

新能源汽车上半年产销逆势高增长

■本报记者 卢奇秀



近日,中国汽车工业协会发布产销数据显示,6月,新能源汽车产销分别为59万辆和59.6万辆,同比均增长1.3倍,市场占有率达23.8%。今年1月-6月,新能源汽车产销分别完成266.1万辆和260万辆,同比均增长1.2

倍,市场占有率达到21.6%。

中国汽车工业协会副秘书长陈士华表示:“上半年,新能源汽车产销情况超出预期,预计还将继续保持高速增长势头,全年销量有望达到550万辆,同比增长56%以上。”

行业承重前行

新能源汽车产销的好成绩来之不易。纵观上半年,汽车产销总体呈现“U型”走势:前2个月开局良好,3月中下旬快速下滑,6月恢复增长。据了解,这主要是受芯片短缺、动力电池原材料价格上涨等因素影响,尤其是3月中下旬以来,吉林、上海等地的新冠肺炎疫情对汽车供应链造成严重冲击,多家车企被迫停工停产。

陈士华指出,5月中下旬以来,国家层面连续通过一系列促消费、稳增长、多省市同步出台促进新能源汽车消费的政策,行业企业也积极作为,加大了市场推广和营销力度,供应链资源优先向新能源汽车集中。在各方共同努力下,行业已经走出低谷,汽车产销已全面恢复到正常水平。

按类型来看,6月,纯电动汽车产销分别完成46.6万辆和47.6万辆,同比均增长1.2倍。插电式混合动力汽车产销分别完成12.3万辆和12万辆,同比分别增长1.8倍和1.7倍。燃料电池汽车产销分别完成527辆和455辆,同比分别增长18.7%和67.3%。

据公安部统计,截至6月底,全国新能源汽车保有量达1001万辆,占汽车总量的3.23%。其中,纯电动汽车保有量达810.4万辆,占新能源汽车总量的80.93%。

值得一提的是,新能源汽车还成为当前出口的亮点。上半年,新能源汽车共出口20.2万辆,同比增长1.3倍,占汽车出口总量的16.6%。比亚迪、长城汽车等车企已经成功进入欧洲等发达国家和地区的市场。

自主品牌强势崛起

与此同时,新能源汽车市场格局也出现了新变化。数据显示,上半年,比亚迪新能源汽车累计销量达64.6万辆,同比增长162%,一举超越特斯拉,夺得上半年销量冠军。今年4月,比亚迪更是成为全球首个正式宣布停产燃油汽车的车企。

除了比亚迪,上汽通用五菱、奇瑞汽车、吉利汽车、广汽埃安、长城汽车等车企上半年也取得了不错的成绩。“近几个月,自主品牌的新能源车型表现日益

走强。销量排名前8名的新能源乘用车企,除了特斯拉,都是自主车企的新能源汽车品牌。”乘联会秘书长崔东树指出,随着传统车企在新能源路线上多线并举的产品投放,市场基本盘持续扩大,发展渐入佳境。

新造车企业方面,主流企业月销量过万辆渐成常态。上半年,小鹏汽车以68983辆的销量,位列新造车企业销量第一;哪吒汽车紧随其后,销量达63131辆;理想凭借理想ONE

一款车型实现60403辆的销量,排名半年度销量季军。而蔚来汽车累计销量50827辆,位列第五名。这也意味着,长期占据头部的“蔚小理”格局出现动摇。

业内分析人士认为,受新冠肺炎疫情等因素影响,蔚来汽车的生产节奏被打乱,而哪吒汽车快速崛起,受益于工厂产能的快速攀升,和聚焦于20万元以下细分市场的清晰定位,高性价比对销量增长发挥了拉动作用。

下半年需求预期乐观

展望下半年,中国汽车工业协会认为,国内外锂资源产能将陆续提升,未来动力电池及原材料价格将回归理性。对新能源汽车全年销量的预测,也从年初的500万辆提升至550万辆。

金融机构对新能源车市的预期更为乐观,华西证券认为,新一轮新能源汽车下乡活动有望加速推动下沉市场的新能源汽车渗透率,预计全年新能源乘用车销量将突破530万辆。中信证券表示,随着优质车企供给的丰富、补能网络的逐渐完备,以及新能源汽车消费者认同度

的提升,将今年新能源乘用车销量预测上调至600万辆,同比增长70%以上。

不过,车企仍面临不小的挑战。哪吒汽车CEO张勇公开表示,今年哪吒汽车交付量将超过20万辆。这就意味着,在接下来的半年时间里,哪吒汽车还需要交付近14万辆车,月均交付2.3万辆。

