

新一轮汽车以旧换新政策出炉 或将撬动万亿级市场需求

本报记者 陈燕南 北京报道

近日,商务部、财政部等7部门印发《汽车以旧换新补贴实施细则》(以下简称《细则》),明确了汽车以旧换新的相关问题。根据《细则》规定,自《细则》印发之日起至2024年12月31日,报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的的新能源乘用车,并购买符合节能要求乘用车新车的个人消费

推出政策组合包

汽车以旧换新补贴政策可以和新能源汽车购置税减免政策及优惠叠加使用。

近日,商务部新闻发言人何亚东在商务部举行的例行新闻发布会上表示,《细则》印发后,各方广泛关注、反响很好,不少地区已经细化出台落实举措。在政策设计和实施过程中,重点把握以下几方面:

一是统筹兼顾。坚持报废更新和置换更新一体推进,中央财政重点支持报废更新,鼓励有条件的地方支持汽车置换更新。二是组合发力。统筹支持汽车消费全链条各环节。汽车以旧换新补贴政策可以和新能源汽车购置税减免、购车金融信贷支持、企业配套优惠等叠加享受,形成组合包,努力让老百姓得到更多优惠。三是高效便利。开发建设全国统一的汽车

释放换购潜力

乘联会预测今年乘用车市场消费增量将有40%来自以旧换新。

有不少业内人士认为,此轮以旧换新政策的出台和实施,正是一场提振市场信心、释放消费需求的“及时雨”。

中汽协副总工程师许海东表示,从目前市场发展态势看,二季度极有可能呈现较好的发展态势,但三季度随着去年基数上升因素影响,同比增长可能不会太高甚至下降。因此,今年车市有可能呈现前高后低的发展趋势。

同时值得注意的是,车市“内卷”严重,在“价格战”因素影响下,

可享受一次性定额补贴。

其中,对报废上述两类旧乘用车并购买符合条件的新能源乘用车的,补贴1万元;对报废国三及以下排放标准燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的,补贴7000元。

国家发展改革委副主任赵辰昕表示,汽车换代更新的需求在万亿元以上级别,再加上回收循环利用,市场空间非常大,对经济增长的贡献不言而喻。

以旧换新信息服务平台,并在微信、支付宝、抖音、云闪付上线了小程序,便利群众申领汽车报废更新补贴,切实把好事办好。

记者注意到,一汽-大众、一汽丰田、一汽红旗、长城汽车以及奔驰、宝马等车企及时响应以旧换新政策。例如一汽丰田推出20亿元置换补贴;梅赛德斯-奔驰则推出“换政策,奔驰加倍”的限时活动,符合条件的乘用车用户购买奔驰可获得高达1.5万元的购车补贴。

中汽中心首席专家、中国汽车战略与政策研究中心副主任刘斌表示:“此次补贴新车车型覆盖面广,按照2023年乘用车新车销售数据来计算,新车中可享受补贴的达到93%——据机动车上险数据统

车企利润进一步降低,汽车行业呈现利润弱增长的状态。

目前,汽车正是支撑消费的主要支柱之一。在此背景之下,以旧换新政策或是决定今年车市以及行业效益能否增长的关键因素。詹军豪认为,近期频繁出台以旧换新政策,主要是为了应对在经济不确定性增大的背景下,汽车行业面临的销量下滑和库存增加等风险问题。

许海东还表示:该政策体现了政府推动环保升级和消费刺激的

事实上,进入存量市场阶段,这一轮以旧换新也是汽车市场迈入高质量发展的突破口。艾文智略首席投资官曹轍在接受《中国经济报》记者采访时表示,今年以来,汽车以旧换新政策频频出台,主要是因为汽车市场正在进行转型和升级,对环保、节能、智能化的需求越来越高。因此,鼓励汽车更新换

代,促进汽车消费升级,成为政策的重要方向之一。

知名战略定位专家、福建华策品牌定位咨询创始人詹军豪则对记者表示:“此类政策有潜力撬动万亿级别的市场,因为汽车产业链长,涉及面广,能够带动上下游多个行业如零部件制造、汽车金融、后市场服务等发展。”



