

今年以来，20多家车企的近50款新能源车型接连宣布涨价——

新能源汽车为何纷纷涨价？

本报记者 徐佩玉

近期，不少消费者反映，本想好好挑辆新能源车，还没选定就发现涨价了。比亚迪新能源车2个月内2次涨价，理想汽车涨价1.18万元，小鹏汽车售价上调1万至2万元不等……今年以来，新能源汽车价格“涨”声迭起。

新能源汽车为何纷纷涨价？这一势头会延续吗？对新能源汽车产业有什么影响？

多款车接连涨价

——消费者对新能源汽车接受度不断提高，热门车型虽然涨价但仍“一车难求”

清明节假期，记者来到位于北京市朝阳区的一家比亚迪4S店，店里人潮涌动，每台车前都围着三四波消费者。

“听说前段时间刚刚涨了价，趁着假期赶紧来订车，谁知道之后会不会继续涨呢。”北京市民陈先生表示，自己想买一辆纯电车用来上下班代步，之前已看上了比亚迪元Pro，付款稍一拖延就发现车价涨了，“续航401公里的尊贵型比之前差不多涨了6000元。”

3月15日，比亚迪汽车官方发布说明称，受原材料价格持续大幅上涨影响，比亚迪汽车将对王朝网和海洋网相关新能源车型的官方指导价进行调整，上调幅度为3000至6000元不等。

这是比亚迪汽车进入2022年后第二次宣布涨价。1月21日，比亚迪官方宣布从2月1日起对王朝网和海洋网相关新能源车型的官方指导价进行调整，上调幅度为1000至7000元不等。

比亚迪2个月内2次涨价，在新能源汽车市场上并不少见。特斯拉Model Y标准续航版本在去年12月31日涨价约2.1万元之后，今年3月再次涨价约1.5万元。理想汽车从4月1日起上调“理想ONE”售价1.18万元。小鹏、哪吒、上汽荣威等车企也接连宣布涨价。

据不完全统计，今年以来，已有20多家车企的近50款新能源车型宣布涨价，囊括了市场大部分主流车型。新能源汽车厂商也动态调整了部分电池产品的价格。

近年来，中国新能源汽车产业发展迅速，消费者接受度不断提高。2021年中国新能源汽车产销分别达到354.5万和352.1万辆，同比均增长1.6倍，连续7年位居全球第一。

尽管近期价格上涨，新能源汽车的市场需求依然旺盛，热门车型“一车难求”。比亚迪销售人员告诉记者：“元Plus是店内的热门车型，在宣布涨价当天晚上，全北京这款车收了1000多单。”理想汽车销售人员表示，“理想ONE”宣布涨价后，销售依然紧俏，现在购车需要预订。

工业和信息化部副部长辛国斌此前表示：“我国新能源汽车产业发展已经进入了规模化快速发展的新阶段，虽然发展还面临一些困难挑战，但预计今年仍将保持高速增长的态势。”中汽协数据显示，3月份，新能源汽车产销同比继续保持迅猛增长。产销分别达到46.5万辆和48.4万辆，同比均增长1.1倍。

原材料涨价推高整车价格

——电池级碳酸锂价格从去年初的6.8万元/吨涨到目前约50万元/吨，新能源车市场火爆让车企敢于涨价

在汽车市场，历年来降价是主流，为何此番新能源汽车纷纷涨价？

补贴政策逐年退坡是一方面因素。

据了解，中国自2013年开始实施新能源汽车购置补贴，随着新能源汽车市场日益成熟，补贴政策逐步退坡。去年底，国家发展改革委等部门联合发布《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，明确2022年新能



▲江西省赣州经开区新能源汽车科技城教育园的高职毕业生成为技能型工人，在一家汽车制造企业涂装车间加工新能源商用车车厢。

朱海鹏摄（人民视觉）

▲四川省宜宾市三江新区的凯翼汽车智慧工厂内，工作人员正在对新能源汽车进行检查。

王宇摄（人民视觉）



源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%。补贴政策退坡在一定程度上导致新能源汽车的价格上涨。

在多位专家看来，虽然补贴政策退坡对整车价格有影响，但并非主因。中国汽车工业协会副总工程师许海东对本报记者表示：“一方面，补贴退坡的政策早已公布，汽车企业已有所准备。另一方面，2022年新能源车平均可享受的补贴金额减少了5000元左右，这个金额对新能源汽车价格的影响其实并不大。”

原材料价格上涨传导至整车，是各大车企在调价时强调的主要原因。

据介绍，新能源汽车各部件成本对原材料依赖性较高。动力电池是新能源汽车的核心部件，而动力电池的关键原材料碳酸锂去年以来价格一路高涨。市场公开数据显示，电池级碳酸锂价格从去年初的6.8万元/吨持续上涨到如今的约50万元/吨，翻了近8倍。尽管由于厂商提前备货等原因，碳酸锂实际成交价格多数没有达到最高市价，但成本溢价依然可观。

