

热门车型提车难、售价涨幅大,导致潜在消费者难以判断车辆走势,加之“黄牛”开始兴风作浪,但随着原材料价格趋稳。业内人士提醒——

# 新能源汽车供应紧张情况将得到缓解

■本报实习记者 杨梓

热点聚焦

今年以来,受新能源汽车补贴退坡30%、原材料价格持续上涨等因素影响,新能源汽车多次涨价。同时,缺芯少电影响车企产能发挥,导致不少

热门车型延期交付,出现“一车难求”的现象。在这种情况下,一些社交网站、二手交易平台出现大量新能源汽车订单倒卖信息。

## 大量新车订单被转卖

“1周内可以提车,涨价前订单是276000元,现在要301840元,一下节省近3万元。”一位北京特斯拉准车主在闲鱼发布信息,欲以12000元的价格转让22款标准续航版Model Y。“因选择其他品牌,现出Model 3,2021年12月28日的订单,3月底或4月初提车,注意必须过户,特斯拉质量保证一个不少!现在订单27.9万元,订单差价2.4万元,提现车,又省1万元,不香吗?”一位天津车主也在闲鱼发布了转让费为15000元的信息……

除特斯拉外,记者还在闲鱼等二手交易平台看到大量蔚来汽车、小鹏汽车等订单转让信息,转让费根据所在地区不同,大多为3000

元-15000元。大量订单转让信息体现了一定的市场需求。以特斯拉为例,3月10日-17日仅8天时间,不同版本的Model 3、Model Y连续3次涨价,涨幅均超万元,而交车时间通常需16周-20周。按照此前的订车价格计算,即使加上转让费,也远低于当前的车辆售价,且能更早提车。

可观的利益吸引了不少黄牛盯上这门生意,在短时间内拿下多个订单,囤积居奇。然而,相对于因个人原因转让车辆的消费者,“黄牛”要求的转让费较高。同时,闲鱼等二手交易平台、社交网站还有不少求车贴,即愿意支付转让费购买其他准车主的订单,以尽早提车。

对于上述情况,不少新能源车企已有察觉。

近日,特斯拉的《不转卖承诺函》曝光,要求一次或多次累计下单购买多辆特斯拉的车主需签署承诺函,并承诺一年内不得向第三方转售,违者按车辆开票价的20%支付违约金,否则特斯拉有权限制违约车辆绑定账户

## 车企明令禁止转单

变更及超级充电等服务。特斯拉方面明确表示,正常下单购买车辆的客户不受影响,同时,除非转让订单的双方为近亲属或有合理共有车辆的理由,才可能被同意转单。

小鹏汽车方面表示,订单均进行了身份证实名认证,需核实身份信息后方可交付。如有客户因个人原因取消预

订,车辆订单将重新纳入统一管理,不存在私人二手订单转卖的可能性。小鹏汽车方面强调:“小鹏汽车购车渠道全国统一,无法通过私人线上交易转卖,我们将保留追究相关法律责任的权利。如果消费者因私人交易产生任何争议或权益受损,小鹏汽车将不承担任何责任。”

## “新车秒变二手车”有风险

值得注意的是,上述转让信息涉及的车辆,其实均是二手车交易,需要原车主提车后再过户给购买者,相当于“新车秒变二手车”。

实际上,这种交易方式存在不小隐患。相比燃油车,新能源汽车保值率低,二次过户的车辆保值率将大打折扣,一旦车企开展以旧换新等活动,购买者或将承担部分经济损失。此外,蔚来汽车、小鹏汽车均有“首任车主权益”,即终身免费换电、终身免费异地充电、终身免费质保、终身免费道路救援,以及终身免费

车联网服务等,但只针对首任车主。

相比之下,目前特斯拉没有绑定首任车主的权益。同时,有律师指出,上述特斯拉的《不转卖承诺函》不具备法律效力。而且,虽然多家新能源车企明确禁止转单,但落实到销售环节仍有一定难度,不少销售人员为完成任务、维护客户关系,会私自帮客户转单。

