

新造车企业减亏出新招:压缩车主权益

■ 本报实习记者 杨梓



近日,新造车企业小鹏汽车宣布,自2022年5月9日起,对于购买G3i、P5和P7的新用户,将不再提供终身免费充电服务和免费家用充电桩及安装权益。无独有偶,去年至今,

同样身为新造车企业的蔚来汽车、理想汽车也都曾不同程度地收缩了车主权益。优惠的车主权益作为吸引初期消费者的一大利器,为何如今却渐渐被新造车企业抛弃?

车主权益实为过渡服务

诱人的车主权益等优惠政策是新造车企业区别于传统车企的一大特色,也是其打开市场的重要途径之一。“对于新造车企业而言,销量越高,融资就越容易,股价也会继续攀升。因此,为了提升销量,新造车企业会通过一系列的优惠政策和车主收益,促进销售。”章弘表示。

在章弘看来,新造车企业推出的一系列车主优惠权益虽然会得到消费者的

青睐,但实际上并不会给车企带来利润,反而会增加车企的运营成本,给车企长期经营带来巨大压力。

“新造车企业提供的一些车主权益本质上是过渡服务,是其新品上市期间招揽用户、打开市场、吸引融资等的经营手段,虽然可以帮助企业度过成长期,但在一定程度上也是一种提前透支。”曹广平认为,目前车企往往难以单纯依靠销

售纯电动汽车实现稳定盈利,这也决定了此前新造车企业推出的大量车主优惠权益不可长期持续。

章弘表示,上述新造车企业都是在自身已经成为市场的头部品牌,营收、交付量等方面均达到一定规模后,才比较集中地调整车主权益。“当车企发展2年-3年以后,为了维持企业的平稳运营,企业就应该尽快调整营销策略,压缩营销成本。”

调整权益减少亏损

据了解,此次并非小鹏汽车首次收缩车主权益。2021年8月,小鹏汽车就曾对免费充电权益进行过一次调整,由此前的每年免费充电3000度降至1000度。此外,小鹏汽车还于2021年年底宣布,收缩新用户下单后的购车权益礼包和购车分期权益,旗下大部分车型不再享受零息或低息方案。

与此同时,理想汽车也从今年2月1日起,将理想ONE新购车用户的三电及增程系统的终身质保权益调整为8年或12万公里。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘指出,新造车企业之所以纷纷收缩此前给予车主的权益,主要还

是为了控制成本,减少亏损。“在芯片短缺、原材料上涨、零部件供不应求的情况下,造车成本陡然剧增,加上今年内补贴退坡30%,为了达到收支平衡,尽力减少亏损,新造车企业只能调整车主权益。”

上述企业公布的财务数据显示,2021年,小鹏汽车亏损达48.63亿元,蔚来汽车和理想汽车分别亏损40.169亿元和3.215亿元。

对此,新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示:“目前,新造车企业收缩车主权益的做法本质上是企业在承受疫情、原材料涨价、补贴退坡等压力下减少成本支出的行为。”

需重新规划优惠政策

今年以来,受原材料价格大幅上涨、疫情散发等因素影响,国内车市产销双双受挫。章弘表示:“从目前汽车产业的情况来看,不得不降低各种营销成本,以维持车企日常研发、生产和销售体系的运转,是行业面临的共同问题。因此,应该重新规划规范车主权益和优惠政策。”

据悉,小鹏汽车在收缩车主权益的同

时还宣布,把P5和P7部分版本车辆的智能辅助驾驶系统软件及升级服务调整为标配。有业内人士认为,小鹏汽车此举是进一步展现其在智能化方面的优势,并将此作为“补偿”提供给后续消费者。

“对于新能源汽车来说,智能化最易受到车主的青睐,尤其是年轻消费群体。因此,在收紧车主权益的同时,推出智能

网联配置,无疑会赢得不少车主的理解。”章弘表示。

不过,章弘同时提醒:“智能化已经是新能源汽车领域的普遍发展趋势,各车企在发展壮大的同时,还要根据不同消费群体的需求,追求产品的个性化差异化,才能获得市场关注和消费者追捧。”

国际石油巨头“抢滩”电动汽车充电业务

全固态电池以及提升电池性能的技术和产品成投资新风口

■ 本报记者 王林

事实上,靠开发油气起家的传统能源巨头们早已进军电动汽车及其相关行业。从投资电池金属到建设充电设施,再到研发电动汽车所需润滑油、冷冻液和当前行业“新宠”全固态电池,以bp、壳牌、埃克森美孚为代表的传统能源巨头正在诸多领域试水。



bp打造“无缝衔接”充电网络

近日,bp宣布与大众汽车建立新的战略合作伙伴关系,将通过部署公共电动汽车充电桩来促进电动汽车在欧洲的普及,目标是到2024年在欧洲建立一个快充网络,旨在为车主打造“无缝衔接”的充电体验。

据悉,两家公司已于5月1日在德国杜塞尔多夫推出了首个公共快速充电桩,这是双方未来24个月在德国和英国部署多达4000个充电桩计划的起点。

“充电业务是推动bp转型为综合能源公司的关键引擎之一。”bp首席执行官陆博纳表示,“同时也是加快欧洲电气化进程的重要一步。”

据了解,bp近期在电动汽车充电领域频频发力:3月宣布未来10年投资10亿英镑推进英国充电基础设施建设,到2030年将该国充电基础设施的数量增加两倍;4月下旬又和澳大利亚充电桩公司Tritium签署合作协议,拟利用后者的充电设施和服务,为bp全球电动汽车充电网络建设奠定基础——Tritium将为bp在英国、澳大利亚和新西兰市场提供近1000个充电桩。

bp充电业务子公司bp Pulse高级副总裁Richard Bartlett表示:“我们的目标是提供更快速、更可靠的充电服务,并在全球低碳能源转型的过程中尽可能多地投建充电基础设施。”

