

# 创新高！11月我国新能源汽车产销首次双双突破百万辆

罗睿 文/图

日前,据中国汽车工业协会(以下简称中汽协)统计分析,11月,我国汽车产销分别完成309.3万辆和297万辆,环比分别增长7%和4.1%,同比分别增长29.4%和27.4%。1—11月,汽车产销分别完成2711.1万辆和2693.8万辆,同比分别增长10%和10.8%,增速较1至10月分别提升2和1.7个百分点。

中汽协表示,11月汽车产销环比同比均实现增长,乘用车延续良好态势,商用车保持较快增长,新能源汽车和汽车出口引领行业增

长。值得注意的是,在11月,我国新能源汽车产销首次双双突破百万辆,产量为107.4万辆,销量为102.6万辆,同比增幅分别为39.2%和30%,市场占有率达34.5%。其中,11月新能源汽车国内销量92.9万辆,环比增长11.7%,同比增长33.9%。1—11月,新能源汽车产销分别完成842.6万辆和830.4万辆,同比分别增长34.5%和36.7%,市场占有率达到30.8%。

此外,11月,新能源汽车出口为9.7万辆,

同比增长1.6%。1—11月,新能源汽车出口109.1万辆,同比增长83.5%。

据部分汽车企业相关负责人介绍,11月,汽车市场热度延续,借助“双11”大促等消费的浪潮,购车需求进一步得到释放。11月新能源厂商零售销量:比亚迪汽车:263066辆,同比增长20.9%,市场份额31.3%;吉利汽车:63462辆,同比增长98.4%,市场份额7.6%;上

汽通用五菱:54300辆,同比增长57.3%,市场份额6.5%;长安汽车:44645辆,同比增长71.0%,市场份额5.3%。在造车新势力方面,理想汽车11月交付新车41030辆,同比增长172.9%;蔚来11月共交付新车15959辆,同比增长12.6%;小鹏汽车11月共交付新车20041台,同比增长245%。

从车型级别销量变化来看,1—11月新能源乘用车中,A00级车同比明显下降,其他各级别销量同比呈不同程度增加,D级车涨幅增大,目前销量仍主要集中在A级,累计销量310.6万辆。

从价格因素看,1—11月新能源乘用车中,8万元及以下的销量同比呈两位数下降,8万元以上销量同比均呈现正增长,其中35万—40万元级别涨幅最大。目前销量仍主要集中在15万—20万元价格区间。

业内人士预测,未来新能源汽车市场还将继续保持快速增长的态势。随着技术的不断进步和消费者对环保、节能的认识越来越深入,新能源汽车将会更加普及和受欢迎。同时,国家政策的支持和鼓励也将为新能源汽车市场的发展提供更加有力的保障。中国汽车工业协会负责人预计,12月汽车市场将持续向好,再现年底“翘尾”现象,汽车产销全年有望创造历史新高,超预期完成全年预测目标。2022年12月,中汽协曾预测2023年中国汽车总销量为2760万辆,同比增长3%。其中,乘用车销量为2380万辆,商用车销量为380万辆,新能源汽车销量为900万辆。进入年末倒计时,车企纷纷开始最后的冲刺,大家会交出怎样的成绩单?让我们拭目以待。



纯电续航要求更高 新增里程衰减率指标

## 新能源车购税减免新政公布 关乎买车成本

邱淑滢 文

近日,工信部等三部门发布《关于调整减免车辆购置税新能源汽车产品技术要求的公告》(下称《公告》)明确了2024年后新能源汽车减免车辆购置税政策适用的技术条件和执行要求:2024年6月1日起不符合技术要求的车型将从《减免税目录》中撤销。

纯电续航要求更高了,换电汽车“入榜”了;新增低温里程衰减率指标……政策标准的更新会对新能源汽车产业带来什么影响?对购车人士来说,有变化吗?

