

欧拉两款车型停止接单的背后

原材料价格上涨、政策补贴退坡等多重因素已影响整个行业

缺芯、原材料价格上涨、新能源汽车补贴退坡……多重行业因素影响下，部分新能源车企的产品利润大打折扣，也被迫调整策略保障成本。例如去年打得火热的欧拉黑白两猫车型，最近则陷入了停止接单状态。

但同时，这些现象也意味着新能源汽车产业有了规模效应，市场已从政策驱动转向市场驱动，一个更为良性的市场化产业竞争环境将摆在新能源车企面前，如何及时调整策略应对危机是今年车企思考的重点之一。

■新快报记者 张磊

低端车型受影响显著 黑猫单辆亏损超万元

2月23日深夜，长城汽车欧拉品牌CEO董玉东通过欧拉ORA APP发文表示，欧拉黑猫、白猫停止接单，不是停产，称“的确遇到了困难，在积极寻求改善方法”。

尽管欧拉品牌背后有产业链的优势，但是这款时尚亲民的小车，仍然给欧拉带来了巨额亏损。据了解，2020年原材料价格大幅上涨后，黑猫单台亏损超万元。

董玉东表示，停止接单实属无奈之举，在缺芯少电的大环境下，黑猫、白猫等待向用户交付的订单累计突破2万辆，按当前生产量计算，如继续接单，新订单的交付要等到2022年下半年。他也向车主承诺：黑猫、白猫所有的售后服务将继续保持，不会受到停止接单的影响。

值得一提的是，2022年新能源汽车



■廖木兴/漫画

补贴标准在2021年基础上再退坡30%，也是导致欧拉黑猫、白猫停止接单的重要因素。

以欧拉黑猫、白猫为例，两款车型的标定综合续航在300km~500km之间。而根据今年的新能源补贴政策，续航里程在300km~400km之间的纯电动乘用车补贴下降到了9100元；400km以上的纯电动乘用车补贴下降到了1.26万元。补贴大幅度的退坡，无疑加大了欧拉的生产成本，进一步削减了其利润空间。

根据欧拉官方给出的资料显示，欧拉黑猫、白猫两款产品定位为A00级纯电动汽车，是欧拉品牌的拳头产品。数据显示，2021年欧拉品牌全年销量13.5万辆，其中，黑猫、白猫车型全年累计销量超过8.8万辆，占比超过65%。

欧拉此前的对外宣传资料中显示，欧拉黑猫的制造成本中，三电成本约占整车制造成本六成左右，电子电器约占整车制造成本的15%，而这两项成本比例

远高于普通车型和高端车型。这也意味着，芯片危机和电池原材料上涨带来的成本提升，对于低端车型影响更为显著。

未来原材料价格上涨现象或更普遍 A00级电动车市场承压

事实上，原材料价格上涨和补贴退坡等因素给新能源车企带来的难题，早已辐射到整个行业。从1月汽车销量榜单中可以看到，长时间霸榜A00级电动车市场的五菱宏光MINI EV，1月份销量也仅为26682辆，销量相比此前几个月来说，近乎腰斩。而在更早，包括特斯拉、哪吒汽车、广汽埃安等多个新能源汽车品牌都采取了上调车型售价的策略来保障利润。

值得注意的是，以欧拉黑猫白猫、五菱宏光MINI EV为代表的A00级电动车市场，也正在逐渐走入深水期。乘联会数据显示，今年1月A00级纯电轿车的销量为10.5万辆，占整体纯电动车销

量的份额为32%。但拳头产品不再热销、部分车型停止接单这一系列现象都一定程度表明发展势头正在逐渐减弱。乘联会秘书长崔东树在接受媒体采访时表示，今年A00级新能源车市场增速不会太快，增量将主要体现在A级车和B级车市场中。

汽车原材料价格不断上涨的现象也在业内不断发酵。数据显示，2020年1月—2022年1月，电池级钴、硫酸镍、碳酸锂的价格分别上涨了119%、55%和569%，这也使得比亚迪、国轩高科、鹏辉能源等动力电池相关车企陆续发布产品涨价公告。

