

限购“松绑”、百亿补贴发放 拉动汽车消费“加速跑”

本报记者 陈燕南 北京报道

近日,国务院印发《2024—2025年节能降碳行动方案》(以下简称“行动方案”)提出十大项共27条重点任务、行动。其中,在交通运输节能降碳行动中,明确提到要推进交通运输装备低碳转型。加快淘汰老旧机动车,逐步取消各地新能源汽车购买限制。

就在前不久,《汽车以旧换新补贴实施细则》(以下简称“《实施细则》”)出炉之后,财政部发布《关于下达2024年汽车以旧换新补贴中央财政预拨资金预算的通知》,《通知》显示,汽车以旧换新补贴年度资金总额为111.9775亿元。其中,中央资金64.4亿元,地方资金47.5亿元。

频迎“红包” 政策支持力度空前

汽车以旧换新补贴资金由中央财政和地方财政总体按6:4比例共担,并分地区确定具体分担比例。

近年来,一些城市对购车,尤其是新能源汽车,依然存在一些限制措施,有的城市要求缴纳若干年社保才能购车,有的要求在此基础上参加摇号。

然而近期,多地都在陆续出台放宽新能源汽车购买限制的政策。深圳出台规定,取消非深户籍人员申请新能源汽车增量指标社保限制,放宽名下仅有1辆在深圳市登记的小汽车个人申请混合动力小汽车增量指标的条件限制。

《广州市小客车指标调控管理实施办法》则提出,节能车增量指标和新能源车增量指标无需摇号直接配置、正式取消对非本市户籍人员申请车牌指标的居住登记和医保门槛等调整措施。

同样为限购“松绑”的还有海南省。近期海南省多部门联合发布《海南进一步优化调整小客车保有量调控管理措施》,指出本省鼓励使用新能源小客车,单位或者个人名下没有应当报废而未办理注销登记的其他机动车的,可以按需购置新能源小客车。

上海高级金融学院经济发展研究中心研究员孙全澍表示,对于限购,以往政策多是“因地制宜优化”,而此次《方案》则明确提出

“政策组合拳是政府为促进汽车市场消费、推动经济高质量发展而制定的举措。政策释放了鼓励汽车消费、支持新能源汽车产业发展的信号。”中国企业资本联盟副理事长柏文喜在接受《中国经营报》记者采访时表示。

目前,汽车以旧换新的潜力正在加快释放。在《实施细则》发布40天后,商务部例行新闻发布会上,商务部发言人何亚东介绍,截至当天,汽车报废更新补贴申请量已突破4万份,呈现出加快增长态势。

在国际智能运载科技协会秘书长张翔看来,无论是以旧换新,还是取消新能源汽车购买限制以及汽车下乡等政策,都意在刺激汽车消费。他在接受记者采访时表示:“有

数据显示,在国内买一辆车的平均价格是18万元,汽车作为大宗商品,它对经济的拉动作用是特别明显的。”

知名战略定位专家、福建华策品牌定位咨询创始人詹军豪接受记者采访时表示,这一系列促销政策组合拳体现了政府旨在通过降低购车门槛和提供经济激励,刺激消费需求,推动绿色出行方式的普及。

“政策力度空前,表明政府意识到新能源汽车市场的重要性和潜力,希望通过直接干预加速其成长。预计能显著提升新能源汽车销量,进一步拉动相关产业链的发展,包括电池技术、充电基础设施等,对整体经济产生积极影响。”詹军豪表示。

“逐步取消各地新能源汽车购买限制”,表述更为明确,这是重大转变。

孙全澍还表示,新能源汽车消费正处在持续上行的阶段,且从政策到市场有诸多利好因素,产业本身也具备整体领先世界的先发优势,新能源汽车消费呈现良好态势。如果相关城市能按照《方案》部署取消限购,将极大提振新能源汽车消费,使其成为推动经济增长的重要举措。

除了“松绑”政策之外,今年以来,新能源汽车市场频迎政策“红包”。《汽车以旧换新补贴实施细则》提到,对报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的新能源乘用车并购置新车的消费者给予补贴。其中,购置新能源汽车补贴1万元,购买2.0升及以下排量燃油乘用车补贴7000元。之后北京、陕西、山东、宁夏、云南等地都推出了相应的以旧换新政策。