据了解,转单市场火热实质上是因为热门车型提车难、售价涨幅大,导致潜在消费者难以判断车辆走势。同时,在燃油车时代,传统车企一般通过经销商销

售车辆,经销商对售价有一定调控权,可根据车辆供应、销售等情况调整售价。相比之下,新造车企业普遍采用直营模式,车企牢牢掌握定价权,私自转卖订单将直接影响其定价体系,对直营模式造成冲击。

记者注意到,有消费者在社交平台呼吁大家不要让这笔转让费被“黄牛”赚走,共同维护市场秩序。业内人士认为,倒买倒卖现象难以持续,随着电池等原材料价格趋稳,车辆供应紧张情况将得到缓解,转单现象将得到抑制。

## 新车评



## 打击动力电池不正当竞争刻不容缓

■王旭辉

近期,锂、镍等新能源汽车动力电池原材料价格猛涨,且愈演愈烈,环环传导,导致新能源车企不得不加快优化产品结构、上调车辆价格,引起各方高度关注。随后,经过政府和行业企业的交流,业界逐渐达成共识:本轮动力电池原材料价格超常规上涨,背离了正常的供需关系,存在炒作方为抢抓锂产能扩张前的最后窗口期,囤积居奇、蓄意哄抬物价,加剧产业链供应困难。笔者认为,在我国新能源汽车高速发展的当下,打击不正当竞争行为刻不容缓。

众所周知,经过长期的市场培育,我国新能源汽车产业发展逐渐由政策驱动变为政策、市场双轮驱动,并进入全面市场化发展的新阶段,整体处于全球领先地位,发展成果来之不易。据统计,2021年,新能源汽车产销分别完成354.5万辆和352.1万辆,同比均增长1.6倍。基于对发展前景的看好,业界对今年新能源汽车销量的预判从500万辆调至550万辆乃至600万辆。因此,正是在高销量预期的刺激下,动力电池原材料

供需不平衡问题进一步加剧。

不可否认,电池原材料飙升有客观原因,如锂、钴、镍等部分矿山资源经历停产、破产、合并,产能有所收缩,供应端不稳定;受新冠疫情冲击,相关企业扩产计划被迫搁置或延迟;我国动力电池生产厂商达千余家,但能成规模生产动力电池的企业仅十家左右,且电池生产线具备定制化等特点,产能发挥受车型销量等因素限制,凸显了电池产业结构不合理的短板。与此同时,一些资本看到有利可图,趁电池扩产尚未落地的窗口期,蓄意哄抬原材料价格,这对新能源车企、消费者、行业发展均带来不利影响。

例如,尽管新能源汽车销量增长、行业发展形势向好,但由于研发投入增加等因素影响,众多新能源车企尤其是新造车企业尚未整体盈利,处于发展关键期。然而,由于动力电池原材料非理性涨价,导致新能源车企被迫上调车辆售价,势必会影响潜在消费者的购车选择,进而对新能源汽车销量、新能源车企收益等带来不利影

响。同时,动力电池扩产规划终将落地,一旦产能释放,在不真实的价格传导下,对整个产业链健康发展将带来不利影响。

新能源汽车是当前最热、最具发展前景的产业之一,吸引了各路资本争相下场,动力电池原材料价格猛涨,也是行业过热的表现之一。对此,2021年12月召开的中央经济工作会议已明确指出,要正确认识和把握资本的特性和规律,要为资本设置“红绿灯”。在此背景下,动力电池行业的发展同样需要合理引导资本。

近日,工信部原材料工业司、装备工业司共同召开了锂行业运行和动力电池上游材料涨价问题座谈会,要求产业链上下游企业加强供需对接,共同引导锂盐价格理性回归。随后工信部副部长辛国斌在2022中国电动汽车百人会论坛上表示,坚决打击投机炒作等不正当竞争行为,推动关键原材料价格回归理性。这表明有关部门正加快采取行动,打击哄抬物价等不正当竞争行为。

