

# 新能源汽车打响降本战

■本报记者 杨梓

3月伊始,各家新能源汽车企接连公布今年2月销量数据。总体看来,与1月相比,2月新能源车市有所回暖。不过,年初特斯拉大幅降价的影响尚未消散,仍有车企承压降价。受此影响,多位业内人士认为,新能源车企已逐渐进入淘汰赛阶段,未来车企通过技术创新形成规模进一步控制成本至关重要。

## 销量分化

乘联会指出,今年1月,补贴政策切换导致新能源汽车销量降幅较大,2月新能源车市逐步调整到位,预计2月新能源车市开门红基本实现,实现同比和环比大幅度增长。

其中,传统车企2月表现不俗,广汽埃安销量迅速回升,2月销量达30086辆,同比大涨253%,环比增长195%;比亚迪2月销售193655辆,同比增长112.6%。理想汽车2月销量稳居造车新势力榜首,共交付新车16620辆,同比增长97.5%,环比增长9.8%;蔚来2月交付12157辆新车,同比增长98.3%,环比增长42.9%;在连续2个月交付低于万辆之后,2月哪吒汽车重新实现月交付量破万,为10073辆,同比增长41.5%,环比上涨67.4%。

不过,2月实现销量破万的车企仅有上述4家。造车新势力中,曾连续数月销量破万的小鹏汽车、零跑汽车销量尚未回暖,2月交付量分别为6010、3198辆,同比分别下滑3.3%、6.9%。此外,问界、岚图销量环比

均下滑超20%。

目前看来,新能源车企正在持续分化。此前,部分机构与业内人士对今年上半年新能源车企预期较为保守。蔚来董事长李斌曾在2022年12月公开表示,2023年上半年新能源车市将有一个承压期。近日,理想汽车CEO李想更是表示,对于新能源车企而言,2023-2025年将是极为残酷的淘汰阶段。

## 价格战波及面扩大

李想的担忧并非空穴来风,特斯拉近期的一系列动作正在搅动新能源汽车市场格局。1月初,特斯拉在中国市场下调热销车型部分版本售价,直接将价格降到史上最低,随后更在全球范围内降价。降价冲量成效显著,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两倍。

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提价,预计未来竞品车型会采取一些明升暗降的价格措施。

据记者不完全统计,小鹏、岚图、极狐、飞凡、广汽丰田等十余家车企都已宣布降价。同时,新能源汽车降价潮甚至蔓延至燃油车。近日,湖北省联合多家车企推出购车补贴,包括东风本田、东风雪铁龙、东风日产、东风风神、东风标致等,补贴最高



达9万元。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指出:“降价使其他新能源车企压力更大,盈亏平衡遥遥无期,部分车企被迫跟随降价,否则销量更加惨淡。目前,行业竞争加剧,未来部分尾部车企会被淘汰出局,车企数量可能越来越少。”

## 以技术控制成本

对于1月的降价,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。而近期,特斯拉释放了更多降本信号。在3月2日的投资者日上,特斯拉表示,将把下一代汽车成本削减一半,主要通过使用创新制造技术和更小型的工厂。特斯拉下一代平台将减少75%的碳化硅,下一代永磁电机将完全不使用稀土材料,总制造成本将降低1000美元。2022年,生产一辆Model 3的成本已降低了30%,

弗里蒙特工厂目前生产效率是2018年的两倍,管理费用成本比传统汽车制造商低60%-70%。这意味着,未来特斯拉车辆售价将有更多下降空间。

东吴证券分析师黄细里指出,相比2020-2022年,2023年新能源汽车产业链进入以价换量阶段。特斯拉带动2023年新能源汽车加速成本曲线下降节奏,加速行业技术创新进展。

零跑汽车创始人、董事长朱江明表示:“零跑是以成本定价,而不是以品牌定价,所以不会追求很高的毛利。未来,零跑将以技术创新、扩大规模等手段来降低成本。从2023年来看,我们既要缩减和优化成本,也要追求更大(销)量。”据了解,2月降价后,3月1日,零跑汽车公布了旗下三款产品年度改款最新售价,降价最高幅度为5.8万元。

