

上半年销量出炉

多家车企年度销售目标完成率不足四成



新华社图片

“车路云一体化”建设提速

多领域迎来投资机会

● 本报记者 王婧涵

“车路云一体化”正加速落地。6月30日,北京市经济和信息化局发布《北京市自动驾驶汽车条例(征求意见稿)》,对通行区域、智能化路侧基础设施建设以及服务管理平台等“车路云一体化”建设进行系统规定。业内人士表示,在政策推动下,智能网联汽车以及云控平台等基础设施建设有望迎来进一步发展,并在多个领域带来投资机会。

政策支持加码

《北京市自动驾驶汽车条例(征求意见稿)》提出,支持智能化路侧基础设施完善的区域全域开放,分阶段、按片区开放重点应用场景;新建、改建、扩建道路,应当为智能化路侧基础设施预留空间,鼓励充分利用现有路侧基础设施进行智能化改造升级;北京市人民政府统筹建设全市统一的自动驾驶汽车安全监测平台和云控基础平台;云控基础平台与车辆、智能化路侧基础设施、边缘计算系统和交通、城市管理等平台实现安全接入和数据联通,向车辆提供融合感知、协同决策与远程管理服务,支持自动驾驶车辆安全运行。

国家发展改革委等部门近日印发的《关于打造消费新场景培育消费新增长点的措施》提出,稳步推进自动驾驶商业化落地运营,打造高阶智能驾驶新场景,开展智能汽车“车路云一体化”应用试点等。

除北京外,当前,福州、上海、深圳等地也正在推进智能网联“车路云一体化”相关规划和建设工作。

上海国际汽车城智能网联事业部部长吴俊贤表示,希望通过“车路云一体化”应用试点,将上海嘉定、宝山、浦东、青浦、闵行等区域全面打通,2024年-2026年,形成出行服务、商业运营、精细治理、产业升级样板模式;在2027年-2030年,实现商业化应用,并让整个商业模式实现自我“造血”。

截至2023年底,我国共建设了17个国家级测试示范区、7个车联网先导区、16个智慧城市与智能网联汽车协同发展试点城市,开放测试示范道路22000多公里,发放测试示范牌照超过5200张,累计道路测试总里程8800万公里。

涉及多个领域

“车路云一体化”涉及多个领域,包括智能网联汽车、智能化基础设施、云控平台等,蕴藏广泛的投资机会。

智能网联汽车在产业链中价值占比较高。根据中国汽车工程学会等机构发布的《车路云一体化智能网联汽车产业产值增量预测》,在中性预测下,2025年及2030年我国智能网联汽车产值增量将分别达6451亿元和20266亿元。

2024年6月,工信部等四部门发布《进入智能网联汽车准入和上路通行试点联合体基本信息》,初步确定9个联合体开展试点。9个联合体将在北京、上海、广州等7个城市展开智能网联汽车准入和上路通行试点。

智能化路侧基础设施建设有望成为增速最快的板块。从近期各地公开的“车路云一体化”相关项目备案看,不少重大示范项目投资总额达到百亿元量级,其中智能化路侧基础设施建设是主要内容。

6月14日,湖北省投资项目在线审批监管平台公布了武汉市智能网联新能源汽车“车路云一体化”重大示范项目备案公告,主要涉及武汉统一的智能网联汽车服务平台、智慧泊位、智慧道路改造、智能网联汽车产业研发基地等内容,总投资达170.84亿元。

5月31日,北京市公共资源交易服务平台发布“车路云一体化”新型基础设施建设项目的招标公告,对全市约6050个道路路口开展建设,预计投资额为99.4亿元。

在基础支撑平台方面,国联证券研报显示,基础支撑平台主要涵盖车联网蜂窝网络、高精度地图与组合定位、车联网信息安全三大领域。预计2025年我国基础支撑部分产值增量为599亿元,2030年有望达1167亿元。其中,蜂窝网络用于支撑信息娱乐、数字连接等服务。

上市公司加快布局

目前,“车路云一体化”建设提速,并加快进行商业模式的探索。

中国工程院院士李克强认为,当前“车路云一体化”研发和示范进度仍处于初级阶段,很多方面没有形成共识;大部分“车路云一体化”系统未能实现分层解耦,网联智能驾驶尚未形成完整商业闭环。

随着政策加码,“车路云一体化”市场热度高涨,多家公司在投资者互动平台上披露了相关业务进展。

中兴通讯表示,在“车路云一体化”方面,公司可以提供车载单元、路侧单元、云控平台,MEC(移动边缘计算)所涉及的服务器及存储、数通、IDC、虚拟化软件等产品,以及路云通信涉及的承载及光接入产品。

