

新能源车企开始变相降价

■本报实习记者 杨梓

9月16日，特斯拉中国内部邮件显示：2022年9月16日至2022年9月30日之间交付的所有全新、展车的Model 3和Model Y的车主，若选择购买特斯拉店内保险且投保种包含了交强险、车损险，将予以保险补贴8000元。补贴方式为在购车交付尾款时直接减免8000元。目前，特斯拉中国方面已确认此消息。

无独有偶，近期，小鹏汽车、理想汽车也推出不同程度的终端优惠政策。在原材料价格仍处于高位的情况下，为何多家新能源车企进行变相降价？国内新能源汽车价格是否即将整体下调？

购车优惠可达万元

今年上半年，受动力电池原材料价格大幅上涨影响，国内新能源汽车已经历3轮涨价，不少热门中高端新能源车涨幅超万元。近期，小鹏汽车率先打响降价第一枪。7月中旬，小鹏汽车线下门店的促销活动，包括尾款可减免5000至10000元不等，部分车型还提供3000至10000元的选装权益，最高优惠可达2万元。

理想汽车于8月14日推出价格为7000元的保险促销活动，目前理想ONE的官方售价为34.98万元，提车时还可在原基础上优惠2万元。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘表示：“各车企将密集推出新车，但还有大量旧款车型需要推销，所以推出各种终端优惠政策，促进旧款车型销售。此外，零部件供应日益充足，为车企定价的压力带来缓冲的余地，使得车企可以拿出余力去制定终端优惠政策。”

记者注意到，上述3家企业的优惠均为门店购车补贴，相关车型全国统一零售价并未改变。不过，不少车主指出，车企上述行为相当于变相降价。事实上，上述优惠政策对于潜在消费者而言无疑是利好消息，但

同时也引起了部分刚刚提车的车主的不满。有特斯拉车主在社交平台上直言被“割韭菜”：“本应在18号提车，突然通知可15号提车，结果多付了8000元。”在今年特斯拉第二季度财报电话会议上，特斯拉CEO马斯克曾表示，或将于年底稍微降低车价。有业内人士分析认为，特斯拉本次保险补贴活动只是过渡行为，或将出现官方调价。

降价换量成必然选择

车企的销量与产能息息相关。近期，特斯拉、小鹏汽车、理想汽车3家企业的新车交付周期大幅缩短。例如，理想ONE预计交付时间缩短至2至4周，小鹏P7、P5预计交付时间缩短至6周内。据了解，今年2月，小鹏汽车肇庆基地的年产能由此前的10万辆提升至20万辆，其广州工厂和武汉工厂也预计将于今年内投产，规划年产能均为10万辆；7月，特斯拉上海工厂完成产能升级，年产量提升至75万辆。基于此，有观点认为，车企的订单量增幅尚未跟上其急剧扩充的产能也使得其进行降价促销。

虽然特斯拉8月销量依旧强劲，但小鹏汽车、理想汽车表现不佳。小鹏汽车8月共交付9578辆新车，环比下滑17%；理想汽车8月销量则遭腰斩，仅交付4571辆新车，环比下滑56.1%。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠也承认近期理想ONE订单数量放缓，“目前，正在和销售团队密切合作，为理想ONE进入更多消费者的目光。”

受今年第二季度供应链断裂、原材料价格上涨等不利因素影响，小鹏汽车、理想汽车的亏损进一步扩大，净亏损额分别同比增长126.1%和172.2%。

“目前，部分车企为了冲击月度交付量，不得不采取降价换量的措施，以保障车企在交付量排行榜中的

排名。”章弘认为，新造车企业重视在资本市场上自身的形象和影响力，提升交付能力与销量已成为新造车企业的必然选择。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔则表示，对于车企来说，销量是眼前的利益，利润是长远的利益。“小鹏、理想等新造车企业目前处于亏损状态，仍需将提高销量作为首要目标。”

短期内不会形成降价潮

中汽协的数据显示，今年前8个月，我国新能源汽车累计产销量同比分别增长1.2倍和1倍，已超去年全年新能源汽车的产销量。“由于补贴和促销力度不小，会促使上半年持币观望的消费者出手购买新能源汽车，会让各车企旧款车型的存量得到有效的消化，给我国新能源车市带来一定程度的利好。”章弘认为。

既然新能源车企已推出终端购车优惠政策，那么接下来我国新能源汽车市场是否马上会迎来降价潮呢？张翔表示：“目前我国新能源汽车市场增长迅速，消费需求也非常旺盛，同时中央、地方政府出台了诸多刺激新能源汽车消费的政策，所以短期内国内新能源汽车价格并不会下滑。”

