

锂价猛涨叠加“缺芯” 年内新能源车四度涨价

自从国补退坡政策出台后,新能源车企开始了涨价之旅。今年上半年,由于行业面临原材料涨价和缺芯等难题,比亚迪、特斯拉、蔚来、小鹏等多家新能源汽车品牌在1月份、3月份、5月份进行了三轮新能源汽车不同幅度的涨价,涨价幅度在数千元到3万元不等。而到了下半年,7月底至8月初,多家新能源车企又陆续发布涨价,新能源汽车迎来了年内第四轮涨价。

对此,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对记者表示:“本轮涨价是市场供需矛盾引起的,一些畅销车供不应求导致涨价。另外,新能源车企受上游原材料涨价以及高价购买芯片的影响导致成本传导到下游。”

多家车企相继宣布涨价

7月底以来,新能源汽车新一轮涨价潮开始酝酿。8月1日,smart中国宣布,全新smart精灵#1Premium价格于8月3日上调5800元,调价前Premium配置车型价格为22.66万元,上调后售价为23.24万元。

同时,零跑汽车官方也在8月初宣布涨价,这是其年内第二次涨价,此外,江淮汽车、哪吒汽车也皆宣布对部分车型进行涨价。

多位业内人士向记者表示,本轮新能源车涨价主要因为原材料涨价。

“8月初多家车企再次涨价并非因为国补退坡而起,而是因为新能源汽车市场的快速增长改变了供求关系。”中泰资本投资管理有限公司董事长王冬伟在接受记者采访时表示,上游产业链与供应链推高了原材料价格。

“新能源汽车价格上涨是短期锂、镍等资源错配的结果。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树对记者表示,按照乘联会的预测,今年三季度新能源汽车销量或达到170万辆的水平,新能源汽车厂家对未来销售的乐观预期也导致了价格调整。

数据显示,从7月份销量来看,各大新能源车企依然保持较高的同比增速。比亚迪7月份销售新能源汽车162530辆,同比、环比分别增长222%、21%;“造车新势力”小鹏、理想、蔚来7月份分别交付11524辆、10422辆、10052辆,同比分别增长约43%、21%、27%;第二梯队的广汽埃安、哪吒、零跑7月份销量或交付量达到25033辆、14037辆、12044辆,同比分别增长138%、134%、177%。

“从目前的市场态势来看,本轮涨价可能还会持续一段时间,而未来新能源汽车的销量长期趋势是呈快速上升态势,但不排除会发生阶段性和周期

性的下降。”王冬伟表示。

如何有效解决锂电池供应?

有碳酸锂原料生产企业相关负责人表示,从2020年底开始,碳酸锂的价格一路水涨船高,从5万元/吨左右涨到了50万元/吨左右。

王冬伟向记者分析道:“从需求端看,对锂产品的最终需求主要分布在医用、工业级、电池级等板块。其中,电池板块大约占了全球锂需求的3/4,而新能源汽车用到的动力电池又占电池板块中的绝大部分。从供给端看,全球锂资源主要分布在澳洲和南美,前者自2020年疫情爆发以来,矿山大量荒废;南美则是产能投入严重不足,导致出现明显的供给缺口。据西部证券测算,2021年全世界的碳酸锂供给只有51.2万吨,而需求达到了53.93万吨。预计未来两年这种供不应求的局面还将保持。”

王冬伟表示:“从开源方面来讲,车企可以收购国外锂矿”。例如比亚迪这些年在非洲找到6座锂矿”。从节流方面来看,车企可以考虑通过动力电池回收的方式实现节流。”

对此,比亚迪方面人士向记者透露:“为了应对成本上升,公司与上游供应商密切合作,通过长协和股权合作等方式纾解成本压力;另外公司已经取得动力电池回收资质,加强对锂资源供应的保障。”

中国企业资本联盟副理事长、IPG中国区首席

经济学家柏文喜向记者表示:“原材料的涨价和缺芯对新能源汽车产能的有效发挥乃至成本都有明显的影响,而解决原材料涨价和缺芯问题一方面需要靠调整产品结构、充分利用风险对冲工具来进行,另一方面还需要通过强化企业供应链,乃至自行研发生产来加以有效化解。”

崔东树向记者表示,今年四川等地锂辉石已经开始开采工作,盐湖提锂等技术有明显提升,技术进步将带来供给改善,锂矿价格的上涨将得到一定抑制。此外,中国电池企业在海外加大对锂矿的投资,新能源汽车发展受到锂价左右的情况会得到逐步改善。

在业内人士看来,新能源汽车的涨价对下半年销量的影响并不大,业内普遍看好今年下半年新能源汽车的市场。

王冬伟表示:“新能源汽车作为战略性支柱产业,国家在政策上有可能会继续给予支持。日前,国务院常务会议决定,延续免征新能源汽车购置税政策,这相当于给消费者吃了‘定心丸’;其次,国内车企也会对产业链进行优化,比如,广汽埃安计划未来30%的高端电池将自研自产,而70%的中低端电池则由外部电池企业代工,不仅可以缓解车企的成本压力,也可提高其自主供应能力。”

崔东树表示,一般而言,年末是碳酸锂价格上升的高峰期,但是预计下半年价格小幅上涨后将逐渐稳定,尤其是到了明年,随着供给改善,未来新能源汽车价格将趋于稳定。

据《证券日报》

新能源汽车换电模式有“最优解”吗?

解答题:推广换电还要解决哪些问题?

