

# 新能源汽车国补退出进入倒计时

11月23日,比亚迪宣布将上调王朝、海洋及腾势相关新能源车型的官方指导价,上调幅度为2000-6000元不等。11月30日,广汽埃安也对旗下相关车型的官方指导价进行上调,上调幅度为3000-8000元不等。

值得注意的是,上述两家企业均将本次涨价主因归结为新能源汽车购置补贴政策即将终止。

实行了13年的新能源汽车购置补贴政策距离退出不足一个月,部分新能源车企已经率先行动。据专家预测,虽然年内新能源汽车或将迎来小范围涨价,不过整体看来补贴退出的影响有限。

## ■车企自补促销

根据去年底财政部等四部委发布的《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,2022年新能源汽车购置补贴政策将于2022年12月31日终止,之后上牌的车辆不再给予补贴。

“限时下单,锁定国补!”记者注意到,在年末冲销量之际,近期不少车企将新能源汽车补贴退出作为吸引消费者的促销手段,除上述车企涨价外,多家车企已经开始推出限时保价策略,对在2022年底前下单但未能在年内提车客户自掏腰包进行补贴。

11月24日,AITO汽车发布公告称,将追加1万个2022年国家新能源汽车购置补贴保障名额,自发布之日起,前1万名完成支付定金且未发生退款的用户,如因AITO汽车的原因无法在2022年12月31日前完成上牌,官方将按2022年国家新能源汽车购置补贴标准向用户提供差额补贴。11月27日,长安深蓝官方发布国补退坡补贴方案:在12月31日前下定并锁单,并且订单满足2022年国家新能源汽车补贴条件的用户,2022年国家新能源汽车补贴的差额将由长安深蓝补贴,用户仍按照下定锁单



时指导价支付。11月30日,小鹏汽车推出限时保价政策,在2022年12月31日前完成定金支付的订单,由于上牌时间导致的补贴差额,公司将全力承担。

而早在10月底,特斯拉就已对Model 3和Model Y官宣降价,并于11月初推出保险尾款减免优惠。值得注意的是,此前Model Y降价后售价低于30万元,可享受新能源汽车补贴。

## ■或迎涨价潮

事实上,刚刚过去的9月、10月本为汽车行业的传统销售旺季,但数据显示,部分

车企并未实现“金九银十”,这给企业冲刺年度销量目标带来了不小的压力。不过,有业内人士分析,随着新能源汽车补贴进入倒计时,年末汽车需求或将拉高。

根据相关政策规定,在满足一定条件下,纯电动乘用车最高可获补贴12600元/辆,插电式混动(含增程式)乘用车可获得补贴4800元/辆。截至记者发稿时,新能源车中除比亚迪、广汽埃安和特斯拉“两涨一降”外,其余车企尚未进行官方调价。

不过,11月24日,吉利汽车表示,目前未对旗下新能源汽车价格进行调整,但明年国补退出以及材料的上涨可能会影响新

能源汽车销售价格。同时,据乘联会秘书长崔东树判断,今年年内,部分车企可能掀起小范围的涨价潮。

由此看来,新能源汽车国家补贴的退出一定程度上影响着车企定价。不过,中信证券的研报指出,虽然补贴的退坡整体上对于车企的利润影响是客观存在的,但并非主要因素,对车企影响最大的仍然是其自身的销量能否达到增长预期。

据了解,本次涨价已是比亚迪今年内第三次宣布涨价。此前,比亚迪分别在今年1月21日和3月15日宣布对旗下王朝系列和海洋系列相关新能源车型进行调价,两次价格上涨幅度分别为1000-7000元和

3000-6000元不等。而针对比亚迪本次调价,业内人士分析认为,上调售价不会过多影响消费者购车心态,此举或许能够大幅提升比亚迪未来一个月的订单量。数据显示,今年1-10月,比亚迪销售近140万辆新车。

## ■面临新一轮考验

我国新能源汽车补贴政策自2009年开始实施,至今已有13年。初期,行业企业发展依赖补贴政策程度较高。2017年,新能源汽车补贴额度在2016年的基础上下降20%;2019年,新能源汽车补贴整体退坡力度超40%。

同时,近年来,补贴门槛进一步提高,续航里程、能量密度、百公里耗电量等标准考核逐渐趋于严格,行业洗牌加剧。早期过度依赖补贴的车企逐渐被边缘化,部分车企在行业激烈的竞争下被淘汰。进入2021年,我国新能源汽车市场已处于全面市场化驱动阶段,行业发展依赖补贴的程度越来越小。