壳牌布局“端到端”充电服务

与此同时,壳牌与瑞士ABB集团也达成了新的合作协议,后者将为壳牌提供“端到端”的交流电和直流电产品组合,包括用于家庭、工作场所及零售安装的交流壁挂式充电桩,以及适用于多个场景的快充充电桩Terra 360。

通过此次合作,双方将助力解决提高电动汽车使用率所面临的两个挑战,即充电设施的可用性以及充电速度。ABB E-mobility首席执行官Frank Muehlon表示:“ABB与壳牌在公共充电领域的合作升到了新水平,通过支持壳牌打造大型充电网络,我们力求为车主打造一个身处任何地方都能有效充电的解决方案。”

“电动汽车司机希望获得更快、更方便且舒适的充电体验,这正是我们的目标。”

今年初,壳牌在英国伦敦建立了一座拥有9个超快速充电桩的充电中心,可以在30分钟内为汽车补充大约80%的电量。3月底,壳牌又和比亚迪签署了全球战略合作协议,旨在提升后者纯电动汽车和插电式混合动力汽车的用户充电体验,双方将首先在中国和欧洲开展合作,随后再拓展到全球其他国家和地区。壳牌表示,中国在全球电动汽车制造与使用方面处于领先地位,需要建设更多充电基础设施才能满足日渐增长的充电需求。

全固态电池成投资新风口

除了电动汽车充电业务,全固态电池也成为传统能源企业最新的风口。据日经新闻报道,日本第二大石油石化企业出光兴产已经开始投建工厂,旨在为2024年全固态电池大规模量产做准备,计划在日本千叶县建立数百吨规模的生产线,产量能满足约1万辆汽车的需求,总投资金额达290亿日元。

据了解,相比锂离子电池,固态电

池安全轻量、成本合理、支持快充,是实现从液体电池向全固态蓄电池转变的绝佳选择。不过,全固态电池能否在电池金属成本不断提高的背景下实现大规模快速量产,一直是行业关注的焦点。

挪威国家能源公司Equinor去年曾向美国Solid Power公司投资1.3亿美元,以资助后者研发电动汽车全固态电池,Equinor公司认为,全固态电池可极大地提高电动汽车的安全性和稳定性。

事实上,业内一直在努力提升电动汽车电池的安全性。根据壳牌和比亚迪达成的新战略协议,双方将在电池性能方面开展研发合作,壳牌将研究如何应用壳牌电动汽车专用润滑油和冷却液等先进技术,帮助比亚迪进一步节省成本并提升硬件性能。

埃克森美孚也在开发提高电动汽车性能的产品,旨在满足电动汽车对动力传动系统的要求,在延长设备部件使用寿命的同时,让电动汽车在两次充电之间行驶得更远。埃克森美孚表示,电动汽车润滑油需要创新的配方解决方案,才能满足电驱动模块润滑与热管理和电气性能之间的必要平衡,这也是优化电动汽车续航里程和安全性的基础。



资讯

新能源汽车板块集体大涨

本报讯 记者仲蕊报道:分析机构万得数据发布信息显示,5月11日,中证新能源车指数上涨5.18%,其中,截至当日收盘,德赛电池、长城汽车等个股涨幅均超过10%,比亚迪、长安汽车等个股的涨幅也在8%以上。

据悉,新能源汽车板块集体大涨主要受益于市场政策双重利好。中国汽车工业协会表示,虽然受疫情影响,今年4月,全国汽车产销量明显下降,但其中新能源汽车的产销量仍高于上年同期水平。

另外,近日,国务院办公厅印发《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》,提出一系列促消费政策措施,特别是鼓励新能源汽车下乡等。与此同时,近一个月内,包括广东、天津、河北、海南等13个省市区也陆续发布一系列新能源汽车发展规划、加强充电基础设施建设和政策层面的利好信息刺激了新能源汽车新车消费市场。

新造车企业 零部件供应链迎大考

本报讯 记者范彦青报道:近期,受疫情反复影响,新造车企业供应链、物流、生产均受到不同程度影响,尤其4月以来,长三角、东三省等多地主流供应商陆续停产,加上物流不畅无法及时供货,导致下游车企因零部件短缺影响正常生产。

“新造车企业零部件供应链比传统车企更为脆弱,缺乏安全可靠的国内供应链,疫情导致其产能严重承压。”河南省新能源商会会长刘东晓表示,“长期以来一些关键的核心零部件依赖进口,缺乏自主生产能力,加上原材料价格持续高位,加剧了造车新企的运营难度。”

蔚来发布的公告显示,受疫情影响,供应链断供,零部件短缺,整车生产遭到暂停。动力电池主要供应商宁德时代的情况也不容乐观,5月上旬生产才恢复到疫情前的水平。

与传统车企不同,新造车企业所需零部件很多需要后续再加工或者定制化生产,不像传统车企那样可以大量使用标准件。北京众合智车技术有限公司总经理赵绍兴告诉记者,新造车企业缺乏供应链管理的经验与实力,尤其是核心零部件如芯片、电池等,自主创新能力有待提升。

刘东晓表示,断供再次给新能源汽车产业敲响警钟,建设自主可控的供应链,成为新造车企业有效降低断供风险的重要举措。

“从长远看,构建安全有效、保障有力的产业链,供应链是汽车产业转型的重要保障。”索荣汽车产业投行平台创始人贾永轩表示,“新造车企业不应各自为战,彼此割裂,而是能够互补、组合,让供应链成为包容协同的稳定链条,从而改善现有的产业链业态。”