事实上,就目前的销量数据看,部分车企降价换量成效显著,部分车企销量并未

有明显改善。年初,各大车企纷纷设立今年的销量目标:蔚来、小鹏分别为20万辆,零跑为22万辆,哪吒为25万辆,理想为30万辆……不过,上述目标均远超2022年各家实际销量。

价格战尚未结束,新一轮的降本战已经上演。有业内人士向记者表示,对于新能源汽车全产业链而言,通过技术提升使成本降低才最为有效。除比亚迪和特斯拉外,目前尚未有新能源车企可以实现稳定盈利,在被动降价以换市场的情况下,部分车企成本压力陡增,亏损或持续扩大。在降价背后,降本才能使企业降价有更多空间,提高销量与市场占有率,更利于企业长期健康发展。

“特斯拉的新技术到应用还要一段时间,在这个时间差中,我国新能源车企必须加快创新,尽快找到对策,包括新技术和创新方法来跟特斯拉抗衡,我国车企要加快发展才能跟得上。”张翔表示。

# 电动重卡市场有望迎井喷



本报讯 记者姚美娇报道 3月6日,广东云浮绿电交通示范项目正式启动,上汽红岩30辆纯电动新能源重卡成功交付,与之配套的换电站也投入运营;3月1日,天津中远海运旗下合资公司天津远海金风新能源首个电动重卡应用示范项目正式交付运营……作为推动我国交通领域实现“双碳”目标的关键抓手之一,电动重卡在终端市场销量快速上升,在不同应用场景中加速投入运营。

研究机构EVTank联合伊维经济研究院近日共同发布的《中国电动重卡行业发展白皮书

(2023年)》显示,2022年中国电动重卡产量为2.55万辆,同比大幅增长102.2%,整个重卡行业的电动化率上升至3.79%。

今年“国补”退出后,新能源重卡迎来真正的市场考验。根据终端上牌数据,1月,新能源重卡销售1439辆,同比下降37%。其中,电动重卡销售1373辆(不包括燃料电池重卡和混合动力重卡),同比下降39%。不过,叠加春节假期等客观因素,1月销

量下滑存在特殊性。业内对于新能源重卡的市场表现依然普遍抱有信心,认为今年后期电动重卡将恢复高速增长态势。中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高在中国电动汽车百人会论坛(2023)专家媒体交流会上表示,重卡电动化在2022年起步,2023年还会高速增长,预计增速会达到90%-100%。“去年,电动重卡销售25500辆,这是一个重要的起点。其中,燃料电池重卡销售1250辆,这是很好的成绩。”

值得一提的是,近年来,换电模式正成为新能源重卡的增长引擎。终端上牌数据显示,2022

年新能源重卡累计销售25152辆,同比增长141%。其中,换电重卡累计销售12431辆,同比增长2.7倍,增速远远跑赢新能源重卡大盘,占据新能源重卡近5成份额。欧阳明高认为:“去年销售的电动重卡中,充电、换电产品都在快速增长,其中换电重卡接近一半,说明换电模式已被市场接受,具备经济性。预计今后换电占比会超过50%,甚至达到70%。”

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此前接受记者采访时表示:“换电和电动重卡结合起来可以有效降低成本。部分电动重卡的运营特点就是线路固定,这样也便于安装建设换电站。”

随着换电模式的纯电动重卡愈发受到市场青睐,不少企业也加快了相关业务的布局速度。例如,今年2月,协鑫能科推出极寒换电解决方案,攻克电动重卡在低温环境下的补能难题,首批站点将在新疆、内蒙古、山西、河北等地陆续投运。

与此同时,多地也在去年相继出台鼓励支持换电重卡发展的政策。例如,宜宾市计划到2025年建成60座换电站,推广换电重卡3000辆,对换电重卡车辆按每度电300元给予购置补贴。

一位业内专家向记者表示:“未来,进一步推动重卡电动化仅靠政策支持还不够,需要让技术路线对准真正的市场需求,让不同技术路线自由竞争,找到不依赖补贴的长期有效办法。”