## 北京大力推广新能源货车



## 关注

本报讯 记者范青报道,3月17日,北京市发改委发布了《北京市新增产业的禁止和限制目录(2022年版)》,其中在汽车制造和交通运输准入方面,明确提出支持氢能、新能源汽车和智能网联、新能源汽车关键核心零部件配套制造产业发展。随后,北京市交通委发布两项鼓励货车车辆新能源化的通知,支持新能源车发展。

3月21日,北京市交通委发布的关于道路货运行业贯彻落实《北京市新增产业的禁止和限制目录(2022年版)》的通知明确,自2022年3月18日起,工商注册地址位于城六区和城市副中心区域内的存量企业车辆规模,以2022年2月14日至2022年3月17日最大车辆数量为准,按照“注销一辆,新增一辆”的原则,为更新的传统能源货车车辆配发道路运输证。

需要指出的是,传统能源货车可更新为传统能源、氢能或新能源车,新能源车仅可更新为氢能或新能源车。这意味着在符合北京市环保要求的前提下,传统柴油货车数量将不再增加,只能在存量中淘汰或更换,而新能源和氢能货车则不受此限制。随后,3月25日,北京市交通委发布了《北京市新能源轻型货车运营激励资金管理暂行办法》,要求对2020年9月1日至2021年8月31日申报的业户和车辆所涉激励资金进一步规范发放,强调专款专用,加强监管。

“新能源货车充电换电麻烦,目前公司20多辆车还是柴油车。”北京龙源明运输技术有限公司一位司机告诉记者。鹏程食品

配送员樊先生认为,在以柴油为主的货车领域,新能源货车是新鲜事,但在节能降碳等政策要求下,再加上限行、限号等问题影响,货车“油换电”将被司机普遍接受。樊先生进一步表示:“新能源是趋势,最近油价大涨,计划选择续航有保障的轻卡。”

某新能源科技公司负责人告诉记者,按照相关规定,2020年9月1日至2021年8月31日,每辆新能源货车有7万元补贴,但实际上并非所有新能源货车都能拿到通行证和全额补贴,因此物流等公司的申请意愿并不大。同时,不少司机担心新能源货车充电难等问题,导致需评估接单距离和货物重量。

此外,福田4S店销售人员也告诉记者,速度、载重、路况等不同导致新能源货车实际行驶与标续续航里程差距较大,因此咨询、选择轻型货车的消费者多是因为没有油车指标。

据统计,截至2021年12月底,北京轻型货车达43.5万辆,其中新能源货车达2.27万辆,距离2025年新能源货车占比达20%的目标有6.43万辆缺口。政府相关人员介绍,城配物流具有高频、短途等特点,新能源货车有很大的发展空间。

截至目前,北京市道路运输协会共发布7批新能源轻型货车运营激励车型和生产企业资质认定评审结果,其中不乏北汽福田、上汽大通、南京金龙、一汽解放等主要品牌的几十款车型,消费者选择范围较大。因此,业内人士认为,加快货车“油改电”,不仅需加强充换电、运维等配套设施建设,推动快递、邮政、城配等场景使用新能源货车,还要适当放开路权,实施新能源车差异化交通管理。此外,新能源车企也要进一步提升技术,解决续航短板等问题,提高市场认可度。

## 四川宜宾:新能源汽车生产忙



## 图片新闻

3月25日,在位于四川省宜宾市三江新区的凯翼汽车智慧工厂内,工作人员正对新能源汽车进行检查。近年来,宜宾在发展传统燃油车的同时,坚定新能源汽车整车、电池、电机、电控等主体发展方向,培育产业集群,延伸产业链,完善产业生态,新能源汽车逐步得到市场认可。

人民图片