进入存量市场阶段,这一轮以旧换新也是汽车市场迈入高质量发展的突破口。张硕摄影

据,2023年国内传统燃油乘用车销量1465.2万辆,其中,2.0升及以下排量燃油乘用车销量1369.2万辆,占比93.4%。据中国汽车战略与政策研究中心测算,纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的车型约占新能源车型的93%。”

曹轍对记者表示:“此次政策主要释放出鼓励环保、促进汽车更新消费的信号。政策鼓励消费者淘汰国三及以下排放标准燃油乘

用,并购买符合节能要求的乘用车,这有助于推动汽车产业向环保、节能方向发展。”

中国企业资本联盟副理事长柏文喜对记者表示:“与以往的汽车以旧换新政策相比,此次《细则》更加明确了补贴的范围、标准、申报流程和资金管理等方面。特别是对新能源乘用车的补贴额度更高,这反映政府对于推动新能源汽车普及的坚定决心。”

据乘联会测算,2023年报废汽车增量约756万辆。据此计算,

2027年我国报废汽车回收量预计超1500万辆。目前传统燃油车的普遍换车周期在6—8年,新能源换车周期在3—5年,预测今年乘用车市场消费增量将有40%来自以旧换新。以去年2600万辆的乘用车销量计算,2024年大约有1000万辆乘用车销量来自以旧换新。

相关数据显示,截至2023年年末,我国乘用车保有量已达2.8亿辆,其中处于核心换购高峰期4—9年的车型约1.1亿辆,可为车市贡献较为可观的换购增量。

动力电池市场淡季不淡:宁德时代与比亚迪市场份额超七成

本报记者 陈靖斌 广州报道

尽管通常情况下,4月份是新能源汽车市场的淡季,但与销量相比,动力电池市场的繁荣程度却未见下滑,反而呈现稳步增长的态势。更值得一提的是,市场集中度也在逐步提升。

中国汽车动力电池产业创新联盟于5月11日发布的最新数据显示,今年4月,国内动力电池装头部企业拉高行业集中度

今年4月,我国动力电池行业呈现强劲的增长态势。相关数据显示,动力电池装车量达到35.4GWh,同比增长40.9%,环比增长1.4%。其中,三元电池装车量占总装车量的28.0%,达到9.9GWh,同比增长24.1%;磷酸铁锂电池则占据绝大多数,装车量达25.5GWh,占比71.9%,同比增长48.7%,环比增长7.8%。

在这个激烈竞争的市场上,宁德时代和比亚迪在4月份的表现引人注目。两家公司的动力电池市场占有率合计超过国内70%。其中宁德时代在国内动力电池市场的表现依然强劲。4月份,其动力电池装车量达到15.65GWh,市占率为44.65%,依然稳居行业榜首,尽管较上个月有轻微下滑。

而比亚迪作为宁德时代的竞争对手,其4月份在国内的动力电池装车量达到9.95GWh,市场份额为28.37%,环比增长1.58个百分点。

从技术路线来看,宁德时代在上个月的三元电池装车量达到

6.62GWh,占据国内69.24%的市场份额;而在磷酸铁锂电池领域,该公司的装车量达到9.03GWh,市场份额为35.46%,仅次于比亚迪排名第二。

在这些企业中,宁德时代凭借近50%的市场份额居于行业首位,而比亚迪旗下的弗迪电池以26.79%的市场份额紧随其后,位列行业第二。两家企业的市场份额合计超过七成。

值得关注的是,5月8日,工业和信息化部(以下简称“工信

部”)发布《锂电池行业规范条件(2024年本)》(征求意见稿)(以下简称“征求意见稿”)和《锂电池行业规范公告管理办法(2024年本)》(征求意见稿),旨在引导企业加强电池产品质量,提升动力电池市场的集中度,进一步推动中国动力电池企业的发展壮大。

国际智能运载科技协会秘书长张翔向《中国经济报》记者指出,征求意见稿是提高行业集中度的重要举措,有助于整个行业的技术水平迅速提升。“目前,国际上电池行业的市场集中度已经很高,总共不到10家公司,例如松下、LG等。而国内有50多家公司从事新能源电池的生产,工信部新的管理办法出台后,将淘汰小企业、不合格企业或产能利用率低的企业,这将有助于大企业更好地发展壮大。”

