月提高到63%,未来磷酸铁锂电池将是主流技术路线,因此以方形电池为主的格局将持续很长时间,圆柱电池规模化发展需继续完善产业链。”

樊文光也表示:“大圆柱电池工艺简单和高度标准化,以及整包层面结构减少、成组简单等特点,在整体成本上有一定优势,如果要想把优势变现,需要产业链各环节共同发力,才能达到规模化拐点。”



## 关注

# 我国将试行汽车安全沙盒监管制度

本报讯 实习记者杨梓报道:4月1日,市场监管总局、工信部、交通运输部、应急部、海关总署五部门联合发布了《关于试行汽车安全沙盒监管制度的通告》(下称《通告》),共同启动汽车安全沙盒监管试点工作。

《通告》指出,当前,汽车产业电动化、智能化、网联化、共享化加快融合发展,传统安全问题与新型安全问题叠加,汽车安全形势复杂多变。为更好地保护消费者人身财产和社会公共安全,完善汽车新技术、新业态、新模式安全监管方式,根据《缺陷汽车产品召回管理条例》,拟在汽车安全领域试行沙盒监管制度。

据了解,沙盒监管指先划定一个范围,对在“盒子”里的企业采取包容审慎的监管措施,并杜绝将问题扩散到“盒子”外。同时,对属于可控范围内的安全问题实行容错纠错机制,并由监管部门对运行过程进行监管,以保证测试的安全性并作出最终评价。该制度起源于英国,目前美国、德国、日本等20多个国家和地区在金融、汽车、能源等领域推进实施沙盒监管制度。

《通告》指出,汽车安全沙盒监管是在后市场阶段针对车辆应用的前沿技术进行深度安全测试的机制,主要目的是引导企业查找问题、改进设计,降低风险。作为传统监管方式的有益补充,汽车安全沙盒监管变被动监管为主动监管,有利于更早将前沿技术引发的质量安全问题纳入监管范围,提高应急处置能力,防范和化解重大风险,保护消费者的合法权益,同时有利于鼓励企业技术创新,倡导最佳安全设计实践。

《通告》明确,沙盒监管的对象是在车辆中使用的环境感知、智能决策、协同控制等前沿技术,或实现各级别自动驾驶、远程升级等新功能新模式。涉及的车辆须通过《道路机动车辆生产企业及产品公告》等市场准入,取得强制性认证证书,经营性机动车应符合营运安全相关标准。

申请进入沙盒监管的前沿技术或新功能新模式,是以现有的科学认知难以预见其潜在风险。申请进入沙盒监管的企业,包括相关汽车整车、零部件、互联网科技、数据服务、网络运营、软件与系统供应等企业,需要主动履行质量安全主体责任,和监管部门共同对未知风险进行研究和评估,且具备必要的测试和应急处置资源。

企业要就前沿技术或新功能新模式申请进入沙盒监管,需要经过申请、评估、测试、报告、退出5个阶段。《通告》还特别指出,测试周期内,企业获知与测试同类型、同批次车辆在中国市场上发生碰撞、火灾、远程控制、辅助驾驶失效等事故后,要按照《缺陷汽车产品召回管理条例》等规定开展调查分析,并在48小时内向市场监管总局报告调查结果。

## 山东济南西站换电站投运



## 图片新闻

3月31日,国网(山东)电动汽车服务有限公司与泽清新能源科技有限公司合作的济南西站换电站投运,这也是双方首批合作项目的第五座换电站,有利于推动济南运营车辆进入换电时代。图为即将上路的换电出租车。丛会蕊摄