记者注意到,车企正在提升产能和发布新车型方面持续发力。理想汽车财报预计,下半年,新冠肺炎疫情有望消除,叠加新车型L9上市和渠道扩张

步伐提速,公司基本面有望好转。理想汽车常州工厂目前产能达10万辆,二期正在扩建中,完成后产能将达到20万辆。下半年,也将进入各大车企新产品发布的密集期。比亚迪搭载最新CTB电池技术的海豹系列将于7月下旬上市;定位为20万级纯电中大车型的零跑C01,将于第三季度上市;蔚来ET5预计于9月开启交付,中大型SUV ES7也将在今年发布并实现交付;小鹏汽车全新的旗舰型中大型SUV小鹏G9将于下半年上市。

丰田首款纯电动汽车上市即召回,特斯拉自动驾驶存漏洞被调查 电动汽车“安全焦虑”挥之不去

■本报记者 王林

近期,电动汽车行业负面消息频出,其中尤以美最大电动汽车制造商特斯拉最为引人注意,一方面该公司6月启动的全球大规模裁员导致股价震荡下行,另一方面美监管机构针对其车辆安全驾驶漏洞的调查于6月底全面升级,这给其品牌价值和后续发展带来负面影响。同一时间,日本最大汽车制造商丰田也出现了危机,其首款纯电动汽车上市仅一个月就因为存在漏洞而被迫全球召回,同时还因为对油电混合动力技术的青睐而遭到欧洲投资者的抨击,认为其电动化战略“有所保留”。电动汽车行业似乎正陷入严重的“安全焦虑”。

安全驾驶存在漏洞

据了解,丰田召回其首款纯电动汽车bZ4X的原因是担心车轮脱落,此次召回适用于北美、欧洲和亚太地区的所有bZ4X,约有2700辆。丰田表示,bZ4X在反复急转弯、紧急制动等操作时,固定轮胎轮毂的螺栓有可能会松动,产生异响,最严重的情况会导致轮胎和车辆分离。

美国CNBC新闻网指出,丰田已经通过各种渠道通知bZ4X车主,此举导致该公司在东京交易所的股价下跌,目前问题仍在调查中。

对深耕新能源汽车多年的丰田而言,将一款连车轮都没有调试好的新车推向市场,足以显示出其抢滩电动汽车市场的匆忙。一直以来,丰田都以油电混合动力汽车而闻名,召回bZ4X的举措无疑给其后续发展带来更多阻力。

值得关注的是,特斯拉的电动汽车也存在“安全漏洞”,目前正在接受美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)的调查。NHTSA表示,特斯拉所谓的自动驾驶辅助功能存在巨大漏洞,在调查的总共392起辅助驾驶导致事故当中,特斯拉占到了273起。路透社指出,这次调查的最坏结果是可能召回至少83万辆特斯拉各型号电动汽车。

经济低迷放大影响

事实上,自6月宣布全球裁员10%并暂停所有招聘活动以来,围绕特斯拉发展乏力的声音不绝于耳。业界普遍认为,特斯拉大裁员与美国经济低迷、供应链短缺存在直接关系,该公司创始人兼首席执行官马斯克日前就经济衰退风险发出警告,称美国很可能已经陷入持续长达18个月的衰退,目前该国通胀率已位于40年来的高位。另外,特斯拉位于美国得克萨

斯州和德国柏林的新工厂难以增加产量,导致其面临着数十亿美元的经济损失。福布斯网汇编的数据显示,截至6月,特斯拉股价今年已下跌超过40%。

美国经济的萎靡已经开始波及那些刚上市的电动汽车制造企业。据《华尔街日报》报道,上市不到一年的美国商用电动汽车制造商ELMS,已于6月中旬申请破产保护。这是美国首家通过“特殊目的收购公司”(SPAC)方式寻求上市而最终破产的电动汽车公司。SPAC是借壳上市的创新融资方式,SPAC作为一个上市平台有资金但没有实质业务,目标公司有实际业务但没有资金,二者通过合并实现快速上市。随着经济持续下滑,这种“烧钱”的上市方式资金消耗得非常快,但实际产品或业务却跟不上节奏,最终导致企业扩张失败。

美国CNBC新闻网指出,其他通过与SPAC合并上市的电动汽车制造商目前也都承受着资金耗尽、退市的压力,并且面临着美国证券交易委员会的调查。

混动和纯电动博弈

电动汽车制造商的焦虑还来自于油电混合动力技术和纯电动技术之间的博弈。支持发展纯电动汽车的一方认为,汽车行业电气化转型不能走弯路,强推油电混合动力实际上是在拖延时间,进而破坏行业向纯电动汽车的转型。赞成采用油电混动技术的一方则表示,供应链、电池金属短缺等挑战,直接拉升了电动汽车的整体成本,加上系统漏洞和安全驾驶等方面问题频发,“可油可电”且同样能够实现节能减排的混合动力车型更容易让人接受。

作为油电混合动力技术的主要支持者,丰田日前就遭到了其欧洲主要投资方的强烈抨击,称其电动汽车转型战略并未付出全力。

据了解,自1997年推出混合动力汽车以来,丰田一直更为专注油电混动技术,得益于涉足过早,该公司在没有销售一辆纯电动汽车的情况下,单车二氧化碳排放量在欧洲汽车制造商中处于最低水平,这也促使丰田将混合动力汽车视为向纯电动过渡的最为环保的汽车产品。

虽然丰田计划投资350亿美元转向电动汽车,并希望到2030年每年销售350万辆电动汽车,但该公司并不打算彻底放弃油电混动技术。截至今年4月,丰田今年新能源汽车的全球销量约为95万辆,其中混合动力汽车占比超过95%。



聚焦

增程式技术过时了吗?

