

10月新能源汽车产销量再创新高

市场占有率达到33.5%

11月10日，中国汽车工业协会（简称“中汽协”）发布的数据显示，今年1—10月，汽车产销累计完成2401.6万辆和2396.7万辆，同比分别增长8%和9.1%。其中，10月新能源汽车产销量再创新高，分别达到98.9万辆、95.6万辆，同比分别增长29.2%、33.5%，市场占有率达到33.5%。

中汽协预计，随着稳增长的政策效应不断累积显现，加之地方购车补贴、促销活动等措施延续，以及年底翘尾效应，四季度需求将持续增长，汽车行业有望较好完成全年目标。

●本报记者 金一丹 程竹



视觉中国图片

“银十”热度延续

10月，汽车产销分别达到289.1万辆、285.3万辆，产量环比增长1.5%、销量环比下降0.2%，同比分别增长11.2%、13.8%，产销量继9月后再创当月历史同期新高。1—10月，汽车产销累计完成2401.6万辆、2396.7万辆，同比分别增长8%、9.1%。

10月，乘用车产销分别完成251.3万辆和248.8万辆，环比分别增长0.7%、

0.02%，同比分别增长7.6%、11.4%。伴随消费回暖，乘用车市场继续保持良好势头，10月产销量均创历史同期新高。在乘用车主要品种中，与上月相比，运动型多用途乘用车（SUV）和交叉型乘用车产销量呈不同程度增长，基本型乘用车（轿车）和多功能乘用车（MPV）产销量呈不同程度下降；与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）和多

功能乘用车（MPV）产销量呈两位数增长，基本型乘用车（轿车）产销量微降、销量小幅增长，交叉型乘用车产销量呈不同程度下降。

1—10月，乘用车产销累计完成2073.1万辆、2066.4万辆，同比分别增长6%、7.5%。在乘用车主要品种中，与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）和多功能乘用车（MPV）产销量呈不同程度下降；与上年同期相比，运动型多用途乘用车（SUV）和多功能乘用车（MPV）产销量呈

明显增长，基本型乘用车（轿车）产销量微降、销量微增，交叉型乘用车产销量呈两位数下降。

中汽协表示，金秋十月，多地车展与促销活动火热开展，各企业新品持续发布，消费者购车热情进一步释放，乘用车产销量随消费回暖继续保持良好势头，市场在迎来“金九”旺季后，“银十”热度继续。

比亚迪继续领跑

10月，新能源汽车继续保持较快增长，产销量再创新高。10月新能源汽车产销分别达到98.9万辆、95.6万辆，环比分别增长12.5%、5.7%，同比分别增长29.2%、33.5%，市场占有率达到33.5%。在新能源汽车主要品种中，与上月相比，三大类新能源汽车品种产销量均呈不同程度增长；与上年同期相比，

三大类新能源汽车品种产销量均呈两位数增长。

1—10月，新能源汽车产销累计完成735.2万辆、728万辆，同比分别增长33.9%、37.8%，市场占有率达到30.4%。在新能源汽车主要品种中，与上年同期相比，三大类新能源汽车品种产销量均呈较快增长。

1—10月，汽车销量排名前十位的企业（集团）共销售2042.4万辆，占汽车销售总量的85.2%。在汽车销量排名前十位企业中，与上年同期相比，比亚迪股份销量增速最为显著，奇瑞控股、吉利控股、北汽集团、长安汽车和长城汽车销量也呈两位数增长，中国一汽销量微增，其他企业呈不同程度

下降。

中汽协表示，今年以来，我国经济持续恢复向好，特别是三季度以来，随着组合政策发力显效，主要经济指标企稳回升态势明显，经济运行中累积的积极因素在增多，市场预期稳定向好，为实现全年发展目标打下了坚实基础。

市场供给加大

近日，多家车企密集发布多款新车，优质供给增多，多方位满足市场需求。

11月9日，华为智选车业务推出首款纯电轿车智界S7，预售价格25.8万元起，新车采用全新一代DriveONE 800V高压碳化硅黄金动力平台，并首发搭载智能泊车代驾功能，充电5分钟可增加200km续航。

同日，比亚迪旗下方程豹豹5正式

上市，售价28.98万元—35.28万元，搭载云辇-P智能车身控制系统，是方程豹品牌首个搭载比亚迪DMO超级混动越野平台的量产车型，综合续航超1200km。

11月9日，奇瑞汽车正式发布全新新能源序列“风云”，并公布全新的品牌Logo，现场亮相了风云A9、风云T11两款概念车。奇瑞汽车相关负责人表示，两款新车的量产版也将尽快上市，