### 新政怎么调?

减免车辆购置税作为我国汽车消费的一项基本政策,是现在新能源汽车的重要支持政策之一,在新能源汽车补贴“退坡”的背景下,对促进汽车消费、增强行业信心具备重要意义。

为什么《公告》在这时明确规定了新技术要求?

这与我国新能源汽车的发展现状有关。今年1—11月,我国新能源汽车产销均达到800多万辆,市场占有率达到30.8%,新能源

汽车产业规模持续快速扩张。

市场增长的背后是新能源汽车产品的成熟,既具备规模效应,又实现了续航、补能等一项项核心技术的攻关突破。

以《公告》的新技术要求为例:

现行免征购置税政策对纯电动乘用车的纯电续航里程要求为大于等于100km,而调整后指标为大于等于200km,百公里耗电量标准收紧,插电式混合动力乘用车燃料消耗量要求也进一步收紧;同时,增加低温里程衰减率这一指标,纯电动乘用车和N1类纯电动货车低温里程衰减率不超过35%,明晰了换电车型的技术和材料标准。

随着新能源汽车产业的快速发展,调整后的技术要求谈不上“苛刻”,如纯电续航里程市面上已经出现了超1000公里的乘用车,插电式混合动力乘用车也在百公里油耗与馈电油耗参数上卷之又卷。

《公告》“刷新”技术指标要求,首先是与时俱进,面对新能源汽车这样一门飞速发展的新兴产业,相应的政策、行业法规标准需要跟进变化,这样才能时刻为行业建立合理的标准线。

可以预见的是,《公告》提出的硬性标准将是“大浪淘沙”的进一步筛选,对技术、产品欠

缺水准的企业“抄底”,淘汰掉落后的产能,提升行业发展的集中度,加速形成优质竞争格局。

对行业来说,还有一点不可忽视的是,《公告》凸显了技术进步、模式创新的重要性,如换电模式、燃料电池,这些技术路线的规模尚小,但国家从政策层面进一步明确了创新发展的重要性。新能源汽车不仅是百年汽车工业的庞大转型,更是付出与收获的机遇期,掌握技术话语权的车企会进一步坚定信心,这也是中国新能源汽车得以先发领跑的关键所在。

### 市场怎么变?

年末,车市正迎来狂热的降价营销潮,《公告》的指标变化,会加速催生明年初的新一轮竞赛吗?

有一点需要明确,中国新能源汽车已经进入了规模化、市场化新阶段,企业已经做好了减免政策“退坡”的准备,对主流车企来说,《公告》标准的刷新并不算苛刻。

按照《公告》要求:

符合要求的的新能源汽车在2024年1月1日至2025年12月31日期间,免征车辆购置税,但每辆新能源汽车的免税额不超过3万

元;

在2026年1月1日至2027年12月31日期间,新能源汽车的购置税将减半征收,每辆新能源汽车的减免额不超过1.5万元。

市场化和独立发展是新能源汽车产业的必然进程,“刷新”标准意味着购置税政策“退坡”节奏进一步加快,看似给技术指标划出了“红线”,实则身在局中的车企也心知肚明,如果技术创新、产品更迭、市场拓展跟不上行业节奏,就会迎来更残酷的淘汰,政策的“退坡”不是决定性因素。

按照《公告》,今年已进入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的车型,在2024年5月31日之前仍可享受减免税优惠,通过技术升级、补充相关材料满足《公告》新标准,仍能获得优惠资格;2024年6月1日起,不符合《公告》技术要求的车型将从《减免税目录》中撤销。这为企业预留了“适应期”。不论是生产层面,还是厂家与经销商的策略层面,都可以科学调整,力保平稳度过。

对消费者来说,《公告》的调整也是好处多多。一方面,消费端支持的收紧,会增大企业的促销心理;另一方面,《公告》普及了新能源汽车产品的各项技术标准,更利于消费者理性、科学认知新能源汽车产品。