

营收增长 毛利下滑 亏损扩大

造车新势力业绩喜忧参半

■ 本报记者 杨祥

随着小鹏汽车近日公布2022年财报,造车新势力蔚来、理想汽车、小鹏汽车2022年成绩单均已出炉。总体看来,“增收不增利”成为三家企业共性,在营收增长的同时,三家企业亏损也在扩大。同时,结合今年1-2月市场表现,业内人士指出,造车新势力格局已变,三家企业间的差距正在逐渐拉大。

● 市场表现分化

营收方面,车辆平均售价为40万元左右的蔚来依旧领跑,2022年总营收达492.7亿元,同比增长36.3%;理想2022年总营收为452.9亿元,同比增长67.7%;小鹏2022年总营收为268.6亿元,同比增长27.9%。

销量方面,理想夺得冠军,2022年交付133246辆新车,同比增长47%;小鹏自去年年中销量开始“掉队”,交付120757辆新车,同比增长23%;蔚来交付122486辆新车,同比增长34%。蔚来董事长李斌坦言,2022年第四季度因为零部件供应影响了部分车辆的交付,不过,目前零部件供应已不再是瓶颈。

虽然车越卖越多,但三家企业的盈利空间被进一步压缩。蔚来车辆销售毛利率下滑最为明显,从2021年的20.1%下降到2022年的13.7%,理想从20.6%

降到19.1%,小鹏从11.5%降到9.4%。同时,2022年,三家企业亏损进一步扩大,蔚来、小鹏、理想分别亏损144.37亿元、91.4亿元、20.32亿元。除单车毛利率外,蔚来财务副总裁曲玉还提到,预计蔚来其他业务的损失在2023年将继续增加。

今年1-2月,蔚来、小鹏、理想分别销售20663辆、11228辆、31761辆。2月,理想、蔚来销量回暖,但小鹏销量依旧惨淡。长期销量受挫导致小鹏对其今年第一季度销量预期更为谨慎:预计第一季度总交付数量将为1.8万辆-1.9万辆,同比减少45.0%-47.9%;收入预计为40亿元-42亿元,同比减少43.7%-46.3%。而理想、蔚来对于今年第一季度交付量预计分别为5.2万辆-5.5万辆、3.1万辆-3.3万辆。

结合2022年财报以及今年前两个月市场表现来看,理想表现最优,经营状况最为健康,而小鹏则未能交出令人满意的答卷。

● 期待低价电池

三家企业与其他车企相同,2022年受电池原材料价格上涨的影响导致毛利率下滑。目前,碳酸锂价格连续数月下降,三家企业均认为未来电池价格还将大幅下降。“今年,还是会有非常多锂产

能,而需求肯定不会像去年那么强劲。我们认为,碳酸锂价格在第四季度有机会下降到每吨20万元,甚至更低。”蔚来方面认为,20万元/吨左右的碳酸锂价格可以提供一个良好、稳定的利润空间。同时,李斌表示,正在与电池供应商宁德时代讨论新价格机制,今年会引进新的电池合作伙伴,3月中和创新航合作的电池包将会上线。

理想汽车董事长李想表示,锂矿和电池定价机制都会对电池定价产生影响,电池成本继续下降将对车企、供应商和电池制造商有利。“随着我们扩展到更多型号、销售额继续增加,我们相信电池是一项非常有战略意义的资产,将继续致力于多供应商战略。不仅为了我们供应链的稳定性,也为了满足同时开发多款车型的要求。”李想表示,“从长期来看,电池价格会继续朝着更合理的水平发展,公司会继续与供应商合作,争取更好的条款。”

小鹏汽车董事长何小鹏则表示:“从目前跟合作伙伴的沟通来看,电池价格会有更大幅度下行。小鹏内部最近在调整包括电驱、电池等一系列体系,通过电池的统一化、三元电池的部分铁锂化、提高续航性价比等一系列动作让电池成本有更多下降空间,并将在未来12个月左右看到成效。”

