

促消费政策密集出台 汽车销量有望触底回升



国务院常务会议日前提出,放宽汽车限购,阶段性减征部分乘用车购置税600亿元。同时,近期多地发放共计上亿元汽车消费券,刺激汽车消费。此外,车企正加紧推出新车型以提升产品力,比亚迪一周内连发两款新车,小鹏汽车G9、理想汽车L9发布在即。

业内人士表示,汽车产业链长、拉动效应大,有望成为稳经济的重要抓手。在多重政策助推下,2022年车企将开启品牌和智能化角逐,释放更大汽车消费潜力。

● 本报记者 金一丹

多重政策刺激

国务院常务会议日前提出,放宽汽车限购,阶段性减征部分乘用车购置税600亿元。同时,对货车车贷支持银行年内延期还本付息,汽车央企发放的900亿元货车贷款,要银企联动延期半年还本付息。业内人士表示,该政策出台对整个汽车行业起到了提振信心的作用。

“汽车消费在社会消费品零售总额中所占比重非常大,汽车消费增速回落将影响全社会消费增长。限购直接影响到新购车群体的购买力释放,因此需要放宽限购,以刺激消费。”乘联会秘书长崔东树表示。

5月7日,北京市人民政府网站发布的《北京市“十四五”时期交通发展规划》提出,逐步增加新能源指标占比,优先向无车家庭配置小客车指标,加强“一人名下多车”治理,推动个人名下第二辆及以上在本市登记的小客车有序退出。

多家机构预计,减征购置税刺激重点在增量效应强的中低端燃油车。招商证券表示,刺激中低端车的政策成本相对高端车更低,销量的弹性更大。以10万元售价的汽车为例,购置

税8800元,给予每辆车5000元的减税补贴,购车成本下降5%。以该补贴水平,600亿元购置税可以覆盖1200万辆汽车销量,相当于近一半的中国乘用车年销量,刺激效果显著。

此外,近期多地发放汽车消费券刺激消费。据中国证券报记者不完全统计,今年前5个月,全国共有15个省市颁布汽车消费支持政策,覆盖广东省、山东省、湖北省、海南省、吉林省等地区,补贴金额共计上亿元。

比如,湖北省对报废旧车并购买新能源汽车的补贴为8000元/辆、购买燃油汽车的补贴为3000元/辆;转出旧车并购买新能源汽车的补贴为5000元/辆、购买燃油汽车的补贴为2000元/辆。山东省从5月22日至6月30日,对在省内购置新能源乘用车并上牌的个人消费者,按照购车金额每车发放3000元-6000元消费券;对购置燃油乘用车并上牌的个人消费者,按照购车金额每车发放2000元-5000元消费券。

在一系列政策助推下,5月以来国内车市销售数据有所改善。据乘联会最新统计数据,5月1日至15日,全国乘用车市场零售48.4万辆,同比下降21%,环比增长27%;全国乘用车厂商批发45.8万辆,同比下降24%,环比增长29%。

消费拉动效应明显

近年来,我国汽车市场主要经历了两次大规模购置税优惠政策。在2009年这轮购置税优惠中,国务院常务会议提出,从2009年1月20日至12月31日,对1.6升及以下排量乘用车减按5%征收车辆购置税。2009年12月,国务院常务会议研究完善促进消费的若干政策措施,将减征1.6升及以下小排量乘用车车辆购置税的政策延长至2010年底,减按7.5%征收。汽车以旧换新的单车补贴金额标准提高到5000元至1.8万元。

在2014年这轮购置税减免中,国务院常务会议宣布了对符合条件的新能源车免征车辆购置税的决定。2015年9月,国务院常务会议再次出台支持新能源和小排量汽车发展的措施,从2015年10月1日到2016年12月31日,对购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税的优惠政策;加快淘汰营运黄标车。

大力提升产品力

车企乘势加速提升产品力,抢占市场。据中国证券报记者不完全统计,2022年国内车企将推出数十款主力新车型。

在今年上半年全行业供应链承压的情况下,比亚迪不仅在3月、4月的销量超过10万辆,还在一周内密集发布两款新车。5月20日,比亚迪发布CTB电池车身一体化技术及首款搭载了CTB技术的e平台3.0车型——海豹,新车型海豹预售价格为21.28万元-28.98万元。5月16日,比亚迪与梅赛德斯-奔驰合资创立的腾势品牌发布腾势D9车型,进军中大型高端新能源MPV市场。

“2022年下半年长城汽车将密集推出多个品牌和新车。”长城汽车内部人士向中国证券报记者透露,“品牌向上是长城汽车的重要战略。公司近期将通过品牌升级,不断提高产品性能,为客户提供更优质的产品和服务。”

据了解,欧拉品牌方面,芭蕾猫预计于6月中旬上市,丰富长城汽车在纯电领域的产品矩阵;WEY品牌方面,搭载了柠檬混动DHT的摩卡DHT-PHEV已于3月上市,定位高端新能源车市场;坦克品牌方面,定位中大型商务豪华越野的坦克500已开启交付;长城皮卡方

