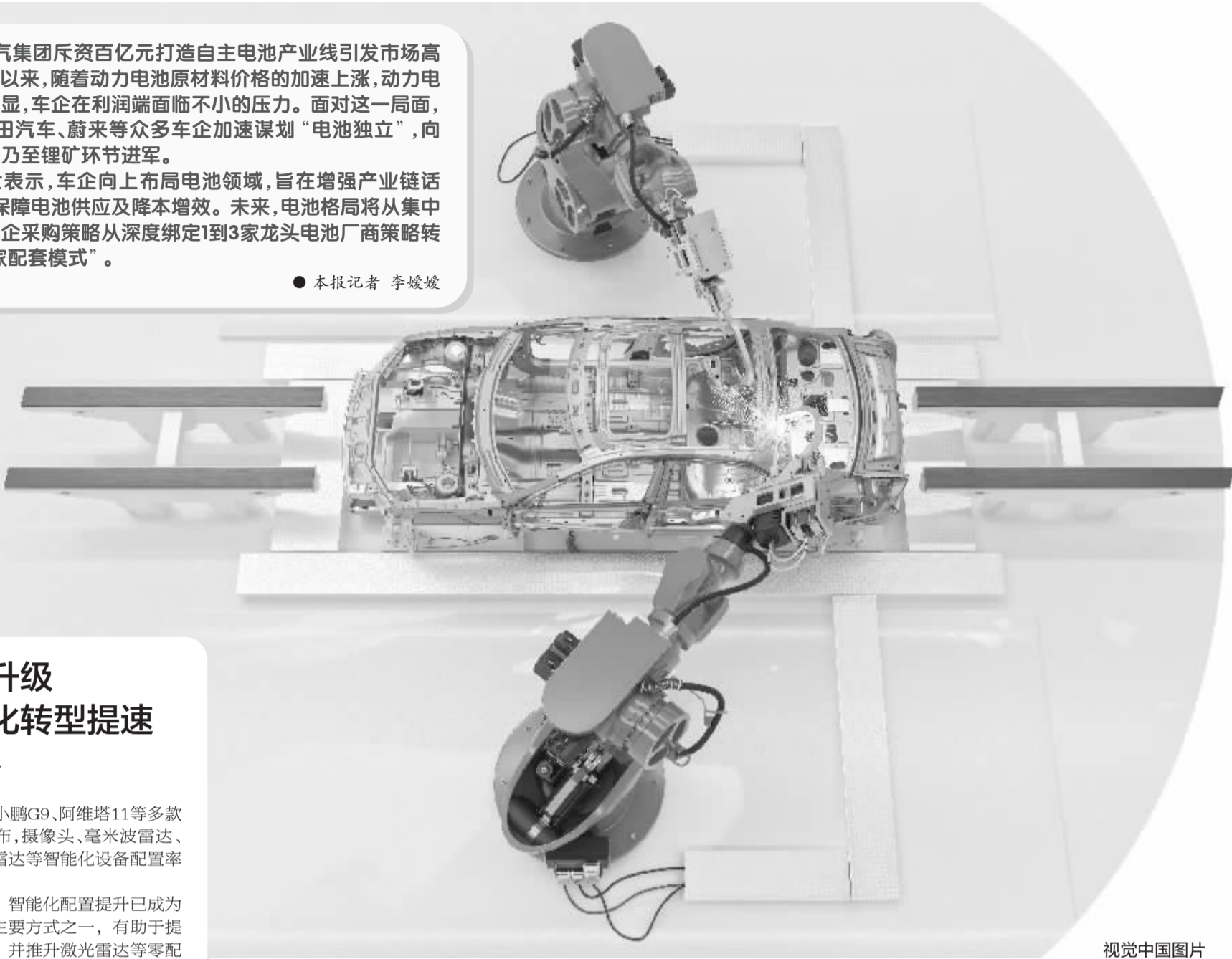


车企加快布局动力电池领域

日前,广汽集团斥资百亿元打造自主电池产业线引发市场高度关注。今年以来,随着动力电池原材料价格的加速上涨,动力电池价格涨幅明显,车企在利润端面临不小的压力。面对这一局面,广汽集团、本田汽车、蔚来等众多车企加速谋划“电池独立”,向上游动力电池乃至锂矿环节进军。