原材料扩产周期较长，促使车企上涨的成本短期内难以降下来，继而形成普遍涨价的市场局面。“动力电池扩产的周期通常需要6至8个月，原材料扩产要1年半，锂矿等矿业需要2年半到3年的时间。原材料的产能不是一下子能提上来的，目前仍然相对滞后。”许海东说，原材料的上涨导致电池价格上涨，汽车企业最终只能通过涨价来消化成本增加。

在这种情况下，供需不平衡进一步推动车价上涨。先看需求端，国内新能源汽车销量从2020年的136.7万辆迅速增长到2021年的352.1万辆，翻了近两番。而在供给端，原材料和动力电池供应相对不足。“销量的突然增加，会导致芯片供应紧张和新能源车电池供应更加紧张，继而拉高了价格。”火爆的市场让车企在成本上升时敢于涨价。

此外，近年来的智能网联大潮也在增加新能源汽车生产成本。“汽车产业正处在百年变革时期，需要大量的研发投入，不断推出新产品，这在一定程度上推高了整体汽车产业的成本，最终也会影响汽车产品价格。”许海东表示。

扩产能，稳价格

——适度加快国内锂资源的开发进度，健全动力电池回收利用体系，打击囤积居奇

新能源汽车原材料价格上涨已引起多方关注。3月26日，辛国斌在中国电动汽车百人会论坛上表示，目前动力电池原材料大幅涨价问题要认真研究解决。

如何控制原材料大幅涨价，继而稳定新能源汽车成本和价格？

适度加快国内锂资源的开发进度。比亚迪有关负责人对本报记者表示：“原材料价格上涨是整个行业需要克服的挑战。我们建议全面梳理碳酸锂资源布局和产能，增加国内开采量和国外进口量，维护市场供需，稳定价格预期，促进行业健康安全发展。”

加快健全动力电池回收利用体系。工信部数据显示，截至去年底，173家相关企业已在全国设立动力电池回收服务网点10127个，与此同时，动力电池回收处理、形成正极材料的技术不断提升。专家指出，随着中国对动力电池全生命周期溯源管理的加强和回收体系不断健全规范，资源循环高效利用水平将不断提升，有助于释放更多碳酸锂产能，改善供给，推动价格回归正常。

打击囤积居奇等不正当竞争行为。涨价前后的价格差异，令不少“黄牛”打起了囤积居奇的算盘。在某二手车平台上，新能源汽车订车指标被卖到了3000元至1万元的高价。倒卖订车指标在一定程度上扰乱了市场秩序。对此，不少车企已实行订单实名制，不支持私下转让。

辛国斌表示，工信部将抓紧研究明确新能源汽车购车优惠延续等支持政策，推动电动化与智能网联技术融合发展，启动公共领域车辆全面电动化城市试点，加快推进充电桩基础设施建设，并适度加快国内锂资源的开发进度。同时，健全动力电池回收利用体系，支持高效拆解、再生利用等技术攻关，不断提高回收率和资源利用效率。业内人士普遍认为，经过一段时间的调整，供求将实现新的平衡，车价也将趋稳。

全国海洋生产总值90385亿元、新登记企业数同比增长5.7%、全国海运进出口总额同比增长22.4%——自然资源部海洋战略规划与经济司近日发布的《2021年中国海洋经济统计公报》亮出中国海洋经济“成绩单”。专家表示，中国海洋经济强劲恢复，产业结构调整步伐加快，自主创新能力不断提升，供给保障能力持续增强，实现“十四五”良好开局。

海洋经济总量再上新台阶

统计公报显示，2021年，中国主要海洋产业强劲恢复，发展潜力与韧性彰显。初步核算，2021年全国海洋生产总值90385亿元，比上年增长8.3%，占沿海地区生产总值的比重为15.0%，比上年上升0.1个百分点。“中国海洋经济总量再上新台阶，首次突破9万亿元，高于国民经济增速0.3个百分点，对国民经济增长的贡献率为8.0%。”国家海洋信息中心副主任崔晓健说。

海洋经济发展好不好，要看企业“行不行”。崔晓健介绍，过去一年，市场潜力逐步释放，重点监测的规模以上海洋工业企业营业收入利润率显著增长。重点监测的海洋行业中，新登记企业数同比增长5.7%，注销企业数同比下降5.1%，其中海洋渔业和海洋旅游业注销企业数同比下降18.1%和1.7%。

海洋对外贸易也保持了增长势头。2021年全国海运进出口总额同比增长22.4%，其中船舶出口金额247.1亿美元，同比增长13.7%；海上风电整机也实现了首次出口。沿海港口外贸货物吞吐量41.9亿吨，同比增长4.6%。海洋交通运输业实现较快增长，增加值比上年增长10.3%。