面,时尚商用皮卡金刚炮已于3月上市。

造车新势力在新车型方面也铆足了劲。2022年,蔚来将陆续交付三款基于NT2.0技术平台的新车型。其中,蔚来ET7已于3月28日实现交付;ET5预计于2022年9月开启交付;另一款中大型SUV ES7也将在今年发布并交付。小鹏汽车新款车型G9计划在2022年三季度上市,四季度大规模交付。此外,小鹏汽车计划2023年在B级和C级市场各推出一款新车,加上现有车型将覆盖15万元至40万元价格区间。理想汽车新款SUV L9也将于今年三季度交付,根据不同配置,价格在45万元至50万元。

平安证券表示,2022年车企将开启品牌和智能化角逐,头部造车新势力迈入关键成长阶段。多家车企的高端新能源产品将陆续落地,并搭载高算力芯片,重磅智能化新车和高阶辅助驾驶功能将迎来市场检验。对于新势力而言,需要做到在保持自己已有优势的前提下,尽快弥补自己的短板。

战略时机到来 车企加快氢燃料汽车布局

● 本报记者 李媛媛

日前,一则“长城汽车已完成对燃料电池乘用车产品规划”的消息再次引发了市场对于氢燃料汽车的关注。业内人士表示,氢燃料汽车正进入导入期,目前是企业布局氢燃料汽车的战略时机。不过,受限于技术、成本等因素,氢燃料汽车产业发展任重而道远。

车企加码布局

早在2015年,长城汽车便开始了在氢燃料汽车领域的相关研究与布局。去年3月,长城汽车在氢能战略全球发布会上提出了构建“制-储-运-加-应用”一体化产业链生态的构想,并推出了车规级“氢动力系统”全场景解决方案——氢柠技术。

2022年5月16日,长城汽车在投资者关系平台上回复投资者提问时表示,目前公司已实现全氢能产业链核心技术布局。其中,在车规级氢动力领域,公司布局了商用车氢燃料电池发动机、乘用车氢燃料电池发动机以及大功率燃料电池电堆等技术和产品。

长城汽车战略顾问刘坤曾表示,目前燃料电池汽车滞后电动车约11年,2021年至2023年是市场初步导入期,目前是企业布局氢燃料电池车的战略时机。

不光是长城汽车,另一家车企龙头长安汽车也持续加大在氢燃料汽车领域的探索和布局。5月6日,长安汽车在披露的投资者关系活动记录表中表示,到2025年,公司旗下的深蓝品牌目标销量为60万辆,目前共规划5款产品。今年C385、C673两款产品将亮相。在综合工况下,C385氢电续航里程可达700公里以上,可实现3分钟超快补能,这将是中国首款量产的氢燃料电池轿车。C385发布后,十天之内有1200余家经销商报名,有意愿成为订单中心。现在每天有30-40家经销商打进热线,希望入股。

上汽集团在日前举办的股东大会上透露,公司将围绕新智能电动车,聚力打造包括“电氢一体化整车架构”等三大整车技术底座。

不光是氢燃料整车,基础设施的布局也已经在路上。2021年12月,海马汽车光伏制氢及高压加氢一体站在海口落成。

商用车仍是主力

中汽协副秘书长陈士华对中国证券报记者表示,氢燃料电池虽然被提及得很早,但受制于制氢、运氢技术成熟度不够,氢成本高等因素大大制约了产业发展,氢燃料汽车产业仍处于起步阶段。

“目前市场上还没有一辆国产的氢燃料乘用车。一方面是国内氢燃料电池发动机的性能指标、可靠性等与国际化水平还有一定差距;另一方面是综合成本过高,如果没有补贴很难发展下去。”江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔对中国证券报记者表示。

以成本为例,三一重卡电动化营销公司副总经理、新能源重卡研发负责人王毅告诉中国证券报记者:“氢气的价格非常高,有的地方达到每公斤50元,最低的也要30元,按照每百公里消耗10公斤氢气计算,运营成本非常高。”

相对于乘用车,氢燃料技术在商用车领域已经开始破冰。“氢燃料电池目前主要应用在商用车领域,如城市、矿山等有固定运输路线的特定场景下。在特定场景下,氢燃料汽车具有加氢速度快、运行里程长等优势。”陈士华说。

在商用化场景中,氢燃料重卡已经展现出了不错的发展前景。王毅向中国证券报记者透露,“随着补贴的相继落地,今年会成为氢燃料重卡发展的元年。通过政策的拉动,氢燃料发动机价格预计会快速下降。随着加氢设备的不断完善和普及,预计未来3-4年,整个氢燃料汽车的运营成本能够达到与燃油车持平的水平。”

政策大力支持

虽然还处于导入期,但氢燃料汽车已经成为全球汽车产业的“兵家必争之地”。

比如,在日前的2022先进清洁能源博览会上,现代汽车分享了“NorCAL ZERO”项目的进展情况。根据计划,现代汽车将于2023年在加州部署30辆采用6x4驱动形式的氢燃料电池8级重卡XCIENT Fuel Cell。这是美国迄今最大规模的氢燃料电池8级重卡部署项目,将促进货物运输在脱碳之路上向前迈进一大步。