总体来看,随着重卡行业进入新增长周期,相关技术发展及充换电基础设施的完善,重卡电动化进程将进一步提速。中信证券预计,未来3年内,电动重卡有望加速渗透市场,2025年销量可达19万辆,渗透率约16%。

# 新能源汽车是否过剩市场说了算

■本报记者 姚美娇

近年来,新能源汽车产业爆发式增长,业内普遍乐观预期产销。在市场预期向好、企业大干快上的同时,业界也频频担忧产能过剩。不过,在多位业内专家看来,我国新能源汽车产业目前仍整体向好。

## 产业链投资热情不减

数据显示,大部分新能源汽车品牌2月销量仍有所上涨。例如,广汽埃安2月销量达30086辆,同比增长253%,环比增长195%;吉利汽车2月新能源车销量为23283辆,环比增长超过111%,同比增长约63%。

在广阔市场前景下,新能源汽车产业链投资扩产热情依旧不减,百亿级投资项目频频落地。另外,今年以来,多省市相继定下新能源汽车发展目标,剑指千亿级新能源汽车产业集群。例如,1月《浙江省加快新能源汽车产业发展行动方案》正式印发,提出力争到2025年浙江省新能源汽车产业规模和竞争力位居国内前列,新能源汽车年产量超120万辆,占全省汽车生产总量比重超过60%,新能源汽车产量占全国比重10%左右;湖北省颁布针对新能源汽车发展的《三年行动方案(2022-2024年)》及《产业重点任务清单》,力争到2024年全省汽车产业产值跨越万亿台阶,其中新能源汽车产业突破3000亿元……

信达证券指出:“后续政策刺激、消费回暖等共同作用下,看好车市回暖,预计销量增速将于

2-4月逐月回升。”

## 是否过剩交给市场判断

在新能源汽车行业持续增资扩产之际,行业也常常担忧产能过剩。对此,全国政协经济委员会副主任苗圩日前在中国电动汽车百人会论坛(2023)专家媒体交流会上表示,目前,新能源汽车与传统燃油汽车是此消彼长的状态,新能源汽车总体上看产能不过剩。“产能建设需要一定周期,考虑到明年、后年及未来的发展,我国的新能源汽车产能在目前阶段不存在过剩问题。特别是新能源汽车处在高速增长阶段,如果不提前做好产能准备,到时候供不应求也是必然的。”

全联车商投资管理(北京)有限公司总裁曹鹤认为,新能源汽车过剩应该交给市场定位。“产能过剩肯定是市场说了算。有过剩才有竞争,然后通过市场竞争淘汰一批落后技术,推动技术进步。”

在新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平看来,我国汽车产能在多个角度上呈现出与市场需求基本对应但又部分不对应的状态。“一是燃油车产能在电动化趋势下,整体开始加速过剩;二是新能源汽车的落后产能在局部地区或部分企业中过剩;三是优质新能源汽车产能相对于发展需求来说并不过剩;四是与车辆产能配套的供应链产能目前也并不过剩;五是与新能源汽车产能配套的动力电池等,先进产能

总有需求,而落后产能却已经过剩;六是在海外设厂的车辆产能以及配套供应链产能有的不足,有的过剩。”

## 从“大”向“强”迈进

苗圩在上述会议上指出:“新能源汽车企业在竞争中一定会优胜劣汰,最后集中到几家头部企业。但是,也不断有新进入者。对于已有新能源汽车资质的企业来说,在新上产能时,需要考察现在的产能利用率。如果产能利用率不高,没必要去铺摊子、搞太多大项目。”

在曹广平看来,产能要以支持先进产品发展为核心。“新能源汽车产业要从产能‘大’向产能‘强’迈进,提高产能的宏观和微观管理水平,在‘强’的基础上‘大’才更有意义。”

在业内人士看来,增加出口也是消化产能的有效途径。西南证券研报预计,2023年,我国新能源汽车出口量将达到134万辆,市场规模相当于特斯拉去年的全球交付量。

考虑到未来汽车产能结构性过剩以及优质产能不足问题,曹广平给出四方面建议:“第一,鼓励企业将各类汽车产能的相关资源盘活或在市场上交易;第二,产能和资质问题分开处理,前者可交易,支持后者禁止交易但能放开申请;第三,鼓励先进产能自由发展,支持先进产能为先进产品做支撑;第四,支持车企以产品的国内和国际市场需求拉动产能。”