工信部统计数据显示,截至2021年底,我国已累计建成换电站1298座,形成了全球最大充换电网络。

记者了解到,我国对于换电产业的政策扶持力度不断增加,近几年由国家发展改革委、工信部等部门牵头,换电安全国家标准和地方补贴政策相继出台。

记者在采访中发现,无论是重点建设换电站的整车企业,还是尝试布局换电的能源供应企业,都提到了推广换电亟需解决的问题。

——不同企业的电池标准、换电站标准不统一,容易造成重复建设和使用低效率。多名受访者均认为,该问题对行业发展的阻碍较大,建议由工信部等主管部门或行业协会牵头制定统一标准,可以保留两三种制式,参考电子产品接口。宁德时代旗下的时代电服总经理陈伟峰表示,作为

电池供应商,我们已推出适用于各种车型的模块化电池,尝试在电池尺寸和接口等方面实现换电块的通用化标准化。

——换电站土地资源稀缺,广泛布局有难度。邓忠远表示,工信部在2021年10月就已经明确了北京、南京、武汉、三亚、合肥等作为换电模式应用试点城市。但是从全国范围来看,一方面,城市可用于建设换电站的土地资源稀缺,土地租赁费用居高不下,核心商圈成本尤其高;另一方面,人们对换电站的属性认知不统一,一些地方在对换电站建设的审批上仍有各种顾虑。

——换电车辆需要对应的保险、金融产品再造。李玉军说:“换电模式下,车电分离,汽车金融产品需要重新界定其价值,车险和电池险也要分开设计。这些产品需要跟上行业变化,以消除消费者的顾虑。”

新华社上海8月8日电



车辆在蔚来汽车上海一处换电站点换电。新华社发

选择题:选B还是C?

记者采访发现,当前布局换电模式的企业主要分为三类,第一类是北汽、蔚来、吉利、广汽等整车企业,第二类是宁德时代等动力电池厂商,第三类是中国石化、协鑫能科、奥动新能源等第三方换电运营商。

对于入局换电模式的新玩家来说,首先需要回答的问题是:面向商业用户(to B)还是个人用户(to C)?从换电的使用频次和应用场景来看,不同的企业给出了不同的选择。

对于消费者来说,换电最明显的优势是可以节省补能的时间。如果采用充电模式,即使是快充,一般也需要半小时左右,而换电往往只需要几分钟。

在蔚来汽车上海大宁小城的换电站点,记者看到,下午3点多,前来换电的用户络绎不绝,每辆车换电只需不到5分钟。车主梅先生说:“现在换电都是无人自动操作,我主要是在市内行驶,用了一年多感觉比较方便。”

此外,采用车电分离的销售模式,也能为个人用户节约一定的购车成本。以蔚来为例,用户如果选择电池租用服务,不购买标准续航电池包,可以少付7万元购车费用,而电池租用服务费

是每个月980元。

也有业内人士认为,换电模式更适合商用场景,包括出租车、物流重卡等。北汽旗下蓝谷智慧(北京)能源科技有限公司营销中心总监邓忠远说:“北汽已经在全国投放了近4万辆换电式电动车,主要针对出租车市场,在北京就超过2万辆。出租车相对私家车而言,补能需求频次更高,如果一天充两次电,就需要牺牲两三个小时运营时间。同时,换电车辆补能成本大约只有燃油车的一半,一般每公里仅需要3毛左右的费用。商业用户的高频次使用需求,也更有利于换电站收回投资成本甚至实现盈利。”

吉利汽车联合力帆科技共同出资成立的换电出行品牌睿蓝汽车,则兼顾商业用户和个人用户。睿蓝汽车副总裁蔡建军表示,睿蓝汽车选择“两条腿”走路,因为两种场景也存在转化,比如个人用户参与网约车运营,车辆即具有商用属性。

“我预计,到2025年新销售的电动汽车中,六成成为充电,四成可充可换。我们会在2022年至2024年期间每年最少导入两款可充可换车型,形成多元产品矩阵,满足用户不同需求。”蔡建军说。

讨论题:换电模式好不好?

天眼查的数据显示,截至今年7月中旬,我国拥有换电站上下游相关企业1780余家,超六成相关企业成立于5年之内。

蔚来能源高级副总裁沈斐说:“换电最接近燃油车的快速补能体验,我们已经为用户提供超1000万次换电服务。”

新能源汽车的技术路线丰富多样,增程式汽车、氢燃料电池等技术路线是否值得推广均引发行业内外的讨论,换电模式也不例外。

当前很多新能源车企瞄准高压快充技术。招商证券的相关报告指出,充电补能体验正无限接近燃油车的加油。有观点认为,随着电池续航能力提升、快充技术的突破以及充电设施的普及,换电的应用场景将面临局限性,换电模式的最大优势“快捷”也将变得没那么明显。

瑞银中国汽车行业研究主管巩旻表示,换电需要企业在换电站建设、人员值守、维护等方面投入很高,作为新能源汽车的一种技术路线,需

要市场的进一步验证。从全球范围看,早在2010年前后,以色列的一家公司就尝试推广换电模式,但以失败告终。

但一些业内人士认为,换电除了在补能效率上具有优势外,还可以调节电网电力,换电站成为城市分布式储能单元,有利于“双碳”目标的实现。

传统的能源供应企业,也在“双碳”目标下寻求转型升级。2021年4月,中国石化分别与奥动新能源、蔚来汽车签署战略合作协议,推动资源共享,促进互利共赢;中国石化宣布,“十四五”期间将规划布局5000座充换电站。今年7月20日,中国石化首座重卡换电站——百家旺综合加能站在四川宜宾建成投用。

协鑫能科首席技术官李玉军表示,目前不论是充电还是换电,抑或是氢能源汽车,“现在很难说谁是未来驾驶领域唯一的终极形态,我认为几种模式完全可以互为补充,在不同的应用场景发挥各自的特长”。

