

新能源汽车“淘汰赛”已开启



尽管新能源汽车销量持续增长，但弱势品牌正变得越来越弱，并正在走向覆灭。这个场景恰是新能源汽车产业政策所指向的目标。

近日，工信部发布《新能源汽车推广应用推荐车型目录（2018年第9批）》（以下简称《推荐目录》），本批《推荐目录》共包括108户企业的288个车型。其中，纯电动产品共101户企业269个型号，插电式混合动力（PHEV）产品共7户企业9个型号，燃料电池产品共8户企业10个型号。

新能源领域大公司的重量级产品越来越多。在本土企业方面，本月新增的5家企业中，北汽集团和一汽集团是原来没有出现过的企业名称。这些企业名称登上《推荐目录》，意味着大集团集体发力新能源领域的势头愈发强劲。乘联会秘书长崔东树指出：“公司越大抗风险的能力越强，政策层面是鼓励车企集团化发展的。”洋品牌中，别克品牌两个型号的纯电动轿车首次登上《推荐目录》。同时，大众、福特、沃尔沃此次均推出了B级PHEV新产品。随着大品牌的新能源产品数量增加，新能源领域品牌聚集效应将逐渐凸显。

大企业新能源汽车技术领先优势明显。在续航里程方面，本批《推荐目录》的纯电动乘用车平均续航里程大幅提升。其中，上汽荣威Ei5、奇瑞开瑞K60的续航里程都达到了400公里以上。在电池能量密度方面，长城欧拉达到了162Wh/kg，奇瑞开瑞K60达到了165Wh/kg，可以拿到最高的1.2倍补贴。从耗电量看，长城欧拉、五菱宝骏E100等车型行驶百公里仅需10度电，达到了国际先进水平。从综合指标看，大企业集团的新能源产品技术水平遥遥领先，新能源汽车行业的优胜劣汰正在开启。

动力电池领域龙头效应异常突出。有媒体统计显示，本批《推荐目录》共有74家动力电池企业为288款新能源汽车提供配套。整体看，宁德时代、北京国能、力神动力等企业占了绝大部分市场份额。具体看，宁德时代配套的新能源汽车车型数量达82款之多，位居动力电池企业之首，约占本次动力电池配套数量的28%；北京国能为22款新能源车型配套，排名第二；排名第三的力神动力为14款新能源车型配套。作为上游产业的动力电池率先洗牌，新能源乘用车领域的“淘汰赛”大幕正在拉开。

新能源汽车产业龙头效应日益凸显，与国家扶优扶强的政策方向高度一致。目前，我国新能源车产销规模已经进入百万级阶段，产业发展从培育期进入成长期，补贴政策体系已不能完全适应产业高质量发展和参与全球竞争的需要，因此补贴逐步退坡是大势所趋。

在刚刚结束的泰达论坛上，财政部经济建设司副司长宋秋玲表示：“今后仍然坚持扶优扶强的政策导向，我们将继

续提高补贴技术门槛，集中精力、集中财力支持优势产品、优势企业，促进优质企业和产品做大做强，加快推动新能源汽车产业供给侧改革。”

工业和信息化部装备工业司副司长瞿国春指出：“我们将配合有关部门坚持财政资金扶优扶强的导向，完善财税优惠政策，倡导地方的优惠政策，从鼓励购买向鼓励使用的环节转变。加强新能源汽车金融信贷、保险租赁、维修保养、二手车交易等服务体系建设。”

随着新能源汽车市场从政策导向转向市场导向，政策扶优扶强，助力优胜劣汰的意图愈发明显。可以预见，未来新能源汽车行业龙头企业的优势地位将日益凸显，弱势企业将被淘汰出局。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/128677.html>