创新动力足，产业转型升级加速

崔晓健表示，2021年，中国在海洋经济领域科技创新能力不断增强，关键领域技术取得新突破。统计公报显示，中国海洋高端装备研发制造能力进一步提升，海上LNG产业链装备再添重器，国内首艘17.4万立方米浮式液化天然气储存及再气化装置顺利交付；中国自主研发制造的抗台风型漂浮式海上风电机组在广东并网发电，国内首个“海上风电+储能”海上风电场建设进入储能交付期；中国自主研发的首套浅水水下采油树系统在渤海海试成功，结束了水下采油树系统依赖进口的历史……自主创新科技成果不断涌现。

据悉，海洋新兴产业增势强劲，海洋生物医药业、海洋电力业、海水利用业增加值分别同比增长18.7%、30.5%和16.4%，显著高于主要海洋产业增速，领跑海洋经济。海洋传统产业转型升级加速，现代化海洋牧场综合试点有序推进，截至2021年底，创建国家级海洋牧场示范区136个；海洋船舶建造绿色低碳化发展加速，绿色动力船舶订单占全年新接订单的24.4%。

供给能力更强了

海洋能源、海产品的供给能力在一年来不断增强。看海水淡化，规模持续扩大。天津市、河北省和山东省先后启动了大型海水淡化工程建设，保障缺水地区淡水资源供给；看海洋能源，供给力度不断增强，海洋油气产量同比分别增长6.2%、6.9%，清洁能源开发势头强劲，全国海上风电新增并网容量1690万千瓦，同比增长4.5倍，累计容量跃居世界第一；看海产品，深远海养殖深入推进，亚洲最大深海智能网箱“经海001号”顺利下水并提网收鱼，全潜式深海养殖装备“深蓝1号”首次实现“三文鱼”规模化收鱼。

崔晓健表示，2021年涉海政策密集出台，“十四五”海洋经济发展路径更加明晰。11个沿海省份和部分沿海城市先后印发了促进海洋经济发展的相关规划，为促进涉海相关行业发展，还相继出台了《海水淡化利用发展行动计划（2021—2025年）》《“十四五”全国渔业发展规划》等。“2022年，海洋经济持续恢复和向好发展的态势没有改变，支撑海洋经济高质量发展的生产要素条件没有改变。”崔晓健说。

《二〇二一年中国海洋经济统计公报》发布

突破九万亿元！中国海洋经济潮头正劲

本报记者 孔德晨

告别“锅炉工”时代——

北京清洁取暖农户超过九成

本报北京电（记者贺勇）记者从北京市农业农村局获悉，在刚刚过去的2021—2022年度取暖季，北京已有3481个村庄、133万户农民实现了清洁取暖，清洁取暖改造户数占总户数的比例达到93.1%。相比2013年全市农村取暖消耗燃煤420万吨，今年取暖季期间燃煤使用量仅16万吨，为确保首都蓝天常驻发挥了积极作用。

中国是产煤用煤大国，但煤炭的利用集中度较低。尤其是北方冬季用煤炉烧煤取暖，其排放的污染物未经处理直接低空排放，成为重要的大气污染源。自2013年起，北京率先在全国开展农村地区的冬季清洁取暖工作，到2018年，全市平原地区村庄基本实现了“无煤化”工作目标，村民告别了“锅炉工”时代，冬季不再围着煤火炉“转”，家居环境更加温暖舒适。

据估算，北京市“十三五”期间农村地区清

洁取暖用户累计节约燃煤1420万吨，比照减排因子核算，减排二氧化碳约3638万吨，减排二氧化硫29.24万吨，减排粉尘14.62万吨，为首都大气环境质量的改善做出了贡献。

然而，尽管全市平原地区村庄基本实现了“无煤化”，但仍有1336个山区村庄不得不依靠燃煤取暖。由于山区海拔高、气候冷，实施清洁取暖改造难度更大，在这一背景下，北京市积极推动山区村庄的清洁取暖工作，截至目前，已有75%山区村庄实现清洁取暖。

北京市农业农村局副局长杨琦介绍，“十四五”期间，北京将围绕生态涵养区配套电网建设的难题，加大固定资产投资力度，补齐生态涵养区基础设施短板，稳妥有序推进密云、门头沟、房山、怀柔、延庆等区剩余山区村庄的煤改电工作。



▲近年来，山东省荣成市依托渔业特色优势和资源禀赋，助推海洋经济高质量发展。图为四月四日，在荣成市寻山街道爱伦湾海域，渔民们驾驶渔船、舢板前往养殖区进行作业。

李信君摄（人民视觉）