

新能源汽车跨过新分水岭



编者：2019年已然到来，虽然车市遭遇寒流，但行业内春潮涌动，蕴含勃勃生机。近些年持续高歌猛进的新能源汽车会迎来什么样的新变化？风口上的智能网联汽车又有何新作为？作为汽车强国之基的零部件产业能否有新突破？

2019年，补贴退坡、“双积分”政策发挥作用和外资新能源汽车全面进入国内市场，新能源汽车面临新形势。自主新能源汽车企业要克服这三大变化带来的困难，并不容易。此外，新能源汽车技术发展也会有新变化。

过去几年来，自主新能源汽车是补贴政策的最大受益者，但“温室中的花朵”迟早得经受市场的考验。事实上，补贴加快退坡是必然趋势，这从2018年的退坡政策中已有所显现，2019年将延续这一管理思路。

已有多位权威人士透露，2019年补贴退坡幅度较大，甚至有可能一步到位，即2019年出台的政策将延续到补贴完成其使命，2020年或许不再出台新的补贴政策。对此，车企要有思想准备。

当然，由于新能源汽车从导入期迈入成长期时间不长，还需要政策帮扶一把。虽然国家不会出台新的购车补贴政策，但有可能加大充电补贴力度。中国汽车工业协会常务副会长董扬前不久表示，希望地方政府两年之内不要补贴新能源汽车，把资金用来补贴充电基础设施建设，补贴电价。笔者也听闻有关部门正在研究这方面的政策。

补贴退坡之后，新能源汽车并没有出现政策扶持的空窗期，已经实施的“双积分”政策将在2019年发挥作用。由于“双积分”中的新能源汽车（NEV）积分从2019年才开始考核，其对新能源汽车的推动作用将开始显现。2019年度和2020年度，NEV积分比例要求分别为10%、12%，汽车企业的压力随之而来，不能再像以往那样只考虑油耗达标。

应该说，现有的“双积分”政策还没有发挥先行者先得利的作用，这从积分交易行情可见一斑，也引起了行业管理部门的高度关注。按照“双积分”现有的规定，汽车企业只要生产、销售总数约4%的电动汽车就可以完成任务。对于大多数企业来说，这难度不大，从而导致积分交易价格较低。

随着新能源汽车产销量不断增多，现有的积分规定还会导致NEV积分溢出，因此未来“双积分”政策中不合理的部分将会有所修改。据笔者所知，未来“双积分”的单车分值将降低，生产、销售新能源汽车的比例将从现有4%的要求逐步向20%以及更高比例靠拢。这意味着汽车企业不再那么容易完成NEV积分要求，积分交易的价格也会上升，最终实现先行者先得利的目标。

为了应对“双积分”政策，外资、合资企业都在暗暗发力，研发各类新能源汽车产品，且大都集中于2019年投放市

场。也就是说，2019年是非自主新能源汽车产品投放市场的爆发之年。大众、宝马、奔驰等跨国公司都推出了主打车型，也公布了上市时间表。没有购车补贴的比拼才是真正的市场竞争，自主车企将感受到前所未有的压力。在这个过程中，部分企业会被淘汰，但也会有企业迅速成长起来，向跨国车企“叫板”。

与此同时，新造车企业的产品也会在2019年集中上市，接受消费者检验。蔚来、小鹏、威马等企业已在交付或准备交付，但量还不大，2019年才是它们大规模交付的时候。其他新造车企业也大多把上市、交付时间设定在2019年。

制约新能源汽车发展的其他问题，也有望在2019年得到解决。如电池成本过高问题，经过这些年的努力，国内电池成本大幅下降。我国动力电池价格已从几年前的2元/瓦时下降到1元/瓦时，有些企业已达到0.8元/瓦时。有业内人士透露，国内很快就能达到国际上提出的0.1美元/瓦时。再如充电桩问题。当前，我国私人购车建桩比例接近1:1，2019年我国将加大公用充电桩建设力度。现有充电桩数量虽然不少，但大多地处偏僻，利用率不高。2019年，充电桩进小区的认识障碍和政策障碍会逐步消除，这将大大促进新能源汽车发展。

从2009年“十城千辆”算起，到2018年产销突破100万辆，对我国新能源汽车来说，10年是一个分水岭。2019年又是一个新开始，新的变化即将到来，企业需做好充分准备。（文：万仁美）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/133974.html>