业内人士表示,车企向上布局电池领域,旨在增强产业链话语权,有利于保障电池供应及降本增效。未来,电池格局将从集中走向分化,车企采购策略从深度绑定1到3家龙头电池厂商策略转向“自产+多家配套模式”。

●本报记者 李媛媛



视觉中国图片

新车装配升级 车企智能化转型提速

●本报记者 金一丹

近日,理想L9、小鹏G9、阿维塔11等多款国产新能源汽车发布,摄像头、毫米波雷达、超声波雷达、激光雷达等智能化设备配置率大幅提升。

业内人士表示,智能化配置提升已成为车企差异化竞争的主要方式之一,有助于提升产品市场竞争力,并推升激光雷达等零配件市场需求增长。

辅助驾驶是主要方向

辅助驾驶是汽车智能化的主要方向之一,车企近期推出的新车在雷达、芯片等硬装方面下足了功夫。

由长安汽车、宁德时代、华为联手推出的阿维塔11采用了华为全栈智能汽车解决方案,搭载3颗华为转镜式激光雷达、6颗毫米波雷达、12颗超声波雷达、13颗摄像头、2颗DMC610Pro芯片,算力达400TOPS,可实现高速、城市、泊车辅助驾驶场景三域融通,向智能化进一步迈进。

小鹏汽车推出的新款车型小鹏G9配置了双激光雷达等31个感知元件及Orin芯片,软件端搭载XPilot4.0,目标是实现覆盖泊车、高速高架、城市道路等全场景的辅助驾驶。

理想汽车推出的新车理想L9标配理想AD Max智能驾驶系统,配备有1颗前向128线激光雷达、6颗800万像素摄像头和5颗200万像素摄像头,以及1颗前向毫米波雷达和12颗超声波传感器,实现对车身周围及远距离的360°全方位感知。此外,理想L9通过车内3D ToF传感器和车外摄像头,提供同时覆盖车内车外的哨兵模式。

中银证券表示,随着汽车“新四化”不断推进,智能驾驶技术高速发展。感知方面,传感器从单一传感器感知发展到多传感器融合阶段,摄像头发展路径逐渐明确,4D毫米波雷达迅速兴起,激光雷达开启量产上车。决策方面,域集中趋势不断推进,跨域融合架构也逐渐浮现。

激光雷达迎机遇

随着辅助驾驶在新车中的渗透率不断提升,智能驾驶不断向更高级别渗透。IDC数据显示,2022年一季度中国L2级自动驾驶乘用车新车渗透率达23.2%,较2021年一季度的7.5%大幅提升。工信部《智能网联汽车技术路线图(2.0版)》指引提出,到2025年,国内L2级和L3级新车占比要达到50%;到2030年,国内L2级和L3级新车占比要超过70%,L4级新车占比要达到20%。

高级别自动驾驶对传感器搭载数量提出更高要求。据麦肯锡统计,自动驾驶级别从L2到L4/L5级,车载传感器的数量将从约8个上升到约24个。其中,激光雷达搭载数量将从0颗上升至约4颗。

激光雷达成为汽车智能化浪潮中车企争相装配的核心零部件。据佐思汽研统计,2022年上半年,国内乘用车新车激光雷达安装量达到2.47万颗;2022年下半年,国内拟交付的激光雷达新车达10余款,包括小鹏G9、威马M7等,将大幅提升激光雷达上车量,预计全年总安装量有望突破8万颗。

华西证券表示,随着智能化技术的持续突破和升级,受无人驾驶车队规模扩张、高级辅助驾驶中激光雷达应用渗透率提升、服务型机器人及智能交通建设等领域需求的推动,预计激光雷达市场规模将实现快速扩容。

沙利文研究数据显示,2021年,全球激光雷达市场规模达到20亿美元,同比增长100%。预计2025年全球激光雷达市场规模将达到135.4亿美元,2019年-2025年的年复合增长率将达到64.6%。

车企盈利承压

今年以来,新能源汽车市场保持高速增长态势。中汽协数据显示,上半年,国内新能源汽车产销量分别为266.1万辆、260万辆,同比均增长1.2倍,市场占有率达21.6%。

新能源汽车产销量持续攀升,产业链上下游企业盈利水平却出现大分化。半年报数据显示,新能源汽车上游锂盐企业业绩最为亮眼,中游动力电池企业普遍盈利,下游整车企业盈利承压。

