



汽车周刊

本报专刊部主编 | 总第928期 | 2022年11月24日 星期四 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

新能源汽车遭遇成长的烦恼

今年前10月,中国新能源车累计销售528万辆,预计全年有望达到650万辆,2023年有望突破1000万辆。然而,市场的发展也许没有那么乐观,每当一个行业开始从繁荣走向过热,背后隐藏风险便开始慢慢暴露,新能源汽车行业遭遇“成长的烦恼”。

原材料价格走高

当前新能源汽车动力电池的上游原材料,如镍、钴、锂、碳酸锂、氢氧化锂、六氟磷酸锂等价格纷纷上扬,特别是锂矿资源。前两年5万元一吨的碳酸锂,现在都涨到54万元一吨了。

目前,全球范围内对锂资源的争夺才刚刚开始。中国需要锂,欧美日韩也需要;动力电池要锂,化学储能也要用,指望碳酸锂回到5万/吨的价格是痴心妄想。新能源汽车中成本最高的就是电池,可以占到35%以上,如果锂电池的成本不断上涨,对中国新能源车企业的竞争力与成本压力将加大,可能在关键时刻又一次被卡脖子。

充电桩数量不足

我国已建成全球最大规模的充电网络,但相比新能源汽车推广应用的规模,充电设施建设上仍然还有很多痛点、堵点,发展仍然满足不了消费者需求。

截至2021年末,我国充电桩数量达到261.7万个,同期纯电动车保有量达640万辆车(2021年销量为292万辆),车桩比为2.4:1。建桩速度远低于卖车,充电桩保有量不足成为制约新能源车发展的“瓶颈”。而在另一端,很多充电桩运营商则面临盈利困难,陷入规模越大亏损越大的怪圈。不可否认,解决新能源汽车的“补能焦虑”,其进程与成效远比想象艰难。

安全性潜伏危机

随着中国新能源汽车保有量越来越高,安全问题日益受到关注。中消协发布的《中国消费者权益保护状况年度报告》指出,问题包括行驶中突然加速、行驶中断电、突然熄火、发动机异响、刹车转

向失灵、续航里程缩水、辅助自动驾驶系统失灵、车辆自燃、电池充电故障等。

今年上半年,我国新能源汽车共有11个品牌发布召回公告16个,涉及缺陷车辆超32.49万辆。从调查的事故数据分析看,1—5万公里车辆事故发生率占比最高,为41%,动力电池故障是火灾事故发生的主要原因。另外,今年以来,与新能源汽车刹车失灵相关的交通事故已经出现多起,将新能源汽车的安全问题推向舆论风口。

新一轮产能过剩

截至2021年底,全国乘用车产能利用率仅52.47%,尽管产能总体过剩,但还有1046万辆在建产能,且大部分是新能源汽车。这组数据说明,新能源车市场拉动整体销量上扬,但整体扩张的产能规划远超实际需求。

早在2020年底,我国新能源汽车总产能已达2669万辆,但市场销量仅为136.7万辆。近年来,各地政府争先布局新能源汽车规划项目,

不论是现有产能还是规划产能,都在进行规模比拼。2022年,新能源汽车销量预期高达650万辆,但与现有规划新增产能相比,仍会有大量产能闲置。闲置产能意味着产业处于不健康状态,新能源汽车市场将面临极为残酷的竞争。

难以盈利的隐忧

作为“造车新势力”的龙头企业,蔚来今年第二季度交付量2.51万辆,净亏损25.57亿元,折算下来,卖一台车要赔10.2万元。按照同样的计算方式,小鹏和理想卖一辆车赔掉的金额则分别是7.87万元和2.23万元。

实际上,“蔚小理”的颓势,早在创业初期就开始了。由于都是从无到有的摸索和尝试,前期需要巨大的成本投入,结果就是三家企业在销量和市值快速上涨的同时,亏损也在不断加剧。再加上各家车企“卷”越厉害,“造车新势力”的光环正渐渐褪色。新能源车行业下半场——行业大洗牌已是可以预见的事。

雍君

重点车企是汽车业稳定锚

中汽协今年第11期《产销快讯》对1—9月汽车工业重点企业(集团)经济效益进行简析。这期重点企业(集团)包括:北汽、中国长安、中国一汽、上汽、吉利控股、江淮、奇瑞、东南(福建)、金龙、宇通、中国重汽、东风汽车、广汽、庆铃、陕汽、华晨(宝马)和比亚迪共17家。

前三季度,上汽凭5102.37亿元营收,在17家中处于榜首地位,一汽和东风营收位于第二、三名。广汽、北汽、比亚迪、长安、华晨宝马、吉利和重汽的营收,也在17家十强之列。

商用车仍在“负增”的泥淖中徘徊挣扎。前三季度商用车市场萎缩三成四,港股一汽解放和东风汽车(商用车板块)营收分别下滑65.6%、25.2%,其他商用车企皆是难兄难弟。

前三季度17家重点企业(集团)利润完成情况,总的来看呈现改善态势。有12家实现盈利,其中8家盈利同比正增长,分别为一汽、上汽、东风、华晨(宝马)、北汽、广汽、比亚迪和长安;3家盈利同比为下降。

部分整车上市公司,前三季度归母净利润为:上汽126.49亿元、比亚迪93.11亿元、广汽80.62亿元、长安68.99亿元、北汽32.15亿元。以商用车名义上市的整车公司,前三季度净利润,都处于下滑或亏损状态。其中,宇通客车扣除非经常性损益后亏损3.1亿元,一汽解放亏损6.52亿元,江淮汽车亏损7.84亿元。

