

免征新能源汽车购置税 再延期至2023年底



新快报讯 记者张磊报道 近日,国务院召开常务会议决定,进一步促进大宗消费,将免征新能源汽车购置税政策再延期。

具体来看,会议决定,一是将已两次延期实施、今年底到期的免征新能源汽车购置税政策,再延期实施至明年底,预计新增免税1000亿元。二是保持新能源汽车消费其他相关支持政策稳定,继续免征车船税和消费税,在上路权限、牌照指标等方面予以支持。三是建立新能源汽车产业发展协调机制,坚持用市场化办法,促进整车企业优胜劣汰和配套产业发展,推动全产业链提升竞争力。大力推进充电桩

建设,纳入政策性开发性金融工具支持范围。

事实上,这次是新能源汽车免征购置税第三次延期。2014年9月,《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录(第一批)》公布,对进入目录的新能源车型实施免征购置税优惠政策,自此,新能源车免征购置税政策正式落地,并在2017年、2020年经历两次延期。

在政策促进下,国内新能源汽车市场不断向好。截至去年底,中国新能源汽车保有量为784万辆,全行业已经开始从量变进入到质变阶段,部分国内车企也提出到2025年全面停

售燃油车的计划。但值得注意,国内充电桩的保有量仅为261万台,车桩比3:1,仍存在缺口。同时从产品结构来看,纯电动市场“哑铃型”结构仍需改善,国内高端新能源产品还需突围。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树指出,新能源汽车购置税免税政策延期符合预期。他表示,今年底面临新能源汽车购置税补贴退出,继续免征一年购置税将会为市场提供缓冲。此前,乘联会上调对全年新能源乘用车的销量预测数据,从550万辆调整至600万辆,综合商用车表现,新能源车全年销量有望实现650万辆。

高温限电 川渝汽车产业上下游面临挑战

新快报讯 记者张磊报道 在今年电动汽车市场表现不断走高之时,国内的高温天气却给这个行业来了当头一棒。日前,由于持续高温的影响,川渝地区先后发布“让电于民”相关通知,这也导致川渝地区车企工厂相继停产,蔚来、小鹏、特斯拉等车企的充电站陷入暂时停运或服务受限状态。

四川方面,8月16日,丰田表示由于四川省下发紧急通知,公司位于四川成都的汽车成都合资工厂暂停运营至本周六(8月20日)。与此同时,一汽大众、神龙汽车、吉利商用车等企业在四川省均设有工厂,也因此受到不同程度的影响。

另一边,重庆限电对汽车行业的影响较为突出。8月17日,长安汽车官方表示,目前重庆渝北及两江新区都要求工业企业限电停产,长安汽车积极响应号召,优先保障民生用电。具体来看,长安深蓝SL03已于8月15日起暂停整车及零部件生产工作,预计本轮停产将从8月15日持续到24日。长安深蓝表示,此次停产对长安深蓝SL03车型8月的生产总量和交付规模产生一定影响。为了保障首批用户尽快高质量交付,长安深蓝已组织供应团队深入各供应商一线,全力准备关键物资。

此外,上汽集团和特斯拉近日也向上海市经信委反映,受四川省部分

街镇限电影响,重点汽车零部件供应商无法足量生产,将导致上汽乘用车、特斯拉等主机厂出现零部件短缺、影响整车下线。据悉,零部件企业主要涉及成都银利等16家。

除车企工厂停工外,一些电池产业链及零部件企业也受到了波及。宁德时代在四川的宜宾工厂从8月15日至8月20日限电停产。集成电路半导体方面,位于重庆的SK海力士、紫光展锐、平伟实业、中星微电子等企业也都受到不同程度影响。受限电影响,特斯拉、小鹏也相继发布部分地区暂停充电服务的运营公告。

公开数据显示,川渝地区拥有超50家汽车整车企业、1600家汽车零部件规模以上企业,年产值超过6000亿元。汽车年产量近300万辆,占全国总量近12%。截至目前,全国新能源汽车市场保有量刚突破1000万辆,占比不算很大,但国内的充电网络不完善,电动车补能效率不高,限电等因素都是制约行业发展的关键所在。随着新能源汽车常态化规模化发展,汽车的用电量仍然很有可能增加电网负荷,并造成用电成本显著提升。

汽车行业分析师张翔表示,预计到2040年我国将保有3亿辆电动汽车,届时电动汽车将成为社会用电的重要角色,预计年用电量将占到用电总量的17%,挑战在于,电动汽车的



同时充电特性会进一步加剧区域的电网峰谷差,导致电网调节难度加大,而单纯增容升级线路会使全社会电力投资翻倍,增加终端用户的用电成本。

业内人士分析认为,对于用电大户车企而言,除了向有关部门反映争取更多的供电量以外,也可以通过更多充电设施的规划与布局等方式,做好日常运营,合理安排错峰充电,来缓解新能源汽车的补能焦虑。

零跑或成第四家 赴港上市新势力车企

新快报讯 记者张磊报道 记者近日从证监会官网获悉,浙江零跑科技股份有限公司(简称“零跑汽车”)已被核准发行不超过2.91亿股境外上市外资股,每股面值人民币1元,全部为普通股,完成本次发行后,零跑汽车可到香港联合交易所主板上市。

此外,核准零跑汽车59名股东将合计7.91亿股境内未上市股份转为境外上市外资股,相关股份转换完成后可在香港联合交易所主板上市流通。这也意味着,零跑汽车距离上市又近一步,极有可能将会成为继“蔚小理”后,第四家登陆港交所的国内造车新势力。

据了解,批复文件发布之前,零跑已于今年3月17日向港交所提交上市申请书,计划在港交所挂牌上市,中金公司、花旗、摩根大通、建银国际担任本次IPO联席保荐人。有分析认为,随着证监会核准零跑境外上市,零跑或将很快收到港交所上市聆讯。

招股书显示,零跑汽车成立于2015年,聚焦在价格介于15万-30万元的中高端国产新能源汽车市场。过去三年中,零跑汽车已交付三款车型,分别是智能纯电动轿跑S01、智能纯电动微型车T03、中型智能纯电动SUV C11,并计划于2025年前推出8款新车型。

同大部分造车新势力相似,零跑汽车成立至今依然在疯狂烧钱。2019年-2021年,零跑汽车的总营收分别为1.17亿元、6.31亿元和31.32亿元;权益持有人应占年内亏损分别为9.01亿元、11亿元和28.45亿元,3年累计亏损超过48亿元。招股书称,由于新车型的研发投入及生产设施、销售网络的扩张,2022年预期将继续产生净亏损。

毛利率方面,2021年零跑汽车的毛利率为-44.3%,而小鹏、蔚来、理想、特斯拉的毛利率均已转正。虽然交付量增长,但盈利状况依旧不容乐观,按去年的交付量和毛利率来算,零跑汽车每销售一辆车便亏损3万元以上。

此外,研发投入三年分别为3.58亿元、2.89亿元和7.40亿元,分别占收入的306.4%、45.8%及23.6%。零跑汽车表示,募资将用于拓展智能电动汽车品类、扩大团队以及自动驾驶等智能技术的研发投入,用于提升生产能力和提升品牌知名度等。

值得一提的是,零跑汽车官微显示,其交付量连续三个月创新高,2022年7月交付量达12044台,同比增长超177%,超越“蔚小理”。今年1月-7月,零跑汽车累计交付新车64038辆,交付量位居造车新势力的第四名。



请关注新快报汽车频道
更多优质汽车资讯