上半年,15家锂盐公司业绩十分亮眼,六成公司归母净利润同比增长超过5倍。其中,天齐锂业增长超过百倍,融捷股份、西藏矿业、天华超净增长超过10倍。

投资动力电池项目

“作为新能源汽车的‘心脏’,动力电池成本已经占到新能源汽车成本的40%-50%,甚至60%。”广汽集团董事长曾庆洪在2022世界动力电池大会上表示。

上海钢联9月8日最新数据显示,电池级碳酸锂均价报49.74万元/吨,较年初上涨约80%。中信证券预计,下半年锂盐供应紧张趋势难以改变,价格继续上涨的概率较高。

业内人士表示,动力电池原材料价格涨幅明显,车企在利润端面临不小的压力。今年以来,广汽集团等众多车企通过自研、自建、合建等多种方式,加速谋划“电池独立”。

传统车企方面,9月6日晚,安凯客车

竞争格局走向分化

张翔表示:“像广汽集团、长城汽车、吉利控股等头部车企,受益于品牌力和产品力的提升,布局动力电池产业具有显著的优势,并不担心电池卖不出去。”

华安证券表示,车企向上布局电池领域,旨在增强产业链话语权,有利于保障电池供应及降本增效。此举一方面印证电动车及锂电行业高景气,另一方面或将加剧行业竞争,头部电池厂有望凭借技术、资金、产能及客户优势应对全球竞争。

东吴证券表示,未来,电池格局将从集

锂盐龙头天齐锂业上半年实现营收142.96亿元,同比增长508.05%;归母净利润为103.28亿元,同比增长11937.16%。天齐锂业表示,受益于全球新能源汽车景气度提升,上半年公司生产的主要锂产品销量和销售均价较上年同期均明显增长。

与上游锂盐企业业绩相比,中游动力电池企业虽略显逊色,但业绩尚佳,超九成企业实现盈利。26家动力电池企业中,三成企业上半年归母净利润超10亿元。宁德时代实现归母净利润81.68亿元,同比增长82.17%;亿纬锂能实现归母净利润13.59亿元,同比下降9.08%;国轩高科实现归母净利润6462万元,同比增长

34.15%。可以看出,作为国内动力电池装车量第一梯队的三家企业,盈利能力出现分化。

上半年,17家新能源汽车整车企业中,近五成企业出现不同程度的亏损,超六成整车企业归母净利润出现下降。其中,比亚迪上半年业绩一枝独秀,实现营业收入1506.07亿元,同比增长65.71%;归母净利润为35.95亿元,同比增长206.35%。营收和归母净利润均创五年来同期最高。

业内人士表示,上半年,比亚迪亮眼业绩除得益于终端销量快速增长外,产业链一体化布局也提供了强有力的支撑。

公告称,公司与江淮汽车、弗迪电池等计划共同投资设立一家合资公司,建设新能源汽车动力电池生产工厂并开展新能源动力电池生产项目。不久前,本田汽车宣布与LG将在美国建设电池厂,规划年产能40GWh,2025年投入运营。

广汽集团8月25日宣布,拟设立自主电池公司,开展自主电池产业化建设,项目总投资达109亿元;同时,参股公司广州巨湾技研将建设电池生产基地项目,量产极速充动力电池的电芯、模组以及PACK系统,项目总投资达36.9亿元。

新势力车企也在加速布局。5月25日,上海企事业单位环境信息公开平台显示,蔚来计划在上海嘉定区安亭镇新建研发

项目,包括从事锂离子电芯和电池包研发的31个研发实验室,以及1条锂离子电芯试制线和1条电池包pack线。蔚来董事长李斌在一季度业绩说明会上表示,公司将持续加大动力电池相关领域的投入。

“车企加速布局动力电池领域,一方面是动力电池原材料价格的上涨,导致车企利润承压;另一方面是动力电池供应紧张加剧,车企新车交付延迟,对其品牌和知名度都产生一定的负面影响。”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中国证券报记者表示,车企谋求“电池独立”一举两得,既可以抵御供应链的风险,又可以享受动力电池原材料价格维持高位带来的红利。

乘联会9月8日数据显示,8月新能源乘用车批发销量达63.2万辆,同比增长103.9%,环比增长12.0%。在车购税减半政策下,新能源车不仅没有受到影响,环比改善还超预期。

乘联会表示:“前期车企预售新车近期开始加快交付,成都车展落幕、汽车下乡加快开展,更多新车型集中上市等因素,将拉动新一轮消费,带来可观增量。”

