

上海延续新能源车置换补贴  
每辆补贴一万元

闻 言 培

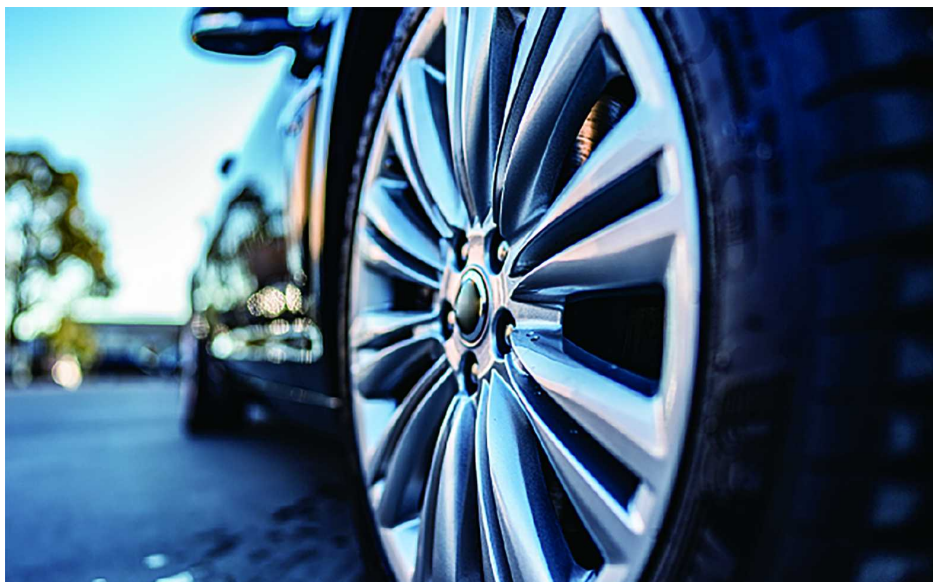
1月29日，上海市人民政府官网发布关于印发《上海市提信心扩需求稳增长促发展行动方案》的通知。为促进汽车等大宗消费，上海将继续实施新能源车置换补贴政策。

《方案》指出，2023年6月30日前个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合相关标准的小客车，并购买纯电动汽车的消费者，给予每辆车10000元的财政补贴。同时，上海将全面落实税费优惠政策，在2023年1月1日至12月31日期间购买并已列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》的纯电动车、插电式混合动力车（含增程式）、燃料电池车将免征车辆购置税。

值得注意的是，根据2021年上海市人民政府发布的《上海市鼓励购买和使用新能源汽车实施办法》，从2023年1月1日起，上海新能源汽车专用的绿牌将只给纯电动汽车，不再给插电混动型和增程式混动车型。而且，从2021年5月起，上海已经不再为10万元以下、车长4.6米以内的新能源车发放绿牌。这意味着，在今年购买插电混动及增程式车型、以及10万元以下、车长4.6米以内的新能源汽车，可以享受免购置税的国家层面的优惠，但不发放上海新能源汽车专用绿牌。

除了促进汽车等大宗消费外，《方案》还指出将从产业层面给予政府支持，推动智能网联汽车加速发展。实施数字经济、绿色低碳、元宇宙、智能终端等新赛道和未来健康、未来智能、未来能源、未来空间、未来材料等五大未来产业集群行动方案，支持智能网联汽车创新发展和示范应用。继续实施新基建项目优惠利率信贷贴息政策，推进新一批新基建重大示范工程。支持重点企业联合攻关，加强底层技术和硬科技研发，支持“链主”企业组织开展技术协同创新。

另外，《方案》还提出促进重点产业提质



增效，着力打造高端制造业增长极，实施整车和芯片企业联动计划，推动高端装备、先进材料、航空航天等行业扩产增能，推进电子信息制造企业产线智能化改造，实施产业基础再造工程和重大技术装备攻关工程，提升产业链供应链韧性和安全水平。制订实施新一轮技术改造三年行动方案，对符合条件的重点产业领域重大技术改造项目支持上限提高至1亿元。

近年来，在“双碳”政策的指导下，我国新能源汽车产业发展迅猛。从2009年年销不足300万辆，到2022年突破688.7万辆，我国已经成为全球最大的新能源汽车消费市场。

而上海，作为全国新能源汽车普及程度最高的城市之一。据统计，截至2022年底，上海新能源汽车保有量达94.5万辆，占汽车总量的19.81%，新能源汽车的渗透率达到了52.5%。其中，纯电动汽车保有量52.1万辆，占新能源汽车总量的55.13%。2022年上海新注册登记新能源汽车32.7万辆，占新注册登

记汽车总量的53%，与上年相比增加6.8万辆，同比增长26.25%。新注册登记新能源汽车数量从2019年的6.9万辆到2022年的32.7万辆，呈高速增长态势。伴随着市场快速增长，新能源汽车的发展动力已经从最初的政策驱动悄悄转变为市场导向。2023年，新能源汽车正式进入全面市场化拓展期，迎来新的发展和增长阶段。

