

# 新能源汽车涨价为哪般

本报记者 杨忠阳

## 产业聚焦

“不仅没有优惠，还比半个月前贵了5000元。”3月18日，在位于亚运村汽车交易市场的北京金泰凯迪汽车销售服务有限公司，一位看上了广汽埃安V70智领版的消费者颇有些后悔之前没下手。

进入3月以来，记者走访多家4S店和商圈卖场，发现已经有近20家新能源车企的40余款电动车宣布涨价。上游原材料价格猛涨，经过动力电池厂家的传导，最终还是蔓延到了整车企业。

### 车企纷纷上调售价

3月17日，哪吒汽车发布车型价格调整说明，受上游原材料价格上涨、供应链供货紧张等诸多因素影响，哪吒汽车从18日零时起对在售车型的价格进行调整，上调幅度从3000元至5000元不等。

同一天，特斯拉中国官网显示，Model Y后轮驱动版起售价提高至31.69万元，较之前上涨1.506万元。这是今年3月以来，特斯拉中国对旗下产品第三次上调价格。此前3月15日，特斯拉中国刚进行完一轮调价，Model 3后轮驱动版、高性能版起售价分别上涨1.42万元、1.8万元，而Model Y的长续航版、高性能版起售价则分别上涨1.8万元和2万元。而3月10日，特斯拉也涨过一轮价，同样是上述车型，包括Model 3高性能版、Model Y长续航版和高性能版，起售价各上涨1万元。

3月16日，比亚迪汽车则对王朝网和海洋网相关新能源车型官方指导价进行了调整，上调幅度从3000元至6000元不等。据了解，比亚迪本轮涨价涉及10款车型共39款配置。其中，涨幅3000元的车型主要为DM-i车型，涨幅6000元的主要为纯电动车型，海豚、元PLUS等最新车型也在涨价范围之内。这是比亚迪今年以来官方的第二次调价。今年1月，因原材料价格大幅上涨以及新能源汽车购车补贴退坡等影响，比亚迪对旗下新能源车型官方指导价进行过一次调价，上调幅度从1000元至7000元不等。

与此同时，奇瑞新能源也发布公告称，受原材料价格持续大幅上涨影响，奇瑞新能源汽车将对小蚂蚁相关新能源车型的官方指导价进行调整，上调幅度从3000元至6000元不等，已于3月17日零时起生效。

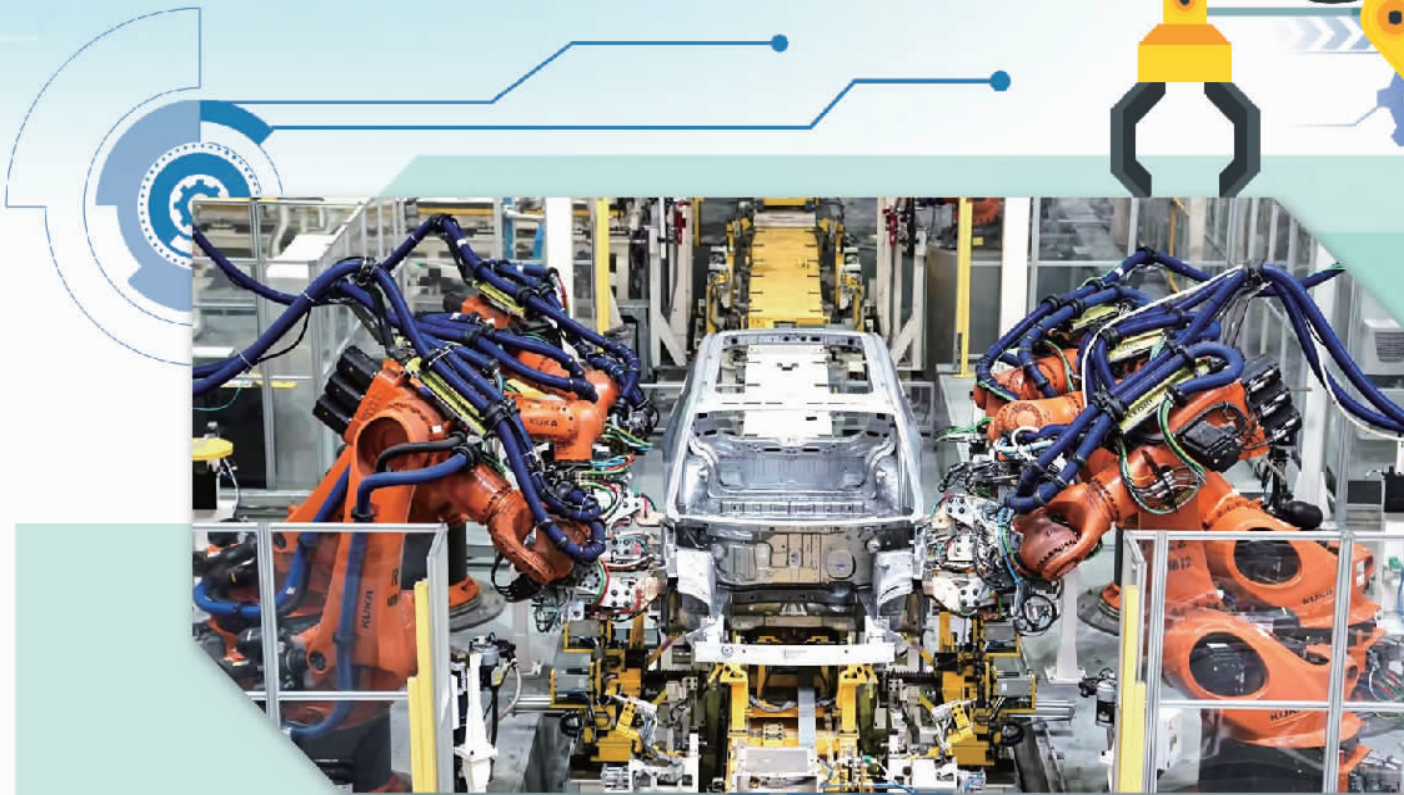
在此轮涨价潮中，还有3月1日，欧拉好猫GT涨价1.2万元；同日，几何EX3涨价7000元。3月4日，广汽埃安AION Y涨价1万元，广汽埃安AION V Plus涨价5000元，广汽埃安AION S Plus涨价4000元。

