

新能源汽车迎来降价潮？

■本报实习记者 杨梓



视觉中国/图

10月24日，特斯拉宣布，对中国大陆地区Model 3和Model Y车型售价进行调整，降幅在1.4-3.7万元不等，调整后价分别为26.59万元、28.89万元起。据了解，这是今年以来特斯拉6次上调在售车型售价后的首次大幅降价。

“我们跟了，调价。”随后，福特中国电动车事业部10月31日宣布，国产福特电马Mustang Mach-E全系售价下调，降幅为2-2.8万元。福特也是特斯拉宣布降价后，首个官宣跟进降价的电动车品牌。

距年底还剩2个月时间，随着头部企业的率先降价，国内新能源汽车是否即将迎来降价潮？

降价有迹可循

特斯拉降价其实并不突然。在今年特斯拉第二季度财报电话会议上，特斯拉CEO马斯克曾表示，或将于年底稍微降低车价。

今年9月，特斯拉中国推出购车优惠：2022年9月16日至2022年9月30日之间交付的所有全新、展车的Model 3和Model Y的车主，若选择购买特斯拉店内保险且投保种包含了交强险、车损险，将予以保险补贴8000元。补贴方式为在购车交付尾款时直接减免8000元。彼时，就有业内人士分析认为，特斯拉本次保险补贴活动只是过渡行为，属于变相降价，或将出现官方调价。

10月，特斯拉又推出新的优惠政策。在10月1日至10月7日之间完成订单，可享受零首付融资租赁方案和优惠费率贷款方案；年内定下并完成交付的车主选择特斯拉合作保险机构购买相应保险可享受7000元保险补贴。

目前特斯拉官网显示，Model 3预计交付时间为4-8周，Model Y为1-4周。据了解，特斯拉上海工厂7月完成产能升级，年产量提升至75万辆。对于特斯拉降价原因，有业内人士分析认为，目前特斯拉订单增速放缓，无法与扩充的产能相匹配，需要提高订单数量。

事实上，今年第三季度以来，陆续有车企开始推出不同程度的购车优惠政策。7月中旬，小鹏汽车线下门店的促销活动，包括尾款可减免5000-10000元不等，部分车型还提供3000-10000元的选装权益，最高优惠可达2万元。理想汽车于8月14日推出价格为7000元的保险促销活动，订购理想ONE在提车时还可在原价基础上优惠2万元；华为和赛力斯打造的AITO问界近日也推出终端购车优惠政策；自10月24日凌晨起，AITO取消了原来金融贴息、各销售门店差异化礼品等服务，对部分现车车型购买用户统一赠送价值8000元的保险。

不过与特斯拉不同的是，目前其他车企推出的均为购车优惠，并未下调车辆官方售价。

冲刺销量目标

上半年受原材料价格大幅上涨等因素影响，国产车市产销受挫。进入下半年以来，新能源车企纷纷采取各种促销手段提振销量。

记者对比了部分车企1-10月销量与其设立的2022年销量目标。比亚迪销量目标为150万辆，今年1-9月已经完成了118万辆；哪吒汽车今年销量目标为15万辆，截至10月底已完成12.92万辆；零跑汽车1-10月累计交付94628辆新车，此前零跑汽车2022年销量目标为20万辆；蔚来汽车1-10月共交付新车92493辆，此前蔚来汽车设定的2022年全年的新车销量目标是15万辆以上；小鹏汽车1-10月共交付103654台，此前设立的销量目标为25万辆；理想汽车1-10月累计交付新车96979辆，此前的全年目标为20万辆。

整体看来，比亚迪、哪吒汽车等已完成80%左右，完成销量目标压力较小。理想汽车、小鹏汽车等离目标仍存差距。

值得注意的是，不少造车新势力主销车型售价与特斯拉重叠。东吴证券的研报指出，特斯拉降价后，20-40万元价格区间的新能源产品受到直接影响，并波及同价位燃油车以及10-20万元价格带车型。与此同时，叠加特斯拉降价的影响，业内人士分

析认为，中高端新能源汽车市场竞争将更加激烈。

短期内不会形成降价潮

临近年底，车企紧锣密鼓向年初设立的销量目标发起冲刺。那么，类似的“降价换量”是否会成为大趋势？

在9月底记者的采访中，受访人士均认为短期内并不会出现降价潮。江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔表示：“目前我国新能源汽车市场增长迅速，消费需求也非常旺盛，同时中央、地方政府出台了多刺激新能源汽车消费的政策，所以短期内国内新能源汽车价格并不会下滑。”

“原本造成新能源车价攀升的原材料价格居高不下、芯片供应紧张等原因依旧存在，即使部分原材料价格下滑，但这种利好传导至销售端还需一段时间。上述购车优惠只是部分车企的临时促销手段，新能源汽车普遍降价的时机尚未到来。”中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘表示。