东吴证券预计,2022年新能源汽车销量有望达680万辆。

“场景为王”显端倪 商用车智能驾驶按下加速键

●本报记者 王辉

今年以来,多个智驾企业、整车企业的产品和技术解决方案在智能港口运输、智能物流小车、智能公交、智能清扫等商用车智能驾驶的实用场景落地,不断取得突破性成果,“场景为王”的智驾发展路径显露端倪。在日前举行的2022世界人工智能大会上,不少智能驾驶商用车产品和技术解决方案集体登场亮相,成为各方关注的焦点。

业内人士表示,即便考虑到定制化开发等方面的难点,在商用车智能驾驶领域,许多具有先发优势和成熟技术方案及产品的科创型企业,已在相关细分场景中实现落地应用的实质性突破,相关市场发展前景广阔。

应用场景加速落地

在2022世界人工智能大会上,参展企业纷纷展示各自的高科技产品,其中全球首款智能换电无人驾驶商用车受到广泛关注。西井科技经过第四次迭代推出的O-Truck重卡产品,自2020年至今,在泰国林查班港口打造了全球首个无人驾驶与人工驾驶混合作业项目,运营效果整体良好。此外,该企业发布的商用级自动驾驶小巴Q-Shuttle,已能够较为成熟拓展物流园、工业园、旅游景区等多元化商业场景。

在本次大会上,上海正式宣布东海大桥智能重卡“减员化”运营测试开始启动“减员”,这标志着友道智途智能重卡在东海大桥已圆满完成第一阶段有安全员的压力测试,在实现1500公里零接管目标,顺利通过第三方评审后,正式进入“减员”测试阶段。

据中国证券报记者了解,在日前公布的上海首批人工智能应用场景清单中,友道智途的智能清扫车、智能公交车也将参与示范运营,并与此前已开展“准商业化运营”的智能重卡一起,为临港的智能交通生态圈提供自动驾驶服务。

业内人士表示,随着自动驾驶技术在不同场景的应用加速落地,全无人商业化运营已经从单个城市、单个区域的试点,逐步扩大到全国范围,矿山、港口等限定场景的商业化落地应用方兴未艾。从产业发展角度来看,“场景为王”的发展趋势已显露端倪。



视觉中国图片

细分领域潜在需求较大

在日前由某创投机构在苏州举行的智能驾驶商业化落地研讨会上,来自投资业界与商用车智能驾驶产业界的多位与会者,从产业投资机会、产业发展路径、市场中远期需求等维度,进行了深入探讨。包括港口、矿山、干线、清扫、末端配送等细分赛道的头部企业,就各自在商业、技术方面的进展进行了分享。相关业界人士均表示,对特定商用场景下的智能驾驶市场发展形势保持乐观预期。

辰韬资本合伙人郭晓斌表示,国内智能驾驶的相关投资大致经过两轮周期。第一轮是2015年前后智能驾驶赛道萌芽兴起,并引发了国内创投机构的第一次投资热潮。第二轮是2018年到2019年,无论是技术落地还是商业转化,智能驾驶行业都取得了实质性突破。从该机构广泛布局、深度耕耘的过往投资经历来看,辰韬资本更多是在对各不同场景进行深度研究之后,选定港口、矿山、末端物流配送等容易率先实现商业落地的场景进行投资布局,参与相关优势企业孵化。

郭晓斌表示,智能驾驶垂直领域的机会窗口和蓝海需求巨大。2021年我国快递订单数量约达到1100亿件,未来如果能够实现50%的无人化,就有几千亿元的市场需求,其他各个垂直领域普遍也都在千亿元以上。随着相关产品和技术解决方案日趋成熟并得到应用验证,商用车智能驾驶赛道有望迎来万亿元级别的蓝海市场。

就行业内头部企业的经营发展情况而言,易咖智车科技有限公司创始人、CEO舒亮对记者表示,该公司自2018年启动创业,专注耕耘末端物流配送市场,主要生产无人配送车。公司成立一年多后就实现第一单营收,其后营收保持每年三倍以上的增长速度,目前年营收已突破3000万元。此外,专注无人驾驶智能环卫赛道的于万智驾,其相关产品已在多地的街道上现身,2022年营收有望达到1亿元;木蚁机器人致力于无人叉车及智慧物流解决方案,也已与多家仓库展开了深度合作。



视觉中国图片