

新能源汽车产业“多点开花”

■文 / 栗翹楚

近年来，在电动化浪潮下，中国新能源汽车产业一路高歌猛进，成为我国工业经济实现企稳回升的一抹亮色。中国汽车工业协会最新统计显示，今年前 8 个月，我国新能源汽车产销分别完成 397 万辆和 386 万辆，同比分别增长 1.2 倍和 1.1 倍，市场占有率为 22.9%。新能源汽车出口 34 万辆，同比增长 97.4%。

我国发展新能源汽车有哪些优势，能源高效利用和回收方面有哪些探索，未来新能源汽车还将有哪些技术趋势？记者在 2022 年世界新能源汽车大会上专访多位行业专家，探寻新能源汽车产业发展新机遇。

先发优势明显 我国新能源汽车产业发展超预期

今年以来，在全球汽车产业整体下行的情况下，新能源汽车实现逆势增长，尤其是我国新能源汽车产业发展远超预期。分析其高速增长的原因，中国汽车工程学会秘书长张进华表示，一是产业供给侧投入力度加大，企业电动化转型持续加速，新能源汽车产品矩阵日益丰富。二是经过多年的技术积累和市场培育，新能源汽车性价比不断提升，产品竞争力明显增强，消费者认可度显著提高。三是智能化赋能电动化，用户体验显著提高，智能新能源汽车魅力进一步提升。四是产业扶持政策构筑基础，促推广政策延续。

中国在新能源汽车领域具有极大的先发优势。我国汽车产业正在从纵向一体化垂直产业链向横向网格化生态圈和价值链变革。

能源变革与技术融合不仅体现在乘用车上，商用车也在驶入新能源赛道。

北京理工大学孙逢春院士表示，多式联运、重载列车和挂车大宗货物



长途运输成为交通运输系统高效节能减排必然发展趋势；动力电源化、分布式电驱动轮毂化、车路云网协同化成为交通节能减排主要途径；整车分布式纯电驱动控制、运载装备轻量化、高比能高安全动力电池、智能混合动力电源、电驱动轮毂将成为电动车辆发展的关键技术；车电分离、换电模式将是汽车技术和运行商业模式变革必然趋势。

围绕车型细分市场角度观测过往几年电动车走势，国家信息中心副主任徐长明预测未来新能源汽车市场发展走向。他表示，由于车企对技术的不断完善，在 10 万 -20 万价格区间已出现极具竞争力的 A 级车型。同时，PHEV 车型的普及将对电动车型下一步发展起到巨大推动作用。预计未来几年，插电式车型增速会高于纯电车型。此外，随着新能源汽车产品力的提升，将加速有车家庭从油车往电车的转换，并最终推动电动车整体市场发展。

市场需求旺盛 动力电池回收利用迈上新台阶

随着全球新一轮产业革命和产业



中国在新能源汽车领域具有极大的先发优势。我国汽车产业正在从纵向一体化垂直产业链向横向网格化生态圈和价值链变革。

变革的兴起，绿色低碳可持续发展成为下一阶段发展的重要目标。其中，动力电池回收是推动工业实现绿色低碳发展的重要举措。

中国汽车技术研究中心有限公司首席专家，中汽数据有限公司副总经理赵冬昶表示，应从加强供应保障和扩大循环利用两个角度入手，在矿产资源开采、加工、制造、使用和回收

在内的全生命周期，建立资源风险应对的闭环管理体系。

生态环境部固体废物与化学品管理技术中心总工程师韦洪莲表示，在产品标准体系及市场准入规则设计中，要加快推动动力电池出厂的规格尺寸的统一，限定电池的长度、宽度，构建有效的回收利用网络。加快构建动力电池回收环节碳足迹相关的标准体系，更好地符合海外要求，符合国内的“双碳减排”的要求。

与此同时，动力电池回收离不开数字化工具。北京理工大学教授、电动车辆国家工程研究中心主任王震坡表示，希望利用平台收集数据来规范行业化管理，开展产业发展现状的分

越多的汽车厂商正致力飞行汽车的研发。截至目前，谷歌、优步、英特尔等，车企则有大众集团、丰田、本田、现代、通用汽车、吉利、小鹏汽车、广汽等纷纷入局。

中国民用航空局原副局长李健指出,《“十四五”通用航空发展专项规划》等相关政策的发布，面向小型航空器初步构建了保障安全、分类使用的规章体系，在基础设施建设、政策环境构建等方面，为未来飞行汽车产业发展提供了一定的支持与保障。

交通运输部科技司司长岑晏青表示,《交通领域科技创新中长期发展规划纲要（2021—2035 年）》明确指出要大力发展综合交通，部署飞行汽车研发，突破飞行器与汽车融合、飞行与地面行驶自由切换等技术。他表示，飞行汽车是新型载运工具中具有代表性的创新方向，希望各方按照确保安全、鼓励创新、科学包容的原则，共同推动飞行汽车技术健康快速发展。

清华大学教授曲小波表示，未来陆空协同路线图主要分为三个阶段：当前至 2025 年，进入电动垂直起降载人飞行器，真正开启了空中交通的出行蓝图；2025-2035 进入飞行汽车阶段，实现特殊位置、特殊时间、特殊场景下短时飞行；2035-2050，达到飞行汽车的终极形态、脱离对大型基础设施依赖、实现全域低空飞行。