此外，蔚来汽车还宣布全系从3月31日起，将不再提供5400元补贴。

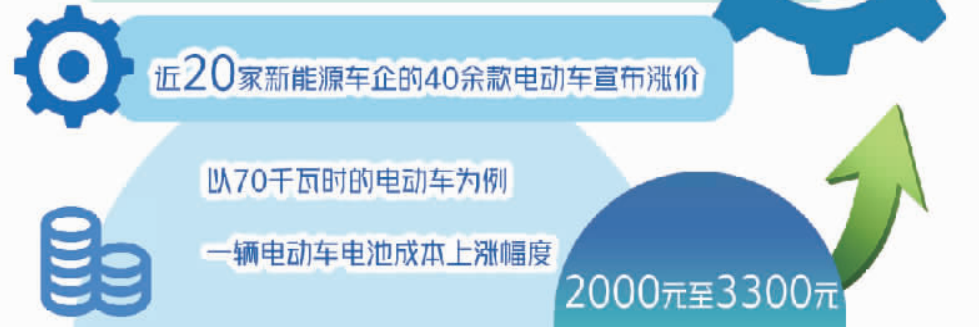
### 原材料上涨是推手

与新能源汽车补贴退坡相比，多家车企在涨价公告中称，调价的主要原因是原材料价格大幅上涨。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东



广汽埃安智能生态工厂生产线。（资料图片）



树告诉记者，今年以来，由于原材料涨价导致动力电池价格上涨的速度大大出乎业内预期，此前很多车企与电池供应商的协议价较低，车企压力并不突出，但是在动力电池涨价后签订新订单的车企压力非常大，只能通过涨价来缓解成本压力。

作为动力电池的主要原材料，锂、钴、镍都出现较大幅度涨价。生意社数据显示，3月17日电池级碳酸锂市场综合报价在48万元/吨至52.2万元/吨，而在2021年初碳酸锂价格仅为5万元/吨。与此同时，钴价也从去年初不到30万元/吨上涨至56.8万元/吨，涨了近一倍。此外，受俄乌冲突影响，俄罗斯作为全球第三大镍生产国，镍价出现猛涨。仅硫酸镍的价格变化，就使得三元材料价格每吨上涨16万元至25万元。相应地，三元锂电池每千瓦时价格上涨31元至47元。以70千瓦时的电动车为例，一辆电动车近期的电池成本上涨幅度达2000元至3300元不等。

“除了动力电池涨价，缺芯也增加了芯片的购置成本。”北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔解释，“一些车企为了减少芯片问题，不得不到市场上高价收购芯片。”

更令人担忧的是，占全球氖气产量约一半的两家乌克兰氖气供应商均已中断生产，而氖气是芯片制造过程中不可或缺的气体，加重了全球芯片供应紧张短缺。而3月16日深夜发生在日本本州岛东部海域的7.4级地震，也影响了包括瑞萨电子、索尼、村田制作所等全球汽车芯片供应商。其中，瑞萨电子是全球最大的车用微控制单元的供应商；村田制作所是片式多层陶瓷电容器龙头厂商，全球市场占有率超三成。

