

造车新势力积极应对盈利大考

■本报实习记者 杨梓

近日，在蔚来2022年第三季度财报电话会议上，蔚来创始人李斌表示，NIO品牌可以在2023年第四季度实现盈亏平衡。而就在几天前，理想汽车创始人李想也表示，理想L9和L8同时交付的时刻，将和连续7年的亏损经营说再见。

造车新势力能否实现稳定盈利一直备受关注，而上述两家企业释放即将盈利的信号，是否意味着亏损多年的造车新势力已大大提升造血能力即将迎来盈利拐点？

成本压力激增

据了解，国内造车新势力中，理想汽车曾在2020年第四季度和2021年第四季度实现季度盈利。根据目前的财务数据，绝大部分新能源车企仍未摆脱亏损，除了特斯拉和比亚迪，其余车企均未能实现稳定盈利。

今年2月，中信证券的研报曾指出，当前三家造车新势力正处在盈利能力改善的加速期，大额研发投入导致其短期仍在战略性亏损，但不断攀升的单车毛利已经显示出其在未来逼近盈亏平衡点的能力。

不过，今年以来，锂价飙涨，芯片短缺在一定程度上影响了车企的产销。长安汽车董事长朱华荣曾直言，“缺芯贵电”已成为我国汽车产业当前面临的发展痛点，碳酸锂价格的走高使得长安汽车的不同车型单车成本增加了5000元-3.5万元。

受今年二季度供应链断裂、电池原材料价格上涨等不利因素影响，蔚来、理想、小鹏三家企业第二季度均“增收不增利”，亏损进一步扩大。数据显示，第二季度，蔚来汽车净亏损27.57亿元，同比增长369.6%；小鹏汽车净亏损为27.09亿元，同比增长126.1%；理想汽车净亏损为6.41亿元，同比增长172.2%。上述三家企业财报发布后，“蔚来卖一辆亏损超10万元”“小鹏卖一辆亏损超6万元”“理想卖一辆亏2.3万元”等话

题也随之冲上热搜。

“碳酸锂单价每下降10万元，我们的毛利率会提升2%；如果碳酸锂单价下降到40万，我们能涨4个百分点的毛利率。”李斌直言。

新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平指出，除了电池及芯片等资源紧张、全局性的经济下行和成本上升的压力外，很多造车新势力还面临着“卖得越多，亏得越多”的尴尬局面，在采取了强化融资渠道、提升额外服务等方式来试图解决问题后，其结果也并不理想。

扩大销量规模成关键

中信证券的研报指出，造车新势力在季度销量增长的过程中，往往是先扩大亏损，然后再进入盈利加速改善的阶段，最后在季度销量达到7万辆时突破盈亏平衡点。在季度销量为3万-5万辆波动的期间，造车新势力往往陷入“销量少、花钱多、亏得多”的局面，主要因为公司前期还需要在厂房、设备、人员等各个方面增加投入，且为了提高公司产品长期的竞争力，还要投入大量的研发和渠道建设费用。

业内人士认为，扩大销量规模才是造车新势力实现盈利的核心。

业界通常认为，年销10万辆是车企首先要达到的销量目标。数据显示，2021年，蔚来、小鹏汽车、理想汽车距离年销10万辆仅一步之遥。今年10月，理想汽车交付新车10052辆，1-10月累计交付新车96979辆；蔚来交付新车10059辆，1-10月累计交付新车92493辆，同比增长32%；虽然小鹏汽车10月交付量“腰斩”，仅为5101辆，但1-10月累计交付新车103654辆，已率先实现年销10万辆。按照目前的发展趋势来看，蔚来和小鹏汽车在今年实现年销10万辆也已板上钉钉。

而根据此前的计划，蔚来、理想汽车、小鹏汽车

2022年销量目标分别为15万辆、20万辆、25万辆。不过，受第二季度供应链断裂的影响，这三家企业想要完成年初设立的销量目标有着不小的难度。李斌此前曾直言，今年第四季度的交付压力将巨大。

与此同时，造车新势力的市场格局也在持续变化，零跑汽车、哪吒汽车正在打破此前“蔚小理”三足鼎立的格局，孵化于传统车企的广汽埃安、AITO等近期销量猛增也使得头部造车新势力压力不小。