低温性能、寿命、功率以及成本等方面都取得了重大突破。

据悉,在2023年的财报投资者沟通会上,比亚迪宣布将进一步提升“刀片电池”,计划于2024年8月发布第二代产品。据介绍,新一代刀片电池的能量密度将达到190Wh/kg,纯电车型的续航里程将突破1000公里。

为了进一步扩大市场份额,比亚迪不仅在研发第二代“刀片电池”,最近还发布了全新一代e平台3.0 Evo及首搭车型海狮07EV。这一新平台集合了多项全球首创技术,包括CTB整车安全架构、十二合一智能电驱、智能宽温域高效热泵、全域智能快充以及智能运动控制,全面展现智能化最新技术。

而宁德时代则在今年北京车展上发布了全球首款兼顾1000公里续航和4C超充特性的磷酸铁锂电池新品——神行PLUS电池。

据介绍,神行PLUS电池相比去年发布的神行电池在续航里程和快充能力上都有了进一步的提升。新电池可提供长达1000公里

的超长续航体验,同时充电10分钟即可补充60公里的行驶里程,实现“1秒1公里”的超级补充速度。

除此之外,宁德时代三元锂电池也有着强大的性能。比如,其代表作品麒麟电池基于三元锂电池技术,续航里程可超过1000公里,短时间内能充电400公里。然而,与传统的磷酸铁锂电池相比,三元锂电池的缺点也显而易见。它更容易失电、受氧化影响,导致电池的热稳定性下降,在高温环境下容易出现安全问题,同时循环寿命较短,成本也相对较高。

然而,尽管存在一些缺点,这种电池也有着显著的优点。它的体积小、能量密度高、续航能力强以及抗低温性能出色。以麒麟电池为例,其能量密度高达255Wh/kg,即使与最新一代“刀片电池”相比,也能保持领先地位,后者的能量密度仅为180Wh/kg。此外,即使在零下10℃的环境下,该电池的放电性能仅衰减不超过30%;在零下20℃的环境下,其续航能力也能保持超过50%。

宁德时代和比亚迪之所以能在动力电池市场中占据领先地位,主要归功于它们早期的技术积累和战略布局。

“宁德时代之所以能够在市场上取得先发优势,是因为它在技术领域起步较早,并且拥有先进的产品技术路线。”张翔表示。

在市场初期,宁德时代的产品性能指标就已经在行业中处于领先地位,这使得宁德时代能够优先获得汽车制造商的大规模订单,尤其是它最初获得的宝马公司采购订单,为其后续的市场扩张奠定了基础。尽管宁德时代并非中国最早涉足电池行业的企业,但它凭借自身的技术优势和市场策略,成功地在激烈的市场竞争中脱颖而出。

比亚迪的发展历程也与宁德时代类似。比亚迪在研发磷酸铁锂电池方面起步较早,并且通过自身在汽车制造领域的优势,实现了“自给自足”的产业闭环。

“在行业门槛较低、技术水平有限的早期阶段,比亚迪通过这种模式获得了充足的成长空间。随着公司规模的扩大和上市后资金的增加,比亚迪不断加大研发投入,形成了良性的发展循环。在新能源汽车政策的推动下,比亚迪在国内动力电池市场也取得了较高的市场份额。”张翔表示。

为了进一步提升动力电池行业的集中度,促进头部企业的发展壮大,工信部于5月8日发布了锂电池行业规范条件和锂电池行业规范公告管理办法的征求意见稿。这些征求意见稿旨在引导企业减少单纯追求产能扩张的制造

撬动增量大市场

专家认为,政策的实施有望撬动万亿元规模的市场,它能促进新车销售、二手车、汽车后市场等行业共同发展。

有专家认为,不断扩大内需是促进经济高质量发展行之有效的重要战略,这一轮更新换代体现了“从存量中产生增量”的宏观经济政策新思路。

那么在这一轮以旧换新的政策支撑之下,哪些市场将迎来新机遇呢?