■本报实习记者 杨梓

近日,在华为夏季旗舰新品发布会上,华为与赛力斯联合打造的汽车品牌AITO旗下第二款AITO问界M7正式上市。作为华为打造的又一款增程式电动汽车,问界M7的上市再次引发业内对于增程式技术路线是否过时的探讨。

争议再起

华为智能汽车解决方案BU CEO余承东表示:“充电桩的完善和普及还需要时间,增程式是目前最适合的新能源车模式。”但此番言论迅速引起长城旗下魏牌CEO李瑞峰的反驳,他直言:“增程式混动技术落后是行业共识。”

据了解,混合动力技术从结构上分为串联式、并联式和混联式。目前增程式电动汽车属于串联式混合动力汽车,即发动机不直接驱动车辆,而是作为“充电宝”,驱动发电机给电池充电。插电式混合动力车型多采用并联或混联方式,发动机和电动机可分别直接或共同驱动车辆。

事实上,对于增程式技术是否落后,业内人士一直有着不同的看法。有观点认为就技术而言,增程式电动汽车是从燃油车到纯电动汽车的过渡性产品,同时相较于插电式混合动力技术,增程式技术较为简单、成本低。

大众汽车集团(中国)CEO冯思翰曾直言:“增程式电动汽车从单车角度看具备一定的价值,但从整个国家和全球的角度来说,是最糟糕的方案。”大众汽车集团(中国)研发部门负责人威德曼也表示:“即使对单车来说,增程式电动汽车也意义不大,现在讨论这个技术已经完全过时了。”平安证券的研报指出,增程式并非未来发展的主流技术,随着电池成本的下降和基础设施建设的完善,增程式汽车相对于纯电动车的续航和成本优势或将不复存在,行业增长空间有限。

而在持相反观点者看来,在目前充电基础设施尚不完善的情况下,增程式电动汽车没有补能焦虑,优势显著。“纯电动汽车未来的发展空间很大,但目前充电体系还没有那么健全,而增程式电动车可以很好地解决用户充电难的问题。”岚图汽车CEO卢放认为。

市场表现“翻盘”

据了解,目前增程式电动汽车仍是新能源

汽车市场中较为小众的分支,不过,增程式车型的市场表现却不容小觑。官方数据显示,问界M5在6月销量突破了7000台,而问界M7开启预售48小时,订单已突破5万。目前,国内最为热门的增程式电动汽车为理想ONE,此前理想汽车凭借理想ONE一款在售车型保持在新造车企业销量榜前三名。今年1月-6月,理想汽车累计交付6.04万辆,同比增长100%。截至目前,理想汽车累计交付已接近18.45万辆。其第二款增程式车型L9上市仅72小时,订单量就已超过3万。

有车企技术人员对记者表示:“作为一款增程式车型,理想ONE的热销是出乎意料的,就市场表现而言,理想ONE的销量也显示出消费者对增程式车型的认可。”

理想ONE的热销也吸引了更多车企进入增程式这一赛道。据悉,除理想汽车和AITO外,岚图FREE有增程式车型在售,长安深蓝旗下首款车型将提供增程式版本,哪吒汽车首款轿车哪吒S增程式版本也将上市,自游家汽车首款车型自游家NV也提供增程式版本。

用户需求成关键

有业内人士认为,不同的技术路线各有优劣,而技术路线的优良与车辆的市场表现并不能完全划等号,各家新造车企业在致力于打造用户型企业的同时更应紧贴用户需求。

“与其去硬性评判一种技术路线落不落,不如去关注用户真正的需求是什么。对用户来说,好用的才是先进的,而好用往往意味着满足需求。从这一点而言,过于注重技术的先进性,而忽略用户现实需求的技术都是没有前景的。”威马汽车创始人沈晖表示。

小鹏汽车CEO何小鹏近日表示,在传统燃油车向新能源车转化的过程中,混动是一个必然的存在,有着庞大的市场需求,但在2023年、2024年之后,混动车型会逐步走向衰退,同时还会因拥有不同技术路线而带来不同的挑战。

不过,各家新能源车企也并非一直依靠单一技术路线成长。岚图FREE、问界M5等均有纯电版本,而一直主打增程式技术路线的理想汽车此前也宣布将在2023年推出两款纯电动车型。业内人士认为,现阶段以及未来一段时间内,纯电动、插电混动、增程式车型将共同发展。