扩充产品矩阵

近年来，造车新势力财务数据稳步向好，但如何“过得更好”实现盈利仍然是困扰企业的难题。处于上升期的造车新势力需平衡持续的研发资金投入与企业整体经营的关系。同时，有观点指出，现阶段盈亏平衡不能作为衡量造车新势力发展的唯一标准。

目前，虽然造车新势力的产销规模与特斯拉和比亚迪相比仍有不小的差距，不过，今年以来，造车新势力均在扩充产品矩阵，力图抢占更多细分市场。

据悉，蔚来将推出面向大众市场的全新汽车品牌，李斌近日还透露将于2023年上半年发布5款新车。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠表示，理想L9定单数量仍保持强劲的增长态势，理想L8也将在11月正式开启交付，按照此前的规划，2023年理想汽车将实现“纯电+增程”并举。小鹏汽车则将在2023年推出新款B级、C级车型。

曹广平建议造车新势力做好电池技术创新方面的布局，在资金使用上开源节流，重视电动汽车局部性能的开发优化，立足于稳稳抓住市场上的部分客户。“还应注重提高电池在车上使用寿命，开发相关新技术，超越竞争对手。此外，要注意布局电池回收和材料循环利用的新技术开发，从而有利于实现电池材料再利用降本，并且对于车辆出口海外也有帮助。”

车企涌入动力电池回收赛道

■本报实习记者 姚美娇

近日，美国锂离子电池回收商延长与通用汽车的协议，以在2024年之前回收电动汽车锂离子电池和在特定通用汽车工厂的制造和研究中产生的电池废料。目前，通用汽车已经回收了100万磅电池废料，且随着电动汽车产量的不断扩大，预计该项目将处理更多的材料。

去年以来，动力电池原材料价格持续上涨，导致电池成本居高不下，产业链利润明显向上游集中，利润空间被挤压的下游车企对此叫苦不迭。在此背景下，为降低对原材料的依赖，缓解成本压力，国内外新能源车企纷纷将触角伸向了动力电池回收业务，开启降本增效之路。

回收业务受青睐

截至目前，已有多家车企选择以合作形式布局电池回收再利用业务。国内方面，比亚迪布局早在2018年就已与铁塔公司合作，将回收的比亚迪电池用做基站储能备用。今年5月，宝马集团与华友循环携手打造动力电池材料闭环回收与梯次利用的创新合作模式，首次实现国产电动汽车动力电池原材料闭环回收；10月，爱驰汽车与天奇股份及其参股公司上海万高签署协议，三方拟在动力电池运营及服务生态体系构建合作关系，共建新能源动力电池运营及售后服务体系，促进回收资源化利用产业闭环。

国外方面，大众汽车美国公司7月宣布与材料企业Redwood公司达成协议，在美国回收大众和奥迪电动汽车的电池。此前，Redwood公司已与丰田、福特和沃尔沃建立了类似的合作关系，并与松下内华达州工厂、亚马逊等达成回收协议。欧洲汽车生产商Stellantis公司计划提高汽车中回收材料的含量。Stellantis公司全球循环经济高级副总裁埃利斯·琼斯此前曾表示，该公司寻求将其车辆中回收材料最低比例的中期目标从35%提升到更高的水平。此外，计划到2030年将其回收业务的营收提高10倍，达到20亿欧元以上。

东亚前海证券指出，未来动力电池回收利用行业的主要模式有三种：“动力电池生产企业回收、第三方企业回收，以及由电池、汽车、回收厂等企业组成行业联盟进行回收。从三种商业模式的对比情况来看，行业联盟回收模式或将成为未来行业的主流商业模式。”

缓解原材料依赖

业内普遍认为，当下全球锂价大涨推高动力电池生产成本，倒逼车企涌入动力电池回收市场，以应对供应危机。

上海钢联最新发布的数据显示，电池级碳酸锂现货均价连续创历史新高。在此背景下，由于电池原材料价格上涨超出预期，从而推高了造车成本，挤压车企利润空间。“上游的高利润带来的下游价格持续上涨不利于新能源汽车产业可持续平稳发展。”乘联会秘书长崔东树认为。

