

## 新能源车补贴新规实施 上市车企静待优胜劣汰



4个月的过渡期已满，新能源车补贴新规6月12日起正式实施。业内人士认为，新规之下，一批低续航里程车型将被淘汰出局，而实力车企则将不断优化产品性能，由此推动新能源车产业的高质量发展。多家上市车企接受记者采访时表示，其产品性能符合新规的相关标准要求，新规将有效避免行业的低水平盲目扩张。

今年2月，财政部公布了《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（简称“新规”）。根据该通知，2月12日至6月11日为过渡期，其间上牌的新能源乘用车、新能源客车按此前对应补贴标准的0.7倍予以补贴，新能源货车及专用车按0.4倍补贴，燃料电池汽车补贴标准不变。自6月12日起，将执行新的补贴政策。

新规都有哪些变化？在续航里程指标方面，根据新规，纯电动车型续航里程不到150公里的，将不再享受国家补贴。对续航150公里至300公里的车型，补贴有了不同程度的减少，而对续航300公里以上的车型，新规补贴更多。

在动力电池的质量能量密度标准方面，此前，纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度要求是不低于90Wh/kg，对高于120Wh/kg的，按标准的1.1倍给予补贴。而新规要求，电池质量能量密度不应低于105Wh/kg，105Wh/kg至120Wh/kg的车型按0.6倍补贴，120Wh/kg至140Wh/kg的车型则按1倍补贴，140Wh/kg至160Wh/kg的车型按1.1倍补贴，160Wh/kg及以上的车型按1.2倍补贴。

在乘联会秘书长崔东树看来，新规最大的看点是大幅提升电池能量密度标准，推动高续航乘用车发展，推动专用车规范升级，实现产业链的高质量发展。

新规对上市车企影响有多大？众泰汽车内部人士在接受上证报记者采访时表示：“公司相关车型目前的续航里程最低值约在200公里至220公里，峰值则可达到250公里。这在国内应该已算是比较高的水平了。”

该人士特别指出：“续航里程确实是衡量纯电动车实力及品质的重要标准，但国内车型目前续航真正能超过300公里的还不多，而且不能光看理想化数据，真正的续航里程其实还受到多重因素影响。新规出台也是为了淘汰市场中一批只为拿补贴而设立的车企。”

上汽集团证券办人士告诉记者，上汽将超标准打造产品。由于此前纯电动车市场门槛较低，企业蜂拥而入，现在逐步提高技术门槛，是要淘汰掉一批技术不达标的企业。

比亚迪内部人士对记者表示：“我们大部分动力电池产品的质量能量密度为140Wh/kg，少数型号已达到160Wh/kg。市场上，目前领先企业能做到140Wh/kg左右，达到160Wh/kg的是相当少的。我们主力车型的电池都达到140Wh/kg”

，下半年开始将用160Wh/kg的电池了。未来，电池能量密度越大，则意味着续航里程越高，能获得的补贴也相对更多。”

“新规的实施将有效避免行业的低水平盲目扩张，没有技术含量的新能源车企业将会被加速淘汰。这有利于新能源车产品升级和技术高端化，可促进我国新能源车行业的良性发展。”江淮汽车方面表示，目前公司已完成了产品技术升级，开发了多款续航超过300公里的车型。电池方面，江淮大范围应用高能量密度的三元锂电池，以iEV6E运动版车型为例，其电池系统能量密度达到144.96Wh/kg。（记者 王莉雯）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/125494.html>