

多家车企推出10亿元购车补贴

## 汽车消费“大礼包”再加码

本报记者 夏治斌 张家振 上海报道

“之前就计划购车，在国家层面最近出台购置税减半征收政策后，很多车企也都推出了购置税全免的‘加码’政策，让买车的想法更加坚定了。我们还在对比，周末打算实地去4S店看车。”6月20日，家住上海市嘉定区的穆兰(化名)向《中国经营报》记者表示，她购车的预算为30万元左右，正好符合购置税

税减半的政策规定，可选择的车型也很多。

5月23日，国务院常务会议提出，将放宽汽车限购，阶段性减征部分乘用车购置税600亿元。5月31日，政策细则出台，对购置时间在6月1日至12月31日内，且单车价格(不含增值税)不超过30万元的2.0升及以下排量乘用车，减半征收车辆购置税。

各地推出的汽车消费“大礼包”也在密集落地。记者注意到，北京、上海、广东、湖北、山东和江西等省市纷纷出台汽车激励政策。与此同时，国内各大车企也密集推出购车优惠“加码”减免政策，汽车销量开始加速回暖。

以上海汽车集团股份有限公司(以下简称“上汽集团”)为例，公司旗下上汽大众、名爵MG和通用五菱等乘用车企均推出了优惠活动，通用五菱自6月起更是计划发

放10亿元的购车补贴；东风汽车集团有限公司(以下简称“东风公司”)旗下的东风风神也推出了10亿元左右的预算补贴。

银河证券研报指出，伴随上海地区复工复产有序推进，全国散发疫情影响减弱，行业供需两端均明显改善，产销快速恢复。国家及地方政府纷纷发布扩大汽车消费的优惠政策，呵护行业复苏，政策效果逐步显现。

### 打出汽车消费“组合拳”

利好政策能够刺激新能源汽车市场需求，并将产生一些提振效果。

据了解，随着上汽集团和特斯拉等车企积极推进复工复产，上海市的汽车产能已逐步恢复。与此同时，除阶段性减征部分乘用车购置税600亿元外，各地也在密集出台以发放补贴、减免购置税等为主的汽车消费刺激政策。

以湖北省为例，5月24日，湖北省提出开展“湖北消费·汽车焕新”活动，6月至12月，实施汽车以旧换新专项行动，对报废或转出个人名下湖北号牌旧车，同时在省内购买新车并在省内上牌的个人消费者给予补贴，所需资金由省级与各市州财政分别负担50%。

### 车企响应“加码”补贴

公司推出了全系促销政策，以此提振产业链伙伴及行业士气，助力汽车市场消费和经济恢复稳定增长。

各大车企则是提振汽车市场消费的主力军。记者从上汽大众方面获悉，公司旗下的大众品牌第一时间响应购置税减免优惠政策，宣布旗下车型全系“加码”补贴。其中，新途观L、途观X、途岳和新帕萨特全免购置税，其他符合国家减免政策的燃油车减免75%购置税。

据了解，上述政策将惠及大众品牌众多燃油车产品，包括刚焕新上市的新威然、凌渡L和全新途昂家族等。“以减免75%购置税计算，部分车型至高可享受超过2万元的政策福利。”上汽大众相关负责人表示。

上汽大众斯柯达也在6月“加

码”推出了购车优惠活动，消费者购买旗下SUV产品的购置税全免，还有覆盖旗下全系车型的“3年8折保值回购”，以及“首付20%起”的购车金融政策。

“上汽通用五菱第一时间响应国家刺激消费政策的号召，于6月起发放10亿元的购车补贴，其中包括全系购车补贴最高2.1万元、9.9元下订再送交强险等活动。”上汽通用五菱相关负责人告诉记者，“公司推出了全系促销政策，以此提振产业链伙伴及行业士气，助力汽车市场消费和经济恢复稳定增长。”

“荣威RX5 PLUS是目前卖得最

好的车型之一，此前的购置税大约为1万元，现在都是0购置税。不仅如此，终端销售价格还能在指导价基础上再优惠1.5万元左右。”6月15日，一位荣威销售人员向记者表示。

记者注意到，在国家政策基础上，思皓乘用车也决定对思皓QX、思皓曜、思皓X8和思皓A5系列车型再额外补贴50%购置税，用户可以全免购置税购买思皓乘用车相关车型；同时叠加享受金融补贴至高10000元、置换补贴至高10000元、燃油补贴部分车型至高5000元的购车“大礼包”。

东风风神也在国家减征购置税的基础上“加码”优惠政策，拿出

10亿元左右的预算补贴，推出了“真心十亿 风神再加码”的主题优惠政策。从今年6月1日至12月31日，东风风神在售全系车型(含奕炫家族的奕炫、奕炫MAX、奕炫GS以及全新AX7马赫版)均提供“0购置税”的特别政策。

