

插电式混和车会被踢出新能源车?



今年7月4日,《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》正式对外发布。其中,明确规定“插电式混合动力汽车属于燃油汽车投资项目”。



最近,在家庭已经拥有两辆车的情况下,广州市民周先生再次前往汽车经销商处签下购车协议,下订了一辆插电混动车型。周先生告诉全媒体记者,再次出手购车,唯一目的就是“占号”。赶在插电混动仍归属于新能源汽车时,抢购一辆,上“粤A”的新能源车绿牌。

周先生购车心情如此“迫切”,是有一定道理的。今年7月4日,《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》正式对外发布。其中,明确规定“插电式混合动力汽车属于燃油汽车投资项目”。虽然此次规定针对汽车“投资项目”,而非插电混动车型本身,但仍旧在业内引起各种解读与猜测。在新政策未正式公布之前,汽车市场仍然将插电混动车型归类到新能源汽车当中,所依据的是《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定(工信部39号令)》。该规定于2017年7月1日发布,列明插电式混合动力汽车与纯电动汽车均属于新能源汽车。目前消费者购买这两类车型均能享受新能源汽车的相关优惠政策。

记者调查

插电式混动车销售火爆

节能减排是大势所趋，结合一线城市的车辆通行管理规定、国家地方补贴优惠政策，越来越多的消费者选择新能源车。在纯电动车和插电混动车型之间，由于在使用便捷性上更有优势，插电混动车型在家庭用车需求方面持续增长。

今年上半年，国内新能源乘用车累计售出35.5万辆，同比暴增116.5%。其中，插电混动累计售出9.6万辆，同比增幅超过2倍。同期的纯电动车销量为25.9万辆，同比增幅95.9%。从今年上半年的销售数据分析，纯电动车的销量是插电混动的2.69倍。全媒体记者查阅发现，2017年，纯电动车的销量是插电混合动力的4.7倍。仅仅半年时间，两者之间的差距就从“4.7倍”降低到“2.69倍”。

有报告指出，插电式混合动力汽车只是钻了新能源车的空子，只是给内燃机装上电池，能源利用效率并没有显著提升。最常见的插电混动架构是P2和P4，结构简单，易于开发。但插电混动技术不断在迭代，全新耦合式的PS结构已经成熟并推向市场。而即便是常见P2和P4结构的插电混动，也能够实现纯电续航50~60公里、百公里综合油耗低于2升的好成绩。换言之，用户找不到充电桩进行充电，将其当成普通混动车型来开，燃油经济性也要优于市面上绝大多数的传统燃油车。

政策调整对中国品牌影响最大

另外一个容易被忽略的数字是，2017年，接近70%的纯电动车为A00级轿车。这类车型续航里程短，售价低廉，大部分为共享汽车平台购入，用于共享租赁，真正被个人用户购入作为日常家用车的少之又少。本报全媒体记者在广州大学城北亭广场对面的停车场中，看到一大批被闲置的A00级纯电轿车。日晒雨淋之下，部分车辆的轮胎已经没气。

插电混合车型则不同，在国内销量则以A级、B级轿车为主，销量基本与同级别的纯电动汽车持平。从中不难看出，普通消费者对两种不同新能源车都有同样的需求。在这种情况下，取消插电混动的购车优惠，无疑会对生产这一类别车型的汽车企业造成巨大影响。

目前，生产插电混动车型的绝大部分是传统车企，其中，又以中国品牌为大多数，吉利、上汽、广汽均有相应的产品规划。以广汽为例，旗下GS PHEV除在广汽新能源渠道销售之外，还作为新能源车型“反哺”合资企业，在广汽三菱渠道中销售，并将于今年内进入广汽丰田的销售体系中。

事实上，在纯电动车领域，全球跨国车企纷纷加速跟进，尤其是欧美车企，围绕电动化相继制定出了最激进的新能源战略，包括一向对纯电动车并不感兴趣的丰田。它们目的只有一个，就是要争夺中国这一全球最大的新能源市场。不出意外，未来数年，中国品牌在纯电动车领域建立起来的先发优势或被蚕食殆尽。这种情况下，将插电混动留在新能源汽车序列，显得相当重要，因为多了一个选择。从这个角度来解读，插电混动投资项目发生变更，从新能源汽车划归到燃油汽车不全是坏事。

减少对充电桩的依赖

注意，插电混动车型和普通混动车型有明显不同。丰田汽车是普通混动车型唯一的王者，累计产销已经超过1100万辆。普通混动是汽油车，这是毋庸置疑的。而在全世界范围内，包括美国、日本、欧盟多国在内，都将插电混动车型归类为新能源汽车。欧盟各国购买纯电动车的补助金普遍在4000欧元左右，购买插电混动版车型可获3000欧元左右的补偿金。

插电混动是新能源汽车难以逾越的阶段，在纯电动车没有彻底解决里程焦虑和充电焦虑之前，插电混动就有存在的价值。截至2017年底，全国公共类充电基础设施保有量213903个，全国随车配建私人充电基础设施约231820个，新能源汽车车桩比约为3.8:1。换言之，短时间内，充电桩仍处于供不应求的状态。插电混动车型不是一定非得充电的特点，能够大幅降低来自基础设施建设的压力。

7月28日，发改委此前公布的股比放开“三步走”正式开启，新能源汽车成为取消限制的第一步。在可以预见的将来，一方面，中国车市将加速洗牌，一些在“裸奔”的企业没有了遮羞布，而真正有实力、有技术积累、有体系竞争力、不惧怕竞争的车企，则获得了公平竞争的机会；另一方面，在一个大的规则前提之下，更开放的中国市场意味着能释放更大的活力，将对外资企业、新造车企业、充电桩企业以及电池企业形成更大的吸引力——但这些都需时间。

[记者观察]

标准掌握在谁手中，游戏规则由谁来制定。如果说在传统能源汽车上，本土车企与跨国巨头相比，还存在起步晚了几十年的先天劣势，那么在纯电动车和插电混动车型方面，本土车企起步就已经与世界汽车巨头们站在了同一条起跑线上，这或许是一次真正赶超的机会。使用便捷、节能环保，这是中国消费者对插电混动热情高涨的原因所在。（记者周伟力）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/127169.html>