

新能源汽车“自运出口”悄然兴起

■本报实习记者 杨梓

近日,中国船舶集团旗下广船国际宣布,成功生效两艘比亚迪集团7000车双燃料汽车运输船(PTC)的建造订单。这是比亚迪集团作为最终货主首次订造的汽车运输船,将打破长期以来欧洲航运公司垄断行业的局面,保障比亚迪新能源汽车出口供应的稳定性。

据了解,随着我国新能源汽车出口量的不断攀升,“一船难求”、运费上涨的问题也随之而来。目前,许多车企开始以自建船队等方式保障出口。我国新能源汽车领域悄然兴起“自运出口”潮。

●● 海运需求提升

2022年,我国汽车出口进入快速发展期,其中,新能源汽车表现亮眼。中汽协的数据显示,2022年,我国出口新能源汽车67.9万辆,同比增长1.2倍。与此同时,以比亚迪、蔚来、小鹏、岚图等为代表的的新能源车企相继加速在欧洲市场布局。全球汽车行业咨询机构JATO预计,到2030年,欧洲25%的新能源汽车可能来自中国。

汽车出口热带动了我国汽车运输船订单大增。中国船舶工业行业协会的数据显示,2022年,中国汽车运输船新接订单同比增长115%,占全球汽车运输船新接订单总量的88.7%。

海外订单需求增长明显,海运需求提升,车企开始通过自建船队保障汽车出口。据了解,2022年1月,上汽集团与中国船舶集团签署协议,计划为旗下物流公司上汽安吉定制两艘拥有7600个车位的远洋汽

车运输船(滚装船);同年3月,上汽安吉物流发布招标3艘7800车位天然气双燃料汽车运输船建造项目;2022年年中,有消息称比亚迪将计划订造6-8艘7700车位双燃料汽车运输船。

中信建投分析师韩军指出,从区域来看,中国新能源乘用车的出口目的地主要是欧洲和东南亚市场。其中,比利时和英国、法国等需求较为强劲。未来,中国将成为以电动汽车为主的汽车出口市场,这将对未来中长期的汽车海运贸易路线产生巨大影响。

●● 运力不足 成本上涨

船运行业研究机构克拉克森的数据显示,2021年,纯电动汽车和混合动力汽车的海运量约为537万辆,占全球汽车海运总量的22.8%,远高于2019年的9%。

据了解,电动汽车通常比普通燃油汽车更重,相应增加了海运吨位运输需求。同时,随着消费者对于SUV等更大尺寸的车辆,续航里程更长的偏好,推动电动汽车的平均重量持续上升。叠加纯电动汽车和混合动力汽车在全球汽车市场份额的增加,将需要更多汽车船运力以满足其装载空间的需求。

2022年10月,招商轮船曾发布公告称,自2021年第四季度以来,受汽车产业供应链不畅,以及国际汽车贸易结构变化影响,国际滚装运输市场运价由谷底升至历史高点。随着需求快速增长,国际滚装船市场出现“一船难求”的情况。



在港口等待装船出海的新能源汽车。

而在“车多船少”的情况下,海运成本也在上涨。克拉克森的数据显示,截至2022年11月底,6500车位的汽车滚装船一年期日租金高达10.5万美元,是2020年的十余倍,创历史新高。该机构预测,未来日租金有望涨至12万美元-15万美元。

●● 多方发力打通运输堵点

国产新能源汽车出口供需两旺,“自运出口”已成为我国新能源汽车出海的关键。为使国产新能源汽车更顺畅地“走出去”,多方各显神通。除了车企,船舶企业也在积极

行动。招商轮船2022年10月底发布公告称,为保障中国汽车出口供应链安全,缓解国内汽车企业运输瓶颈,进一步提升中国汽车产品的出口竞争力,已经与多家国内一线主机厂商接洽,审慎研究开展国际滚装业务合作的商业模式,并确认将开展国际滚装业务作为“自运出口”的战略举措。

2022年9月,商务部国际贸易谈判代表兼副部长王受文表示,中国汽车出口2022年增长迅速,海运汽车运输需要的特种船舶——滚装船运力不足,商务部正在积极协调通过中欧班列来运输汽车,同时也和交通部门一起支持航运企业创新运输

方式,通过多用途船舶加装专用框架来承运汽车,缓解汽车出口运力紧张的难题。

与此同时,新能源汽车陆上运输也迎来利好政策。今年1月30日,国家铁路局、工业和信息化部、中国国家铁路集团有限公司发布的《关于支持新能源商品汽车铁路运输服务新能源汽车产业发展的意见》指出,积极鼓励开展新能源商品汽车铁路运输业务,不断提升铁路运输服务水平,保障新能源汽车物流畅通,促进降低新能源汽车物流成本,助力国家新能源汽车产业发展。