乘用车秘书长崔东树表示：“目前，各地积极出台地方性的车市刺激政策，对车市复苏有一定的促进作用。当前看，刺激政策能支撑销量回暖，但消费者在政策启动期一般并不着急购车，政策在今年四季度的退出期效果可能最明显，因此目前的销量符合政策应有的走势预期。”

10亿元左右的预算补贴，推出了“真心十亿 风神再加码”的主题优惠政策。从今年6月1日至12月31日，东风风神在售全系车型(含奕炫家族的奕炫、奕炫MAX、奕炫GS以及全新AX7马赫版)均提供“0购置税”的特别政策。

乘用车秘书长崔东树表示：“目前，各地积极出台地方性的车市刺激政策，对车市复苏有一定的促进作用。当前看，刺激政策能支撑销量回暖，但消费者在政策启动期一般并不着急购车，政策在今年四季度的退出期效果可能最明显，因此目前的销量符合政策应有的走势预期。”



在国家购置税减半政策基础上，上汽大众旗下车型全系至高可享购置税全免。图为上汽大众位于上海市嘉定区的某4S店。 本报资料室/图

### 汽车市场加速回暖

从国家到地方，促进汽车消费的利好政策接连不断，6月车市有望借力复苏。

对于今年上半年的车市表现，中国汽车流通协会专家委员会成员颜景辉告诉记者，在各种因素影响下，车市的表现和预期还存在差距。“总体而言，车市下半年的表现会比上半年要更好。很多地方都推出了汽车消费补贴政策，各大汽车品牌也加大了优惠力度，在政策叠加影响下可以激发汽车市场的购买活力。”

“销量比之前明显增加了，双休日一天就可以卖出大概30辆车。”6月14日，位于上海市嘉定区上汽大众某4S店的销售人员告诉记者，“汽车销量回暖，与部分乘用车购置税减半政策密切相关。”

对于购置税减半政策带来的影响，上述荣威销售人员也告诉记者，这是国家层面和车企回馈给客户的福利。“对于终端销售来说当然是非常好的利好政策，可以有力促进成交。”上汽名爵MG销售人员则告诉记者，“近期考虑买车的明显增多了。不过，购置税减半政策会持续半年时间，一些消费者也可能会等到今年年底买车。”

银河证券研报指出，从国家到地方，促进汽车消费的利好政策接连不断，6月车市有望借力复苏。首创证券亦有研报指出，

“4月底以来，各地推出的汽车促销政策普遍涵盖燃油车，再叠加600亿元规模的购置税减半政策的后续落地，我们预计燃油车的销量有望触底反弹。”

“按照政策的效果预计，销量会增加200万辆。我们曾在5月中旬预计2022年的零售销量约为1900万辆，同比下降5%，近期购置税减半等诸多新政策的落地，通过下半年的努力，全年汽车销售规模有望达到2100万辆。”崔东树分析。

值得一提的是，为进一步激发汽车消费新活力，工信部、农业农村部、商务部和国家能源局等四部门日前联合印发《关于开展2022新能源汽车下乡活动的通知》，提出自今年5月至12月，在山西、吉林、江苏、浙江、河南、山东、湖北、湖南、海南、四川和甘肃等地，选择三四线城市、县区举办若干场专场、巡展、企业活动。

万联证券研报指出，近期，工信部组织新一轮新能源汽车下乡活动，随着国家及地方陆续出台促进新能源汽车消费的政策，受疫情压制的需求有望得到有效释放，预计短期新能源汽车销量有望实现快速回升。

## 竞逐万亿市场风口 动力电池企业加速跑马圈地

本报记者 于典 石英婧  
上海报道

在新能源汽车销量持续增长的背景下，电池产业链扩产规划加速落地，动力电池企业加速跑马圈地，竞逐万亿市场风口。

在此背景之下，为了实现平台化适配度、降本增效以及提升用户体验等，整车企业也在积极向上游布局，推进对动力电池技术的自我研发和掌握。

基于此，传统车企与新势力企业各显神通。蔚来方面于近日宣布，计划在2024年下半年投产新的自研电池包。而上汽于日前发布的“全球纯电超能跨界车”MG MULAN，也通过上汽“魔方”电池、高功率密度电驱等尖端技术，带来更优异的纯电性能体验。

对此，《中国经营报》记者就产能规划等相关问题，采访了多家动力电池头部企业。蜂巢能源科技股份有限公司(以下简称“蜂巢能源”)相关负责人在接受记者采访时表示：“当前全球新能源汽车市场正在迎来爆发式增长，对动力电池的需求规模也将达到TWh量级，因此洞悉行业趋势并进行提前布局是十分必要的。今年上半年南京、金坛三期已正式投产，下半年遂宁、盐城、上饶等基地有望陆续投产。随着各基地建成投产，公司的产能将进一步释放。”

