

[以下原文源於 knews 報導](#)

免責聲明：以下轉載文章，所發內容不代表本平台立場。

2023 年 3 月 5 日

補貼、電池、鋰礦、智能化……今年的兩會提案說了什麼

活著、汽車冷戰、人事變動、價格戰……

本以為 2022 年的車市劇情已足夠跌宕，可當拿到 2023 年的車市劇本，汽車人才知什麼叫撲朔迷離。

2023 年第一季度還沒過去，車圈巨變已叫人應接不暇，在迷霧中踟躕的汽車人急需一個風向標。兩會在即，汽車行業相關議題在某種程度上預示了行業未來的走向，剛好能扮演風向標的角色。

提振汽車消費

2022 年底，汽車人還在期待明年能為夢想窒息，誰知 2023 年是以「亂紀元」開篇的。

空貨櫃在各大港口堆積如山，外需不振；1 月住戶存款增加 6.2 萬億元，創歷史同期新高，內需疲軟。宏觀經濟的波動，不可避免地傳導至汽車消費端。

总体市场-2023年1月零售销量分析表

销量	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
2023年1月	60.9	6.0	62.3	129.3	1.1	130.4
2022年12月	104.9	10.0	102.2	217.0	2.2	219.2
同期	100.2	10.1	97.8	208.1	2.0	210.1
同比	-39.2	-40.9%	-36.2%	-37.8%	-43.8%	-37.9%
环比	-41.9%	-40.1%	-39.0%	-40.4%	-49.7%	-40.5%

总体市场-2023年1月批发销量分析表

销量	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
2023年1月	63.2	5.5	76.1	144.9	1.1	146.0
2022年12月	104.1	10.5	107.9	222.4	3.4	225.8
同期	102.5	8.2	105.3	216.0	3.0	219.1
同比	-38.3%	-33.0%	-27.7%	-32.9%	-62.5%	-33.4%
环比	-39.2%	-47.3%	-29.5%	-34.9%	-66.8%	-35.3%

2023年伊始，汽車人就挨了當頭一悶棍，1月份的戰報前所未有地慘烈，乘用車零售129.3萬輛，同比下降37.9%，降幅創下本世紀以來最高記錄。料到了1月車市不會多熱鬧，沒想到冷清如斯，自然而然地，提振汽車消費、帶動後疫情時代國民經濟增長這一話題被擺到了檯面上。

廣汽集團總經理馮興亞呼籲國家繼續實施新能源汽車消費補貼政策，但不再是補貼企業，而是將補貼給到消費者，同時延續汽車購置稅減免政策，這樣才能讓汽車消費跑起來。

馮興亞的視野不止局限於新車消費，也在二手車市場。



隨著我國汽車保有量的增加，二手車市場的規模在持續擴大。2022年，我國二手車交易量達 1602.78 萬輛，累計交易金額 10595.91 億，據相關人士預測，到 2025 年，我國二手車交易量將超過 3000 萬台，市場規模將達到 3 萬億元以上。

顯然二手車市場是汽車人大有可為之處，但我國二手車市場尚不成熟，這正是政府應發揮作用的時候，推動市場成長，健全報廢機動車回收利用體系，促進汽車循環流通。

吉利汽車董事長李書福也看到了當前車市消費下行的問題。在他看來，中國汽車市場正進入存量時代，在存量時代要想實現增長，企業就要滿足用戶多元化、個性化的消費需求，而乘用化皮卡正是一支潛力股。



目前，符合乘用化生產標準、使用標準的皮卡已經問世，且綜合性能優異，然而現行政策法規與需求不匹配，這一市場遲遲未被激活。

要想釋放皮卡的市場潛力，國家必得修訂皮卡的監管政策，放寬消費者使用條件，最好將皮卡劃入乘用車範疇，其年檢政策、報廢政策也與乘用車對齊。

電池：實現價廉質優

中國汽車行業消費不振的大背景下，新能源車卻是一股異軍突起的力量。2021年，中國新能源汽車銷量超過 350 萬輛，同比增長 157.8%；2022 年，我國新能源汽車產業又交出了一份非常亮眼的答卷，全年銷量 688.7 萬輛，同比增長 93.4%。