宝马集团大中华区总裁兼首席执行官高乐此前曾表示：“动力电池原材料等自然资源日益减少，相关大宗商品价格高企。在这个背景下，我们尤其需要贯彻循环理念，增加再利用材料的使用，减少对珍稀原材料的依赖，降低原材料采购成本，实现生态效益与经济效益的最大化。”

也有观点认为，车企争相入局动力电池回收业务，是因为看到了市场巨大的发展潜力。根据天风证券的预测，2030年，我国动力电池回收市场规模有望达到758.4亿元。对于众多车企来说，这无疑是一块巨大的“蛋糕”。

“一方面，能盈利的低成本的废旧电池材料提取技术还没有出现，材料循环利用的价格基本上与矿山开采原材料形成了价格倒挂。另一方面，巨量的废旧电池造成的污染与日俱增。此外，各国在电池产业的竞争中，为了限制对方的电池企业，开始设置电池必须回收及循环利用的贸易壁垒。综合以上三方面来看，未来电池回收市场有巨大的需求空间，从而带来投资布局热潮。”新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示。

需上下游共同发力

根据中国汽车技术研究中心的数据，2020年，我国动力电池累计退役总量约为20万吨，预计到2025年，这一数字将升至约78万吨。不过，随着大批企业涌入市场，也暴露出第三方机构胡乱定价、大部分退役动力电池流入非正规回收企业等一系列行业乱象。

“建议取消动力电池回收的白名单制度，同时严格规范管理黑作坊企业。让白名单企业和合格的黑作坊企业平等竞争，在不污染环境、规范生产的前提下，看谁能研发出低成本、低污染的回收技术。”曹广平指出，“一方面，动力电池材料如果能实现无限次的循环利用，就能持续降本，使电动汽车成为低成本交通工具；另一方面，我国动力电池未来能否出口、突破国外电池壁垒，‘能回收、可循环’是及格线。因此‘回收技术强、电池产业才强’是我国掌握电池核心技术的一个重要标志。”

业内有分析认为，当前动力电池回收市场规模壮大，上至电池生产厂商，下至终端利用企业，牵涉众多。若能有效开发这片蓝海，需上下游企业共同发力。“除了布局回收业务，新能源汽车行业还可以通过以下几个方式进一步缓解电池供应问题。”一位业内专家向记者表示，“第一，转向用电池量较少的混合动力以及短程纯电动的技术路线，以降低电池资源浪费和紧张程度；第二，加强锂离子电池延寿，实现最低成本最高效的电池梯次利用方式；第三，鼓励电动汽车的智能化、轻量化、低风阻化的各种节能设计，提高电动汽车设计水平，降低百公里电耗，从而节约电池。”

渝东南最大电动汽车公共充电站即将投用



图片新闻

近日，重庆市跨江正阳充电站正在进行最后的调试。据了解，该充电站是一座集群式大功率充电站，为渝东南地区最大电动汽车公共充电站。充电站占地1500余平方米，共计配备10个充电桩，20个充电位，可满足18台小型车辆和2台大型车辆同时充电。
人民图片

用数据说话、用数据决策、用数据管理

新能源汽车亟待系上“数据安全带”

■本报记者 卢奇秀

日前，工信部和公安部发布《关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知（征求意见稿）》（以下简称《征求意见稿》），在试点城市的限定公共道路区域内开展搭载自动驾驶功能的智能网联汽车上路通行试点，试点车企应具备汽车功能安全、预期功能安全、网络安全、数据安全、软件升级、风险与突发事件等安全保障能力。具备智能网联汽车产品安全监测服务企业平台，可对试点车辆的安全状态进行监测，并建立报告机制。

近年来，我国智能网联技术取得快速发展，新能源汽车安全的内涵和外延随之出现变化，海量的数据如果管理无序，将直接影响人民生命和财产安全。如何确保汽车安全有序运行，数据合规使用正成为社会关注的焦点。

千万辆新能源汽车接入国家监管平台

目前，我国已经形成了国家、地方、车企三级新能源汽车数据管理体系。早在2017年，工信部就委托北京理工大学建设和运营新能源汽车国家监测与管理平台，依托该平台的信息开展安全监管、数据分析、车辆管理和补贴核算等工作。

