

220亿元新能源汽车补贴44%被这四家客车企业拿走了



10月11日，工信部发布《关于2017年度新能源汽车推广应用补助资金清算审核情况》公示。根据公示文件，全国1000余家新能源汽车企业、共计207409辆新能源车将分摊总计220.27亿元的新能源补贴。

此次2017年度新能源企业申报推广车辆总数为236881辆、补贴资金为244.14亿元。在经过专家组的审核及评估之后，共有207409辆通过审核，清算后应补助资金为220.27亿元。

在未通过审核中，工信部首次参考了新能源汽车国家监测与管理平台相关数据，其中重点对申报车辆行驶里程和技术标准进行了考核。此次29472辆不符合补贴标准车型中，约有85%不符合补贴标准原因为行驶里程不足两万公里。

在此次220亿规模的新能源补贴中，新能源客车相关车型依旧占据了其中较大份额比例，达到了70%。而宇通、比亚迪、中通、福田四家企业获补金额占到整体44%的份额。很显然，新能源汽车补贴，尤其是客车市场已经呈现出补贴过于集中、退坡出现销量下滑甚至部分企业退出的现象。

四家企业获补44%新能源补贴

此次公示的新能源推广应用补贴中，宇通客车、比亚迪、中通汽车和福田汽车是四家获取补贴较多的企业，分别为45.9亿元、34.61亿元、11.2亿元和6.16亿元，占此次新能源补贴资金总数的44%。

对比2018年四家企业收到2016年度新能源推广应用补贴，宇通客车收到40.7亿元，比亚迪则收到34.58亿元，中通客车则为9.79亿元，福田汽车为5.95亿元。对比2017年补贴金额，四家企业都有不同程度的增长。

此外，通过数据梳理，2017年度审核通过的新能源补贴企业中，宇通、比亚迪、中通、东风、金龙、福田等头部企业获得补贴金额呈现上升态势。

针对国家新能源补贴进一步向龙头企业靠拢，中国汽车工业协会相关人士此前曾回应称，随着政策的收紧，龙头企业拿到补助份额逐渐增加，低端竞争者承受较大的经营压力，行业集中度正在提升。

“补贴细化后，整个行业以政策红利为导向的企业开始退出。”

行业分析人士指出，相比2016年刚刚实行时期的补贴申报“堰塞湖”，由于补贴规则细化，部分企业已经开始退出新能源商用车生产。

此外，现在新能源补贴机制愈发规范，处于行业末端企业已经很难满足国家目前对于新能源产品补贴要求也是目前新能源补贴向头部企业集中的原因。

上述人士分析，未来2-3年，补贴集中度还将进一步上升。同时，处于行业尾部的企业也将进一步放弃对新能源补贴红利的追逐。

获得整体新能源70%补贴的新能源客车业务 整体市场销量下滑24%

根据此次推广补助核算清单，共有207409台车型通过了专家组核定，单台车型平均补助资金为10.62万元。

根据目前现行的新能源推广应用补贴执行标准，新能源纯电动乘用车单车补贴金额=里程补贴标准×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数，单车最高补贴标准为每台车6.6万元。相比之下，在此次清算清单中，新能源客车中，最高补贴可以达到30万元。

“相对来说新能源客车单车补贴要远高于新能源乘用车，”观察人士对汽车预言家表示，从目前2016年单车平均补贴售价和参与申报的车型类型分析，新能源客车依旧是补贴重要部分，占据了目前申报车型的绝大份额。

根据中汽协往期数据，2017年全年中国共完成商用车汽车销售21.6万台（包含插电式混合动力），占整体新能源汽车市场销售的26%，同期新能源乘用车销量达到59.2万台。

尽管没有具体新能源客车销售数据，但根据上述数据推算，2017年新能源汽车整体市场中，新能源客车市场占比应当小于26%。据客车行业某媒体调查数据，2017年全国新能源客车相比2016年同比下滑约24%。该媒体分析认为，销量下滑的主要原因为市场饱和与补贴退坡。

