

# 比亚迪10月销量突破50万辆 造车新势力交出超预期成绩单



证券时报记者 韩忠楠

11月1日，多家新能源车企交出上月销量及交付量成绩单。其中，新能源汽车龙头比亚迪再度夺得当月销量排行榜冠军。据披露，比亚迪10月新能源车销量50.27万辆，同比增长66.5%。这意味着比亚迪成为第一家月销超50万辆的中国车企，刷新了历史纪录。

比亚迪之外，赛力斯、小米汽车、蔚来、理想汽车、小鹏汽车、零跑汽车、极氪汽车等也实现了销量及交付量增长，车市“金九银十”成色十足。

## 比亚迪销量刷新纪录

具体来看，10月份，比亚迪销售乘用车纯电动189614辆，上年同期为165505辆，同比增长14.56%；插电式混合动力310912辆，上年同期为135590辆，同比增长129.30%。同时，

10月份，比亚迪的海外销售也在持续增长，海外销售新能源乘用车合计31192辆，其中出口28012辆。1~10月，比亚迪累计销售新能源汽车325.05万辆，同比增长36.49%。

近日，比亚迪刚刚披露了2024年三季度报告。公告显示，2024年1月~9月，比亚迪营业收入5022.5亿元，同比增长18.9%；净利润252.4亿元，同比增长18.1%。

11月1日，交银国际上调了比亚迪2024年~2026年的盈利预测，并称比亚迪高端车型和海外销量的贡献增长，会带动利润率改善。

交银国际进一步认为，随着2024年第四季度的到来，叠加比亚迪DMI 5.0车型的持续放量，比亚迪的季度销量将提升至130万辆~150万辆的水平，规模效应下毛利或有进一步改善空间。出口方面，今年三季度比亚迪进入了越南、巴基斯坦、突尼斯等国家和地区。随着海外工厂陆续开始投产，海外销量有望进一步上升。

## 理想、赛力斯持续攀升

除比亚迪之外，理想汽车、赛力斯的销量也在持续攀升。

数据显示，2024年10月，理想汽车交付新车51443辆，同比增长27.3%。截至2024年10月31日，理想汽车2024年共交付39.33万辆，历史累计交付量为102.66万辆。这意味着，理想汽车成为首个交付量突破百万辆的新势力车企。

理想汽车董事长兼CEO李想表示，百万交付是里程碑，更是新开端，未来，理想汽车将继续深耕技术研发，保持创新优势，致力于打造卓越的产品和服务，同时坚持高效的生产和交付节奏，强化公司的行业领先地位。

赛力斯10月的销量表现也可圈可点。11月1日晚间，赛力斯发布10月产销快报。数据显示，赛力斯

新能源汽车10月销量达36011辆，同比增长104.61%；今年1—10月，赛力斯新能源汽车累计销量已达到352724辆，同比增长310.99%。

今年以来，问界系列产品矩阵持续扩容、新品迭代升级，问界新M5、新M7Pro、问界M9五座版相继上市。截至目前，问界M9上市10个月累计大定超16万辆，连续6个月蝉联50万元以上豪华车型销量第一，持续刷新中国新能源汽车品牌新纪录。

## 新能源车企忙冲刺

步入2024年第四季度，新能源车企开始进入紧张的冲刺阶段，10月的销量及交付数据显得格外重要。

而在电动车对燃油车加速替代的背景下，多家新能源车企均在10月份收获了超预期的成绩单。

其中，零跑汽车10月交付达38177辆，同比增长109.7%，连续创

造月交付新高。据悉，10月份，零跑汽车订单量同样刷新纪录，单月订单量超过42000辆，C10、C11、C16三款车型订单全部过万。

刚刚发布新产品MIX的极氪汽车，10月份交付表现也创造了历史新高。数据显示，10月份，极氪交付25049辆，再创历史新高，同比增长92%，环比增长17%，累计交付超36万台。

值得一提的是，从1万辆到2万辆，头部造车新势力企业的月度交付量已实现了量级上的变化。从10月的交付数据来看，多家造车新势力的月度交付量均超过了2万辆，其中蔚来10月交付20976辆汽车，同比增长30.5%；小鹏汽车10月交付23917辆，同比增长20%，环比增长12%。