“尽管地方的政策各有不同,但支持力度大、规模大是共同特点。”长三角研究院区域城市研究中心研究员夏羽鸣认为。“相较于之前的汽车以旧换新政策,此次政策的主要不同在于补贴标准更加

明确,补贴力度更大,覆盖范围更广。此外,此次政策还针对不同排放标准的燃油乘用车制定了不同的补贴政策,这有助于引导消费者选择更环保、更节能的车型。”艾文智略首席投资官曹轍在接受记者采访时表示。

据了解,2024年全国汽车以旧换新政策的总体目标是:以提高技术、能耗、排放等标准为牵引,支持符合补贴政策要求的老旧汽车报废更新,进一步扩大汽车消费。政策数量指标为推动全年报废汽车回收量达到378万辆。

《实施细则》中指出,汽车以旧换新补贴资金由中央财政和地方财政总体按6:4比例共担,并分地区确定具体分担比例。其中,对东部省份按5:5比例分担,对中部省份按6:4比例分担,对西部省份按7:3比例分担。总体来说,就是国家根据各个区域经济发展情况,对地方出资比例加以区别,作出相应划分。

“此次政策的特点之一是向西部和中部倾斜,国家支持的比例要更大一些。”张翔认为,“通过以旧换新政策将老旧车型进行加速替换,一来可以环保,二来可以杜绝一些安全隐患。”

成效显现 焕发消费新活力

有研报认为,放宽汽车限购政策的目的是充分释放消费潜力,放松限购是一种政策成本低、见效快的刺激手段。

“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经历转型和升级,消费者对环保、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。”柏文喜对记者表示。

5月31日,懂车帝联合中国汽车工业协会推出《2024新能源汽车消费洞察报告》(以下简称“报告”;除专门标注外,报告中的新能源车均指新能源乘用车)。报告显示,新能源车意向购买用户已与燃油车意向购买用户旗鼓相当,其中插电混合动力、10万—20万元价位车型最受欢迎。随着汽车以旧换新政策的推出,超六成用户认为“很有必要”,近三成受访者表示近1年内有置换旧车、购买新能源车的打算。

乘联会秘书长崔东树表示,车市价格战从今年2月春节后延续至4月底,时间跨度大、参与车型多,导致消费者对新车价格走势产生观望。据统计,今年4月乘用车市场零售同比下降5.7%,环比下降9.4%。

不过乘联会认为,随着以旧换新的国家政策落地实施、各地相应政策出台跟进,加之车市新品价格战阶段性降温,市场观望群体消费热情被激发,市场已经进入相对较好阶段,新能源车走势好于预期。

具体来看,从4月27日商务部汽车以旧换新信息平台收到全国第1份汽车报废更新补贴申请到申请量突破1万份,用了25天;从第1万份申请到第2万份申请,用了7天;再到第3万份申请,仅用了4天。

另有数据显示,5月乘用车市场零售171万辆,同比下降1.9%,环比增长11.4%。其中,新能源汽车增长迅速,5月新能源车市场零售79万辆,同比增长36%,环比增长17%。



多项新政正在加速释放消费潜力。图为不少消费者到店参观新能源汽车。 陈燕南/摄影

惠誉评级方面对记者表示,汽车“以旧换新”细则落地,推动置换需求加速释放。根据公开数据,当前国三及以下排放标准的乘用车保有量超过1600万辆,其中车龄15年以上的超过700万辆。若其中有10%在本政策推动下完成置换,则可推动本年汽车销量增长约5%。

招商证券在其发布的研报中则指出,放宽汽车限购政策的目的是充分释放消费潜力,放松限购是一种政策成本低、见效快的刺激手段。

另有专家认为,如果北京、上海等城市取消限购政策,汽车消费将有望显著增长。

不过张翔也指出,“国家虽然发布了利好政策,但是具体的政策施行情况还是得看地方政府,由于地方政府可能考虑到城市实际交通的情况以及一些难点,所以有部分城市离全面放开还有一段距离。”

詹军豪则认为,北京和上海由于人口密度高、交通压力大,取消限购的难度确实较大。这不仅涉及环保考量,还关系到城市交通管理能力。因此,即使政策导向是逐步取消,这两个城市可能