上海钢联的数据显示，10月31日，电池级碳酸锂价格上涨2500元/吨，报出的均价为57.25万元/吨。居高不下的电池原材料价格也使得又有车企宣布涨价。10月27日，由于动力电池价格上涨，沃尔沃宣布对旗下两款纯电动车型上调售价，涨幅为1-2.3万元。

“特斯拉与其他车企的定价体系不同，通常会根据成本变化、产能等进行灵活调价。”一位业内人士对记者表示。蔚来汽车董事长李斌在2021年初曾表示：“蔚来和特斯拉的定价逻辑是不一样的。特斯拉车款的定价逻辑是视成本的变化进行价格的调整，而蔚来在定价之初就已经考量了成本变化和可能降价的空间等诸多因素。”截至记者发稿，国内新能源汽车品牌未进行官方调价，均选择“不跟”。

关注

武汉试运行湖北首座新能源汽车智能充电塔

本报讯 11月1日，湖北省首座集立体停车、群充群控、光伏储能、车网交互、换电功能于一体的智能充电塔在武汉试运行。

近年来，武汉市新能源汽车保有量不断增加。为了缓解汉口火车站北广场停车难、充电难的现状，武汉供电公司在汉口火车站西侧建成了新能源汽车智能充电塔。该智能充电塔是湖北省第一座实现了直流快充功能的智能机械式立体停车塔库，形成了与电网互动、互补的微电网充电系统，是占地面积少、充电车位多的大型充电综合体。

据介绍，充电塔库占地110平方米，分为地面充电车位、升降横移充电车位和平面移动充电车位三个区域，共有212个充电车位，配置了44个60千瓦直流充电终端、168个交流充电终端。44个60千瓦直流充电终端中包含4个车网交互终端，实现了立体停车充电和能源供应的智能化管理。充电塔库还配置了一座新能源汽车换电站，配备40块电池，每天最多可为480辆车换电。（江恒）

烟台市将交通发展补贴的30%用于支持出租车电动化

本报讯 近日，烟台市交通运输局在回复政协委员关于“加快我市公共交通领域车辆新能源化的建议”的提案时指出，要加快制定相关政策，争取将城市交通发展奖励资金涨价补贴部分的30%用于支持加快出租车电动化方面的相关支出，为新能源汽车营造良好社会环境，加快新能源汽车配套设施建设，规划建设与新能源车数量相适应的充电桩和换电站。

此外，回复还提到继续开展招商引资工作，建齐、建好新能源汽车配套设施，解决好公司和驾驶员新能源车更新的后顾之忧。（仲和）

昆明市专资1.38亿元推广应用新能源汽车

本报讯 近期，昆明市财政局下达1.38亿元资金专项用于新能源汽车推广应用和公共充换电基础设施建设。

大力推进电动汽车充电基础设施建设，加快新能源汽车推广应用，促进新能源汽车产业快速发展，资金的下达能大力推进充电基础设施建设，有利于解决电动汽车充电难题，是发展新能源汽车产业的重要保障。对于打造大众创业、万众创新和增加公共产品、公共服务双引擎，实现稳增长、调结构、惠民生具有重要意义。（张凌）

海南定安置新能源汽车或可享3000元以上奖励

本报讯 11月1日，海南省定安县科学技术和工业信息化局发布关于征集《定安县2022年新能源汽车推广应用财政奖励实施方案（征求意见稿）》的意见。意见中指出，奖励范围在海南省注册登记的汽车销售企业购买新能源汽车，在定安县公安局交通管理大队车辆管理所初次登记上牌并取得专用号牌的个人；以及在定安县注册登记、售出的新能源汽车在定安县公安局交通管理大队车辆管理所初次登记上牌并取得专用号牌、售新能源汽车销售额属于定安县的车企。

奖励规则为新能源汽车所有人按照新能源汽车购车价格分档进行一次性充电费奖励。其中，购车价格在10万元以下的每辆车奖励3000元，购车价格在10万元（含）至20万元（含）的每辆车奖励4000元，购车价格在20万元以上的每辆车奖励5000元。在该县注册登记的汽车销售企业每售出一辆符合奖励标准的新能源汽车综合奖励1000元。新能源汽车充电费奖励总额限455辆，按照新能源汽车上牌的办结时间先后排序，先到先得。（马宏伟）

重庆：“公路建设+生态保护”促转型



图片新闻

近年来，重庆万盛经开区坚持公路建设与生态保护并举，把公路绿化与自然地貌互相融合，逐步打造出“一段一景、一路一景、四季皆景”的美丽乡村公路，并按照“城区为中心，乡镇为节点，乡村全覆盖”的要求进行公共交通客运网络布局，实施全域旅游，助推地区经济发展模式转型。图为新能源公交车行驶在生态美景当中。视觉中国/图