本报讯 记者杨晓冉报道 3月2日,由南方电网深圳供电局会同中电联及业内多家单位共同编制的国内首份《车网互动规模化应用与发展白皮书》在深圳发布。中国工程院院士孙逢春在会上指出,交通能源多样化和绿色化、能源交通融合是我国“双碳”目标的重要组成部分,车网互动在促进新能源消纳、支撑清洁高效供电等方面有广阔发展前景。

车网互动是指电动汽车通过充电桩与电网进行能量和信息互动。通常情况下,可按能量流向分为有序充电和双向充放电。记者在发布会上了解到,近年来,我国电动汽车产业发展迅猛,截至2022年底,电动汽车数量已经超过1000万辆;同时,我国充电设施总数量也达到521万台,位居全球第一。

作为重要的灵活性资源,在海量可再生能源接入电网时,动力电池具备支撑电网稳定运行的重大调节能力,并能有效降低调节成本。目前,我国可实现车网互动的充电设备数量已超过50万台,约占全国充电设备总量的10%。

孙逢春表示,通过车网互动,新能源汽车的能源属性将得到充分挖掘,从而能够更便捷、经济地获得充电服务,有助于新能源汽车规模进一步增长。“新能源汽车车主不再只是能源消费者,还成为能源服务的提供者,丰富了新能源汽车的‘玩法’,这是燃油汽车所不具备的,因此,车网互动有望加快汽车电动化进程。”

南方电网电动汽车服务有限公司董事长陈海强表示:“新型电力系统表现为‘多能互补、多态融合、多元互动’三个特征,‘双碳’目标下,车网互动及分布式光伏产品将进一步占据能源市场,推动新型电力系统负荷多元化发展。分布式负荷及能源的出现为提升用户侧对电网的调节能力、实现源网荷储协同提供了重要契机,能源用户已从单纯的消费者转变为具有电网双向调节能力的产销者。”

以深圳为例,目前,深圳新能源汽车保有量已达77万辆,占全国的5.9%,公交车、出租车和网约车已全面实现电动化。在电动汽车充电高峰时段,深圳全市充电负荷超过120万千瓦,相当于即时消耗广东一个最大火电机组发电容量。预计到2025年,深圳新能源汽车保有量将达到100万辆,充电峰值负荷将超过160万千瓦。南方电网深圳供电局新兴产业部副总经理陈牧在接受记者采访时表示,接下来,深圳供电局将继续探索车网互动新型商业模式,共同构建“车-桩-网”三方共赢的产业生态。

受新能源发电占比快速增长影响,我国电力系统发电侧随机性和波动性显著增强。对电网企业来说,迫切需要以电动汽车为代表的各类灵活资源与电网互动,支撑电力实时平衡和安全、经济、可靠供电。中国工程院院士王成山分析认为,到2030年,我国风电、太阳能装机容量将达到12亿千瓦以上,超过煤电成为第一大电源,弃风、弃光以及电力系统稳定性问题将更加突出,电力系统迫切需要通过车网互动应对上述问题。

“车网互动要实现大规模应用,关键在于通过市场调节改变电动汽车充放电行为,从无序充电到有序充电,从而实现大规模资源有效组织和互动。”《车网互动规模化应用与发展白皮书》第一编作者、深圳供电局电力科学研究院直流配电研究所主管赵宇明博士表示,未来,主流车网互动类型将包括新能源消纳、系统稳定运行、配网重过载缓解,但最根本的是要让各方参与主体的核心诉求得以实现,继而实现车网互动产业的可持续发展、价值创造和传导。

王成山表示,未来需要加强顶层设计与标准制定,进一步引导电动汽车聚合商参与电力现货、电力辅助服务等市场化交易,实现车网互动规模化应用。

国内首份《车网互动规模化应用与发展白皮书》发布：  
车网互动助能源消费者变身产销者