近年来,我国新能源汽车行业高速发展,具备竞争力的优质车企抗风险能力较强,在面对政策切换时,可通过自身调整等较快适应变化。与此同时,虽然新能源汽车补贴即将退出,新能源汽车免征购置税、地方各类补贴等一系列优惠政策仍将为刺激新能源汽车消费提供有力支撑,日益完善的“双积分”政策也将为新能源汽车行业发展保驾护航。

中汽协的数据显示,2017-2021年,我国新能源汽车销量分别为77.7万辆、125.6万辆、120.6万辆、136.7万辆、352.1万辆。今年,相较于燃油车,新能源汽车表现出更强的韧性,1-10月新能源汽车销量达528万辆,同比增长1.1倍,已超过2021年全年销量。

中信证券的研报指出,复盘新能源汽车历史补贴政策,预计明年补贴退坡带来的影响有限,未来行业电动化、智能化景气向上趋势不变。整车端重点看好25万元以上高阶段的市场扩容和智能化的快速演进,以及混合动力在明年需求的爆发。产业链上,明年是新增产能集中开始释放的一年,行业或面临竞争加剧。

## 小米加速推进新能源汽车业务

■本报实习记者 姚美娟

近日,电池材料供应商新宸新材料新增湖北小米长江产业基金合伙企业(有限合伙)为股东,同时公司注册资本增加12.5%。在业内人士看来,小米此次投资新宸新材料正是在为其新能源汽车业务铺路。

去年3月,小米对外宣布造车,预计在2024年上半年量产。自官宣造车以来,小米围绕汽车产业链做了大量投资,涉及自动驾驶、激光雷达、芯片、电池等新能源智能汽车的核心领域。其中,在电池供应链上,小米投资了包括卫蓝新能源、珠海冠宇、中创新航、赣锋锂电、蜂巢能源在内的多家行业头部企业;在原材料领域,除了新宸新材料,小米今年还投资了电解液供应商法恩莱特,以及负极材料供应商天目先导。

另外,自动驾驶、芯片等领域也是小米投资的重点。今年8月,小米CEO雷军宣布,小米自动驾驶技术已进入测试阶段,第一期规划140辆测试车,将陆续在全国进行测试;10月,小米产投独家投资了做芯科技,本轮融资将用于车内网络系列芯片的研发。

根据小米公开的数据,截至目前,其在自动驾驶领域首期已投入33亿元研发费用,同时积极招募行业顶尖人才。此外,小米还投资了大量自动驾驶产业链上下游企业,涉及芯片、传感器等核心部件,相关投资总金额近20亿元。

在业内人士看来,小米参考了多轮造车新势力的相关经验,更多投资于核心技术,在电动化和智能化方面的投资矩阵已经越来越丰富,为后来居上打下了良好基础。

小米近日公布的季报显示,今年第三季度,小米的研发支出达到41亿元左右,同比增长25.7%。其中,智能电动汽车等创新业务的研发投入达到8.29亿元,实现连续递增。

小米集团总裁王翔在财报电话会议上表示,今年前三个季度,小米在造车业务上的总投入为18.6亿元,2024年正式量产的目标进展顺利。

不过,当前新能源汽车领域竞争激烈,既有传统车企转型,又有造车新势力崛起,更有不少像小米一样的互联网企业入场,小米想要从中突围并不容易。同时,目前新能源汽车购置补贴退坡在即,若小米依照计划在2024年上半年量产新能源汽车,将享受不到补贴,在一定程度上增加了造车成本。在此背景下,新入局的小米未来能否在新能源汽车市场占据一席之地仍是未知数。

不过,新能源与智能网联汽车独立研究者曹广平表示:“虽然小米作为造车队伍的后入者,暂时没有传统车企的造车基础,也没有新势力车企量产的经验,但仍然具备原有产品链的开发、管理和运营经验及原有业务的资源支撑。”加上小米近几年通过手机等智能产品销售积累的庞大用户群,曹广平认为,未来小米可能会走智能化和电动化并重的路线。“目前,行业内智能化和电动化的多种技术方案已经基本完成了实际验证,如果辅以小产品独特的产业化创新,可能适逢其时。”

## 山西运城大力发展“大运”车



## 图片新闻

近年来,山西省运城市大力发展汽车产业,特别是将大运新能源汽车作为核心着力点,采用“科学引进+自主培育”的方式,打造出绿色环保、智能化的智慧生产线,让智能制造助推产业升级,推动经济高质量发展。