业内人士分析认为，未来全球造车原材料价格上涨或将比2021年芯片危机更漫长。因为电动车电池中锂、钴、锰等重要资源还涉及到矿业，后者无论作业开采还是市场投资，速度都明显慢于如今汽车产业电动化的发展，所以未来原材料价格上涨、供不应求的现象或将越来越普遍。

成为车企追逐新赛道 “飞行汽车”离我们有多远？

多轮洗牌之后，新能源产业逐渐趋向规模化，越发拥挤的赛道也让一部分的车企开始把目光转向新的风口——飞行汽车。吉利、小鹏、雷诺等车企都陆续加码飞行汽车领域，但法规要求、基础设施配套、产品可行性等问题仍是影响飞行汽车落地的未知数。

■新快报记者 张磊

相关资本和政策有迹可循

城市空中交通从科幻名词逐渐走入大众视野，飞行汽车也成为车企争相布局的“香饽饽”。

日前，雷诺集团通过官方渠道对外推送了最新的电动车规划，将在接下来三年内推出多款纯电动车型，其中还包括一款飞行汽车。

早在五年前，吉利通过收购飞行汽车公司Terafugia，在中国成立泰力飞行汽车公司，开始“触飞”。小鹏汽车则早在2013年就成立了航空科技公司小鹏汇天，并在2021年完成超5亿美元A轮融资。此前，小鹏汽车董事长何小鹏也在社交媒体上高调发布了小鹏汇天招聘帖，入局强度可见一斑。

事实上，资本对于飞行汽车的高热度追逐还有迹可循。根据国际金融公司摩根士丹利预测，未来20年是飞行汽车的井喷期，2040年该领域市场规模将高达1.5万亿美元。普华永道则预测，城市空中交通

未来对于GDP影响有很大比重，未来将会增加高达六十万个以上就业岗位。

政策层面也透露出行业利好消息。2021年印发的《国家综合立体交通网规划纲要》提到，从2021至2035年，推进城市群内部交通运输一体化发展，发展城市直升机运输服务，构建城市群内部快速空中交通网络。

大湾区或成飞行汽车先行“试验田”

从政策和城市活力层面分析来看，粤港澳大湾区在城市空中交通发展方面具备相对优势。国家对粤港澳大湾区的政策支持、广深两座城市强大的科技创新能力，都有望成为飞行汽车的先行“试验田”。

据大湾区飞行服务公司东部通航副总经理张连玉介绍，目前东部通航在大湾区有超80个固定的起降机坪，其中广深占比最大，能为各种商务需求提供便捷的出行服务。这也一定程度意味着，大湾区的第六



城市空中交通发展形势较为迅猛。

张连玉还表示，以广深为起点，用直升机飞行一小时之内可以达到大湾区的任何一个城市，广深通达时间仅需半个小时。现在广州飞深圳的直升机价格较高，飞一趟费用上万元，未来在自动驾驶飞行器产品加入下，预计价格会跌破千元。

小鹏汇天则是扎根大湾区的另外一家航空科技公司。小鹏汇天品牌营销总经理仇明全在接受新快报记者采访时表示，无人驾驶飞行器的发展目前面临两大关键边界，一是如何在安全的基础上提升电池续航能力及动力问题，这是技术边界；另一个是政策边界，如果低空领域放开程度有限，使用场景就会大大受限。此外，对于使用电池的新能源无人驾驶飞行器，充电设施的建设也很重要。

据了解，小鹏汇天正在研发的第六

代飞行汽车计划2024年量产上市。仇明全介绍，它具备一辆车的基本属性，能够在大多数的公共道路上自由驾驶，尺寸和现有车辆大小相当，能够方便地利用现有的基础设施。更重要的是，飞行汽车可以随时切换行驶模式，在法规、环境允许的条件下起飞。

业内人士分析认为，汽车保有量的不断提升会持续加剧城市道路压力，而第三维交通空间的使用能够有效解决城市化进程中的交通拥堵和低效出行等问题。飞行汽车的发展能够有效解决出行需求，但仍要先解决飞行汽车设计制造、飞行续航、适航认证和低空空域管理等多个方面。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道