● 力求降本增利

截至2022年底,蔚来、小鹏、理想的储备资金分别为455亿元、382.5亿元、584.5亿元。充足的资金为企业下一轮竞争打下了坚实基础。

2022年下半年销量下滑市场表现不佳后,今年,小鹏将把降本作为工作重点之一。小鹏认为,未来5年或10年内,用科技创新并且严格控制好成本才可能存活。“我们已经制定了明确的执行路线图,通过技术创新、配置优化等多种手段,到明年实现自动驾驶BOM成本下降超50%,整车硬件(含动力系统)成本下降约25%。”何小鹏说。

目前,理想L7已在3月正式开启交付。理想汽车联合创始人李铁表示,未来考虑到每月材料交付的情况,L系列产品的整体毛利率水平会在25%左右。

另据李斌透露,蔚来今年整体交付量在第三季度会显著上升,很多固定成本的分摊也能够得到改善。“总的来说,回到18-20个点毛利的水平,是我们追求的目标。”同时,李斌对于此前提到的今年第四季度实现盈利的说法再次作出回应:“如果原材料价格能达到预期下降的速度,我们仍然认为今年第四季度在不考虑一些创新业务的前提下,可以实现盈利。”

迫切需用大数据赋能新能源汽车安全

■ 本报记者 卢奇秀

新能源汽车与燃油汽车到底谁更安全?这是很多消费者关心的问题。中国工程院院士孙逢春近日用一组数据予以回答——新能源汽车着火事故比燃油汽车少,燃油车在万分之一到万分之二之间,新能源汽车在万分之一以下。而武汉理工大学副校长吴超仲则给出另一组数据:“2020年,新能源汽车万车事故率为12.47、燃油车为5.51,新能源汽车万车死亡率为2.11、燃油车为1.46,都高于燃油车。”

两组看似矛盾的数据,似乎可以归纳出一个结论:新能源汽车起火事故虽然比燃油汽车少,但事故率并不低,且一旦发生事故后果更为糟糕,社会也更为关注。

在近日召开的中国新能源汽车大数据2023年产业大会上,与会嘉宾指出,随着新能源汽车保有量快速攀升,进一步完善数据监督检测平台、运用大数据做好安全预警、开展事故机理分析,提升车辆性能,对行业长远发展十分迫切。

◆ 数据发挥重要作用

近年来,我国新能源汽车产业保持高速发展态势。数据显示,2022年,我国新能源汽车产销分别达到705.8万辆和688.7万辆,同比增长96.9%和93.4%,市场占有率达到25.6%,保有量达1310万辆。

中国汽车技术研究中心首席专家方海峰指出,伴随新能源汽车保有量增加,老旧车辆不断增多,车辆产品安全质量风险依然存在。同时,智能化、网联化逐步发展,衍生的产业安全也备受关注。

“相较于燃油汽车,新能源汽车有车载大容量电池组及电气系统,其发生故障容易引发车辆起火。”吴超仲认为,新能源汽车主要有两方面的事故:一是汽车本身的事故——热失控,主要与电池相关;二是新能源汽车交通事故,这与行驶环境、驾驶行为等密切相关。

而通过长期的数据积累,可以分析出新能源汽车市场特征、车辆运行情况以及充电特征等,总结出趋势,为企业、政府提供整体安全性能提升解决方案。

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。新能源汽车国家大数据联盟秘书长王震坡透露,目前,新能源汽车国家监测与管理平台已累计接入新能源汽车1300万辆,累计行驶4000多亿公里。平台在新能源汽车质量管理、安全监管,以及社会化支撑体系建设等方面发挥了积极作用。

企业层面,工信部装备中心监督管理处高级工程师王峰介绍,车企对安全体系建设的重视程度明显增强,组织管理进一步提升,产品安全和质量管理更为规范,车辆运行数据监管更加系统,安全风险防控措施更完善,问题和事故应急和应对更有针对性。

◆ 仍存在诸多不足

车企是新能源汽车安全责任主体。按照工信部要求,新能源汽车都必须安装车载终端,通过企业监测平台对整车及动力电池等关键系统运行安全状态进行监测和管理,并按照国家标准,将车辆相关安全状态信息上传至地方监测平台、国家监测平台。