近日,零跑汽车发布的海报显示,其针对C01车型推出限时补贴政策,付定金5000元最高可抵30000元,其中包含10000元现金优惠、最高10000元金融贴息、5000元舒适全配选装包价格减免。

新能源汽车国家补贴退出后,绝大部分国内新能源车企上调车辆售价,但近期部分车企却选择降价。在一片“涨”声中,这些车企降价的逻辑是什么?将会带来哪些影响?

●● 企业争相降价

1月初,特斯拉中国宣布对Model 3、Model Y调价,调整后两款车型起售价分别为22.99万元和25.99万元,均创历史新低。

降价迅速拉动了销量。记者了解到,在特斯拉宣布降价后,其门店客流量明显增长,同时“特斯拉三天三万订单”的话题迅速冲上热搜。特斯拉方面暂未对此消息予以置评。特斯拉降价不仅仅是中国市场,目前已在美国、德国、法国、英国、挪威等多个国家下调Model 3、Model Y的售价。1月26日,特斯拉CEO马斯克在特斯拉2022年第四季度财报电话会议上表示,2023年1月,特斯拉的订单需求量已达产量的2倍。

华泰证券表示,特斯拉降价以来,包括小鹏P7、G9、蔚来ES6、ET5、理想L7、L8,比亚迪海豹等这一价格段车型的用户都有所动摇,尤其偏年轻化的用

新能源汽车降价潮初现

■本报实习记者 杨梓

户。国泰君安证券表示,特斯拉此次大幅降价给部分新势力的竞品车型带来直接压力,尤其是后者2023年已进行了一定程度的提价,预计未来竞品车型会采取一些明升暗降的价格措施。

随后,AITO汽车宣布下调问界系列两款车型问界M5与问界M7的售价,下调幅度为2.88万元-3万元,AITO也成为首个跟进特斯拉降价的国产汽车品牌。小鹏汽车也发布公告称,将启动G3i/P5/P7的新年新价格体系,降幅在2万元-3.6万元之间。

●● 成本下降

针对本次降价,特斯拉对外事务副总裁陶琳表示,特斯拉价格调整实质上是成本控制的体现。据了解,特斯拉是目前为数不多的可以实现稳定盈利的的新能源车企之一,一直以来较高的毛利率也使得特斯拉有降价底气。数据显示,2022年第一季度,特斯拉单车毛利率高达32.9%,远远高于其他新能源车企;2022年第四季度,特斯拉单车毛利率仍有25.9%。华泰汽车研究院测算认为,这次降价之后,特斯拉国产车型大

约还有10%左右的毛利,单车仍有3000美元的盈利空间。

特斯拉在销量成绩不错的情况下仍需要更多的订单支撑其发展。马斯克在2022年年末曾公开表示,希望公司尽可能地扩张,包括通过降价来增加销量。基于此,华泰汽车研究院预测,如果二季度汽车行业继续下行,马斯克有可能牺牲更多盈利来获取销量,抢占更大市场份额。

如此大幅的降价,也引发了此前部分刚刚提车的特斯拉车主进行维权。不过,国内车企均对老用户提供了一定补偿。AITO的做法是为已提车的首任车主提供总价值3.3万元-3.5万元的权益,包括价值2.1万元-2.3万元的延长整车质保至8年/16万公里和价值1.2万元的12万AITO积分,积分可在AITO商城内选购丰富的华为产品和周边产品;AITO问界M5车辆可享2年的增程器基础保养。

小鹏汽车表示,在本公告发布前一年内订购了G3i/P5/P7的首任车主,小鹏汽车也将同步予以新春回馈,包括整车质保延长至10年/20万公里,并赠送4年基础保养。

●● 盈利情况影响车企策略

不过,也有车企明确表示不会加入降价阵营。极氪智能科技副总裁赵昱辉称,极氪不会跟风降价。此外,还有业内人士指出,AITO的热销车型M5增程版也不在此次降价范围内。

蔚来和理想汽车则表示,旗下车型销量不会受到特斯拉降价影响。理想汽车创始人李想近日还表示:“目前理想L7小订的最大用户群是Model 3和Model Y用户的换购和增购。”