与此同时，虽然近日动力电池原材料金属镍、钴的价格有所下滑，但电池级碳酸锂的价格重新站上50万元/吨的高位，而短期内汽车芯片供应紧张也未得到有效缓解。总体看来，现阶段原材料供应依旧紧张，价格也仍在高位波动。

“原本造成车价攀升的原材料价格居高不下、芯片供应紧张等原因依旧存在，即使部分原材料价格下滑，但这种利好传导至销售端还需一段时间。上述购车优惠只是部分车企的临时促销手段，新能源汽车普遍降价的时机尚未到来。”章弘表示。

江苏南京：新能源重卡换电站投运



图片新闻

9月16日，江苏南京普洛斯龙潭物产新能源重卡换电站建成投运。

这是国内首座服务港口物流运输的新能源重卡换电站，也是南京首座、全国首批支持“互通互换”功能的重卡换电站。

人民图片

多个锂电池项目落地宜昌

本报讯 实习记者姚美娟报道：欣旺达近日发布公告称，其子公司欣旺达汽车电池拟与宜昌市人民政府、东风集团及东风鸿泰签署《欣旺达东风宜昌动力电池生产基地项目投资协议书》。据悉，该项目规划总投资约120亿元，规划建设30GWh动力电池生产基地，项目分两期实施，第一期投资约80亿元，规划建设20GWh动力电池项目；第二期投资约40亿元，规划建设10GWh动力电池项目。

据了解，目前，宜昌已经引进了包括宁德时代、楚能新能源等龙头企业在内的大批巨资锂电项目。去年10月，宁德时代控股子公司广东邦普及其控股子公司宁波邦普时代分别与宜昌市政府、宜昌高新区管委会、湖北宜化集团签署合作协议。根据协议，总投资约320亿元的邦普一体化电池材料产业园项目落户宜昌。该项目以新能源汽车动力电池正极材料为核心，覆盖电池全生命周期，整合“磷矿—原料—前驱体—正极材料—电池回收”等多环节业务。

今年7月，宜昌市猇亭区政府与纬景储能科技有限公司、华麟钛新能源(珠海)有限公司分别签署合作协议，确定总投资160亿元的锌铁液流新型储能电池项目及复合钛电池项目正式落户；8月，总投资超百亿元的天赐高端新能源关键材料项目开工，将利用广州天赐高新材料股份有限公司在新能源材料领域的技术和产业优势，建设年产30万吨锂电池新材料、年产1万吨锂电池关键材料生产线及厂房、仓库、综合楼及相关配套设施等，为光电、风电、半导体、锂离子电池提供全产业链关键材料。

另外，位于宜昌的楚能新能源锂电池产业园项目已于近期开工，项目计划总投资600亿元。据悉，这是宜昌截至目前投资规模最大的招商引资和产业项目。楚能新能源股份有限公司董事长代德明表示，宜昌是楚能在湖北布局的三个基地之一，宜昌基地将立足锂电池上下游产业链，围绕大规模锂电池产品制造，打造世界一流的智能化、数字化“超级工厂”，用新能源产业为宜昌绿色转型发展助力。

据了解，电池企业纷纷选择在宜昌投资，无疑看中了其丰富的磷矿资源。目前，新能源产业领域对于磷矿的需求与日俱增，磷矿石资源稀缺性愈加凸显，磷矿石供给异常紧张。而与磷矿资源丰富的区域合作便成为了电池企业的自然选择。

资料显示，宜昌磷矿资源储量占全国的15%、湖北全省的50%以上，是全国八大磷矿之一。宜昌磷化工被纳入湖北省重点成长型产业集群，磷化工产业营业收入占湖北全省的32.8%。预计依靠磷矿及磷化工方面的优势，未来落户宜昌的“锂电大单”将越来越多。

具备组合驾驶辅助功能的乘用车新车渗透率提升至32.4%

智能网联汽车发展大提速

■本报记者 卢奇秀

在办公室下单外卖，片刻就会有无人配送车辆送到楼下；通过手机APP一键操作，即可呼叫自动驾驶出租车出行……这些智能网联汽车的典型应用场景正在快速进入人们的日常生活。在近日召开的2022世界智能网联汽车大会上，工业和信息化部副部长辛国斌晒出“成绩单”：今年上半年，具备组合驾驶辅助功能的乘用车销量超288万辆，渗透率提升至32.4%，同比增长46.2%，新一代电子电气架构、车用操作系统、大算力计算芯片、激光雷达等关键技术取得突破。业内普遍认为，智能网联汽车已驶入发展快速通道。