新能源車產業突飛猛進，帶動電池產業一路狂飆，然而，產業飛速增長的同時，產品質量卻參差不齊，對大容量電池儲能系統併網運行帶來新的安全可靠挑戰。

因此，寧德時代董事長曾毓群就引導電池產業有序發展獻出三條計策：



其一，參照核電級安全，建立以失效概率為依據的電池儲能系統安全分級評估體系，並將該體系納入到重大項目招標條件，引導電池儲能邁向以「核電級安全」為標杆的高質量發展。

其二，圍繞大容量高安全高可靠電池儲能集成系統這一關鍵領域，加強電化學儲能系統測試評估與實證，建設國家級電化學儲能實驗驗證平台。

其三，加強電池儲能數據的統計發布和共享，國家儲能平台將數據分級分類有序開放，同時，儲能主管部門和支撐機構委託動力電池聯盟按月發布廠家電池裝車數據，並定期發布有公信力的國內儲能電池併網總量、生產商併網量數據，為電站設備選型提供關鍵數據參考。

圍繞電池最大的問題除了安全，還有高企的價格，去年「世界動力電池大會」上，廣汽集團曾慶洪那句「我在給寧德時代打工」，真可謂說出了每個與寧德時代合作的車企老闆的心聲。

電池價格居高不下導致整車成本難以下探，當前除部分頭部企業外，多數新能源企業都在虧錢賣車，從整體來看，新能源汽車行業尚未找到可持續發展的盈利模式，持續虧損已成為制約新能源汽車產業可持續發展核心難題。

長安汽車董事長朱華榮注意到了這個問題，他開出的藥方是，在國內，出台相關政策，鼓勵有技術實力和資金實力的企業加快國內高品質鋰資源的探測和開發；在國外，鼓勵和引導國內礦產資源企業、整車企業和電池電芯企業等市場主體，通過多種方式進行海外鋰礦等礦產資源戰略布局與開發。一言以蔽之，通過內外同步布局鋰資源，從成本端解決電池價格問題。

智能化備受關注

王傳福說：「新能源汽車的上半場是電動化，下半場是智能化。」在電動化範疇，有曾毓群等人為電池發聲，針對智能化領域的問題，也有小鵬汽車董事長何小鵬向政府進言。

小鵬汽車一向以智能化為賣點，所以何小鵬對新能源車智能化方面的相關問題也有著更為鮮明的感知。我國智能網聯汽車產業快速發展，自動駕駛技術發展、落地也被提上了日程，然而「與之相配合的體系化保障與支撐不完善的問題也日益凸顯，包括安全機制保障、基礎設施保障和法律法規保障等。」若想解決這個問題，政府需要做這三件事：



第一，推動加快智能網聯汽車和自動駕駛相關立法工作；

第二，探索建立自動駕駛技術及自動駕駛汽車保險產品體系；

第三，推動加快城市高精度地圖審核流程，允許地圖增量更新集中審核、建立線上備案流程和先用後審機制、允許和鼓勵眾源方式更新地圖。

與何小鵬不謀而合關注到汽車智能化問題的是雷軍。小米手機的成功讓雷軍聲名鵲起，如今風口在新能源車行業，雷軍又果斷入局。許是得益於做手機的積澱，雷軍發現，新能源車正在成為繼手機之後的又一「移動智能終端」，與智能化相伴隨的，是汽車每天產生的海量用戶數據，大量數據被收集、共享和使用，為個人隱私帶來了潛在的風險。

2021年，國家先後發布了《數據安全法》《個人信息保護法》，相關產業部門出台了《汽車數據安全管理若干規定（試行）》《關於加強智能網聯汽車生產企業及產品准入管理的意見》等管理文件，規定了汽車領域處理重要數據、敏感個人信息等一些基本原則和要求，但汽車數據安全標準、認證評價、應用管理等機制仍不完善，制約了汽車智能化的發展。

雷軍希望通過制定汽車全生命周期的數據安全標準、構建汽車數據共享機制及平台等方法，規範汽車數據的使用，未來，汽車數據必將成為中國車企的核心競爭力之一，而在數據安全保護方面建立高標準，能讓消費者更樂於與車企共享出行數據，「從而促進產品用戶體驗的正向提升」，助力中國車企在國際競爭中贏得先機。