



新年车市瞭望

# 宏观政策虽好，但汽车业补短板的任务不轻松

汽车业2021年该怎么干，这问题值得车企好好考量。

大方向看，中央经济工作会议提出，加快构建以国内大循环为主体、国内国际双循环相互促进的新发展格局，要紧紧抓住供给侧结构性改革这条主线，注重需求侧管理，打通堵点，补齐短板，贯通生产、分配、流通、消费各环节，形成需求牵引供给、供给创造需求的更高水平动态平衡，提升国民经济体系整体效能。

具体到汽车产业，作为制造

业的重要支柱，肩负着多重使命。既包括在产品层面拉动内需，激活消费潜力；也包括在科技创新方面打造全新产业链条实现弯道超车、换道超车；亦包括借助车联网、自动驾驶技术助力新基建；还包括加速向零排放转型助力节能减排。围绕汽车产业的供给侧改革和汽车消费的需求侧管理，今年将推动产业转型和消费升级“两手抓”。

以需求侧管理为例，中央经济工作会议提出，坚持扩大内需这个战略基点；有序取消一些行

政性限制消费购买的规定，充分挖掘县乡消费潜力。在此之前，去年11月召开的国务院常务会议也明确提出，要稳定和扩大汽车消费。鼓励各地调整优化限购措施，增加号牌指标投放，开展新一轮汽车下乡和以旧换新。进一步激活汽车领域消费的信号明显。

2020年已有多个对汽车限购的大城市增加了指标投放量，打通消费梗阻。2021年在汽车消费领域进一步去行政性限制消费购买，对稳定汽车消费将大有裨

益。新一轮汽车下乡，激活农村汽车消费潜力，助力农村汽车社会结构调整，对推动农村奔小康有积极意义。

在更加注重需求侧管理的同时，紧紧抓住供给侧结构性改革这条主线的政策指向明显，包括加强统一规划和宏观指导，统筹好产业布局，避免新能源汽车等新兴产业重复建设。笔者认为，对那些在地方政绩冲动主导下，以圈地为目的，只见圈地不见量产的“投机项目”，将加大督查和清退力度。

国内汽车业的当务之急是要增强产业链供应链自主可控能力。针对产业薄弱环节，实施好关键核心技术攻关工程，尽快解决一批“卡脖子”问题。

近期，国内汽车业遭遇芯片供应危机，部分整车厂因芯片供应被卡减产甚至停产。这暴露出中国汽车产业链条的阿喀琉斯之踵，核心问题是中国汽车产业的集成创新模式忽视了对芯片的自主掌控。

调查显示，目前我国汽车产业规模占全球市场的30%，但自

主汽车芯片的产业规模只有4.5%，汽车芯片进口率超过90%。能制造出几吨重的汽车，却被薄薄的芯片卡住脖子，这凸显增强产业链供应链自主可控能力的必要性和紧迫性。

在有望换道超车的新能源汽车、网联汽车、自动驾驶汽车领域，实现关键芯片供应自主可控至关重要。在这方面，要彻底放弃过去“市场换技术”不切实际的幻想，依托内外“双循环”，在“市场育技术”上加大研发和资金投入，狠下决心，苦练

本领，更加注重上下游无缝衔接和跨行业研发合作，让巨大的内需成为孵化核心技术的澎湃动力。

中央经济工作会议提出，做好碳达峰、碳中和工作。我国承诺二氧化碳排放量力争2030年前达到峰值，力争2060年前实现碳中和，这进一步凸显要完成刚刚公布的《新能源汽车产业发展规划（2021—2035年）》，必须背水一战冲刺达标；对中国汽车产业来说，这是一个实现大且强不容错失的机会。

（新华社社）

# 特斯拉Model Y 33.99万元起售 引爆新年车市冲击波

文/图 羊城晚报记者 张爱丽

## 狂降16万元引爆车市

特斯拉狂降16万元的消息传出后，电动车潜在客户为之疯狂。1日当天，特斯拉中国官网直接崩了，特斯拉不得不在微博表示“官网订单页面由于访问量激增，可能暂时无法刷新”。

此外，有消息称特斯拉Model Y在10小时内的订单量，就突破了10万辆。有特斯拉相关人士表示，没有（10万）那么多，1月2日订购，大概春节后就可以提车。1月4日，特斯拉广州一门店内，有不少前来咨询和体验的客户，销售人员表示：“为了接待客户，连喝水的时间都