小米SU7的月度交付量也达到了2万辆。同时，小米方面公布，预计本月，小米汽车将提前完成10万辆全年交付目标。

# 车企跟风特斯拉，“端到端”是自动驾驶的最优解吗？

证券时报记者 韩忠楠

近日，特斯拉的Robotaxi车型Cybercab正式揭开面纱，在业界引起广泛关注。

这款车取消了方向盘、踏板和后视镜，高度依赖于特斯拉的FSD完全自动驾驶能力。特斯拉的FSD是一套包含感知、规控、执行在内的全链路自动驾驶软硬件架构。其中FSDV12采用了“端到端”的自动驾驶系统，能够高度模拟人类驾驶行为，实现感知决策一体化。

特斯拉FSDV12采用的“端到端”方案，在行业内实现了标杆效应，带动了“蔚小理”等车企以及华为、地平线这样的服务厂商纷纷转向，加码“端到端”自动驾驶技术。

然而，被热捧的“端到端”方案，也引来了一系列争议，甚至有部分行业专家已经在公开打假“伪端到端”。

“端到端”技术究竟是自动驾驶升级的最优解，还是被业界作为一种技术营销手段进而被“神话”，值得探究。

## 车企争相布局

以特斯拉发布V12版FSD智能驾驶系统为标志，智能驾驶行业似乎在一夜之间进入了“端到端”时代。

“端到端”是基于深层神经网络模型和方法的机器学习中的概念，指的是一个AI模型从输入到输出的完整过程，不需要人为干预或包含

中间步骤。

具体到智能驾驶领域，“端到端”则意味着只需要一个模型，就能把摄像头、毫米波雷达、激光雷达等传感器收集到的感知信息，转换成车辆方向盘的转动角度、加速踏板的踩踏深度以及制动的力度等具体操作指令，让汽车实现自动驾驶。

早在2016年，英伟达就率先提出了采用单个神经网络来实现“端到端”的自动驾驶，但当时只完成了小规模 demo 验证，并没有做量产推进。

2024年3月，特斯拉率先在北美地区大规模推送了FSDV12智能驾驶系统，这套应用了“端到端”技术的智驾系统表现优异，既让用户切实感受到了智能驾驶体验的提升，也让“端到端”自动驾驶路线在极短的时间内受到了多家车企和供应商的热捧。

小鹏汽车、蔚来、理想汽车、长城汽车、奇瑞汽车、华为、地平线、商汤绝影、元戎启行等多家车企及供应商，先后推出了面向量产的“端到端”自动驾驶解决方案和车型。

其中，小鹏汽车作为最早跟进特斯拉布局“端到端”技术的企业，在这条技术路线的投入上非常坚决。小鹏汽车董事长何小鹏表示，端到端技术可以大幅提升小鹏汽车产品的智能驾驶能力，更有利于公司在AI竞争时代抢占先机。

2024年5月，小鹏汽车正式宣布“端到端”大模型上车，该模型由神经网络XNet、规控大模型XPlanner和大语言模型XBrain三

部分组成。

何小鹏向证券时报记者透露，“端到端”大模型上车后，18个月内小鹏智能驾驶能力将提高30倍，每2天内将做一次智驾模型的迭代。

“‘端到端’技术就像一座冰山，水面下有很多被外界看不到的部分。”何小鹏表示，基于“端到端”大模型积累的原始数据，进而构建的闭环能力、体系能力，是真正决定一家车企能否在AI竞争淘汰赛中存活的关键。

为此，小鹏汽车在相关技术领域投入了近35亿元。据悉，接下来的每年，这部分投入还会持续增长。

不只小鹏汽车在加快“端到端”智能驾驶的迭代速度，理想汽车也在10月23日开启了“端到端+VLM”的全量推送。理想汽车相关负责人向记者透露，理想智能驾驶“端到端”模型，其研发版本已迭代了30个版本，面向用户打造的版本也迭代16个版本，模型训练量在持续增长。

多家车企及供应商的布局，让智能驾驶行业似乎在一夜之间进入了“端到端”时代。西南证券汽车分析师郑连声认为，“端到端”技术的应用，加速了高阶智驾使用区域的覆盖，有助于重塑产业格局。