当前，新能源汽车国内市场渗透率持续提升加速汽车数字化、智能化进程。清华大学（车辆学院）汽车产业与技术战略研究院院长助理刘宗巍表示：“汽车产业的智能制造及数字化转型具有独特的战略性、重要性、紧迫性，汽车将构建移动的、智能的、数据的、交互的物理空间于一体的‘新汽车’，在即将形成的超级智能、绿色生态产业模式中，汽车行业会发挥极其重要的作用。”

（本文来源：人民网）

零跑汽车迎来上市前夜 “造车新势力”再添一员

■文 / 韩忠楠

9 月 20 日，零跑汽车在港交所公告，香港 IPO 全球发售股份数目为 1.308 亿股，每股发售价在 48—62 港元区间，预计于 2022 年 9 月 29 日在联交所开始买卖，交易代码 9863。这意味着，零跑汽车将成为继“蔚小理”后第四家登陆交所的新造车企业。

几日前，曾有市场消息称，香港交易所已暂停了零跑在港股的 IPO。对此，零跑汽车在第一时间辟谣称，公司 IPO 相关事宜正在稳步推进。如今，伴随着 IPO 申请的递交，零跑汽车曲折的 IPO 之路，终于迎来落地前夜。

三年累计亏损近 50 亿

公开信息显示，零跑汽车成立于 2015 年 12 月，由朱江明、傅利泉等人与浙江大华技术股份有限公司共同投资成立。而大华股份（002236）是 A 股的安防龙头，朱江明是大华股份的联合创始人，目前仍持有大华股份 5.36% 的股份，傅利泉则是大华股份的董事长兼实际控制人。

据悉，零跑汽车是朱江明继大华股

份后的又一次创业。此前，朱江明在接受媒体采访时曾透露道，他要再次从零开始，进入智能汽车产业，所以将公司命名为“零跑”，意指“从零起跑”。

截至招股书披露日，朱江明持有零跑公司 11.89% 的股份，傅利泉及其配偶陈爱玲合计持有零跑公司 19.12% 的股份。朱江明、傅利泉、陈爱玲为一致行动人，在零跑公司拥有超三成股权及表决权。

公开信息显示，本次 IPO 之前，零跑汽车已完成 6 轮融资，总金额超过 115 亿元，对其投资机构包括杭州市国资委、国信证券、中金资本、红杉资本、上海电气等，公司上市前的估值达 220 亿元。

尽管背靠大华股份，零跑汽车的融资之路相对顺利，但仍然难逃造车“烧钱”过快的宿命。招股书信息显示，2019 年、2020 年、2021 年及 2022 年前三个月，零跑汽车营收分别为 1.17 亿元、6.31 亿元、31.32 亿元以及 19.92 亿元，其中智能电动汽车及部件销售是其主要收入来源。2019 年 -2021 年及 2022 年前三个月，零跑汽车对应亏损分别为 9.01 亿元、11 亿元、28.46 亿元以及 10.42 亿元，同期经调整亏损分别为 8.1 亿元、9.35 亿元、26.29 亿元以及 9.69 亿元。

据零跑汽车方面透露，由于新车型



的研发投入及生产设施、销售网络的扩张，2022 年预期将继续产生净亏损。

毛利率方面，伴随着公司产品交付量的增长，其毛利率也随之改善。2019-2021 年，零跑汽车的毛利率分别为 -95.7%、-50.6%、-44.3%。

交付量逆袭“蔚小理”

与“蔚小理”相比，处于造车新势力第二梯队的零跑汽车稍显“低调”。然而，今年以来，零跑汽车交付量持续

攀升。

公开数据显示，8 月，零跑汽车交付量 1.25 万辆，同比增长超 180%，在国内造车新势力的排名中仅次于哪吒，成功逆袭“蔚小理”。1-8 月，零跑汽车累计交付量 7.66 万辆，基本与“蔚小理”持平。

弗若斯特沙利文分析称，按交付量计，零跑汽车是国内新兴电动汽车公司中增速最快的一家。

据悉，零跑汽车的产品主要聚焦于

价格 15 万 -30 万元的中高端新能源汽车市场。目前，公司已发布 4 款车型，分别为轿跑 S01、纯电微型车 T03、纯电动 SUV C11 和纯电动中大型轿车 C01。

值得关注的是，目前零跑汽车交付量最大的车型是补贴后价格在 7.95 万元 -9.65 万元之间的 T03，而这个价格是零跑应对原材料涨价上调的最新价格。此前，这款车补贴后售价为 6.58 万元 -7.58 万元。数据显示，2021 年，T03 的交付量为 3.91 万辆，占零跑全年交付量的 89.48%。零跑汽车也在招股书中再次验证了这一点，公司称，“2021 年，我们的业务主要依赖 T03 的成功销售”。

由于单车溢价能力相对较弱，目前的零跑汽车正在积极进行产品定位的布局。同时公司也在迫切希望通过 IPO 获得可持续的融资平台。

业内人士认为，造车新势力要想在白热化的产业竞争中生存下来，势必要持续扩大交付量规模，而支撑交付量上涨的因素非常多，既考验企业的技术研发实力、产品定义能力，也考验着公司的品牌塑造力和服务能力。因此，当前正是新造车企业屯粮草、储弹药的关键时刻。

（本文来源：《证券时报》）