未来两年奇瑞风云还将推出11款全新车型。

11月8日，岚图汽车公布旗下首款电混轿车岚图追光PHEV官图。据悉，新车定位于“新行政电动旗舰”，车身宽度1970mm，搭载43kWh的三元锂电池，CLTC纯电续航里程为262km。同日，广汽埃安推出AION V Plus 80星辰版，官方售价18.59万元。该车续航可达600km，并增添前排座椅通风/

电动调节、主驾座椅记忆、电动尾门等智能配置。

天风证券表示，目前车企发布的新能源车型中，纯电车型依旧是主流方向；车型分类方面，SUV/轿车（含跑车）占比接近，MPV与跑车成为各大品牌发力方向；价格方面，走量车型依旧集中在10万元—20万元价格带。此外，50万元以上高端车型占比提升，高端化趋势明显。

10月动力电池及储能电池销量环比增长4.7%

●本报记者 金一丹

11月10日，中国汽车动力电池产业创新联盟发布数据显示，10月，我国动力电池及储能电池销量合计75.0GWh，环比增长4.7%；产量为77.3GWh，环比下降0.1%。专家表示，随着我国新能源汽车产业的发展，我国动力电池技术水平达到世界先进水平，目前已有万亿产值规模，今后还有几倍的发展空间。

产销旺盛

具体来看，产量方面，10月，我国动力电池和储能电池合计产量为77.3GWh，环比略有下降，降幅为0.1%，同比增长23.2%。1—10月，我国动力电池和储能电池合计累计产量为611.0GWh，累计同比增长41.8%。

销量方面，10月，我国动力电池和储能电池合计销量为75.0GWh，环比增长4.7%。其中，动力电池销量为61.0GWh，占比81.4%，环比增长1.5%，同比增长19.5%；储能电池销量为13.9GWh，占比18.6%，环比增长21.9%。

1—10月，我国动力电池和储能电池合计销量为557.6GWh。其中，动力电池累计销量为486.0GWh，占比87.2%，同比增长37.1%；储能电池累计销量为



视觉中国图片

71.6GWh，占比12.8%。

新能源汽车产业的快速发展助推了动力电池产业需求量的增长。10月，我国动力电池装车量39.2GWh，同比增长28.3%，环比增长7.6%。其中，三元电池装车量12.3GWh，占总装车量31.4%，同比增长14.0%，环比增长0.8%；磷酸铁锂电池装车量26.8GWh，占总装车量68.5%，同比增长36.4%，环比增长10.9%。

市场集中度提升

随着我国动力电池产业不断发展

成熟，市场集中度也在不断提升。

10月，我国新能源汽车市场共计35家动力电池企业实现装车配套，较去年同期减少5家。排名前3家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为30.8GWh、34.7GWh和38.3GWh，占总装车量的比例分别为78.7%、88.4%和97.8%。

1—10月，我国新能源汽车市场共计48家动力电池企业实现装车配套，较去年同期减少3家。排名前3家、前5家、前10家动力电池企业动力电池装车量分别为237.0GWh、261.8GWh和287.0GWh，占总装车量的比例分别为80.4%、88.8%和97.3%。

具体来看，今年10月，国内动力电池装车量排行前三分别被宁德时代、比亚迪、中创新航牢牢占据，装车量分别为16.78GWh、10.28GWh、3.79GWh，市占率分别为42.81%、26.23%、9.67%。

1—10月，国内动力电池装车量排行前三依然是宁德时代、比亚迪、中创新航，装车量分别为126.08GWh、84.28GWh、26.68GWh，市占率分别为42.76%、28.58%、9.02%。

海通国际表示，未来随着锂电产业链原材料成本不断下降，政策扶持叠加终端需求不断提升，有望推动新能源车销量持续增长。

国家发展改革委、国家能源局联合印发通知建立煤电容量电价机制

●本报记者 刘杨

国家发改委网站11月10日消息，近日国家发展改革委、国家能源局联合印发《关于建立煤电容量电价机制的通知》，决定自2024年1月1日起建立煤电容量电价机制，对煤电实行两部制电价政策。

业内人士表示，我国现行单一电量电价机制不能充分体现煤电的支撑调节价值，建立煤电容量电价机制、通过容量电价回收部分或全部固定成本，可稳定煤电行业预期，保障电力系统安全运行，推动煤电加快向提供容量支撑保障和电量并重转型，对促进新能源进一步加快发展具有重要意义。

稳定煤电行业预期

《通知》提出，为适应煤电向基础保障性和系统调节性电源并重转型的新形势，决定将现行煤电单一制电价调整为两部制电价。其中，电量电价通过市场化方式形成，容量电价水平根据煤电转型进度等实际情况逐步调整，充分体现煤电对电力系统的支撑调节价值，更好保障电力系统安全运行，为承载更大规模的新能源发展奠定坚实基础。

