

新能源车航150公里下车型取消补贴



据中国之声《新闻纵横》报道，在经历了四个月的政策过度期之后，新的新能源汽车补贴政策从12日起开始实施。续航里程长的新能源车型将享受到更高的补贴，而续航150公里以下的新能源汽车将取消补贴。新的补贴政策方向十分清晰，即引领汽车厂商加快步伐升级产品，同时推动我国新能源汽车产业向前发展。

此前有关部门就曾明确，个人购买新能源汽车的补贴至2020年将完全取消。未来不再受到补贴政策支持的车型是会涨价还是会淡出市场？新的补贴政策将如何引领行业向后补贴时代过渡呢？

今年2月，财政部等四部门联合发布了《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，提出了新能源汽车补贴的新方案。《通知》还设立了为期四个月的政策过渡期，到昨天为止。

新的补贴方案分出了细致的续航里程区间：纯电动车续航150-300公里车型补贴分别下调约20%-50%不等，低于150公里续航的车型将不再享有补贴；续航里程300-400公里及400公里以上车型，补贴分别上调2%-14%不等。

据中国汽车工业协会发布的最新数据，今年五月份，新能源乘用车销售同比增长114.5%；新能源商用车同比增长192.7%。中汽协秘书长助理许海东介绍，政策过渡期期间，商用车销量受到补贴政策影响变化较大。

而受到汽车厂商定价和销售策略的影响，新能源乘用车受到的影响则会比较小。

据了解，消化补贴退坡的压力，企业一般会采用三种办法，一是适当提高销售价格；二是挖掘自身潜能；三是要求电池企业降价。电动汽车观察家总编辑邱锴俊解释，一般来说，汽车厂商不会因为补贴的退坡而让消费者花更多的钱。

类似的情况在过去几次新能源补贴政策调整时都出现过。这也引发了一些疑问，是不是新能源汽车的利润空间很大，可以轻易压缩？

在邱锴俊看来，新能源汽车生产和销售并没有很大的利润空间，汽车厂商肯让出一部分利润是因为更长远的考虑，一些有传统汽车背景的新能源汽车企业不太指望在单车上赚钱。有的厂商希望把规模做上去，规模化以后，摊销的多一点对它也有好处。

除了主动承担补贴退坡的影响之外，汽车厂商还会非常敏锐地依据新的补贴政策调整产品的生产和销售策略。邱锴俊分析，就乘用车来讲，补贴政策指挥棒作用非常明显，同时业界还普遍希望未来的补贴政策能及早明确。车企会根据补贴政策来推不同的车，尽量拿到最多的补贴。业界期待最好2019和2020年的政策定准，不要反复或者分两年来出。

需要指出的是，包括电池生产在内的新能源汽车行业正在高速发展，观察补贴新政可以发现，补贴标准的设定十分具体，并包含和很多技术细节。只有这样才能充分发挥好补贴的作用，让真金白银的补贴能切实换来新能源汽车产业扎扎实实地发展。所以，在无法明确未来的技术发展水平的情况下，制定出精准的、能把钱花在刀刃上的补贴政策，绝非易事。

在2017年初发布当年的新能源汽车补贴政策时，财政部等四部门曾明确个人购买纯电动车补贴至2020年完全取消。那么，到补贴完全取消时，我国的新能源汽车行业将发展到什么水平？能否达到当初实行补贴政策时的预期呢？

邱锴俊指出，目前成本下降的曲线符合政策预期，但能量密度的提升还相对落后。根据节能新能源汽车规划，新能源汽车动力电池系统的成本是一元一瓦时。而在汽车产业中长期规划中，提出动力电池包的系统能量密度达到260瓦时每公斤。（记者王颜欣）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/125476.html>