据悉,按照《电动汽车远程服务与管理系统技术规范》(GB/T32960)国家标准的要求,对接入企业监测数据进行采集,包括电池、电机、电控、位置等61项常规数据,具体到电芯温度、电压、电流等12项安全故障数据。

与会专家指出,随着新能源汽车产业迅速发展,现有标准已不再适应或不足以支撑安全监控需求。王峰坦言,部分企业平台数据间连通互不顺畅、不闭环,监测效率较低。部分企业新能源汽车安全预警技术研究还处于刚刚起步阶段,不具备整车安全预警能力。大部分企业在发生起火燃烧事故后,不同程度存在未按要求及时上报起火事故的情况,存在漏报、迟报现象。

吴超仲进一步指出,新能源汽车数据具有来源不全面、数据采集不精细、数据挖掘不深入、数据应用不充分等问题,部件安全风险辨识、整车运行风险辨识预警难。他建议基于更加精细化、细颗粒度来执行数据收集,扩展国家新能源汽车监管平台的功能;融合群组挖掘、图挖掘、语义挖掘等先进人工智能技术,拓展安全监管应用场景;进一步融合数字孪生技术、全息感知技术,实现新能源汽车和其他车辆混行情况下安全的综合监管。

◆ 新标准或年底出台

针对上述情况,与会嘉宾透露,新能源汽车数据采集新国标正在开展逐条意见收集、专家讨论及修订。预计今年6月,新能源汽车数据采集传输标准将公开征求意见,年底正式出台。

王震坡透露,目前新能源汽车数据采集频率是30秒上传一次数据,新国标将进一步提升至10秒上传一次数据,且新增电池数据、充电过程数据、氢燃料电池方面内容。

王峰建议,企业要高度重视安全体系建设,结合自身特点,深入开展内部自查,对检查出的问题,制定整改方案,并做好相应改进处置工作。如体系整体架构、产品质量、运行监测、售后服务、事故响应处置等方面。

威睿电动汽车技术(宁波)公司工程质量管理部部长孙全进一步指出,安全体系建设要渗透到车企全球、全环节,利用大数据分析市场安全与业务指标相关性,推动全链路、全场景、全天候智能适配,将安全事件扼杀在萌芽状态。

全新智能电混雷凌正式上市

百公里油耗低于亏电状态下的同级插混车

■ 本报记者 秦淑文

3月23日,搭载着丰田第五代混合动力技术的第一款车型——广汽丰田的全新一代A级轿车雷凌,在成都宣告正式上市。该车分3种动力形式,一种是“电混”,即动力系统是丰田最新的第五代混合动力总成;第二种是1.5L自然吸气发动机,第三种是涡轮增压发动机。三种动力9款车型,厂家的建议零售价格范围是11.38万元-14.88万元。

● “有电混,何必插电”的底气

厂家说,他们做到了增配不涨价,因而使得新一代雷凌成为同级车中的价值标杆。除了高品质、高可靠性这个丰田产品的基础优势之外,全新一代雷凌的第一大性能优势是其第五代混合动力系统。相较于2019年开始采用的第四代,新一代雷凌搭载的1.8L混合动力系统得到了全面进化,综合功率提升了12%,车子0-60km/h加速时间进入4秒区间,0-100km/h加速时间缩短到9.65秒,带来前所未有的电驱快感。

与此同时,WLTC综合工况下的油耗降低至百公里4.07L,低于同级插电式混合动力车亏电状态下的4.6L。加满一箱油,雷凌可以轻松跑完1000公里,不仅没有纯电车的里程焦虑,而且无需外插充电。所以,广汽丰田透露出了“有电混,何必插电”的说法。

