

10月之后，市场有一种声音，认为年底新能源车销量将非常惨淡，车市旺季将不复存在。

如今，数据来了！

先看整体销量。



根据交强险数据，11月第三周，新能源车销量合计为1

2.9万辆，同比增长65%；乘用车整体销量38.7万辆，同比增长2%。

什么意思？

跟第二周相比，新能源车销量环比增长

7.5%；跟10月第三周相比

，新能源车销量大增20.5%。

前三周，新

能源车累计销量35.9万

辆，较上个月同期增长25.5%。单就渗透率

而言，11月第三周数据已经提高至33.44%。

显然，这样的销售数据，一举回应了此前市场的悲观预期！

接着看细分车型。

比亚迪

(002594.SZ)的销量继续遥遥领先，前三周累计销量12.28万辆，较上个月同期

增长18.7%；特斯拉

紧随其后，随着新一轮的降价后，特斯拉前三周累计销量3.95万辆，较上个月同期

增长329.35%。

重点看“蔚小理”。

前三周，蔚来

(9866.HK)累计销量0.92万辆，较上个月同期增长46%；理想(2015.HK)也不

甘示弱，前三周累计销量0.84万辆，较上个月同期增长100%。

不过，小鹏(9868.HK)是唯一一家没有达到预期的。

前三周，小鹏累计销量0.34万辆，较上个月同期增长9.7%。尽管说保持了正增长，

但与蔚来和理想增速相差甚远。另外，就绝对销量而言，也不到前两家的一半，预

计单月销量跟10月相差不大。

还有，问界和极氪稳定增长。

11月前三周，问界累计销量0.85万辆，较上个月同期增长32.8%；极氪累计销量0.

68万辆，较上个月同期增长30.77%。

做个简单总结：

比亚迪销量稳定增长，特斯拉通过降价刺激销量，效果都不错；就前三周来说，蔚来稍微处于领先，理想和问界销量相差不大，“蔚小理”由“理蔚华”替代；小鹏汽车销量没太多起色，尽管说P7改款很大程度上影响了销量，但G9已经交付，这个数据还是很难有说服力。

还有威马汽车。

2020年初，威马汽车创始人、董事长沈晖与美团 (3690.HK) 王兴有个对赌

宣言：“如果威马2020年进入新势力销量TOP3，王兴要亲自送一份外卖给我，地点不限、时间不限；如果威马没有达成目标，我送一部车给王兴，品牌不限、价格不限。”

从结果来看，威马汽车2020年全年销量2.25万辆，尽管保持了不错的增速，但只位列造车新势力第四名。

而且，谁也没想到的是，这个成绩已经是威马最后的辉煌。

整个10月，威马汽车的销量为1117辆，同比下降77.8%；11月第三周，威马汽车销量276辆，不到头部新势力品牌的十分之一。

显然，威马销量下滑的速度太快了！

最后，说说全年销量。

去年底，中汽协预测2022年新能源车销量为500万辆，机构给出的乐观预测是550万辆；今年6月初，中信建投召开新能源车专家产销电话会议，将新能源车销量上调至570-590万辆；半个月后，再次将全年销量上修至650万辆；到了10月，中信建投将这个�数字再次上修至700万辆！

根据中汽协的数据，今年10月，我国新能源车销量为71.4万辆，同比增长81.7%；前10月，我国新能源车销量合计为528万辆，同比增长110%。

目前来看，700万辆的销量目标，不难实现！