会采取更为谨慎和渐进的方式。

“全面放开限购是一个复杂的过程,需要综合考虑城市规划、交通基础设施、环保目标等因素。新能源汽车限购取消后,可能面临交通拥堵加剧和充电设施不足的问题。此外,车辆增加还可能对城市空气质量、停车资源造成压力。”詹军豪对记者表示。

针对种种挑战,詹军豪建议,应加大充电基础设施建设,优化充电桩布局;推广智能交通系统,利用大数据和AI技术优化交通流;加强城市规划,合理分配道路资源。

“未来智慧城市和智慧交通将是解决拥堵的方法之一,而新能源汽车将是智慧交通以及智慧城市的载体。随着新能源汽车的普及和智能化技术的发展,未来城市交通将更加智能化和高效化。这不仅有利于解决城市拥堵问题,还有利于推动新能源汽车产业链的发展和壮大。因此,我们应当鼓励和支持新能源汽车产业的发展,同时也需要进一步完善新能源汽车配套基础设施和服务体系,为新能源汽车的普及和推广创造更好的条件。”柏文喜对记者表示。

小鹏、赛力斯何以无缘首批L3自动驾驶试点名单?

本报记者 陈靖斌 广州报道

工业和信息化部近日公布了《进入智能网联汽车准入和上路通行试点联合体基本信息》,揭示了全国首批九家进入L3自动驾驶上路

车企竞逐L3自动驾驶试点资格

在本次L3自动驾驶上路通行试点名单中,小鹏汽车和华为支持的赛力斯这两家在中国领先的自动驾驶汽车制造商并未进入此次获准名单。

随着汽车智能化时代的到来,高阶智能驾驶成为各大车企争夺的焦点。随着大算力芯片、智能底盘等核心硬件的普及,以及AI大模型的赋能,中国车企的高阶辅助驾驶能力不断升级。按照全球自动驾驶技术的发展速度,预计到2030年左右,无人驾驶可能会在一定规模上实现应用。

近日,随着全国首批L3自动驾驶上路通行试点名单的公示,L3自动驾驶的落地测试成为众多车企的争夺目标。6月4日,工业和信息化部宣布批准了九家汽车制造商进行自动驾驶测试,其中包括卡车和乘用车制造商。批准意味着这些企业可以在中国的某些城市进行自动驾驶功能的测试。这些城市包括北京、上海、广州和深圳等大城市。

工业和信息化部指出,进入试点的联合体需要由汽车生产企业详细制定并完善产品准入测试与安全评估方案,并在多方监督下进行测试与评估工作。

值得注意的是,记者发现,小鹏汽车和华为支持的赛力斯这两家在中国领先的自动驾驶汽车制造商并未进入此次获准名单。

路通行试点名单的车企。

根据最新名单,这九家车企分别为:一汽、上汽、广汽、长安、北汽蓝谷、比亚迪、蔚来、上汽红岩和宇通客车。

值得注意的是,小鹏汽车和

赛力斯这两家以智能驾驶技术见长的企业并未出现在名单上。对此,《中国经营报》记者采访了华为鸿蒙智行和小鹏汽车的相关负责人。

小鹏汽车相关负责人表示,公

司致力于提升智能网联汽车的技术、产品和用户体验。此次试点以自愿申报的形式进行,小鹏汽车对此保持密切关注并积极响应。截至发稿华为鸿蒙智行尚未回复相关情况。



搭载智能辅助驾驶的小鹏P7i在粤港澳大湾区车展上展示。

陈靖斌/摄影

据了解,此次公示的L3自动驾驶上路通行试点名单中,获得试点资格的并非单个车企,而是由汽车生产企业和使用主体组成的“联合体”。以广汽埃安为例,其新能源车能够进行L3试点,需要广汽乘用车的技术研发与生产制造支持,同时还需要广州祺宸科技有限公司的运营保障。广州祺宸科技有限公司,亦即如祺出行,是广汽集团旗下的智能移动出行平台。

事实上,首批智能网联汽车试点的使用主体多为车企旗下的网约车平台。例如,使用主体包括车联科技(长安)、东潮出行(比亚迪)、祺宸科技(广汽埃安)、赛可出行(上汽)、北京出行(北汽蓝谷)和一汽出行(一汽)等,均为网约车平台。