从对这17家的绩效综合分析,前三季度经济效益综合指数为608.1点,高于上年同期7.1个点。其中,总资产贡献率、成本费用利用率和全员劳动生产率三项指标,均高于上年同期水平,依次为10.9%、9.0%、82.7万人/人,分别高出0.4%、0.5%、1.1万人/人。

前三季度,17家完成营收32347.20亿元,占全行业营业收入的48.9%;实现利润2660.18亿元,占全行业利润总额的71.8%。17家整车销量1723.82万辆,占行业整车销售总量的88.5%。17家在行业中仅占车企(集团)的16.3%,但营收、利润和销量三大指标的集中度却占到全行业的近五成、逾七成、近九成,是行业发展的压舱石和稳定锚。

从计算营业利润的另几个指标看,17家前三季度研发费用713.1亿元,同比增长8.6%,有利于提升企业发展后劲,增强韧性。营业成本增速与营收同步,销售、管理及财务费用下降15.7%,两项均是利于增加利润之举。此外,投资收益819.1亿元,略微下降3.4%。17家营收利润率上升至8.2%,与自身和行业同期比,分别高出2.0、2.6个百分点。《产销快讯》认为,17家主要经济指标快报显示,汽车制造业经营在持续改善,是汽车业稳健运行的缩影。

说中国车企,离不开也绕不开民企“长城”。长城汽车前三季度销量虽下降9.3%,但营收994.80亿元,增长9.6%,归母净利81.49亿元,增长64.8%。产品结构改善,是长城汽车销量减少之下,营收利润双增的重要因素。前9月,长城汽车单车平均售价12.4万元,同比上升20.7%,且20万元以上车型,占总销量的比重提升到14.6%。

张伯顺

手动挡时代行将终结

也许我们这一代是见证最多“时代”的一代,其中既有时代的开启,也有时代的落幕。例如,上周,上汽大众手动变速器工厂宣布明年3月停产。当然,它不是唯一一家,此前,奔驰、奥迪、法拉利等多个品牌均表示有停产手动挡车型的计划,不少车企也已经宣布会停售手动挡车型,例如奔驰。这预示着,曾经红火的手动挡时代行将结束。

有数据显示,2005年,国内手动挡车型的占比约为80%,在2020年的数据统计中,新车手动挡车型的比例已不足20%,到2021年,国内手动挡车型销量仅约150万辆,市场份额跌至10%,其中多数为出租车和微型客车。市场需求极度萎缩导致工厂的关停,是意料之中的事情。

智能新能源车的日益兴盛,不少传统汽车的零部件都在面临着汽车变革带来的冲击,电机的加入使得变速器成了多余,退场只是时间问题,虽然它本身并没有错。没有什么是不朽的,不变的只有变化本身,毕竟科技进步带来的革新是大家喜闻乐见的。未来,大家会偶尔想起手动挡,正如我们会偶尔想起胶卷相机。

白诚



一汽丰田全新皇冠品牌发布

一汽丰田日前发布了2022全新皇冠品牌,全新皇冠“首款中型豪华跨界车”全新皇冠SportCross亮相。

作为“年轻一代的皇冠”和皇冠品牌全面焕新的先锋之作,全新皇冠SportCross采用简约的设计和极具视觉冲击力的黑金双色

车身配色,搭载丰田2.4T涡轮增压发动机加6速自动变速箱的全新混合动力系统,峰值功率255kW,最大输出扭矩高达551Nm,零百加速仅5.8秒。

全新皇冠Sedan也将作为焕新轿车品类的代表作发布。全新皇冠SportCross和皇冠Sedan将

与皇冠威尔法、皇冠陆放组成涵盖轿车、跨界车、SUV和MPV四大高端细分市场的产品矩阵。

全新皇冠将从产品矩阵、工艺水准、渠道网络、服务体系、用户权益五大维度进行“战略焕新”,传承“皇冠级”品质标准,刷新“皇冠级”愉悦体验。

江美

比亚迪300万辆新能源车下线

比亚迪第300万辆新能源汽车11月16日下线发布,标志着比亚迪成为首个达成这一里程碑的中国品牌。在活动现场,王传福总裁向中国女足主力队员、亚洲足球小姐王霜女士交付了比亚迪第300万辆新能源汽车。

与此同时,王传福宣布,比亚

迪将以颠覆性技术与产品构建全新百万级高端品牌——仰望,将于2023年一季度正式发布亮相首款车型,为用户带来前所未有的极致性能新体验。

除仰望品牌外,比亚迪还将在2023年推出一个极具专业性且个性化的全新品牌,满足消费者

日益凸显的个性化需求,与用户共建共创,并面向全市场公开招募优秀经销商加盟。

未来,比亚迪将形成比亚迪品牌(王朝、海洋)、腾势品牌、仰望品牌、专业个性化全新品牌矩阵,覆盖从家用到豪华、从大众到个性化多个细分市场。

宝龙

轻奢商务 广本奥德赛四座版上市

广汽本田奥德赛锐·御享四座版近日上市,售价43.98万元。新车多项舒适性配置,配合专属精致外观,凭借多维升格的尊享感,欲以“新格调轻奢商务MPV”的全新定位,向高端商务市场发起冲击。

奥德赛锐·御享四座版在外观设计上着力体现机能美。前脸造型采用专属蜂巢美学进气格栅,更显大气和时尚感。秉承本田独有的“MM”设计

理念,车内采用宽适布局,辅以专属雅致内饰设计及专属地毯,提升轻奢格调。第二排尊享航空座椅将宽度最大化,为乘员提供头等舱般尊贵感受。

新车的动力总成沿用2.0L+第三代i-MMD双电机混动系统,最大综合输出功率达到158kW,综合工况油耗低至6.17L/100km。

林夏