根据汽车预言家粗略测算，此次新能源核算清单中，新能源客车相关车型累计拿走了约154亿元新能源补贴，占此次220亿新能源整体市场补贴总额的70%左右。

“占整体新能源市场不到26%的新能源客车，拿走了近70%的新能源补贴，并且以24%速度下滑，这不得不说是令人担忧的情况。”

分析人士表示，从布局上来看，新能源产业补贴现在既没有形成市场占位也没有形成战略占位。

“本应当是最广泛被应用的新能源纯电动乘用车没有在补贴的情况下形成良性的市场规模和体系，是目前新能源补贴政策不小的遗憾。”

资料显示，2012年国家正式发布了《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》。该规划预计2020年，全国纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力将达200万辆、累计产销量超过500万辆。

但截止2019年8月，全国新能源汽车累计销量刚刚达到300万辆。距离2020年底500万辆目标不到一年时间，在整体车市下滑背景下，该目标实现或有较大难度。

该人士认为，目前审核目录中的新能源客车以公交车为主，采购模式上以地方价格竞标为主，“注重价格考量”，市场化属性较弱。除此之外，国家政策对于公交车也有硬性的新能源置换比例，这也是新能源客车市场特点之一。

除了新能源客车和乘用车之外，由于目前纯电动技术局限，此次审核清单中，纯电动卡车仍然局限在中短途轻型物流用车，但市场规模仍然较小。

补贴成为新能源客车最大“毒药”

因为核准的更加严格化，此次2017年新能源补贴核算清单总金额相比2016年减少10亿人民币。因此，流向新能源

客车方面的补贴资金也有所减少。

颇为巧合的是，在新能源客车补贴减少的同时，新能源客车整体销量也呈现了滑坡。

据相关媒体数据，2017年全年，国内销售新能源客车86767辆，同比下降24.41%。中国客车统计信息网数据显示，其中，销售公交车75991辆，占比87.58%；销售座位客车10722辆，占比12.36%。

分析人士指出，补贴已经成为新能源客车摆脱不掉的致命弱点。“在补贴下生存，补贴退坡市场坍塌”已经变成了值得行业警醒的困局。

该人士坦言，市场层面对于新能源客车的需求，本质上是采购部门在节能减排背景下的妥协。随着补贴退坡，车辆价格回归市场，采购者会逐渐在成本和节能减排间不断权衡。

一方面可见新能源客车前景堪忧，另一方面补贴持续退坡。“补贴就是新能源客车的最大‘嗨药’”，这已经是不争的事实，该人士强调。

2017年补贴核算清单中，申报的新能源汽车企业既有传统老牌车企，亦有新近入局者，还有部分车企近期陷入“破产”传闻当中。比如重庆力帆乘用车公司申报推广应用近982辆新能源汽车，以期获得近4000万补贴，但因多种原因无一车辆被核准，补助资金为“0元”。

值得注意的是，此次核减的原因与2018年工信部牵头建立的新能源监管国家监管平台密切相关。

资料显示，新能源汽车国家监管平台由工信部委托北京理工大学建设、运营，自2017年2月起开始运营，实现了企业、地方、国家新能源汽车三级管理，以保障新能源汽车全产业链、全生命周期的安全问题。

据相关人士透露，该平台的信息对接一方面是静态信息，主要包括车型数据、电池包、电机功率、车重等；另一方面是动态信息，主要是车辆销售完成后，用户在使用过程中产生的运营动态信息。

在此次核减的车型数量中，大部分原因为其车型没有跑够2万公里。根据2018年最新发布的补贴政策调整，针对个人非运营车辆，只有跑够2万公里行驶里程，才会发放新能源车型补贴；另外一方面，部分车型因为没有接入国家新能源汽车监管平台，或者上传数据不符合政策及国标要求也被删减。

“核准难度增加也是部分‘投机’企业放弃追逐新能源补贴红利的原因，”行业分析人士对汽车预言家表示。（作者 | 张坤）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/146678.html>