

5月新势力车企销量大增 新能源车市升温

6月1日,理想、蔚来、小鹏等新势力车企公布了5月份的交付数据,理想、哪吒等车企交付量均过万辆。其中,理想交付近3万辆,再创新高。

5月31日,中国证券报记者在北京市西城区的一家小鹏汽车直营店看到,店内摆放了两辆不同颜色的P7i和一辆P5,不时有顾客进店询问和上车体验P7i。不远处,坐落着一家极氪直营店,该店工作人员张宇(化名)热情地向顾客介绍车型情况,并表示“最近下单情况不错”。

近期,新势力车企频传好消息,哪吒第30万辆车下线,AITO问界第10万辆车下线。业内人士表示,随着价格战的平息,在促消费政策的大力支持下,多款新车型上市有望推动新能源车销量不断攀升。

● 本报记者 李媛媛



理想汽车某直营店

本报记者 李媛媛 摄

新车密集发布 车企交付提速

● 本报记者 金一丹

近期,新能源品牌密集推出新车型,如深蓝S7首批量产下线,蔚来推出全新ES6、长城汽车先后发布哈弗枭龙系列和新摩卡DHT-PHEV等。

中国证券报记者注意到,随着市场竞争加剧,车企产品交付速度正在提升。业内人士表示,新势力车企不断调整生产节奏,缩短交付周期,以实现新能源车快速上量,提升品牌竞争力。

多款新车上市

随着多款不同定位的新能源车推出,汽车市场供给显著增加,消费者需求得到更多多样化满足。

6月1日晚,长城汽车旗下魏牌推出新车型新摩卡DHT-PHEV,定位为大五座旗舰电动SUV。据业内人士透露,新摩卡DHT-PHEV改款堪比换代,由内至外焕然一新,并将采用“油电同价”的销售策略。5月15日,长城汽车旗下哈弗品牌正式推出枭龙MAX、枭龙两款车型,官方指导价为13.98万元-17.98万元,哈弗转战新能源赛道打响“关键一枪”。

5月24日,蔚来推出全新换代的智能电动SUV ES6,起售价为36.8万元(75kWh电池包)。2018年,第一代蔚来ES6发布,开辟了高端中型纯电SUV的细分市场。据了解,全新ES6采用蔚来第二代设计语言,更具未来感。相较于第一代产品,新款ES6轴距更长、车身更宽。通过座舱布置的整体优化,后排头部空间增加75毫米。

在智能驾驶方面,全新ES6标配Aquila蔚来超感系统,搭载包括激光雷达在内的33个高性能传感器;标配ADAM蔚来超算平台,搭载四颗NVIDIA Drive Orin X芯片。全新ES6全系标配23项安全与驾驶辅助功能。

5月20日,深蓝汽车旗下第二款车型深蓝S7正式发布预售,预售价为16.99万元-23.99万元,定位为中型SUV,动力系统方面有增程式混动、纯电动以及氢电三种不同的版本。

华西证券表示,5月-6月,多款优质自主车型推出,有望推动新能源汽车产业景气度向上。自主品牌纯电、插混车型百花齐放,看好新能源车渗透率持续提升。

提升用户体验

随着市场竞争加剧,提升新车交付速度,减少用户等待时间,进而提升用户体验,成为车企提升竞争力的重要手段。

记者从蔚来了解到,5月24日上市的全新ES6次日即开启用户交付,用户试驾就可以提车。5月31日,深蓝S7量产车在南京智慧工厂下线,并开启大规模交付。据了解,深蓝S7在5月20日开启预定。

交付提速对车企的供应链及市场管理、产能等提出了更高要求。“新车设计已经不是难题,难在如何规划好市场营销策略和预算,并及时反馈到生产端,调整生产节奏。”某新势力品牌市场部负责人陈宇(化名)告诉记者。

特斯拉带火了直营销售模式。“直营模式效率更高,厂家与消费者直接面对面。一方面,消费者需求能更快、更及时反馈到厂家,便于厂家对市场需求进行预判,更好地调整生产节奏。另一方面,消费者多元化、个性化的定制需求能得到更好满足,提升购车体验。此外,减少渠道销售环节,可以降低成本。”陈宇说。

当下,理想汽车、蔚来等新势力品牌均采用直营模式,选择与消费者面对面,并推出了诸多用户共创的活动,改变生产方式,形成围绕用户需求为核心的新生产模式。

背靠传统车企的新能源品牌在制造等领域更具优势,从而大大提升生产效率。深蓝汽车由长安汽车2022年4月创立,原名长安深蓝汽车。记者了解到,南京智慧工厂给深蓝汽车交付提速提供了支撑。

