

# 谁赚了新能源汽车的钱

■文 / 葛成

“动力电池成本已经占到新能源汽车的40%-50%，甚至60%。”日前，广汽集团董事长曾庆洪在2022世界动力电池大会上表示，“我们现在不是在给宁德时代打工吗？”

对此，宁德时代董事长曾毓群在大会上回应称：“上游原材料的炒作带来了产业链短期的困扰。”将矛头指向了电池原材料涨价。

车企和电池制造商都觉得自己“没赚”，你买新能源汽车花的钱，到底被谁赚去了？

## 动力电池原材料上演“史诗级”行情

实际上，感受到原材料价格上涨，成本“压力山大”的也并非曾庆洪一个人。包括小鹏、理想在内的多家新能源车企CEO都曾公开表示：动力电池涨价已“超出想象”，二季度电池成本上涨幅度非常离谱。

随之而来的则是新能源汽车上半年迎来一轮“集体涨价”。在这轮涨价中，各个车企表现不一，多则涨幅高达数万元，少则涨幅也达数千元。

自2021年以来，新能源汽车发展按下“快进键”，动力电池的主要原材料迎来了一波“史诗级”行情。动力电池



的重要材料——碳酸锂，价格一直处于上涨的走势中。其中，电池级碳酸锂的价格从2021年初的5万元上涨至50万元以上，过去一年上涨了10倍左右。

近期，部分原材料的价格仍未大幅回落。据生意社7月21日报价显示，电池级碳酸锂报价仍在每吨47万元以上。

### 除了特斯拉，都在亏损？

“除了特斯拉之外的新能源整车厂都是亏损的。不赚钱是共识，电池企业将成本压力传到主机厂，主机厂也被逼

着造电池和原材料。”曾庆洪表示，车企也在想办法降低造车成本。“我们自己采矿、布局产业链，为顾客卖便宜点儿的车。”

中新财经梳理发现，曾庆洪此言非虚。无论是蔚来、小鹏、理想这样的造车新势力，还是北汽蓝谷、比亚迪这样的传统车企，在新能源汽车领域都处于亏损或微利状态。

2022年一季度财报显示，蔚来净亏损17.8亿元、小鹏净亏损17亿元、理想净亏损0.11亿元。此外，全面转型新

能源汽车制造的比亚迪利润表现也并不乐观。2022年一季度，在对旗下新能源汽车涨价3000-6000元后，其单车平均净利润仅有2400元左右。

车企利润微薄，电池制造商亦“增收不增利”。2022年一季度财报显示，宁德时代归属于上市公司股东的净利润14.93亿元，同比下降23.62%；营收达486.78亿元，同比增长153.97%。

### 产业链上，都是输家？

“碳酸锂、六氟磷酸锂、石油焦等锂电池上游材料均出现价格暴涨。”曾毓群表示，上游原材料的炒作带来了产业链短期的困扰。

“当前动力电池产业链上游价格太高了。价格压力直接传导至整车厂，上游材料涨价太厉害，源头是海外的矿场。”曾庆洪表示，市场供应紧张与产业链过剩并存。

他建议，“在新能源汽车需求端飞速增长情况下，国家层面要加强电池行业监督引导和统筹协调，改善供需失衡，协调价格回调到合理区间。”

### 如何破局

“事实上，矿产资源并不是产业发展的瓶颈。”曾毓群解释道，“目前，已探明的锂资源储量可以生产160TWh的锂电池，完全能够生产全球需要的动

力电池和储能电池。”

在曾毓群看来，技术创新将为产业带来新的机遇。一方面，我们将通过陶土提锂等一系列技术，提升我国优势矿产开发利用水平。另一方面，10年内，动力电池能量密度的增长带来了续航里程的6-7倍提升，成本下降了80%。

此外，曾毓群还强调：“电池里面绝大部分材料都是可以重复利用的。目前我们镍钴锰的回收率已经达到了99.3%，锂达到了90%以上。到2035年后，我们循环利用退役电池中的材料就可以满足很大一部分市场需求。”

不过，该说法在行业内也遭到了质疑。据媒体报道，天齐锂业投资管理部门相关人士表示，在锂电池中锂回收理论上可以，在商业应用上还达不到大规模回收再利用。对于曾毓群“锂的回收率达到90%以上”的说法，上述人士称，“实验室应该能做到，但是商业上我个人还没见过。”

对此，宁德时代方面相关负责人则向中新财经回应称，关于这件事，“请他们去我们邦普看看，自己做不到不代表别人做不到。”资料显示，广东邦普循环科技有限公司是宁德时代新能源科技股份有限公司的控股子公司，主营业务包括回收业务、资源业务与材料业务。E

(本文来源：中国新闻网)

# 红旗L4满分通过北京自动驾驶道路测试牌照考试

近日，由中国一汽智能网联开发院人工智能研究所一汽（南京）科技开发有限公司参与开发的第二代红旗L4 Robotaxi车型以满分的成绩，完美通过北京市自动驾驶道路测试牌照考试。