没，订单已排到一个月后。”

1月2日晚间，特斯拉公布了2020年全年汽车销量，显示2020年全年累计交付了499550辆电动车，高于华尔街预估的全年交付481261辆电动车，较2019年的36.75万辆增加了36%。

具体分车型看，两款走量车型Model 3和Model Y成为特斯拉的销量支柱。其中，去年两款车型合计交付量为44.25万辆，占比为88.57%；Model S和Model X合计交付量仅为5.7万辆，占比为11.4%。

## 部分新能源企业或会“受伤”

特斯拉此番操作，或会使部分新能源汽车很“受伤”。有业内人士分析称，目前市场上在售的所有车型中，Model Y最直接的竞争对手就是蔚来ES6和EC6。这两款车均为纯电动中级SUV，价格区间也都在30万-40万元之间。去年7月，蔚来汽车董事长李斌在接受媒体采访时，就曾表态称“毫无疑问，EC6和Model Y是直接竞争的”。

有消息称，蔚来遭遇用户大规模退单。对此，蔚来官方很快作出回应，该消息不实，以准备起诉相关平台。

1月3日，蔚来汽车董事长、创始人兼CEO李斌在蔚来二手车业务发布会上回应称，特斯拉Model Y未对蔚来带来影响，这两天的订

单量没有什么大的变化。

对特斯拉持续降价，李斌称这与企业的定价策略有关。“有的车企是按成本来定价，因此价格会越来越低。但是，蔚来从一开始就考虑了未来的很多因素，我们不会让先买蔚来的车主吃亏。这也是蔚来前两年毛利率亏损比较高的原因。”

小鹏汽车何小鹏在朋友圈也公开表示：“这一次友商在元旦的降价我们挺有信心，连内部电话会都没有开，数据也完全证明，降价已经证明仅仅是营销的方式而已，而且还肯定是双刃剑。”

业内人士陈钢分析认为，不管国内一些造车新势力是否愿意承认，特斯拉对他们带来的威胁都是存在的，若不引起足够的重视，可能因此被逼进死胡同，进退两难。



特斯拉大幅下调国产车型价格，很大程度上源于中国工厂的自动化率的提升及供应链的本土化

## 豪华传统汽车市场或也是其想要的

特斯拉此波操作，在抢占新能源汽车市场的同时，也将对一些豪华品牌的燃油车形成一定的打压。“奔驰C级、宝马3系、奥迪A4L等一些燃油车应该也会有一些影响，会抢占一部分他们的客户。”陈刚分析表示。

值得一提的是，特斯拉大幅下调国产车型价格，很大程度上源于中国工厂的自动化率的提升及供应链的本土化。以国产Model 3为例，特斯拉首批交付车主的产品国产化率已达30%。根据特斯拉方面此前的说法，Model 3 2020年中国产化

率达70%，年底则实现100%。

业内人士徐伟波认为，特斯拉可能还会有降价空间。在他看来，由于关税减少和政府政策优惠等原因使得其成本大幅降低，特斯拉实现国产化后，势必有一个大幅降价过程。未来特斯拉价格，尤其像Model 3和Model Y可能还有进一步下调价格的空间。“当然，降价与否关键还在于我国消费者的追捧程度和订单量，如果订单累积到四季度才能提车，那很可能就不会再降价了。”

徐伟波说。

为此，不少人士分析认为，特斯拉的“野心”不只是在新能源市场称霸，豪华传统汽车市场也是他想要的。

## 市场销量增幅明显 小排量车迎来春天

文/图 羊城晚报记者 张爱丽

中国汽车业或将成为全球行业节能减排先锋。工信部最新颁布的双积分政策发生一大变化：双管齐下之下，车企既要发展新能源车，也要注重传统燃油车的节能减排。

无疑，在中国被定义为“汽车新时代”的当下，车企如何刷新消费者对小排量发动机的传统认知，如何提升对全新动力品类的信任度与美誉度，如何看待华南市场对小排量消费的新趋势……面对这些问题，羊城晚报记者近日采访了部分业内相关专家和学者。

### 小排量产品布局不断扩大

近年来，小排量发动机阵营一直在扩大，技术不断在迭代。小排量发动机产品布局不断扩大，从小型车跨越到中型车、中大型车；车型覆盖也不再局限于轿车，逐步延伸到SUV、MPV领域。根据国际能源署预测，到2050年，有49.4%的车辆使用内燃机混合动力，仍有58.2%的车辆会搭载内燃机。即，在未来汽车动力中，内燃机仍然会继续扮演重要的角色。