“11月，新能源汽车国家监测与管理平台接入车辆突破1100万辆，这是一个新的里程碑。”在近日召开的中国新能源汽车大数据2022年产业峰会上，新能源汽车国家大数据联盟秘书长王震坡介绍，依托千万辆级车辆运行大数据，平台致力于提升新能源汽车行业监管精准化、智能化水平，并在交通领域碳核算、碳交易方面进行了前瞻性探索。

根据相关规定，各级平台要对接入企业监测数据进行采集，包括电池、电机、电控等常规数据，和电芯温度、电压、电流等安全故障数据。据了解，不少车企已陆续搭建大数据分析平台，全方位挖掘大

数据的价值，用于提升车辆安全水平，产品改进和销售服务，但也存在部分企业不符合准入条件，车辆应接未接，监测数据缺失，企业数据平台形同虚设的情况。

在中国工程院院士孙逢春看来，新能源汽车产业发展要两手抓：安全高效和绿色双碳。要加强电池安全设计和热管理，让用户用得放心；要加强碳排放管理机制，促进交通低碳化发展。在这一过程中，要发挥大数据的作用，用数据说话、用数据决策、用数据管理，实现新能源汽车安全从被动监测到主动防控的技术跨越。

海量数据采集增加风险隐患

值得注意的是，智能网联正成为全球汽车转型的战略方向。车辆安装了大量的车载传感器，自身代码量越大，出现漏洞的几率就越大，汽车内部的风险也随之增加。

“去年2月，起亚汽车遭到勒索软件攻击，赎金达2亿元。今年2月，丰田汽车也遭到网络攻击，导致其日本工厂全面停产。近三年，汽车网络攻击事件快速增加。”360车联网安全首席科学家明亮指出，现在网络空间面对的不再是“小盗贼”，而是“大玩家”，组织有高级持续性威胁、勒索软件攻击特征。而新能源汽车数据处理本质上是一个多元主体参与的复杂过程，从采集、存储、使用、加工、传输、提供和公开，每个环节都面临着较大的攻击风险。

“一辆智能网联汽车有上百个中央处理器，正成为一个复杂的典型新一代信息物理系统。”在中国工程院院士鄂江兴看来，未来随着亿万规模智能网联汽车上路，车路协同、云计算、通信网，以及遍布各处的充电设施，将构成规模前所未有的巨大新型网络空间。

鄂江兴指出，导致功能安全与网络安全相互交织的根本原因是智能网联汽车的内生安全问题。当前，部分智能网联汽车的软硬件代码量已超亿行，车联网开放式的产业生态环境，开源协同的技术发展模式导致软硬件的后门问题难以完全杜绝。

应压实企业安全主体责任

应对新挑战，车企是第一责任人。业内专家指出，车企要坚守安全红线，采取有力措施，不断提高产品质量水平和维护保养水平，要确保监测数据真实有效，切实利用好大数据技术，加强产品运行安全监测和隐患排查。

“原来的信息系统架构已不适用于海量的新能源汽车数据挖掘应用。每辆车就是一个目标事物，是随机的，车路信息关联性高，各类数据都要进行读取、关联、运算、海量管理、并发计算，对算力来说是一大挑战。”公安部交通管理科学研究所首席研究员姜良维指出，新能源汽车监控数据既是一座待开采的金矿，又是一座待处置的垃圾场。新能源汽车数据很多，建议数据跟应用场景进行关联，按要件等级、关联性强弱进行划分，去伪存真，保障新能源汽车监控数据的实时性和准确性。

东软集团网络安全事业部高级咨询总监董纯建议，车企要持续识别感知数据合规的监管动态，贴合数据安全各细分领域的立法、规范性文件、行业标准动态。在数据处理活动中应该遵循重要数据识别、数据影响评估等基本原则，并建立一套完整的数据安全应急处置机制，发生数据安全事件时采取相应的措施，防止危害扩大，消除安全隐患。对重要数据和大规模信息泄露事件，组织应建立起一套完整的监管报送和持续沟通机制。