北京市T3级别自动驾驶测试牌照

申请考核，技术规格高，项目难度大。依照北京市《自动驾驶车辆道路测试能力评估内容与方法》，一汽南京公司的红旗L4 Robotaxi在完成5000公里可靠性测试、10项安全性测试、14项基础性能测试、97项单项场景测试后，于13日下午顺利完成10公里城市、

高速、乡村混合路况下，共计60个场景的综合能力评估考试，以满分的成绩通过北京市自动驾驶道路测试牌照考试。

参加此次测试的第二代红旗L4 Robotaxi车型采用与量产共用平台，在达到L4级自动驾驶功能需求的同时，

相较于其他L4级自动驾驶车辆在成本方面有着大幅降低。以第二代红旗L4 Robotaxi车型作为考试车辆，中国一汽也是国内第一个使用车规量级传感器参加T3级别测试的车企。

继南京后，红旗L4 Robotaxi考取北京市自动驾驶道路测试资格，

将在全国业内难度最高的考场进一步证明一汽自动驾驶的自主研发实力，标志着一汽在L4级自动驾驶领域取得全新突破，为后续在复杂城市道路场景进行示范及商业运营奠定了基础。E

(本文来源：新华网)

# 岚图汽车CEO卢放：我们对国产品牌变得更自信

■文 / 刘桔

岚图汽车是湖北高端新能源汽车的一张名片，承载着东风品牌向上和新的体制机制探索的双重使命。近日，围绕新能源汽车的市场机遇、岚图公司的造车理念和发展规划等问题，新华网采访了岚图汽车CEO卢放。

### “我国汽车企业正迎来新的历史机遇”

2020年7月，东风汽车集团有限公司正式发布岚图品牌，不到两年时间，岚图推出两款车型。其中，岚图FREE目前用户超13000位；梦想家上市两个多月，订单已经过万，创造了“岚图效率”。

卢放说，岚图公司的快速发展，与多方支持密切相关，也说明我们的消费者对国产品牌变得更加自信。“过去，消费者可能会觉得选购洋品牌更有面子。但现在，我们对国产品牌、民族品牌的认同达到了新的高度。这是品牌自信，也是文化自信。”

卢放认为，新能源汽车是一条崭新赛道，我国汽车企业正迎来新的历史机遇。

他说：“当前，世界范围内能源革命、互联革命和智能革命与汽车产业变革融合发展，推动汽车产业向‘五化’方向发展，带来的创新机遇、市场机遇、发

展机遇前所未有，为我国汽车产业在新能源智能汽车赛道上抢占制高点，提供了广阔的发展空间。”

“岚图期待更多市场主体加入这个赛道，大家一起把市场做大做强，让更多用户体验到高端智能的电动汽车。”

卢放说，岚图也将把握好发展机遇，将先发优势转化为持续发展的核心竞争力，踏实地把造车这件事情做下去，助力中国品牌在新能源智能汽车赛道上继续领跑。

### “将核心技术牢牢掌握在自己手中”

卢放说，作为央企国家队的排头兵，岚图拥有适配央企、国企的硬核实力与智慧科技。同时，岚图也是高度市场化的国有体制下的企业，正在通过变革，运用新思维、新方式，结合新产品，快速适应市场和行业发展需求。

在岚图公司，安全、可靠是最基本的底线。“安全可以压倒一切，不安全能够否定一切。”

据了解，岚图拥有多项全球首创车身结构安全技术，在动力系统、电池防护、智能驾驶辅助等方面不断进步。比如：岚图打造了全球首个正向开发的双动力架构，也是国内首个完全自主的模块化电动汽车架构——ESSA原生智能



电动架构；自研800V高压平台及超级快充技术，能够实现充电10分钟续航400km等一系列关键核心技术。

“我们相信用户会更加关注车辆本身的性能，而不会简单地被一个噱头、一个局部打动。”卢放说，我们现在常说智能网联、智能座舱或者自动驾驶等，这些技术运用，最终目的是服务驾乘人员，是为了最大程度照顾人的驾驶、舒适感受。这种体验应该是全方位的，包括乘坐时间长了累不累、在转弯的时候安不安全等，而不能简单地看作

年轻人喜欢。

卢放说：“岚图注重和年轻人沟通，尝试了解他们对产品的想法和需求。今后，岚图在产品设计、产品营销等方面，还会积极探索年轻化的表达，多维度发力，实现品牌年轻化。”

他认为，现在很多年轻人其实对国企、央企更加信任。“这一现象背后体现出年轻人对国家的信任，也为岚图提供了发展机遇。”

卢放说：“近几年，很多国有企业都在深化改革，积极转型升级，并取得了突破性进展，增添强劲动能。这些企业变得朝气蓬勃，受到越来越多年轻人的青睐。”

东风集团旗下有许多品牌，正在被越来越多年轻人认同。在岚图公司，目前有超过4000名员工，平均年龄只有31岁。“今年，岚图新入职了200多位大学生，这些年轻人为企业带来了活力，也让企业充满希望。”

卢放说，岚图是以全新战略、全新组织机制、全新商业模式和全新团队，构建的发展新模式，承载着东风品牌向上和新的体制机制探索的双重使命。“我们要打造不一样的央企国家队，努力成为国企改革的样板。”E

(本文来源：新华网)