

补贴新政改变新能源车市的格局



7月5日，北汽新能源首款对私换电车型在换电站样板间展示如何快速换电。新华社记者罗晓光摄

1月份至6月份，新能源汽车产销量同比分别增长94.9%和111.5%，表现远好于前几年。随着补贴新政实施，纯电动汽车市场格局出现了很大变化，更加满足消费者诉求的长续航车型开始成为更多消费者的选择。专家预计，新能源汽车全年产销量超百万辆目标有望实现。未来几年，随着产能加速释放和补贴不断退坡，新能源汽车产业将迎来市场考验——

《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》自6月12日开始执行。迄今，距《通知》发布已一月有余，在近日公布的6月份纯电动车销量排行榜上，已能看出新政对市场的影响。

随着补贴新政实施，纯电动汽车市场格局出现了很大变化。今年前5个月，北汽新能源一直在国内纯电动乘用车市场排名第一。然而，到了6月份，在单月销量前十位的名单中，北汽新能源仅有一款小型SUV排在第5位，去年销量冠军EC的6月份销量仅为3辆。

与此同时，上汽集团荣威Ei5登上6月份纯电动车销量榜首。由此可以看出，更加满足消费者诉求的长续航车型开始逐步成为更多消费者的选择。

全年产销量有望超百万辆

近日，中汽协发布的上半年汽车产销数据显示，1月份至6月份，汽车产销量分别完成1405.8万辆和1406.6万辆。其中，新能源汽车继续保持高速增长态势，6月份新能源汽车产销分别完成8.6万辆和8.4万辆，1月份至6月份新能源汽车产销分别完成41.3万辆和41.2万辆，上半年表现远好于前几年。

对此，国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅分析，同比来看，6月份新能源汽车产量和销量分别增长31.7%和42.9%，较去年同期分别增长-11.7%和9.9个百分点，产销缺口进一步收窄；1月份至6月份，新能源汽车产销量同比分别增长94.9%和111.5%，较去年同期分别增长11.7%和97.1个百分点，高速发展态势明显。环比来看，6月份新能源汽车产销量分别较5月份下降1万辆和1.8万辆，受政策影响较大。虽有车企维持售价不变，但总体上补贴降低对低端电动车有较大影响。

周毅指出，从结构上看，6月份纯电动汽车产销分别完成6.4万辆和6.2万辆，比5月份分别减少3.2万辆和4万辆；插电

式混合动力汽车产销均完成2.2万辆，比5月份分别增加3000辆和2000辆。这一方面是因为纯电动车补贴下降更明显，存在挤出效应，另一方面也与各地加大对插电式混合动力汽车的支持力度有关。

对于上半年新能源汽车累计销售不足50万辆的业绩，中汽协称，按照往年规律，上半年通常是车市“淡季”；加上市场正处于政策换档的空白期，预计新能源汽车市场真正发力的节点会出现在下半年。

中国汽车工业协会秘书长助理许海东表示，今年上半年新能源汽车产销情况远好于往年同期，预计下半年仍将保持较好的发展态势，维持之前全年产销规模超100万辆的判断。

周毅表示，近年来新能源汽车产业发展势头良好。从数量上来看，去年我国新能源汽车产量达79.4万辆，同比增长53.8%，新能源汽车动力电池总配套量达370.6亿瓦时左右，同比增长近三分之一。从规模和增量上看，均处于世界前列。今年上半年，新能源汽车产销均比去年有较大提升。他表示，“按照这一趋势发展下去，全年产销量有望突破140万辆”。

未来产能规模超计划十倍

目前，对于电池技术、充电不便、价格及续航里程的焦虑，仍然是制约消费者选择新能源汽车的主要因素。

中国汽车工业协会副秘书长师建华认为，未来三年到五年，新能源汽车产业竞争将极其激烈。截至目前，已有16家新企业拿到了新能源汽车生产资质。2017年，全国新投入整车项目累计达91个，21个省份宣布了新能源汽车项目，投资规模达5283亿元。各类车企已经公布的新能源汽车产能规模2020年将超过2000万辆，是国家规划设定目标的10倍。

此外，新能源汽车产业发展除了受可预期的技术因素带动，政策面影响也很关键。

周毅表示，6月12日开始实行新的补贴标准后，虽然有企业维持终端售价不变，但未来两年随着补贴逐步减少直到完全退出，企业补充补贴缺口的能力尚未可知。从7月1日开始，汽车和零部件进口关税下降，使得汽车进口量显著提高，是否会对国内汽车销售造成影响尚不确定。同时，当前环保政策趋紧，对于传统燃油车的环境容忍度能否维持不变，以及各地交通牌照等政策是否会更倾向于新能源汽车等，这些因素都会影响未来新能源汽车产业发展。

积极鼓励新技术新模式发展

师建华表示，当前全球汽车产业趋势表现为产品形态和生产方式正在发生深度变革、新兴需求和商业模式加速涌现、产业格局和生态体系深刻调整。中国汽车市场已经进入低速平稳增长、竞争加剧的新常态，作为全球汽车产销大国，中国汽车产业正处在转型升级、由大到强的关键发展期。在新能源汽车产业发展初期，可以通过补贴、牌照、政府采购等行政手段助推产业实现较快增长；但当产业发展到一定阶段，再使用行政手段既不经济也不现实。

“补贴政策必然会不断退坡并趋向精准。”周毅表示，汽车产业必须对补贴退坡做好准备，力争提升技术、降低成本以应对补贴政策的逐步退出。这从刚施行的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》可见一斑，在补贴总体减少的情况下，更加偏重于对高续航里程、能量密度等的补贴，更加精准、规范和科学化。

专家建议，新能源汽车产业涉及面广，在政策扶持和促进产业发展方面，需要有顶层设计。要改革推进新能源汽车产业过程中中央与地方之间、地方与地方之间一些不合理的关系，要让地方政府有动力去补贴后端基础设施、便利新能源汽车消费者等。同时，还要协调处理好各行业主管部门之间的关系，“发改部门的投资准入、工信部门的行业准入、交通部门的牌照管理和限行措施、环保部门的碳排放管理、财税部门的税收和补贴等政策需形成合力，才能共同促进产业发展。”周毅说。

“归根结底，技术创新是支撑新能源汽车产业发展壮大的根本力量。”周毅建议，政府和社会应更关注销量背后的技术研发、市场配套、消费习惯培育等，尤其要重视技术研发，在国家重点研发计划中加大对电池、电控技术的支持力度，充分激发企业的研发积极性、主动性、创造性。“对研发失败要包容，对冷门技术研发要包容，对造车新势力要包容，对新的汽车经济模式也要包容。只要本意是促进技术进步、提高效率就值得鼓励，要积极鼓励新技术新模式发展，培育新动能，孕育新产业。”周毅说。（经济日报·中国经济网记者 刘瑾）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/126492.html>