丰田混动系统本身就具有无需插电、高度智能化、非常省油和跑高速时动力强劲的特色,新一代雷凌的起步速度和低速加速性能得到提高,全速域的加速体验自然会更好。

相较于其他品牌的新能源汽车,全新一代雷凌的动力电池对温度的宽容度很高,车子能够在50℃至-46℃的广阔温域中做到0.1秒瞬间启动。

所以,第五代丰田混动没有“插混亏电就是油车”的尴尬,也不会遇到“高速高油耗、低温低续航”的窘境,真正做到了“性能、智能、节能”三项全能。

为了消除车主对动力电池性能劣化



两图均为全新智能电混雷凌发布会现场情形。秦淑文/摄

的担忧,广汽丰田在发布会上做出了“不限年限、不限里程的免费维修或更换”的承诺。丰田之所以敢于“夸下海口”,是基于其在全球市场上售出的2000多万辆混合动力车依然保持着“0事故、0爆炸、0漏电”的超凡纪录。

● “媲美百万级的领先智能驾驶”

除了上述“智能电驱”优势之外,全新雷凌的第二大优势是具有“媲美百万级车的领先智能驾驶”性能。广汽丰田说,新一代雷凌智能电混车型全系标配最新Toyota Safety Sense 3.0智行安全套装,T-PILOT辅助驾驶系统具有L3自动驾驶能力;这种能力的获得,源自丰田全球用户大数据、125亿公里的零事故智能行驶数据,它可以规避41%的死亡事故驾驶场景,从而使得新一代雷凌拥有堪比百万级豪华车的主动安全表现。

广汽丰田称,把售价百万元汽车上的智能技术普及到10万级的家轿身上,这叫做“科技平权”。

据介绍,新一代雷凌的驾驶辅助系统拥有强大的感知和预判能力,毫米波雷达的监测距离增至340米,前视摄像头探测距离提升约2倍,监测面积提升8倍。首次采用的带AI算法的深度神经网络DNN技术,可以让车在车道线模糊或未划线的道路上的车道巡航持续率提高到95%以上。新增的道路标识识别辅助系统(RSA),可大幅减轻驾驶员负担。

新增的世界首创的主动驾驶辅助系统(PDA),能够远距离察觉横向通过的行人等潜在风险,更早地进行减速、制动或者偏向避让。新增的世界首创的紧急驾驶停止系统(EDSS),在监测到驾驶员失去操作能力时,能够自动进行减速和在车道内停车,打开双闪,等待救援。升级后的预碰撞安全系统(PCS),可预判5大方向的碰撞风险,不仅能防追尾,还可防正面碰撞、侧面碰撞;不仅能识别行人,也能识别摩托车、大型动物和施工现场等。

● “一部手机玩转雷凌”

顶级的智能座舱体验是新一代雷凌

的第三大优势。12.3英寸的全液晶仪表盘、10.25英寸的触控大屏,都大于市场上的同级车。中控屏系统具有可见即可说的T-CHAT智能语音交互功能,支持CarPlay/HiCar/CarLife全平台手机互联功能,支持车载微信的功能,丰富的小程序应用,诸如bilibili、央视影音、虎牙直播和小红书等;同时,支持OTA系统升级,全面刷新中高级车智能座舱体验。

同级少有的“手机即钥匙”功能支持手机解锁、远程开关空调和车灯、查看车辆状况等,一台手机即可玩转雷凌。

● 大概率延续冠军身份

广汽丰田在国内最先产销混动车,发展到去年,占有国产混动车四成的市场份额;混动车在其总销量中的占比提高到了38.20%,同比增速依然高达64.9%。其中,混动车在去年的雷凌总销量当中占比近四成。上市9年,雷凌在国内收获了近160万车主的信赖,并连续三年位列国内混动轿车销量冠军。

湖北襄阳:打造新能源汽车出口新通道

图片新闻



◆ 新标准或年底出台

今年3月开始,襄欧班列新增始发新能源汽车出口专列,标志着“湖北造”新能源汽车再添国际物流新通道。

作为襄阳外向物流通道运营主体,襄阳国际陆港投资控股有限公司抢抓新能源汽车铁路运输政策机遇,组建整车出口工作专班,推出多模式整车出口物流运输计划,创新整车出口“智慧装车加固”方案,襄欧班列整车装箱效率提升30%,大大降低了企业运输成本。

人民图片