然而，这并不代表着内燃机不需要改变。要满足日益严苛的燃油限值和排放法规，内燃机需要不断进化。进化方向主要有两个：一是电气化，也就是混动化；二是继续挖掘发动机潜力。

全国乘用车联席会秘书长崔东树表示，传统汽油车要实现可持续发展，发动机实现小型化、紧凑化、低油耗化是不能逾越的发展阶段。如何推进小排量发动机，考验各个车企的智慧。崔东树分析认为，2021年是小排量

### 小排量车销量占比不断提升

值得一提的是，早在数年前，各大车企就已纷纷展开小排量车的布局，当前就连宝马、奔驰、奥迪这三大豪华品牌也在不少车型上装载了小排量发动机。

在车企不断大力的推广下，近年来国内消费者对小排量汽车的需求也明显增加。记者连日走访市场了解到，2020年不少汽车专卖店的小型车占比都较前一年有不同程度的提升。“我们去年小型车销量占比较前一年上升近一成。”在一自主品牌专卖店，销售人员王婷告诉记者。而在一德系品牌专卖店，其相关人员也表示，该店小型车2020年销量占比较前一年上升7%左右。

业内人士分析表示，“减排提效”是汽车产业发展的必然方向，接下来将会有更多的小排量车型上市以供消费者选择。如何才能在众多小排量车型中脱颖而出，如何让更多消费者懂得小排量发动机的好处，是主机厂所面临的考验。

2020年12月，丰田1.5L Dynamic Force发动机正式在中国量产，这款发动机将首先搭载于广汽丰田雷凌，接下来有望扩展至丰田



发动机小排量趋势、涡轮增压趋势是相当明显的



特斯拉Model Y 33.99万元起售

# 今年新能源汽车补贴标准再退坡20%

2021年，我国新能源汽车试验方法标准将更新

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

为支持新能源汽车产业高质量发展，在2020年最后一天，财政部、工业和信息化部、科技部和发展改革委发布了《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。



### 坚持平缓补贴退坡力度

为创造稳定政策环境，2021年保持现行购置补贴技术指标体系框架及门槛要求不变。根据《财政部 工业和信息化部 科技部 发展改革委关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2020〕86号）要求，2021年，新能源汽车补贴标准在2020年基础上退坡20%；但是，为推动公共交通等领域车辆电动化、城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆，补贴标准在2020年基础

上退坡10%。为加快推动公共交通行业转型升级，地方可继续对新能源汽车给予购置补贴。

通知显示，2021年，我国新能源汽车试验方法标准将更新。新标准发布实施前，按照老标准进行检测的产品，只要符合补贴政策技术门槛要求，均可按规定享受补贴。

插电式混合动力（含增程式）汽车在新试验方法标准下的补贴技术要求，有条件的等效全电续航里程应不低于43公里；电耗量保持模式试验的燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与《乘用车燃料消耗量限值》（GB 19578）中对应车型的燃料

消耗量限值相比应小于65%，电量消耗模式试验的电能消耗量应小于同整备质量纯电动乘用车电能消耗量目标值的125%。

**跨部门联合调查起火事故**

通知要求，落实新能源汽车生产企业产品质量主体责任，鼓励企业积极开展缺陷调查及主动召回。生产企业安全管理体系不到位造成重大事故被主管部门行政处理处罚的，明知产品质量存在问题而不主动召回、造成重大事故的，或者被主管部门责令召回的，视程度予以暂停或取消推荐车型目录、暂缓或取消财政补贴等措施。推动建立跨

部门信息共享和监管机制，强化对新能源汽车生产、销售、运营、报废等全流程监管，对于起火、重大安全事故等情况，开展跨部门联合调查。落实和完善新能源汽车积分交易政策，加快研究新能源汽车积分交易制度，承接购置补贴有序退出，促进新能源汽车产业市场化发展。

通知还要求加大僵尸企业退出力度，鼓励优势企业兼并重组、做大做强，坚决遏制新能源汽车盲目投资、违规建设等乱象。新能源乘用车、商用车企业单次申报购置补贴清算车辆数量应分别达到10000辆、1000辆。