国芯科技表示,公司近年来陆续推出了应用于车联网云端服务器及路侧单元的CCP90X系列高性能加密芯片和板卡、应用于汽车的系列安全芯片,其中多款车规级安全芯片已通过我国汽车安全芯片可信安全认证EAL5+等级。

高新兴表示,公司深耕智慧交通行业多年,在V2X(Vehicle to Everything)领域布局较早,面向城市、城际及特定区域提供智能网联解决方案,拥有系列化C-V2X产品矩阵,覆盖车端、路端和云端。

九联科技表示,公司的5G RedCap“猫户座”UMG233系列鸿蒙模组可应用于车联网。公司在4G、5G模组以及鸿蒙系统、安全芯片、机器人等方面进行了布局。

7月1日,比亚迪、“蔚小理”、鸿蒙智行等新能源汽车品牌公布了6月销量情况。在以旧换新政策等因素提振下,6月多家新能源汽车品牌取得今年以来最好月度销量成绩。

今年时间已过半,车企年度销售目标完成情况如何?中国证券报记者梳理发现,比亚迪和吉利汽车完成全年销量目标进度超四成,理想汽车、极氪汽车完成全年销量目标的三成以上,小鹏汽车完成进度不足两成。总体看,汽车企业销量目标完成进度不佳。

● 本报记者 李媛媛

部分车企6月表现亮眼

随着各地以旧换新政策加速落地,6月车市表现亮眼,汽车销量同比大幅提升。其中,新能源汽车销量表现不俗。理想汽车、蔚来汽车、极氪汽车等取得今年以来月度最佳成绩。

6月,理想汽车交付新车47774辆,同比增长46.7%。今年以来,理想汽车月度交付首次突破4万辆。

理想汽车董事长兼CEO李想7月1日表示,6月理想L6交付量突破两万辆,全系产品月交付量超过四万辆。二季度以来,在新车型理想L6上市和门店效率提升的双重作用下,理想汽车重回新势力品牌销量榜首。

鸿蒙智行紧随其后,6月全系交付46141辆。

全年目标完成率不佳

从全年销量目标的实际完成进度看,传统品牌完成率高于新势力。其中,吉利汽车上半年完成全年销量目标的50.3%,比亚迪完成44.7%,领跑其他品牌。理想汽车、极氪汽车上半年均完成全年销量目标的三成以上,小鹏汽车完成率不足两成。

7月1日,吉利汽车宣布,将原定全年销量目标上调约5%,至200万辆。今年上半年,吉利汽车旗下的极氪品牌累计交付87870辆,同比增长106%,完成全年销量目标的38%。

今年年初,理想汽车CEO李想表示,理想汽车全年要挑战80万辆的交付目标。不过,随后根据市场情况,全年销量目标调整到56万辆-60万辆。按照56万辆的全年销量目标计算,理想汽车上半年仅完

6月,蔚来交付新车21209辆,同比增长98%,创历史新高。极氪汽车6月交付20106辆,同比增长89%。

小鹏汽车6月交付新车10668辆,同比增长24%,环比增长5%。小米汽车6月交付量超1万辆,相比上个月有大幅提升。小米汽车表示,7月交付量将继续超过1万辆。

另外,比亚迪6月新能源汽车销量达34.17万辆,上年同期为25.3万辆,同比大幅增长。吉利汽车表现同样出色,6月总销量为166085辆,同比增长约24%。其中,纯电动车销量达37100辆,插电式混动汽车销量达28859辆,同比增长147%。6月长城汽车销量同比下滑6.55%。

成全年进度的34%。

长城汽车今年上半年销量达55.97万辆,按照全年190万辆的销量目标计算,上半年仅完成29%。

小米汽车此前表示,全年保底交付10万辆,并冲刺12万辆的目标。今年4-6月,小米汽车共计交付约2.57万辆。按照10万辆的全年交付目标测算,今年上半年小米汽车仅完成全年进度的26%。要全年交付目标,小米汽车下半年月均交付需达到1.24万辆。

小鹏汽车上半年交付52028辆,完成全年目标的18.6%。按照全年28万辆交付目标计算,小鹏汽车下半年月均需要交付3.8万辆。而今年以来,小鹏汽车仅5月和6月的销量突破万辆,若想完成全年销量目标,即将上市的MONA品牌将承担重任。