取得积极成效

据辛国斌介绍，全国开放各级测试公路超过7000公里，实际道路测试里程超过1500万公里，自动驾驶出租车、无人巴士、自主代客泊车、干线物流以及无人配送等多场景示范应用有序开展。17个测试示范区、16个“双智”试点城市完成3500多公里道路智能化升级改造，装配路侧网联设备4000余台。

以汽车保有量全国第一的北京市为例，智能网联能有效提升城市交通效率。北京率先在国内设立首个智能网联汽车政策先行区，开放国内首个无人化出行服务商业化试点，允许无人配送车上路、开展自动驾驶汽车高速公路测试以及相关示范运营等。

智能网联汽车已成为城市发展新机遇。据记者不完全统计，今年有超过20个省市出台了智能网联汽车相关政策文件。深圳发布了全国首个智能网联汽车地方法规，解决了智能网联汽车无法准入、无法登记、无法合法上路、无法开展道路运输等关键问题；长沙将全方位加速智能网联汽车发展；上海更是表示要举全市

之力打造智能网联汽车发展的制高点。

“智能网联不仅为汽车产业创新注入强大动能，更推动汽车产业形态、能源消费结构、交通出行模式和社会运行方式发生深刻变革。”工业和信息化部装备工业一司副司长郭守刚指出，当前，智能网联汽车正处于技术快速演进、产业加速布局的关键时期，我国将积极探索单车智能+网联赋能的车路云融合发展思路，发挥政策法规引领作用，促进我国汽车产业规模、质量双提升。

仍面临多重挑战

尽管前景看好，但智能网联汽车仍面临诸多挑战。

“当前车联网技术处于发展初期，由于系统不完善，产生了一些意想不到的事故和故障。”公安部交通管理科学研究所副所长俞春俊坦言，近年来，国内外发生了多起形态相似、涉及辅助驾驶汽车的恶性交通事故，分析其原因，是厂家夸大宣传，把辅助驾驶宣传为自动驾驶，误导车主。此外，车辆感知决策算法也存在漏洞，在超过80公里时速的高速行驶状态下，视频、雷达对于静止或低速车辆的识别能力明显减弱，车辆无任何紧急制动或要求接管的指令。这也反映出自动驾驶与车联网的安全性有待提高。

俞春俊指出，当前智能网联汽车道路测试多是低水平重复建设，缺乏多元化的应用场景。许多省市的测试道路动达上千公里，但道路类型、结构、设施和交通流特征高度相似。“全国具备网联化测试的场景极少，对自动驾驶运行的功能和性能也缺少高质量的评价方法和手段，不同场景下驾乘的舒适性、平稳性、高效性和安全性评价体系尚未建立。整体来

看，自动驾驶道路测试尚未形成科学、系统、全面，以运行安全为导向的应用测评技术体系。”

“技术创新有可能带来风险，不能由消费者承担这种风险。”中国电动汽车百人会副理事长张永伟表示，走好汽车智能化这条路径，既需要技术和产业层面的创新，同时也需要制度层面的创新。

尽快规范数据管理

智能网联汽车已开启加速模式，安全是一切工作的前提。“我们不主张车辆100%的智能化，没有限制条件的运营。”交通运输部公路科学研究院中心主任周伟认为，城市物流配送、城市微循环、干线公路运输和半开放场地是智能网联的优先发展场景。

“目前最迫切需要的是进一步完善智能网联汽车发展所需要的汽车数据管理制度。”在张永伟看来，汽车数据进入爆发时代，对数据监管应该明确职能主体。“哪些数据应该纳入强监管，哪些应该由市场化自律规范驱动。数据本身权责界定，智能汽车所形成的数据所有权、使用权和基于使用权所形成的收益权如何界定，是非常棘手的法律问题。一旦出现数据问题，如何审查问责，这是车企关心且迫切需要解决的问题。”

四维图新CEO程鹏认为，企业要想在智能网联汽车赛道上一决胜负，比拼的核心是数据的动态量以及对数据的处理和应用能力。现在很多主机厂面临数据“不敢取、不敢用、用也不好”的困境，需要解决政策合规和技术问题。他建议，由专业的企业或第三方公司围绕汽车数据的合规进行深度探索，让企业在满足政策要求的情况下，充分发挥数据的价值。