国际智能运载科技协会秘书长张翔在接受采访时分析指出,L3自动驾驶试点名单与企业市场规模以及地方政府的关联性密切相关。他认为,小鹏和赛力斯等造车新势力由于历史较短、市场规模较小,难以与传统车企竞争,尤其在对方经济和就业的贡献上无法相比,因此在自动驾驶领

域的竞争力有限。

张翔进一步指出,L3自动驾驶上路通行试点名单上的企业多为本地企业或传统车企代表。地方政府在颁发牌照时优先考虑本地企业,例如深圳将牌照颁发给比亚迪,重庆颁发给长安,上海颁发给上汽和蔚来。通过优先照顾本地车企,可以吸引外来企业入驻招商。如果对所有车企一视同仁,可能会降低企业入驻北京、上海等大城市的积极性。

从市场数据来看,新能源网

约车的快速增长也验证了L3自动驾驶试点名单中的企业在市场中的地位。

2023年全国新增网约车近85万辆,同比增长18%。其中,新能源网约车达到74万辆,增长23%。在这85万辆新增网约车中,广汽埃安和比亚迪分别以22万辆和19万辆的销量位居前两位,合计占到新增网约车的一半。值得注意的是,广州和深圳的网约车基本上都是新能源车,而杭州和上海的比例也超过了90%。

小鹏、赛力斯面临技术挑战

本次进入L3自动驾驶上路通行试点名单的企业将取得先发优势,或将在自动驾驶技术上领先于小鹏、赛力斯。

事实上,本次进入L3自动驾驶上路通行试点名单的企业,或将在自动驾驶技术上领先于小鹏、赛力斯等未能上名单的车企。

根据2023年11月工业和信息化部等四部门发布的关于开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作的通知(以下简称“通知”),以及《智能网联汽车准入和上路通行试点实施指南(试行)》,智能网联汽车搭载的自动驾驶功能,是指国家标准《汽车驾驶自动化分级》(GB/T 40429-2021)定义的3级驾驶自动化(有条件自动驾驶)和4级驾驶自动化(高度自动驾驶)功能(以下简称“自动驾驶功能”)。

进入试点名单的企业具备开发可量产产品的资格,这与企业获得L3级自动驾驶测试牌照有着实质性的区别。L3自动驾驶系统允许驾驶员完全放开双手且视线离开路面,不再需要时刻掌握车辆的运行和操作。更重要的是,使用L3自动驾驶的车辆如果出现交通事故,将由车企承担责任,这也是自动驾驶技术发展的重要分水岭。

公告指出,试点的组织实施共分为五个阶段:试点申报、产品准入试点、上路通行试点、试点暂停与退出、评估调整。

目前,这九家联合体仅完成了试点申报阶段的遴选,并不代表具有自动驾驶功能的智能网联汽车已取得准入许可或允许上路通行。接下来,四部门将指导进入试点的联合体开展试点实施工作。艾文智略首席投资官曹轍向

记者表示,小鹏汽车和赛力斯与已获准进入名单的车企相比,可能在自动驾驶技术上存在一定差距。“先行进入名单的车企在技术研发、测试和验证方面具有更丰富的经验,并且已经积累了大量的数据和案例。这些车企可能已经建立了更加完善的自动驾驶系统,能够更好地应对各种复杂的交通环境和路况。”

曹轍进一步解释,未获得L3自动驾驶大规模数据可能会对小鹏汽车和赛力斯的智能驾驶技术产生一定影响。他们需要更多的数据来训练和优化算法,提高系统的准确性和稳定性。此外,他们可能需要投入更多资源和时间来开发和完善自己的自动驾驶技术,以获得更多的市场份额和竞争优势。

资深人工智能专家郭涛也表示,小鹏汽车和赛力斯与其他先行获准进入名单的车企相比可能存在一定差距。这些差距可能体现在硬件设备、算法优化、数据积累等方面。先行进入名单的车企由于较早开始研发和测试,因此在这些方面具有一定的领先优势。

“对于未获得L3自动驾驶大规模数据的小鹏汽车和赛力斯来说,这可能会影响其智能驾驶技术的发展速度和准确性。然而,这也为它们提供了一个机会,可以通过加强技术研发和合作来弥补这一差距。”郭涛指出。他认为,通过增强技术研发能力和与其他企业合作,小鹏汽车和赛力斯有机会赶上并超越那些已经进入试点名单的企业。