对此,有业内人士认为:“汽车以旧换新不仅增加了二手车源,随着二手车市场规模的扩大,也将倒逼二手车经营进一步规范,用规范和高效流通来提升行业经营水平。”

据了解,此前国家就出台了一揽子以旧换新政策。在《细则》之前14部门联合印发的《推动消费品以旧换新行动方案》(以下简称《方案》)就提出,通过加大政策引导支持力度,力争到2025年,实现国三及以下排放标准乘用车加快淘汰,报废汽车回收量较2023年增长50%;到2027年,报废汽车回收量较2023年增加一倍,二手车交易量较2023年增长45%。

记者还注意到,除了以旧换新,本次《方案》还针对报废汽车提出了具体要求。比如,严格执行机动车强制报废标准规定和车辆安全环保检验标准,依法依规淘汰符合强制报废标准的老旧汽车;优化报废汽车回收拆解企业布局。

中国汽车战略与政策研究中心市场运行研究总监刘锋表示,报废机动车回收是汽车流通的最终环节和末端出口,截止到2023年年底,我国车龄超过15年的老旧车辆已经超过800万辆。如果这其中有一半的车辆参与到本轮以旧换新中,按照新车平均售价17万元测算,有望带来7000亿元的新车消费规模,更能带动汽车市场的全链条

发展。另外广发证券研报认为,在政策的拉动下,汽车回收拆解有望在2025年后形成一个千亿元级别的产业。

此外,《方案》提出要促进汽车从交通工具向生活空间转变,支持汽车改装、汽车租赁、汽车赛事、房车露营、传统经典车等相关行业发展壮大,有助于进一步将消费场景从交通出行拓展至生活日常,满足消费者的多元化需求,增强汽车后市场对产业、经济发展的带动作用,充分释放其消费潜力。

有业内人士认为,与此前出台的中央财政补贴以旧换新政策相比,本轮以旧换新政策的突出特点在于中央财政和地方财政联动发力,囊括降低汽车贷款首付比例、引导企业提升回收服务水平、便利车主交车、推广上门收车服务模式、落实好二手车销售“反向开票”及异地交易登记等便利化措施,突破了各类隐形障碍,充分体现了产业、财政、金融、投资、用地乃至就业等政策的统一协调发力。

柏文喜对记者表示:“政策的实施有望撬动万亿元规模的市场,因为它不仅促进了新车销售,还可能带动二手车市场和汽车后市场的发展,汽车金融行业也将受益。”不过他也指出,“政策落地可能会遇到一些难点,其中包括确保补贴资金的合理分配和使用、防止补贴资金的滥用和欺诈行为、提高政策的知晓率和参与度等。为了真正惠及消费者,建议加强政策宣传,确保消费者充分了解政策内容和申报流程;简化补贴申报和审核流程,减少消费者的时间和经济成本;建立透明的监管机制,防止补贴资金的挪用和骗取。”

技术积累助推市场份额

张翔认为,宁德时代和比亚迪之所以能在动力电池市场中占据领先地位,主要归功于它们早期的技术积累和战略布局。

“宁德时代之所以能够在市场上取得先发优势,是因为它在技术领域起步较早,并且拥有先进的产品技术路线。”张翔表示。

在市场初期,宁德时代的产品性能指标就已经在行业中处于领先地位,这使得宁德时代能够优先获得汽车制造商的大规模订单,尤其是它最初获得的宝马公司采购订单,为其后续的市场扩张奠定了基础。尽管宁德时代并非中国最早涉足电池行业的企业,但它凭借自身的技术优势和市场策略,成功地在激烈的市场竞争中脱颖而出。

比亚迪的发展历程也与宁德时代类似。比亚迪在研发磷酸铁锂电池方面起步较早,并且通过自身在汽车制造领域的优势,实现了“自给自足”的产业闭环。

“在行业门槛较低、技术水平有限的早期阶段,比亚迪通过这种模式获得了充足的成长空间。随着公司规模的扩大和上市后资金的增加,比亚迪不断加大研发投入,形成了良性的发展循环。在新能源汽车政策的推动下,比亚迪在国内动力电池市场也取得了较高的市场份额。”张翔表示。

为了进一步提升动力电池行业的集中度,促进头部企业的发展壮大,工信部于5月8日发布了锂电池行业规范条件和锂电池行业规范公告管理办法的征求意见稿。这些征求意见稿旨在引导企业减少单纯追求产能扩张的制造