人民图片

敲定在匈牙利建厂,跟福特、现代确立配套关系

## 宁德时代海外业务布局提速

■本报记者 王林

据韩国电子产业传媒报道,韩国现代汽车将在2023年广泛采用宁德时代的无模组电池(CTP)技术并将其应用于新款电动汽车。这是宁德时代与现代汽车继去年10月以来达成的又一合作。

事实上,宁德时代自今年6月发布麒麟电池以来,正不断布局海外市场。7月,与美国福特汽车达成战略合作;8月,与匈牙利方面就建欧洲第二座电池工厂达成一致。作为动力电池领域的领头羊,宁德时代扩大海外合作不仅会为其进一步打开国际市场,同时也将促使中国动力电池以及新能源汽车研发和商业化脚步加快。

## ■助推产能快速增长

随着现代汽车对宁德时代电池采购量的增加,后者在电池装机量方面也将实现更大规模增长。据现代汽车表示,将率先在起亚Ray等轻型电动汽车上搭载宁德时代的CTP技术,并使用镍基电池。韩媒消息称,宁德时代向现代汽车提供的电池规模,相当于可为7万多辆电动汽车提供动力。

现代汽车表示,未来还将进一步扩大与中国电池生产商的合作,并增加中

国产电池的进口量,以实现与韩国本土销售车型的适配。

据了解,现代汽车寻求广泛应用宁德时代CTP技术,是建立在双方去年10月达成的合作基础之上的。去年10月21日,宁德时代与现代汽车集团旗下汽车零部件供应商现代摩比斯,签署了CTP技术许可与合作意向协议。通过该协议,宁德时代将授权现代摩比斯使用CTP技术,并支持后者在韩国乃至全球范围内的CTP相关电池产品供应。

这一合作的建立,不仅加强了双方的国际市场竞争,同时也将为全球电动汽车市场开发更具价值的产品。宁德时代表示,与现代摩比斯的合作开创了行业国际技术合作新模式,拓展了其电池创新技术的全球应用。

## ■加速推进海外市场布局

事实上,越来越多的国际汽车制造商正在寻求成为宁德时代的客户。今年7月21日,宁德时代与美国福特汽车公司宣布建立全球战略合作关系,将在全球范围携手探索新的商业机会,共同推动电动汽车的发展,并将在中国、北美、欧洲等国家和地区供应动力电池。

根据合作协议,宁德时代将从明年起为北美的福特Mustang Mach-E车型供应磷酸铁锂电池包,并从2024年初起为北美的福特纯电动皮卡提供磷酸铁锂电池包,进一步提升福特热销电动汽车的产能。

福特表示,除了基于CTP技术的磷酸铁锂电池外,还将与宁德时代在其他电池技术方面积极开展合作。

时隔不到一个月,宁德时代在欧洲的第二座电池工厂也有了新的进展。8月12日,宁德时代宣布将在匈牙利东部城市德布勒森建设一座规划产能为100吉瓦时的电池工厂,投资金额73.4亿欧元。这是继德国工厂之后宁德时代在欧洲建设的第二座工厂。据彭博社报道,宁德时代位于德国的首座电池工厂,预计将在年底启动电池生产工作。

德布勒森地处欧洲心脏地带,宁德时代位于此地的工厂靠近奔驰、宝马、Stellantis、大众等客户的整车厂,有利于更好地响应欧洲市场的需求,进一步完善全球战略布局,加速欧洲电动化与能源转型。梅赛德斯-奔驰集团股份公司董事会成员、首席技术官薛夫铭以“里程碑式的意义”来形容这座位于匈牙利的电池工厂,“我们将是这个新工厂在初始产

能规模下的首位且最大的客户”。

匈牙利外交与对外经济部部长彼得·西雅尔托更是表示:“宁德时代的到来将促使匈牙利朝着全球领先电池制造中心迈进。”

## ■依托技术创新降本增效

宁德时代董事长曾毓群在2022世界新能源汽车大会上曾指出,动力电池在电动汽车总成本中占比约40%,技术创新是电池降本增效的主要抓手,作为全面电动化的基础支撑,先进电池技术亟待更快速、更全面的提升。

事实上,麒麟电池的创新技术和优异性能,正在助力宁德时代达到一个新高度。据了解,麒麟电池预计2023年量产上市,同时适配磷酸铁锂电池和三元锂电池,系统集成度创全球新高,体积利用率突破72%,可将磷酸铁锂电池系统能量密度提升至160Wh/kg,三元锂电池系统能量密度提升至255Wh/kg,轻松实现整车1000公里续航。

据曾毓群介绍,宁德时代每年将6%-7%的营收都投入到了研发中,今年上半年已投入约60亿元人民币于研发,专利申请也保持了行业第一高速增长。