争议“端到端”

“没有使用‘端到端’大模型的智驾都将被淘汰。”

对于“端到端”给智能驾驶行业带来的影响，何小鹏曾坚定地做出上述判断。在他看来，所有的L4自动驾驶公司都应该尽快切换“端到端”大模型。

但实际上，对于“端到端”技术上车的效果，业界则呈现出不同的

观点。有业内人士认为，“端到端”大模型对于L2驾驶辅助的意义在于能够加快开城速度，加速实现车企口中的“全国都能开”；对于L4级别自动驾驶公司而言，“端到端”大模型也能够运营的初始阶段降低系统对于高精地图的依赖，使得公司能用更短的时间扩大自动驾驶产品的运营范围。

地平线的相关负责人向证券时报记者透露，针对当前高阶智能驾驶系统存在的瓶颈问题，“端到端”技术绝对是最佳解决方案，可以显著提升计算效率。同时由于数据驱动的特性，“端到端”系统也拥有更高的性能上限和更低的维护成本。

然而，另一部分业界人士则持不同观点，认为无需神话“端到端”对智能驾驶的革命性作用。

同济大学汽车学院教授朱西产表示，目前的“端到端”路线并不完美，能称得上完美，即便是特斯拉也是如此。而国内的车企在数据量和AI训练的算力和特斯拉还有不小的差距。

“我们在技术路线上不能盲目跟风特斯拉。”朱西产提醒道，根据国内车企目前在智能驾驶开发的数据能力和AI训练算力，做到感知“端到端”，以分段式“端到端”方案模型渐进式发展是比较合理的技术路线。

极越汽车CEO夏一平也认为，目前还没有100%的“端到端”技术上车，行业内涌现的技术，多数是营销大于实质。

在他看来，真正的“端到端”需要完全依靠视觉，接收到数据可立刻执行，这需要大量高质量的数据和算力支撑。

“如果数据质量不好，那么训练

的模型也是有缺陷的。”夏一平称。

上车前景如何？

尽管目前围绕着“端到端”的价值以及技术路线存在诸多争议，但行业内的多数车企仍然在积极推进“端到端”的上车应用。

“端到端是通向通用物理AI最有希望的路径，但现阶段也只是端到端1.0的。”元戎启行CEO周光向证券时报记者表示，“端到端”技术在智能驾驶产业的应用一定是大趋势，接下来伴随着AI技术的持续突破，“端到端”的应用也会越来越广泛。

据悉，目前行业普遍认可的“端到端”主要有两类：一类是感知规划“端到端”，以多传感器数据进行输入，行驶轨迹规划进行输出；另一类则是基于多模态大模型（VLM，MLM）的“端到端”，利用大语言模型为知识底座，通过微调的自动驾驶场景理解和决策。

多位受访人士表示，“端到端”的上车过程，会从感知度“端到端”，再到模块化“端到端”，最终以一种相对平滑的方式过渡到单一模型“端到端”。

而在这个过程中，数据和算力既是最主要的驱动力，也是挑战所在。信达证券分析称，以特斯拉为代表的“端到端”快速迭代有望带来智能驾驶新一轮产业革命，自动驾驶能力将重新构筑车企竞争壁垒，数据和算力将成为核心竞争要素，头部车企或供应商能掌握更多更优的“数据”，以及更强更快的“算力”，而优秀的智驾能力有望加强销量转化，最终强化车企马太效应，头部车企“强者愈强”的时代即将来临。

## 光伏产业链上游 谨慎看涨

证券时报记者 刘灿邦

中国有色金属工业协会硅业分会发布的最新数据显示，本周多晶硅价格持平，N型棒状硅成交均价为4.17万元/吨；P型单晶致密料成交均价为3.45万元/吨；N型颗粒硅成交均价为3.73万元/吨。本周多晶硅成交价格依旧冷淡，仅少数企业有千吨及以上成交。

根据下硅片企业预排产情况，多晶硅需求在11月将至少出现1GW的下降。但出于对硅料生产成本提升、检修产能增加的明确预期，目前硅料企业谨慎看涨，具体价格走势应关注下一批硅料集中成交期。

