



近20个品牌40余车型纷纷涨价

3月车市主旋律:新能源汽车提高门槛

钟 贺 杨 吟

3月中下旬以来,越来越多的新能源汽车品牌进入了涨价“实操”阶段:威马汽车的新价格政策已于3月28日零时起生效,综合补贴后售价上调7000~26000元不等,这是3月威马第二次调整旗下车型售价。岚图则于今天公布调价政策;理想的涨价日期也已进入倒计时——明天起将对理想ONE上调1.18万元。至此,除了蔚来仍暂时按兵不动之外,涨价潮几乎席卷整个造车新势力集群。

此起彼伏的涨价公告

3月,汽车代购族的心情有些跌宕起伏——一边是油价大涨,突破了9元的心理防线;想回过头去看看新能源汽车,却发现一波波的涨价将新能源车门槛不断抬升。

统计显示,目前已经有近20个新能源汽车品牌进行了价格上调,涉及车型40多款。有的品牌则是全系涨价或者所有在售车型全部涨价。特斯拉、哪吒和比亚迪的上涨车型均超过了5个。特斯拉一周内连涨3次,且单次涨幅高达2万元。Model 3和Model Y两大产品全系涨价。Model 3现在的门槛价格已经达到了27.99万元,Model Y最新价格门槛是31.69万元,而这两款车价格门槛在去年分别为23万+、27万+。

一众造车新势力紧随其后,零跑、欧拉、哪吒、小鹏、飞凡、极氪,以及比亚迪、上汽荣威、上汽通用五菱等新能源车型均先后宣布涨价。新能源汽车“涨价潮”此起彼伏。

3月21日,小鹏旗下车型补贴前售价上调幅度为10100~20000元不等。事实上,在1月小鹏已经涨价一波,小鹏P7全系上涨4300~5900元,P5全系上涨4800~5400元,G3i全系上涨4800~5400元。

3月19日,欧拉官方宣布,将对2022款欧拉好猫(含GT版)全系车型上调售价,涨价6000~7000元不等。3月17日,哪吒汽车对在售车型价格进行调整,上调幅度为3000~5000元不等。

3月16日,比亚迪正式调整旗下王朝网和海洋网相关新能源车官方指导价,上调幅度为3000~6000元……

广汽埃安也是新能源销量大户,旗下AION Y/AION S Plus/AION V Plus这一轮涨幅4000~10000元不等。

福特Mustang Mach-E追风全驱豪华版(长续航)提价7500元,原价33.99万元,最新价格34.74万元……

几何、五菱、奇瑞新能源、哪吒、欧拉和比亚迪等电动汽车的上涨金额,虽然多在几千元的幅度,但因为其中有不少车型属于微型车和小型车,目标人群对于价格特别敏感,几千元的浮动,仍刺痛了不少人的神经。

故而这一轮新能源车企的集体涨价,衍生出转让订单赚取差价的新现象。在某二手交易平台上,输入“新能源车订单转让”,市场上热门车型供不应求,单杭州区域目前新出待转的订单仍有近10份,涵盖了极氪001、比亚迪秦、比亚迪宋、野马电动、特斯拉Model 3等车型,转让金叫价1500~5000元。据知情人士分析,部分订单因为订期较早,甚至还有部分优惠,相比目前调整后的价格,获利空间可观。前段时间有人靠出手订单,顺利赚取了5000多元的差价。

车补退坡及原材料大涨10倍

新能源品牌大多在公告中将涨价原因归结为两点:原材料价格大幅上涨及新能源购车补贴退坡。

事实上,新能源汽车近期的涨价潮,始于新年前后。

随着新年的钟声响起,延续了10余年的新能源汽车补贴政策正式进入完全退出倒计时。根据财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委联合发布的《2022年新能源汽车推广补贴方案》要求,自2022年1月1日起,新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%,2022年新能源汽车购置补贴政策于2022年12月31日终止,在此之后上牌的车辆不再给予补贴。这意味着,新能源汽车高补贴时代将一去

不复返。

在2022年补贴退坡的时间节点临近阶段,市场应声而动,陆续有车企宣布将上调旗下新能源车售价。而业内人士认为,真正刺激新能源车企接连祭出涨价大旗的根本原因,还是在于新能源汽车动力电池原材料价格的不断攀升,已经超出车企承受范围。

售价30万元以上的高端新能源车型,以及续航里程未到补贴标准的A00系车型以及部分A0系车型本身不在补贴范围内,可以躲开补贴政策的影响,却逃不过电池原材料价格暴涨带来的全面打击。

动力电池原材料这一步涨价之猛甚至可以用“疯狂”来形容:碳酸锂和氢氧化锂作为锂电正极重要材料,伴随着新能源车的销量猛增已经从2021年初的5万元/吨上涨到2021年底27.5万元/吨附近,而春节过后随着国际形势的发展,锂钴镍等电池原材料又出现一波高位冲刺。截至3月28日,电池级碳酸锂价格已经突破50万元/吨大关来到了51万元/吨,相比一年前涨幅高达10倍。相关机构统计,从2020年1月初到2022年1月,电池级钴、硫酸镍、碳酸锂的价格分别上涨了119%、55%和569%。

目前国内的新能源车企尚处于起步阶段,虽然销量上升迅速,但毕竟起点低,难以覆盖高昂的成本和市场费用,真正实现盈利。原材料的暴涨给新能源汽车,特别是靠微利打拼市场的微型车带来了严重的生存危机。

市场人士透露,此前,欧拉汽车曾宣布停售黑猫和白猫,除了零部件短缺导致交付延期外,另一原因就是原材料价格上涨导致亏损,甚至可能涨价后也无法实现盈利,最终无奈宣布停售。“芯片短缺、原材料上涨、电池原料奇缺、部分地区疫情影响、补贴减少,真是太难了……”

围绕这一波涨价潮,新能源汽车的发展再次引发高度关注。在消费者担心新能源汽车售价是否会继续上涨的同时,已经有业内人士对今年新能源汽车产销能否保持增长表示担忧。

原材料涨价已被纳入监测视野

在刚刚结束的2022中国电动汽车百人会论坛上,在集中探讨了电气化的趋势和新技术之外,当前突变的市场态势也成为一大议题。

工业和信息化部相关负责人指出,当前的动力电池原材料大幅涨价问题需要高度关注,认真研究解决。

而针对原材料涨价热潮,中国汽车工业协会负责人也在不久前明确指出:本轮原材料价格超常规上涨,背离了正常供需关系,属于非理性上涨,存在炒作方为抢抓锂产能扩张前的最后窗口期,囤积居奇、蓄意哄抬物价的不正当竞争行为。上游企业定价应回归理性,车企也要稳住阵脚。该负责人认为,哄抬动力电池原材料价格,对经过10多年努力培育和正处于补贴退坡、换挡前进期的新能源汽车产业破坏性极大,影响新能源汽车这一国家战略性新兴产业平稳健康发展,更影响当前正在构建的“双循环”格局,与国家发展战略背道而驰。

据悉,中国汽车工业协会自2021年下半年以来已经将原材料涨价纳入监测视野,并于近期加大行动力度,向相关主管部门提交应对建议。国家主管部门针对这种不正当竞争行为,已经明确表态将坚决重拳打击。

在2022中国电动汽车百人会论坛上,国轩高科董事长李缙认为,中国锂资源短缺情况有望于2025年终结,电池材料需求与回收供给平衡或将于2040年来临。