业内人士表示，虽然特斯拉未公开披露这几轮上调产品价格的原因，但结合特斯拉的定价逻辑和公司高管此前的表态，很大程度与供应链上遇到的挑战相关。在全球疫情反复、国际形势复杂、自然灾害频繁的背景下，汽车产业作为供应链最长、全球化程度较高的行业之一，正面临着越来越多的困难，未来或许更多车企将加入到涨价队伍。

### 产业链协同待深化

今年初，全国乘用车市场信息联席会预测，2022年国内新能源汽车累计销量有望突

破600万辆，市场渗透率在22%左右。其中，2022年国内新能源乘用车累计销量将超过550万辆，市场渗透率达到25%左右。

“新能源汽车的价格上涨在一定程度上会抑制需求，未来如果动力电池原材料价格持续上涨，乘联会或将根据实际市场情况对新能源汽车全年预测销量进行相应调整。”同时，崔东树建议，车企可以通过提升产品技术指标、提升单车规模销量降低成本、改善电池供应商结构等多方面应对成本上涨。

中国电动汽车百人会副理事长董扬表示，当前新能源整车生产企业大部分还没有盈利，市场也不会接受新能源汽车价格明显高于同等级传统汽车，“此次原材料上涨幅度过大，单靠产业链的某一环节很难消纳全部上涨，产业链上下游要一致协同，共同分担原材料涨价带来的成本增加”。

“除了产业链上下游要共克时艰、共渡难关以外，我们还需要努力提高新能源汽车能效、适当设置续航里程，以便节约资源。”董扬补充道。

宁德时代董事长曾毓群认为，当前应加快国内锂资源勘探开发，保障供应链安全，同时应加强自主创新和科技攻关，提升资源循环高效利用水平。

广汽埃安总经理古惠南表示，适当减少储能电池的使用量，尤其是出口储能电池的使用量，也有利于缓解当前国内动力电池原材料供应紧张，实现“保供稳价”。

在诸多不确定因素带来的动力电池供应趋紧压力下，国内整车企业也已开始采取投资入股、合作等多种方式，与上游动力电池企业联手，稳定供应链。今年3月1日，欣旺达汽车电池母公司欣旺达电子股份有限公司发布增资公告，共有19家企业向旗下的欣旺达汽车电池增资24.3亿元，其中就包括了蔚来、小鹏、理想以及东风、上汽、广汽等整车企业。

### 完善农村快递

网络，充分发挥基层网点内生动力，推动行业协作和资源共享，破解降成本和可

持续难题。

今年《政府工作报告》提出，发展农村电商和快递物流配送。这是自2014年以来，《政府工作报告》连续第9年将“快递”写入其中，也再次为快递进村的未来发展指明了方向。

吉蕾蕾

快递连接千城百业，有助于城乡商品流通、农产品上行，促进乡村发展。近年来，在相关部门大力推动下，快递进村政策支持力度不断增强，快递的触角加速向乡村延伸。国家邮政局数据显示，截至2021年底，快递进村比例超过80%，苏浙沪等地基本实现“村村通快递”。得益于此，现在全网每天有1亿件包裹寄到农村，极大提升了农村消费的便利程度。

快递联通线上线下，农村市场潜力也进一步得到挖掘。近年来，邮政快递业累计培育了山西吕梁杂粮、山东日照海鲜、江苏宿迁花木等100个业务量超千万件的快递服务现代农业项目，在提升农产品流通效能、促进农民增收、助力乡村发展方面取得了显著成效。

如今，快递日均服务用户接近7亿人次，城市和农村、东中西部之间邮政服务水平差距不断缩小。按照部署，到2025年，我国将基本形成开放惠民、集约共享、安全高效、双向畅通的农村寄递物流体系，实现乡乡有网点、村村有服务，农产品运得出、消费品进得去。

不可忽视的是，快递进村在落地、推广的过程中，仍存在不少难点、堵点，想要实现“村村通快递”仍有一定难度。比如，一些西部偏远地区，基础设施差、村落布局分散、业务量少，快递企业设点意愿不高。有的快递网点投入后，存活难度大也是客观事实。有的中网点设置不合理，增加了运费和时间成本。

完善农村快递网络，基层网点要充分发挥内生动力。要鼓励发展“多站合一”的乡镇客货邮综合服务站、“一点多能”的村级寄递物流综合服务站。各基层网点可以利用自身的流量优势，尝试多元化经营。之前已经有村级网点与便利店、水果店有效结合，以“前店后仓”的布局拓宽了销售渠道，增加了经营收入，很有借鉴意义。

