

延长补助、开发适用车型、建设充电设施 新能源汽车下乡 推广提速

过去几个月,新能源板块持续火热,新能源乘用车批发和销售均有较为理想的增长态势。而在这其中,国家政策层面的助力是重要因素。今年以来,新能源汽车正快速向中国农村市场下沉,政府、车企向三四线市场发力明显。

■新快报记者 张磊



政策助推新能源汽车下乡

新能源产销在今年屡创新高。乘联会数据显示,1-9月新能源乘用车批发202.3万辆,同比增长218.9%;新能源乘用车零售销量达到33.4万辆,同比增长202.1%。工信部数据也显示,截至9月底我国新能源汽车产量均超过210万辆,国内渗透率达到21.1%。

渗透率的显著提升,一定程度意味着终端用户的接受程度在增强,而新能源产业的发展,也正处于从政策推动转向市场驱动的关键节点。

CATARC政研中心数据显示,中国四线以下城市汽车保有量占全国汽车保有量近三成,但电动化比率仅为0.6%,明显低于中大城市水平。这也一定程度说明,三四线城市电动车仍有较大发展空间。

去年7月15日,工信部发布公告

称,为促进农村地区新能源汽车推广应用,引导农村居民出行方式升级,助力美丽乡村建设和乡村振兴战略,工信部、农业农村部和商务部决定联合组织开展新能源汽车下乡活动。而在近日,工业和信息化部对《关于促进农村地区新能源汽车推广,助力乡村振兴战略的提案》正式作出答复,表示将会同相关部门,继续积极开展农村地区新能源汽车推广工作。

相关举措包括:适当延长对农村用户的补助,开发农村适用新能源产品,将充电设施建设纳入农村基础设施建设重大工程等等。

此前,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋在出席新能源汽车下乡活动柳州站时表示,据不完全统计,今年1-9月份,下乡车型累计销售60.7万辆,较去年同期增长2.2倍。

A00级车或迎来“又一春”

伴随国家层面新能源汽车下乡的大力推进,微型车板块又再次火热起来。数据表明,A00级目前主要热销的区域,仍集中在诸多一线限牌城市,以及三四线城市、县区。

在众多A00级车中,五菱宏光MINIEV开创了现象级的市场端表现,也让很多消费者加深了对A00级车的认知。自2020年7月上市起,五菱宏光连续蝉联九个月中国市场新能源汽车销量冠军,甚至在今年5月,五菱宏光MINI月销量达到2.5万辆。

其市场的高光时刻,也意味着消费者对于A00级微型电动汽车需求。业内人士分析认为,在销量的背后,五菱宏光MINIEV除了性价比还有着车企对于消费者出行方式、消费喜好的精准把握。目前个性化车身设计、配置选装都预示着当代年轻人追求个性的消费

观。在五菱宏光MINIEV爆火之后,长安奔奔EV、欧拉R1、奇瑞小蚂蚁等微型电动车车型销量也有不同程度上升。而哪吒V、零跑T03作为新势力中二线梯队中的代表车型,市场表现同样可圈可点。

值得一提的是,随着国家颁布微型电动车的相关标准,微型电动车也逐渐迈入正规军行列,这使得不少“老头乐”车企进军A00级汽车市场,与五菱宏光等热门车型同台竞争。

对于“老头乐”正式进入纯电动乘用车市场,全国乘联会秘书长崔东树表示,把低速电动车纳入规范化管理,事实上给予了规范的企业一个上升的通道,同时淘汰不规范的企业,不过这在一定程度上导致微型车企面临尴尬的局面——要在高成本与求生存之间进行选择。



净利润同比增长近4倍 解读特斯拉“薄利多销” 和产能扩张战略

新快报讯 记者张磊报道 近日,各大车企陆续公布前三季度销量数据,受到芯片供应短缺等因素的影响,各大主流车企均出现了不同程度的下滑,车企排位也出现了较大变化。

电动汽车需求仍处于结构性转变中。受疫情影响,整个汽车行业都面临着全球供应链、运输和其他生产方面的挑战,汽车巨头相继减产,福特、日产、大众等汽车制造商在近日再次宣布了减产计划。数据显示,截至10月份,由于芯片短缺,全球汽车市场累计减产产量已达934.5万辆,其中中国市场减产182.7万辆汽车,减产最严重的北美292.2万辆,欧洲261.5万辆。

从受影响的车企类别看,自主品牌影响相对较小,展现出产业链韧性强的优势,前三季度,自主品牌乘用车销量达到643.3万辆,同比增长31.4%,市场份

额持续上升。

值得注意的是,在全球汽车行业都面临芯片短缺危机的当下,特斯拉可能是其中受影响最小的一个。特斯拉2021年第三季度财报显示,特斯拉已经连续9个季度实现盈利,今年第三季度更创造了多项纪录,获得有史以来最好的净收入、营业利润和毛利润,营业利润率达14.6%,总收入同比增长57%。

对于特斯拉的“鲶鱼效应”,分析来看,特斯拉官方表示,由于产品销售组合持续转向定价更低的车型,以上盈利水平是在第三季度平均售价同比下降了6%的基础上实现的。由于持续降低成本且降幅大于平均售价降幅,实现了营业利润率的历史新高。第三季度GAAP营业利润为16亿美元,同比增长389%。

此外,特斯拉产能保障也是盈利的基础,特别是上海超级工厂的贡献。今

年二季度,上海工厂的总出货量占公司全球交付量的55%,特斯拉表示将继续扩大上海超级工厂的产能;9月,上海工厂的产量已经超过了加州弗里蒙特工厂。而且,产量提升后形成规模效应,特斯拉单件前期开发成本也被逐步摊平。

在未来几年里,特斯拉预计车辆交付量将实现50%的年平均增长率。根据特斯拉的收益报告和公司在收益电话会议上的声明,该公司已经实现了每年生产超过100万辆汽车的能力。

业内人士分析认为,特斯拉在第三季度继续一路高歌,折射出整个新能源汽车行业的未来。保证产能和供应链的持续稳定和薄利多销,刻不容缓。

回到国内新能源市场,以蔚小理为代表的头部新势力冲破月销万辆大关之时,也在紧锣密鼓地酝酿产能扩张计划,为交付量博弈。

近日,理想汽车北京工厂将利用北京现代一工厂改造升级;而就在理想汽车北京工厂奠基前一天,蔚来汽车宣布江淮蔚来合肥制造基地生产线完成阶段性升级,年产能达12万辆。小鹏方面,小鹏汽车位于广州的第二工厂预计

2022年底建成投产,规划年产能10万辆;今年7月,小鹏汽车武汉工厂启动,规划年产能10万辆;今年8月,小鹏汽车肇庆工厂二期项目将通过增资扩产、提质增效等方式进行建设,二期建设规划年产能10万辆。按照目前的规划,3座自建工厂扩产全部完毕后,小鹏汽车年产能有望达40万辆。

当芯片短缺难题一直存在,各家车企迫不得已进行停产、减产的时刻,特斯拉却在尽可能保证其供应链的相对稳定,制造能力的进步肉眼可见。科技竞争力对中国乃至全球新能源汽车行业的发展起到了积极推动作用。特斯拉持续以硬件的优化、软件的迭代,倒逼传统车企转型,也为国内新能源汽车市场提供了一份案例参考。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道