

政策转身考验新能源汽车市场



今年上半年，我国新能源汽车产销量分别为21.2万辆和19.5万辆，同比增长19.7%和14.4%。与去年同期125%和126.9%的增长率相比，今年上半年新能源汽车产销增长步伐明显放缓。目前，我国新能源汽车市场仍属于政策驱动型，扶持政策转身让市场迎来考验。

去年12月，《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（以下简称补贴新政）正式发布，新能源汽车的补贴政策发生重大变化，对个人用户和团体用户均产生影响，产销量增速放缓在意料之中。

个人用户是新能源乘用车的主要消费群体。今年中央财政补贴退坡20%。此前，不少地方按照1:1实施配套补贴。补贴新政明确要求地方补贴不能超过中央补贴的50%。新政的出台，无形中加大了消费者的购买成本。再加上年初部分地区的补贴政策尚未出台，一些消费者推迟了购车计划。

近些年，电动汽车分时租赁公司如雨后春笋般出现。补贴新政要求非个人用户购买的新能源汽车累计行驶里程须达到3万公里，方可申请补贴。多家分时租赁公司负责人告诉笔者，3万公里的行驶里程指标很难完成，这导致他们放缓扩大经营的步伐。

在行业发展初期，用高额补贴扶持新能源汽车很有必要，但最终仍需按照市场经济规律办事，因此补贴退坡在情理之中。此前，新能源汽车的补贴政策存在漏洞，分时租赁成为部分企业或投资者违规谋补的工具。不少公司并没有真正开展业务，导致大量车辆被闲置，补贴新政加强这方面的监管很有必要。

与去年同期相比，今年上半年新能源汽车产销增长率大幅下滑，未来退坡政策还将持续，新能源汽车市场该何去何从？

笔者认为，今年上半年新能源汽车增长放缓只是表象，应关注更深层次的问题，在今后政策的制定中有所侧重。发展新能源汽车是一项系统工程，需要电池、电机、电控等全产业链各个环节通力协作。在现有的技术条件下，应多从用户角度出发，突出新能源汽车的优势，提高产品竞争力，吸引用户购买，而不仅仅依靠补贴。要实现这个目标，全产业链统筹必不可少。

此外，发展新能源汽车不能一哄而上。笔者认为，暂停纯电动汽车牌照发放很有必要。盲目发展必然导致良莠不齐，产品质量无法得到有效保障，容易造成“一粒老鼠屎坏了一锅汤”的局面，不利于新能源汽车产业的长远发展。

安全是头等大事，对处于推广过程中的新能源汽车来说更是如此。我国已经制定了106项和电动汽车相关的技术标准，但都是推荐性标准。建议尽快把涉及安全的技术标准升级为强制性标准，做好发展与安全的统筹工作。

面对当前新能源汽车遇到的问题，必须依靠创新去解决。铝电池、锌电池、固态电池等新型电池正在研发中，极有可能在未来取得突破性进展。至于充电、推广等非技术难题，更需运用新思维、采用新方法去解决。

政策已转身，市场迎来考验，但新能源汽车的前进方向并未改变。（ 万仁美）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/112717.html>