煤电经营成本包括折旧费、人工费、修理费、财务费等固定成本和燃煤等变动成本。中国证券报记者了解到，目前，我国对煤电实行单一制电价，即煤电只有发电才能回收成本。电力市场成熟国家通常实行两部制电价，即容量电价主要回收机组固定成本、电量电价主要回收变动成本。

国家发改委有关负责人表示，我国建立煤电容量电价机制、对煤电实行两部制电价政策，既是近年来我国新能源快速发展的现实需要，也是下一步推动新能源进一步加快发展和能源绿色低碳转型的必然要求。

“煤电是我国最重要、成本较低的支撑调节电源，推动煤电加快向提供容量支撑保障和电量并重转型，平常时段为新能源发电让出空间、高峰时段继续顶峰出力，对促进新能源进一步加快发展具有重要意义。”国家发改委有关负责人称。

现行单一电量电价机制不能充分体现煤电的支撑调节价值。在现行单一制电价体系下，煤电企业只有发电才能回收成本并获得回报。随着煤电转变经营发展模式，煤电机组越来越多时间“备而不用”，通过单一电量电价难以完全回收成本，因此近年来出现行业预期不稳等现象，长此以往可能影响电力系统安全运行，并导致新能源利用率下降。

因此，建立煤电容量电价机制、通过容量电价回收部分或全部固定成本，从而稳定煤电行业预期，是保障电力系统安全运行，为承载更大规模的新能源提供有力支撑，更好促进能源绿色低碳转型的必然要求。

30%

2024年至2025年，多数地方通过容量电价回收固定成本的比例为30%左右，即每年每千瓦100元，部分煤电功能转型较快的地方适当高一些；2026年起，各地通过容量电价回收固定成本的比例提升至不低于50%，即每年每千瓦165元。

创新提出一揽子政策举措

首先，《通知》明确了政策实施范围。煤电容量电价机制适用于合规在运的公用煤电机组。燃煤自备电厂、不符合国家规划的煤电机组，以及不满足国家对于能耗、环保和灵活调节能力等要求的煤电机组，不执行容量电价机制。

其次，《通知》明确了容量电价水平。煤电容量电价按照回收煤电机组一定比例固定成本的方式确定。综合考虑各地电力系统需要、煤电功能转型情况等因素，2024年至2025年，多数地方通过容量电价回收固定成本的比例为30%左右，即每年每千瓦100元，部分煤电功能转型较快的地方适当高一些；2026年起，各地通过容量电价回收固定成本的比例提升至不低于50%，即每年每千瓦165元。

再次，《通知》明确了容量电费分摊机制。各地煤电容量电费纳入系统运行费用，每月由工商业用户按当月用电量比例分摊。

最后，《通知》还明确了容量电费考核机制。煤电机组如果无法按照调度指令提供所申报的最大出力，按照发生次数扣减容量电费；多次发生出力未达标、被扣减容量电费的，取消其获取容量电费的资格。

提升整个电力系统经济性

建立煤电容量机制，对终端用户用电成本会产生怎样的影响？国家发改委有关负责人表示，建立煤电容量电价机制，在稳定煤电行业预期、保障电力系统安全运行、促进新能源加快发展的同时，对于终端用户用电成本的影响，无论是从短期还是从长期看，都是积极正面的。

短期看，对终端用户用电成本的影响总体较小。由于建立煤电容量电价机制主要是电价结构的调整，煤电总体价格水平是基本稳定的，特别是电量电价小幅下降，将带动水电、核电、新能源等其他电源参与市场竞争部分电量电价随之下行，工商业用户终端用电成本总体有望稳中略降。同时，该政策不涉及居民和农业用户，这些用户用电仍执行现行目录销售电价政策。

长期看，建立煤电容量电价机制，首次实现对煤电这一主力电源品种电能量价值和容量价值的区分，可有力推动构建多层次电力市场体系，引导煤电、新能源等市场主体各展所长、各尽所能、充分竞争，全面优化电力资源配置，提升整个电力系统的经济性，从而对降低终端用户的用电成本也是有好处的。

此外，针对各地容量电价具体水平为何要分类分档这个问题，国家发改委解释称，各地电力系统对支撑调节能力需求不同，煤电功能转型进度差异也较大。有的地方水电、新能源等可再生能源比重较大，煤电已主要发挥支撑调节作用；有的地方煤电则仍是主力电源，在提供电力和电量方面都是“顶梁柱”。因此，在确定容量电价回收固定成本比例时，将煤电转型较慢、机组利用小时数较高的地方安排得低一些，煤电转型较快、机组利用小时数较低的地方安排得适当高一些，符合各地实际情况，有利于煤电加快实现功能转型。