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟表示：“新能源汽车市场已进入规模化发展阶段，需求将持续释放。具体来说，除了补贴政策退出，限制增量发展的因素主要有国际竞争激烈、供应链不稳定性增加等；有利因素则包括市场供给能力空前加强、智能化技术与产品创新、低碳发展战略驱动、促消费政策发力等。如果应对得当，充分把握有利因素，推进汽车及零部件企业、供应链和价值链转型，中国新能源汽车销量有望保持30%至40%的增速，达到1000万辆，成为全球首个新能源汽车年销量进入千万辆级的国家。”

## 2022完美收官，特斯拉如何挑战2023年180万辆目标？

近日，特斯拉公布了2022年四季度财报。

财报显示，2022年，特斯拉全年的营收为814.62亿美元，同比增长51%；毛利润为208.53亿美元，同比增长53%；毛利率为25.6%，高于2021年的25.3%；营业利润率为16.8%，高于2021年的12.1%；调整后息税折旧摊销前利润为191.86亿美元，同比增长65%；GAAP净利润为126亿美元，同比增长128%；营运现金流为147亿美元；自由现金流为76亿美元。

其中，特斯拉汽车业务全年的营收为714.62亿美元，同比增长51%；毛利润为203.54亿美元，同比增长47%；毛利率为28.5%，低于2021年的29.3%。得益于出色的财报表现，特斯拉公司过去一个月股价上升幅度达46%。

对特斯拉而言，各项指标的同比大涨给2022年画上了一个圆满的句号。

“2022年在各个层面上都是其有史以来最好的一年。”特斯拉CEO埃隆·马斯克在财报电话会议上如此说道。

出色的销量表现是特斯拉财务数据持续提升的核心原因，2022年第四季度，特斯拉新车交付量达到40.5万辆，全年交付汽车131万辆，均创下交付量纪录。特斯拉表示，上海工厂是特斯拉最主要的出口中心，支撑除北美之外的全球市场。目前，上海工厂全年产能超过75万辆，2022年产量达到71万辆。

特斯拉还在财报中表示，其2023年预计交付量将达到180万辆。特斯拉信心的背后其实是诸多的销量增长点。

首先是近期Model 3、Model Y在全球范围内大幅下调了售价，订单量得到了强劲的刺激。马斯克在电话会议上表示，特斯拉电动车的市场需求很强劲，在价格调整后更是如此，订单量在2023年1月达到历史新高，几乎是工厂产能的两倍。这意味着特斯拉需要继续提升产能，以满足高速增长的需求。

作为一家技术驱动的科技公司，快速地推陈出新一直是特斯拉的优势，2023年，

我们将看到特斯拉改款车型和新平台的推出。销量主力车型Model 3有望在今年迎来改款，目前已经有伪装车图片曝光，新车或在2023年三季度在上海工厂和加州弗里蒙特工厂进行投产。

另外，据外媒报道，特斯拉将于3月1日在投资者日活动上公布关于下一代车型平台的最新信息。马斯克曾透露，“下一代车型的尺寸将小于目前在售的Model 3，成本将会是现有平台的一半。”

马斯克还提到，下一代车型产量肯定会超过特斯拉其它所有汽车总和。同时称，“制造两辆特斯拉下一代车型的成本将与目前制造一辆Model 3的成本相同，我们相信这是可以做到的。”

值得注意的是，虽然特斯拉在朝着愈发强大的方向发展，但其面临的挑战也有很多。马斯克在公司财报电话会议上谈到电动汽车竞争格局时表示：“特斯拉非常尊重中国汽车公司，它们在世界上极具竞争力，中国可能有一些公司最有可能成为仅次于特斯拉的公司。”从2022年的中国新能源车市，特斯拉的确是喜中有忧，目前其最大的对手当属比亚迪。2022年，彻底放弃纯燃油车业务，转向纯新能源车企业的比亚迪，以186万的

成绩夺得2022年全球新能源车销量冠军，力压特斯拉的131万辆。

此外，蔚来、小鹏、理想、极氪、问界等实力品牌也在2022年取得了良好的销量表现。尤其在特斯拉主攻的30万级市场，这些中国品牌布局了大量的车型，蔚来ET5、小鹏P7、比亚迪汉、比亚迪海豹、极氪001都拥有极高的热度，比亚迪汉、极氪001等车型更是常常取得月销破万的成绩。

来到2023年，30万级市场竞争将进一步白热化，比亚迪军舰系列中级轿车、理想L7、问界M9等新车蓄势待发，特斯拉的降价能否抗住这些压力，新款Model 3能否继续保持竞争力都值得我们持续关注。

总之，特斯拉的出色的业绩表现，以及中国品牌的崛起，都预示着新能源车市场的竞争远没有结束。2023年，新能源车市场的竞争格局将会如何演变，让我们拭目以待。