南京智慧工厂定位为全新新能源智能个性化定制示范工厂,规划年产能20万辆,共有冲压车间、车身车间、涂装车间、总装车间、电池车间五大车间。从零部件到整车交付,整个过程共设置了11道质量墙。

长城汽车总裁穆峰表示,新能源浪潮汹涌而来,哈弗品牌凭借长城汽车32年造车底蕴,并依托森林生态体系,加速新能源、智能化布局。据了解,哈弗枭龙MAX搭载全新一代Coffee OS智能座舱系统、咖啡智能驾驶系统、智能四驱电混技术Hi4三大核心技术。其中,智能四驱电混技术Hi4通过三动力源双轴分布,iTVC智能扭矩矢量控制系统、机电耦合传动系统三大技术革新,实现了“四驱的体验,两驱的价格;四驱的性能,两驱的能耗”。

中信证券表示,随着新能源汽车价格战、补贴退坡影响逐步趋弱,国内新能源汽车市场有望在2023年下半年企稳。同时,产业链降本有望带动电动车成本下降。

新势力交付量攀升

5月,多家新势力车企交出了亮眼的成绩单。记者梳理发现,整体交付榜单与上月相比并未有太大差异。

理想5月交付28277辆,同比增长146%,环比增长10%,稳坐新势力车企销冠。理想连续三个月交付超2万辆,其中理想L7交付量持续破万辆。此前,理想汽车表

示:“争取在6月份实现3万辆交付量,预计二季度交付7.6万辆至8.1万辆,同比增长164.9%至182.4%。”

哪吒5月交付13029辆,环比增长17.6%,较上月环比涨幅有所扩大,其中海外市场交付2042辆。

5月,极氪交付8678辆,环比增长7.1%,

同比增长100%。值得注意的是,极氪已连续四个月实现环比、同比双增长。

小鹏和蔚来5月交付量均好于上月,保持平稳增长。小鹏交付7506辆,环比增长6%,其中P7i交付量环比大幅增长。小鹏汽车表示,6月P7i交付量将进一步提升。蔚来5月交付6155辆,其中高端智能电动

SUV交付2396辆,高端智能电动轿车交付3759辆。

AITO问界5月交付成绩也非常抢眼,交付5629辆,环比增长22.7%。

此外,传统车企新能源汽车业务极具竞争力,埃安5月销量达45003辆,再创新高,同比增长114%,环比增长10%。

需求向好有望延续

从第10万辆到第30万辆的跨越。

5月27日,赛力斯与华为合作品牌AITO问界第10万辆量产车正式下线。赛力斯相关负责人介绍,问界第10万辆下线的车型是AITO问界M5智驾版,是首个搭载HUAWEI ADS2.0高阶智能驾驶系统和鸿蒙智能座舱3.0的车型,6月将开启交付。此

外,全景智慧旗舰SUV AITO问界M9预计于今年第四季度上市,进一步丰富公司产品矩阵。

6月1日,理想透露:“5月营收(含增值税)超100亿元,公司首次实现百亿元级的月收入,并为2023年突破1000亿元的营收目标奠定了坚实的基础。”

蔚来表示:“将在6月份完成ES6产能爬坡。ET5旅行版将全球同步上市,中国市场将率先交付。”另外,小鹏超智驾轿跑SUV G6将于6月9日开启预售。

业内人士表示,行业需求好转,新车型陆续交付,地方补贴政策有望落地,新能源汽车销量向好势头有望延续。

政策支持力度加大

能源化。党政机关、事业单位和国有及国有控股企业新增及更新公务用车,原则上全部购置新能源汽车。

国家发改委、国家能源局近日印发《关于加快推进充电基础设施建设 更好支持新能源汽车下乡和乡村振兴的实施意见》,聚焦制约新能源汽车下乡的瓶颈问题。

“在促消费政策推动下,加上近期车展等线下活动恢复,市场气氛全面活跃。”乘联会表示。

此外,部分车企推出优惠政策。6月1日,吉利几合汽车宣布,6月1日至30日,吉利几何新能源车限时补贴最高1.5万元/辆。

天风证券表示,车企5月交付量有望

较上月提升近两成,5月终端需求及交付量较上月有望明显改善,行业景气度稳步回升。

信达证券认为,2023年一季度或为全年汽车行业销量、板块盈利低点,二季度起随着新车型陆续上市,以及价格战缓解带动需求释放,行业景气度有望逐季改善。

动力电池回收产业驶入快车道

上市公司掘金新蓝海

● 本报记者 宋维东

日前,工信部节能与综合利用司组织召开动力电池回收利用管理办法研讨会,加强动力电池回收利用管理。业内人士表示,在新能源汽车渗透率逐步提升、环保要求愈发提高及动力电池退役量不断增加等因素综合作用下,动力电池回收产业驶入发展快车道。动力电池回收具有很高的经济价值、环保价值,有利于促进新能源汽车产业持续健康发展。相关企业应抓住机遇,提升综合实力,抢占这一优质赛道。