财通证券的研报指出,产品盈利能力的差异或导致车企选择不同的应对策略,盈利能力较强的公司,或能更好应对终端价格变化,产品力较强的公司可通过提价的方式部分传导成本上涨和补贴下行带来的价格压力。

值得注意的是,2022年一直困扰车企的动力电池成本也在下降。上海有色网报价显示,1月16日,电池级碳酸锂均价报47.65万元/吨,价格较2022年11月上旬的最高点跌幅超过两成。据高工锂电董事长张小飞此前预测,碳酸锂价格2023年下半年大概率维持在45万元/吨以上,2024年则将无悬念地降至40万元/吨以下。国轩高科近日表示,碳酸锂采购价格降低,原材料价格下跌,带来产品成本的降低。

中汽协预计,2023年我国新能源汽车销量有望达到900万辆,同比增长35%,随着原材料价格的下滑,新能源车企业的盈利能力有望改善。

新能源汽车国补退出后,消费者这么说

■本报实习记者 林水静

根据财政部等四部委发布的《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止,2022年12月31日之后上牌的车辆不再给予补贴。面对国补退出后的新能源汽车,消费者们的看法有何变化?对此,记者进行了一次问卷调查活动。

在收回的110份调查问卷中,有31.82%的受访人员表示,原本想要购买新能源汽车,但在国补退出后想法有所转变。其中,价格贵成为首要因素。

“以前就觉得电车的性价比低,这次国补退出,不少车企还涨价了,更贵了。”一位受访者向记者表示。另有消费者认为,电动汽车不保值也是大问题。“比如丰田汉兰达和比亚迪唐,新车落地价都在30万左右,唐估计开3年就打得半价,汉兰达开七八年还能卖个20多万。”

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表示,国补退出以后,车企承担的成本压力加剧,新能源汽车市场因此会受到影响。

值得一提的是,有地方政府延续政策支持。例如,上海市政府近日印发《上海市提信心扩需求稳增长促发展行动方案》,提出要置换纯电动新能源汽车每辆1万元的补贴延续至今年6月30日。

张翔认为,若补贴退出后,新能源汽车销量持续下降,那么地方政府很有可能会继续延长补贴时间。“总体来看,今年上半年,各地方出台补贴政策十分必要。去年,国家给的政策较多,吸引了一大部分潜在消费者购买,消费人群透支,年后买车的人势必减少。再加上国补退出,消费者对新能源汽车的价格敏感。如果今年上半年地方政府再没有补贴,车市可能会遇冷。”

价格真是影响新能源汽车销量的唯一因素吗?记者在问卷调查中发现,在“阻碍您购买新能源汽车的最主要原因”问题中,“充电不便”和“技术不够成熟”两个选项并列第一,均占比27.08%。

“主要是没充电的地方,小城市很难找到充电桩。要想自己家装一个,和小区协调起来也很难。”一位四川的受访者对记者表示。

根据国家能源局公开的数据,截至2022年6月,全国充电基础设施保有量为391.8万台。据张翔表示:“事实上,去年,我国充电桩的车桩比已经达到2.6:1。真正的问题不在于充电桩的数量,而是运营商盈利难,大部分运营商都亏本,充电桩装了却用不了也是个问题。”

不过,虽然部分受访者表示现阶段还会考虑电动汽车,但均看好未来新能源汽车的发展趋势。“不管怎么说,未来一定是电动汽车的天下。”上述受访人员向记者坦言,“不过,我要等到电动汽车性能超过油车,价格再低时才会考虑。”

另有一位看好电动汽车的北京受访者表示:“这个(电动汽车)是趋势,它作为城市代步工具真省钱,还不摇号。”

张翔建议车企未来还是要聚焦新能源汽车的技术创新,提高性价比,形成规模经济效益。“行业需要提高集中度,优胜劣汰,把一些规模小、技术水平落后的车企淘汰掉,让头部车企能获得更大的市场空间,从行业上提高新能源汽车的性价比,降低汽车的购买价格。”

多位业内人士也公开表示,预计2023年新能源汽车销量同比增速将在30%以上。



广西柳州:实现新能源产业集群突破发展

图片新闻

2月2日,在广西柳州汽车城新能源产业园一家新能源汽车企业里,工人在整车车间给新能源物流车安装零部件。连日来,该产业园的新能源汽车整车和电池等零部件企业陆续开工,工人开足马力,加快生产,以保证订单按时交付。

近年来,柳州通过打造较为完整的新能源汽车产业链,实现了产业集群的突破发展。2022年,柳州新能源汽车产量累计突破170万辆,约占全国的1/10。

人民图片