完善农村快递网络，解决好末端配送问题是关键所在。当前，部分快递企业分配给农村基层网点的利润空间不足，导致服务不规范等现象时有发生。要充分发挥有效市场和有为政府的作用，加快建设农村寄递物流体系，推动运行机制和服务模式的创新，探索交快、邮快等合作模式，推动行业协作和资源共享，破解降成本和可持续发展的难题。

我国各地区发展农村寄递物流的条件各不相同，加快农村物流快递网点布局，推动快递进村工程落地实施，还要坚持因地制宜、分类推进。要支持大型流通企业以县城和中心镇为重点下沉供应链，推动建立长期稳定的产销对接关系。在冷链物流方面，要推进农产品产地仓储保鲜冷链物流设施建设，促进合作联营、成网配套，逐步实现农村由单纯“收快递”向“产快递”“收快递”并行转变。

业界点睛

本版编辑 陶 琦 美 编 王子莹

# 燃油附加费上调影响几何

本报记者 崔国强

国内部分航空公司调整国内航线燃油附加费征收标准，即自3月5日（出票日期）起，国内所有航线燃油附加费收取标准为：800公里（含）以下航线每位旅客收取20元燃油附加费，800公里以上航线每位旅客收取40元燃油附加费。此次调整国内航线燃油附加费征收标准对民航市场特别是航空公司有何意义？对民航旅客有何影响？记者就此进行了采访。

2018年6月5日，航空公司恢复征收国内航线燃油附加费，此后历经多次调整。今年2月5日，国内航线燃油附加费恢复征收，标准为800公里（含）以下航线每位旅客收取10元，800公里以上航线每位旅客收取20元。

对于国内航线燃油附加费标准不断调整的原因，广州民航职业技术学院副教授慕琦分析认为，国内航线燃油附加费征收机制是经国家相关部门批准的，旨在缓解或对冲由于航空燃油价格高位波动导致的航空公司运营成本压力。国内航线燃油附加费参考我国成品油零售价格形成办法，按照经由国家发展改革委批准的明确征收机制和收费标准。当航空燃油价格上涨触及启动征收机制，就会允许航空公司向旅客恢复征收燃油附加费，具体收费标准根据航空燃油价格按照800公里（含）以下和800公里以上两档收取，定期根据航空燃油价格波动进行上浮或下调。当航空燃油价格回落至约定价格，征收机制将关闭，不收取国内航线燃油附加费。

此次调整国内航线燃油附加费与近期国内航空燃油价格上涨有关。由于地缘政治紧张局势持续发酵，国际油价于2月底显著上涨。慕琦认为，按照市场价格规律，由旅客以支付燃油附加费的方式为航

空公司分担一部分燃油上涨的额外成本支出是合情合理的，也是航空领域国际上的通行做法。特别是在新冠肺炎疫情期间，可以一定程度上缓解航空公司的成本压力。

“值得注意的是，燃油附加费提升是无法完全冲抵燃油涨价风险的，航空公司还需要多措并举增收节支。”慕琦分析说。

在民航资深人士林智杰看来，燃油成本占航空公司总成本的30%至40%。当前，国内航油价格每吨已经涨了1800元，航空公司经营压力巨大，预计全年全行业要增加成本540亿元，这相当于疫情前全行业利润的2倍。而目前的燃油附加标准大约能覆盖30%左右的成本增量，航空公司还需承担油价上涨的大头。

林智杰认为，燃油附加费的征收标准变化，对于各家航空公司影响不一，平均航程越长的、客座率越高的航空公司，燃油附加费提升对成本的冲抵作用更大。

对于民航旅客而言，按照此次燃油附加费的调整，国内航线出行税费成本将从70元起步。大部分800公里以上的航线，机场建设费加上燃油附加费将达到90元。

慕琦认为，此次燃油附加费上浮，向每位旅客收取20元或40元燃油附加费的绝对金额并不高，占对应航线航空公司对外公布的经济舱全价的比例并不高。现阶段国内航空市场处于供大于求的状态，各航线平均销售票价普遍处于低位，燃油附加费不会影响旅客购买机票的行为。

自3月5日（出票日期）起

国内所有航线燃油附加费收取标准

800公里（含）以下航线每位旅客收取20元燃油附加费

800公里以上航线每位旅客收取40元燃油附加费



第二届中国国际消费品博览会主题彩绘飞机“消博号”降落在海口美兰机场。

新华社记者 胡智轩摄