汽车行业碳达峰仍需时日

■本报实习记者 林水静

近日，乘联会秘书长崔东树公开表示，中国汽油消费已达峰，乘用车碳达峰基本实现。该观点引发行业热议。

数据显示，中国汽油消费自2018年达到12644万吨以来，呈现高位波动，2020年跌至11620万吨，2021年汽油消费低于2019年和2018年2%-3%，2022年1-8月较2021年同期下降6.4%。根据燃油车保有量发展趋势和新能源增长态势看，国内汽油消费已经达到峰值，也就是乘用车碳达峰已经实现。对此，多位受访专家认为，以乘用车为代表的汽车行业碳排放量有降低，但实现碳达峰还需多因素加持。

时机尚未成熟

汽油的消费量下降不只会与新能源汽车的兴起有关。江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔表示，疫情期间，人们出行大幅减少，汽车行驶里程数降低，这在很大程度上从源头降低了汽油的消耗。“不过可以肯定的是，近年随着汽车行业法规标准，例如车企的平均油耗标准、汽车的尾气标准的实施，确实一定程度上减少了传统燃油汽车的油耗。”

新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平认为，从当前燃油车保有量发展趋势和新能源增长态势来看，当前我国新能源乘用车渗透率的达成原因以及未来这些因素是否能够持续是关键。“目前我国新能源乘用车以纯电动车型为主，渗透率大约实现了30%。这样的成绩，一部分是真实的市场需求拉动，但也有较大比例是城市燃油车限购、

限行以及各种不对等的政策优惠包括强补贴政策形成的。”

在新能源汽车运行方面，还有隐形碳排放问题尚未解决。北京化工大学文法学院副教授刘玲娜表示，电气化是交通领域减排的重要举措，发展新能源汽车有助于实现交通领域双碳目标的达成。“但是，在目前以煤为主的电源结构背景下，新能源汽车所使用的电能并不都是清洁低碳的，仍然会产生一定的碳排放。”

全产业链实践降碳

“尽管当前电动汽车从碳排放量上由于电力结构的问题占不了多少便宜，但若现在不将电动汽车体量做大，待电力结构逐渐清洁化，行业‘双碳’进程将落后。”厦门大学中国能源政策研究院院长林伯强表示，我国石油消费在交通领域占比极大，电动汽车对于“双碳”目标总体进程来说十分重要。事实上，众多车企已经主动实施“双碳”。去年6月，长城汽车宣布将在2045年全面实现碳中和，成为国内首个公开确定碳中和时间表的车企；比亚迪在今年3月起停止燃油汽车的整车生产，未来专注于纯电动和插电混合动力汽车业务，成为全球首个宣布停产燃油车车企……

一方面车企在加速践行“双碳”的步伐，另一方面汽车生产厂也在实施电动汽车生产制造过程中碳排放的有效应对手段。张翔表示，当前众多汽车工厂已在屋顶使用太阳能发电，用清洁能源代替煤电，这也减少了汽车生产过程中的碳排放。

此外，宝马集团还提出了“360度循环减碳”理念，倡导从资源开采到车辆回收全过程的循环经济和可持续发展。

以点带面盘活资源

政府和投资机构是促进汽车行业碳达峰碳中和的主要推动者。如何进一步推动汽车行业碳达峰？刘玲娜认为：“未来，完善高速公路服务区、客运枢纽、物流园区等区域汽车充换电等配套设施建设，因地制宜，桩站先行，同时辅以公务用车全面电动化，以点带面，加快城市车辆电动化进程等是推广电动汽车的有效手段”。

资金是发展驱动力。鼓励和引导社会资本投资新能源汽车领域，鼓励民间资本、金融资本等多种资本流向新能源汽车行业，都可以促进新能源汽车绿色低碳技术研发与应用，不断拓展新能源汽车企业的投融资渠道。“可以探索社会资本的合作新机制，加大对新能源汽车领域的资金资源投入力度，通过设立专项基金引导社会资本投入重点项目等。”刘玲娜称。

张翔则表示，当前我国主要仅在如钢铁、水泥、石油等排放量大的行业有强制性考核，这在汽车行业尚属空白。“建立合理健全的汽车行业标准考核体系是汽车行业实现‘双碳’目标的当务之急。”

刘玲娜进一步表示：“在消费端还需大力倡导尚绿色节约的消费文化，培养公众节约用能意识和习惯，推广新能源汽车的使用，逐步形成全社会绿色低碳的新时尚。”