数据显示，目前，处于检修或降负荷状态中的硅料企业增加至14家，1家企业月内恢复部分产能，1家新投产企业产能持续爬坡。包括部分大厂在内的大部分产能为降负荷运行状态，开工率均不足50%。另外，枯水期电价上涨，电价成本提升至约1.5倍，四川、云南等地多晶硅生产成本随之上调，该地区产能将呈现出低负荷开工状态或顺势展开例行检修。

行业机构InfoLink关注到硅料库存情况，截至10月末观察，供应端现货库存规模仍在增加，环比增加幅度比较明显，累库压力逐渐达到年内高峰。该机构认为，结合当前整体低于现金成本水平的现货价格，生产企业对于涨价虽有意愿但是暂时仍较为被动，但是对于当前价格挺价意愿愈发强烈，预计短期价格下跌空间依旧有限。

硅片方面，部分规格产品价格本周出现了小幅下跌，其中N型G10L单晶硅片成交均价降至1.01元/片，跌幅达3.81%；N型G12R单晶硅片成交均价降至1.21元/片，跌幅达3.97%；N型G12单晶硅片成交均价维持在1.5元/片。

硅业分会指出，部分规格硅片供过于求是价格下跌的主要原因，其中，G10L和G12R的供应过剩情况相对比较严重，且库存相对集中，因此在大规模议价的过程中，成交价呈现下滑趋势。

本周，两家一线企业硅片开工率分别维持在45%和40%，一体化企业开工率维持在50%~60%之间，其余企业开工率维持在30%~50%之间。据硅业分会统计，10月国内硅片产量43.61GW，环比下降1.58%。具体来看，减量主要来自一线企业，近期企业自发自给侧调整的趋势明显，预计11月整体硅片产出将降至41~42GW之间，较10月再减少1~2GW。

针对上游环节价格走势，InfoLink判断，年末至春节后期市场，硅料供应量的实际变化情况作为最大潜在影响因素，包括龙头企业在内的稼动率调整幅度是重要看点。另外，随着年末需求低迷时期来到，预期硅片环节企业将持续出现减产与检修情况，单月排产有机率进一步下降，各家也在着手规划年底的定价与排产策略。

电池片方面，InfoLink数据显示，P型M10与G12尺寸电池片的均价皆与上周持平，分别为每瓦0.28元与0.285元，随着多数厂家淘汰P型产能，当前整体供给减少与组件端需求下降的情况同时并存，预计P型电池片价格将持稳发展，再难发生剧烈变动。

N型电池片部分，M10均价为每瓦0.27元，G12尺寸均价为每瓦0.285元，G12R均价则下降至每瓦0.275元，根据厂家反馈，随着G12R电池片需求在近期趋于疲软，迭加11月该规格的产量进一步释放，在供需关系恶化的情形下，预计未来G12R电池片价格将有可能继续往下松动。

InfoLink认为，在10月厂家减产力度提高、去库快速的影响下，国内电池环节整体库存大约在一周以内，处于较为健康的水平。然而，由于电池环节持续受上下游压力传导，并且较为缺乏议价能力。未来的电池片价格走势将取决于厂家的排产策略与其他环节的价格变因，例如近期国内提倡的稳价政策能否顺利落地，以带动电池片整体价格回升。

硅业分会则关注到，本周电池企业开工负荷有复苏迹象，整体采购量相对放大，部分专业化电池企业开始抄底备货。据了解，10月国内电池产量51GW，国内组件产量50GW，均环比上涨2%左右。预计短期内硅片供需关系明显改善，但不排除个别尺寸硅片价格底部小幅波动。

组件方面，本周价格持续僵持，一线厂家已调整报价上扬1~3分，TOPCon组件价格暂回每瓦0.68元~0.72元的区间。厂家也积极协调调价机制的调整周期拉长，调整合约条款以免无法执行的情况发生。整体价格后续仍需等待协会协调价格，以及厂家之间的自律行为是否能成功发酵。

不过，InfoLink也提到，目前市场需求端判断11月至12月需求提升动能仍相对有限，海内外市场并无明显增量之下，厂家在手库存仍有小幅增加的趋势，11月至12月晶硅组件产量初步统计看来是平稳落在50~52GW的区间。依据目前状况观察，组件价格大概率以平稳为主，大幅上调价格的可能性较低。