### 市场持续发力

随着新能源汽车市场持续发力，动力电池赛道的成长空间也正进一步提升。

中汽协数据显示，5月国内新能源汽车产销分别完成46.6万辆和44.7万辆，环比分别增长49.5%和49.6%，同比均增长1.1倍。1~5月，国内新能源汽车产销分别完成207.1万辆和200.3万辆，同比均增长1.1倍。

同时，据不完全统计，仅今年一季度，国内动力电池新建项目就有29个，总投资金额高达3391.1亿元。

### 项目加速落地

面对迫切的需求和广阔的市场前景，各大电池企业纷纷加快了扩产规划的落地。

相关数据显示，今年一季度，国内动力电池新建项目共计29个，总投资金额高达3391.1亿元，规划动力电池产能877GWh。与此同时，在新一轮的扩产浪潮中，越来越多的电池企业提出打通上下游，建立闭环产业链。

去年底，蜂巢能源正式发布领航“600”战略，提出到2025年实现

600GWh产能规划目标。据悉，公司在全球布局了12大生产基地，除了欧洲之外，在国内主要分布在长三角、华南和西南地区。

日前，达州市人民政府与蜂巢能源签署《蜂巢能源达州锂电零碳产业园项目协议》，计划总投资170亿元，在达州高新区建设磷酸铁锂和无钴正极材料生产线、磷酸铁锂前驱体和电解液生产线、电池回收拆解生产线和相关配套设施。

蜂巢能源相关负责人指出，在锂

系，纷纷通过各种方式寻求“二供”甚至“三供”，也成为第二梯队厂商集中扩产的重要因素。

伊维经济研究院研究员吴辉认为，随着市场规模的持续扩大，以及车企对第二供应商的培养，第二梯队电池企业的市场份额有望持续增长。“目前来看还是龙头企业的份额较高，但随着第二梯队规模效应越发明显，相关企业将获得更多空间。”

在此背景下，电池企业的客户规模也持续拓展。日前，搭载蜂巢能源电芯的零跑C01亮相大湾区

### 车企竞相入局

与增强电池体系化研发和工业化能力。“我们相信这些投入将提升蔚来产品的长期竞争力和盈利能力。”

事实上，加大投入动力电池相关研究，强化车企自身护城河已成为行业共识。据不完全统计，目前已有29家车企以自建、合建以及入股等方式，在动力电池产业链上强化布局，投资金额超过5000亿元。日前，上汽乘用车MG品牌发

布了一个新电池品牌——“魔方”电池，并亮相了该电池的首款车型——MG MULAN。上汽集团副总

工程师、捷能公司总经理朱军在发布会上表示，“魔方”电池即将投入量产，具有超低成本，以及12年100万公里超长寿命、超长续航等特点，可以支撑电动车跑到1000公里。

“通过引入躺式电芯，带来超

高集成度、超长寿命和‘零热失控’

安全防护三大优势。就像一副扑克牌，原来电池包的电芯是竖着放，现在是把电芯躺下来，占用的空间及接触面很小，带来空间效率的提升以及零热失控。”朱军表示。

另一方面，电池价格的上涨也是新能源车企业必须直面的挑战。如何通过在产业链上游的布局来缓解成本上涨压力，成为车企的共同课题。从新能源车企毛利率表现来

看，多家车企由于原材料等因素影响，毛利率较去年同期有所下滑。

吴辉表示：“因为电池在电动车整体成本的占比中非常高，也是电动车里最关键的一个零部件。近几年存在车企由于电池供应的问题影响到生产节奏，因而确保锂电池供应安全非常重要。同时，为了与供应商有更好的谈判和议价能力，车企也可以通过自研电池技术来进一步掌握话语权。”

深挖现有客户资源的同时，扩大业务覆盖范围，为更多客户提供优势产品和服务。”

此外，在资金与需求的共同刺激下，动力电池在技术层面的发展不断提速。日前，国轩高科股份有限公司(002074.SZ，以下简称“国轩高科”)发布了360Wh/kg半固态电池。国轩高科方面表示，半固态电池今年将实现装车。搭载半固态电池的车型，电池包电量达到160kWh，续航里程长达1000km，车辆百公里加速时间仅3.9s。

建设、锂钾开发、储能电池项目等新能源领域全面开发。”蜂巢能源方面表示。

值得注意的是，随着各家电池企业扩产规划的陆续公布，大量锂电项目接连落户四川，产能集中度持续提升。

作为全国最早布局锂电行业的省份之一，四川省在发展锂电产业方面有着得天独厚的优势。相关数据显示，四川已探明的锂矿资源占世界锂矿资源的6.1%、全国的

57%，居全国之首。富集的锂矿资源和成熟的产业体系让四川在发展锂电项目上更具优势。

吴辉认为：“一方面是四川省政府对于锂电产业的政策支持力度大；另一方面是当地的要素成本较低，以电费为例，部分地区的电价在3毛钱一度电左右，这对于锂电产业链的企业有较强的吸引力。同时，由于四川水电资源丰富，绿电的使用比例更高，相关企业也较为看重清洁能源在用电中的占比。”