在国内,氢燃料汽车作为氢能产业发展的重要分支,受到政策的大力支持。

今年3月23日,国家发改委发布的《氢能产业发展中长期规划(2021-2035年)》提出,到2025年,燃料电池车辆保有量约5万辆,可再生能源制氢量达到10万-20万吨/年;到2035年,形成氢能产业体系,构建涵盖交通、储能、工业等领域的多元氢能应用生态。可再生能源制氢在终端能源消费中的比重明显提升,对能源绿色转型发展起到重要支撑作用。

地方政府推动氢能产业发展的政策也密集出台。内蒙古发布的《“十四五”氢能发展规划》提出,到2025年,建成60座加氢站,推广燃料电池汽车5000辆,氢能产业总产值达1000亿元,打造10个以上氢能应用示范项目。

我国连续五年成全球最大锂电池消费市场

● 本报记者 金一丹

工信部赛迪研究院近日发布的《2021中国锂电产业发展指数白皮书》显示,受新能源汽车产业推动,2021年中国锂电池市场规模达到324GWh,是2017年的4倍,中国已连续五年成为全球最大的锂电池消费市场。此外,我国锂电产业投资逐渐向国内西南地区聚集,以提升锂资源自给率。

市场规模占全球过半

白皮书指出,从全球范围来看,我国已连续五年成为全球最大的锂电池消费市场。数据显示,2021年全球锂离子电池市场规模达到545GWh,我国锂离子电池市场规模占比过半。在产量方面,我国企业也占有优势。截至2021年底,我国动力电池产能约占全球的70%,在世界十大锂电池厂家当中,我国企业占据6席。

韩国市场研究机构SNEResearch数据显示,2021年全球动力电池装机量排行榜前十名分别为宁德时代、LG新能源、松下、比亚迪、SKOn、三星SDI、中创新航(中航锂电)、国轩高科、远景动力、蜂巢能源。其中,宁德时代2021年电池装机量达到96.7GWh,位列全球电池企业第一。

从全球市场占有率来看,宁德时代有领先优势。2020年,宁德时代与LG新能源、松下的市场份额分别为24.6%、23.4%、18.4%;到了2021年,宁德时代市场占有率达到32.6%,而LG新能源为20.3%,松下为12.2%。

东莞证券表示,全球新能源汽车市场高速增长是带动锂电池行业业绩大幅增长的原因。据中汽协数据,2021年我国新能源汽车累计销量352.1万辆,同比增长1.6倍,渗透率达13.4%。2022年1-4月,我国新能源汽车累计销量155.6万辆,同比增长1.1倍,渗透率进一步上升至20.2%。

投资向西南聚集

我国锂电产业投资逐渐向西南地区聚集。白皮书显示,从锂电产业的项目布局地看,投资区域由江苏、福建等东南沿海地区向以四川、贵州为首的西部省(区、市)转移,其中,2021年四川锂电项目投资金额居全国首位,投资额达1706.7亿元,约占投资总额的18%。

丰富的锂矿资源是四川吸引投资的关键。公开资料显示,我国锂辉石矿主要分布在四川,占世界锂矿石储量的6.1%、全国锂矿石储量的57%。其中,位于川西地区的甲基卡锂矿床是亚洲目前最大的伟晶岩型锂辉石矿区,该矿目前已探明资源储量达188.77万吨,潜在储量有望突破300万吨(氧化锂当量)。

宁德时代、中创新航等头部企业近年来大手笔布局四川。以宁德时代为例,2019年以来,公司多次在四川宜宾进行投资,建设了动力电池制造基地一到六期,总投资超过300亿元。2021年12月宁德时代宣布,拟通过全资子公司四川时代在宜宾投资建设新的动力电池制造基地(七到十期),投资额不超过240亿元。至此,宁德时代宜宾基地的总投资超过540亿元。

被誉为“亚洲锂都”的江西宜春近期也受到动力电池企业争抢。资料显示,江西宜春锂云母资源丰富,已探明可用氧化锂储量为260万吨,占全国储量的37.6%。

5月20日,国轩高科控股孙公司宜春国轩矿业有限责任公司以4.6亿元的报价成功竞得江西省宜丰县割石里矿区水南矿段瓷土(含锂)矿普查探矿权。该矿探矿权面积为0.26平方公里,推断瓷石矿资源量5507.06万吨,伴生锂金属氧化物量18.175万吨。

宁德时代控股子公司宜春时代新能源矿业有限公司在4月以8.65亿元的报价成功竞得江西省宜丰县圳口里-奉新县视下窝矿区陶瓷土(含锂)探矿权。该矿探矿权面积为6.44平方公里,推断瓷石矿资源量96025.1万吨,伴生锂金属氧化物量265.678万吨。

广发证券表示,在锂价不断上涨、利润向好,叠加提高锂资源自给率的战略下,我国锂资源大开发已成共识,但云母提锂一直被市场轻视乃至忽视。在江西省锂电产业政策扶持的背景下,随着云母提锂技术瓶颈得到突破,同时宁德时代入局,将进一步打开行业空间,锂云母已经成为不可轻视的战略性锂资源,地位凸显。