新车型加快上市

2024年上半年,车市竞争激烈,“卷价格”“卷技术”“卷营销”。进入2024年下半年,车企之间的竞争丝毫没有松懈的态势,多家车企规划新车型上市。

以小鹏汽车和蔚来汽车为例,其第二品牌均将在下半年上市,且价格下沉。7月3日,小鹏汽车将举办MONA系列的首款车型MONA MO3的全球首秀直播活动。

根据小鹏汽车的规划,MONA首款车型将在第三季度正式上市并交付。小鹏汽车董事长何小鹏在一季报业绩会上透露:“今年四季度将交付一款小鹏汽车品牌的全新B级纯电轿车车型。这款B级新车型加上MONA车型贡献的增量,让小鹏有信心在今年四季度实现月交付量同比大幅增长。”

蔚来汽车第二品牌乐道的首款车型L60将于今年9月上市并开启交付。

值得一提的是,小米SU7和理想L6,以及乐道

半固态电池拉开产业化帷幕 全固态化仍面临挑战

● 本报记者 孟培嘉

“固态电池以其高安全性、长寿命和高能量密度等优势备受业界瞩目。不过,全固态电池在离子电导率、固界面和循环性能等方面存在的问题尚未完全解决。”中关村新型电池技术创新联盟秘书长于清教在近日举行的2024固态电池产业生态圈企业家峰会上表示。

今年以来,随着智己汽车L6车型宣布搭载半固态电池、国轩高科发布半固态电池等一系列进展,固态电池商业化、产业化进程成为市场热点。专家认为,从半固态向准固态、全固态过渡的进程看,当前整条产业链在材料端、工艺端、装备端等诸多方面仍有难题待解。

产品形态逐步演化

蔚来150kWh半固态电池包开始试运行,智己L6车型宣布搭载半固态电池,国轩高科发布半固态电池产品并预计年底实现装车,明年批量交付……今年以来,多家主机厂或电池厂商宣布半固态电池技术取得进展,并推动固态电池产业化。而低空经济兴起,进一步催生了对动力电池更高能量密度、更高安全性的需求。

“市场高度关注固态电池相关进展。相比传统锂电池,固态电池通过材料创新,用固态电解质替代原来的电解液,能量密度得到提升,同时安全性也有提高。”清陶(昆山)能源发展集团股份有限公司联合创始人、总经理李峥表示。

从多家头部电池厂商与主机厂的“进度表”看,真正实现全固态电池装车普遍预期要到2027年左右。宁德时代在近期的投资者调研中表示,如果用技术和制造成熟度作为评价体系(1-9分),公司的全固态电池研发项目目前处于4分水平,目标是2027年达到7-8分的水平,有望实现小批量生产全固态电池。广汽集团称,公司固态电池已经取得突破性进展,计划广汽埃安将于2026年实现全固态电池量产搭载,旗下昊铂品牌车型将率先采用。

在全固态电池产业化前,半固态、准固态电池等过渡性产品将逐步展开应用。国轩高科此前在接受机构调研时表示,公司的全固态电池目前已实现车规级电芯制备,半固态电池已具备产业化能力。

“2027年之前解决全固态电池产所有问题概率很低。因此,前置能解决的问题先解决,能够率先量产的装备和工艺验证证,从半固态逐渐向全固态演进。”李峥说。

多个问题亟待解决

尽管近几年行业实现很多关键技术的突破,但全固态电池产业化仍面临诸多挑战,包括材料选择、工艺装备到后续的系统集成、整车验证、热管理策略等。

以固态电解质为例,当前的技术路线主要包括氧化物、硫化物、聚合物等,单一材料各有优缺点。如聚合物加工性较好,聚合物基的全固态电池已有产业化先例,但其离子电导率较低,低温性能差;无机材料工艺兼容性较差,难以做到致密。“单一的全固态电解质材料难以满足全固态电池的要求。我们开展很多探索,希望把氧化物、聚合物包括液态电解质的优势尽可能兼容。”北京卫蓝新能源科技有限公司研发总监徐宇航表示。

蜂巢能源前沿技术研发总经理苗力孝则表示,全固态电池产业化的挑战包含材料成本、膜的制备、电芯制造等。“液态电池有隔膜,可以对极片进行包裹,避免极片之间错位导致的短路。而固态电池没有隔膜,堆叠电芯的边缘工艺很难解决。”

从设备角度看,全固态电池的量产同样面临难题。利元亨研究院院长杜义贤表示,以硫化物全固态电池为例,前段的混料和涂布是核心问题,中段的胶框成型是技术难点,后段高压化成时压力均匀性问题也需要解决。

另外,全固态电池的回收问题同样需要解决。“相比液态电池,全固态电池使用的硫化物、卤化物遇到空气中的水会释放有毒气体,需要避免对回收人员造成伤害。”苗力孝说。