完善政策体系

近年来,工信部会同有关部门发布实施了《新能源汽车动力电池回收利用管理暂行办法》《新能源汽车动力电池梯次利用管理办法》等政策,强化动力电池全生命周期溯源监测,组织开展新能源汽车动力电池回收利用试点,探索多元化回收利用模式。

随着新能源汽车产业快速发展及动力电池“退役潮”临近,进一步规范动力电池回收产业发展迫在眉睫。

工信部网站5月30日消息显示,部分省市工业和信息化主管部门、研究机构相关人员参加了此次新能源汽车动力电池回收利用管理办法研讨会。会上,各地区介绍了动力电池回收利用管理工作开展情况及存在的问题。与会人员围绕办法的管理范围、执行主体、适用的法律法规等进行了讨论,深入研究动力电池回收利用管理存在的薄弱环节以及强化管理的工作思路。

下一步,工信部节能与综合利用司将加快新能源汽车动力电池回收利用管理办法研究制定,强化行业规范管理,持续完善动力电池回收利用体系。

近年来,产业链上下游企业竞相布局动力电池回收领域,但整体竞争格局呈现“小、散、乱”的局面,动力电池回收关键技术发展

相对滞后,动力电池回收利用标准体系亟待完善。

专家建议,加快完善动力电池回收利用法律法规,提升关键核心技术创新研发能力,因地制宜优化回收利用产业布局。

市场前景广阔

相关专业人士介绍,在通常情况下,当新能源汽车动力电池剩余容量降低至初始容量的70%至80%时,即无法满足车载使用要求。动力电池退役后如果处置不当,会影响环境并带来安全隐患,同时造成严重的资源浪费。

值得一提的是,我国新能源汽车产销量已连续多年保持全球第一。按照动力电池4-8年的使用寿命估算,2017年前后大规模装机的新能源车动力电池将在今年迎来回收放量期。特别是随着动力电池装机大规模放量,锂资源供需矛盾将进一步加剧,动力电池回收的市场价值凸显。

在5月24日举行的2023世界动力电池大会新闻发布会上,工信部装备工业一司一级巡视员苗长兴表示,中国已经建成全世界最

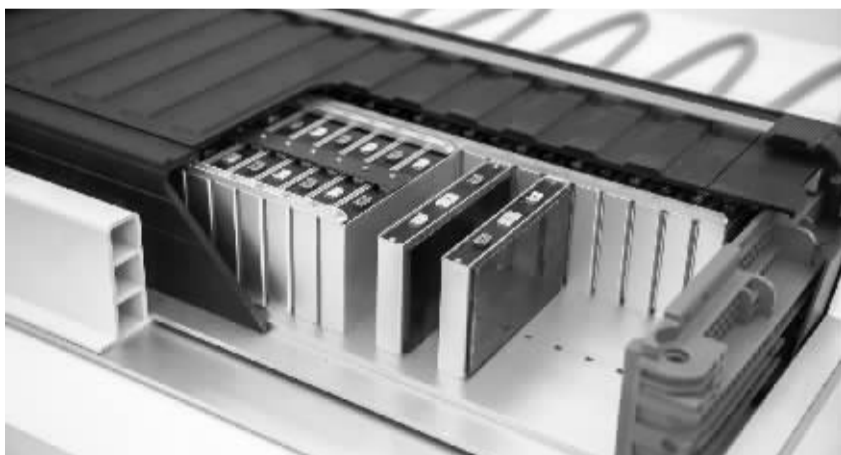
完备的上中下游和后市场为一体的大宗产业链条,动力电池回收利用、梯次利用、材料再生等后产业链体系持续延伸,累计建设动力电池回收服务网点超过14000个,基本实现就近回收。

动力电池回收市场广阔。研究机构EV-Tank联合伊维经济研究院日前发布的《中国废旧锂离子电池回收拆解与梯次利用行业发展白皮书(2023年)》显示,2022年中国废旧锂离子电池实际回收量为41.5万吨,同比增长75.8%。

在原材料价格大幅上涨的背景下,2022年废旧锂离子电池回收拆解与梯次利用呈现价量齐升的局面,市场规模增长至154.4亿元,同比增幅达到182.8%。上述白皮书预计,到2030年,整个行业的市场规模将超过1000亿元,达到1053.6亿元。

企业加快布局

长城国瑞证券认为,近期,随着碳酸锂价格回升,动力电池回收行业的经济效益将得到有效改善,处于发展初期的动力电池回收



视觉中国图片