

## 油价暴跌 新能源汽车市场能否稳住？



资讯 · 新能源网  
china-nengyuan.com

“这是我排新能源号的第三年，去年底（2020年新能源汽车）指标下来，看到排到我了，于是15天前毫不犹豫地去了车。新冠肺炎疫情期间，本就觉得乘坐公共交通做不到完全放心，好在及时买了辆新能源车，心里踏实了不少。”家住北京市海淀区学知园小区的路晓芙告诉记者。

尽管不少人担心疫情会给汽车销售带来阻力，但在不少用户看来，这样的影响更多还是停留在短期情绪波动上，远不及车价和消费、金融政策的影响来得具体和实在。

近日，美股熔断，全球原油价格暴跌，各界一片哗然。同一时间，新冠肺炎疫情在我国严密防控下逐渐好转，而欧洲开始成为疫情的“震中”。那么，这些因素叠加，是否会进一步影响全球新能源汽车市场的走势？

### 油价下跌不会造成新能源汽车行业“地震”

油价闪崩，打压变成“降维打击”，这对于燃油汽车的“对家”——新能源汽车市场来说并非一个好消息。不少业内人士预计，短期内新能源汽车销量将会受到一定影响，但并不会影响新能源汽车发展的整体趋势。

“短期来看，当新能源汽车只是简单的动力系统替代的时候，原油价格下跌，燃油汽车的使用成本将会随之下降，新能源汽车的经济性将会相对削弱，可能对新能源汽车销量产生一定影响。但长期来看，新能源汽车替代传统燃油汽车的核心推动要素已从以往的节约出行成本，转变为汽车智能化发展。所以，原油大跌并不会改变这一行业发展趋势。”平安基金权益基金经理刘俊廷表示。

融通新能源汽车基金经理王迪预测，2020年的新能源汽车行业发展应从3条主线来分析：一是国内补贴政策落地，预计补贴降幅较小；二是欧洲市场新能源汽车销量快速增长，主要因为碳排放法规考核、各国出台有力的支持政策；三是某新能源汽车巨头即将推出新车型，预计会改变汽车行业的整个生态。

在疫情方面，王迪表示影响将不会持续太久。“当前，各国相继出台进一步的经济支持政策以对冲疫情所带来的影响。目前海外疫情形势严峻，预计将对欧洲市场产生影响，一方面公众可能会延迟消费，另一方面经济恶化影响了消费能力。但对新能源汽车而言，其渗透率的快速提升已经不可逆，新能源汽车巨头公司已经开始改变整个汽车行业生态，这或是汽车行业前所未有的大变革，其中可能蕴含巨大的机会。”

### 德国驶入全球车企电动化“快车道”

不论是从早前的数据分析，还是业内专家的预判，2020年都被认为是欧洲汽车产业朝着碳减排目标进发、中国新能

源汽车迈向全面市场化的重要转折之年。

从2019年全球新能源汽车的表现来看，中美新能源汽车增长放缓，欧洲在碳排政策与油耗测试标准WLTP（World Light Vehicle Test Procedure）施行后，增速进入了快车道，并驱动德系乃至全球车企加速电动规划。

汽车市场研究机构德国汽车管理中心负责人斯特凡·布拉策尔表示，德国在世界电动出行领域正处于“追赶地位”，力求在2020年有所突破。

年初，德国联邦机动车行驶管理局公布最新数据：德国2019年新批准上路的汽车中，混合动力汽车和电动汽车的数量比2018年显著上升。数据显示，2019年德国混合动力汽车新注册量约为23.9万辆，电动汽车新注册量约为6.3万辆，分别比2018年增长83.7%和75.5%。纯电动、插电式混合动力、液化气动力等各类新能源汽车车型正日益受到消费者的青睐，增长势头十分迅猛。

据德国《经理人杂志》报道，截至2020年1月，德国新能源汽车保有量已达到28.34万辆。这也进一步刺激德国各大车企纷纷加大汽车电动化转型的力度。

戴姆勒集团计划到2022年推出超过10款纯电动汽车。大众集团将在今后5年间，对混合动力、电动出行以及数字化领域投资600亿欧元，实现到2029年累计销售纯电动汽车2600万辆的长期目标。宝马则计划到2025年推出25款混合动力车型和12款纯电动车型。

不仅如此，德国联邦政府的补贴政策也助推了新能源汽车产业的发展。德国政府自2016年起推出环保补贴政策，对税前售价不超过6万欧元的新能源汽车实行购车补贴，费用由政府和汽车制造商均摊。为进一步吸引消费者，2019年1月，德国政府与汽车工业代表达成一致，在继续加大补贴力度的同时，将环保补贴政策延长至2025年。

### 各国发展新能源汽车仍面临严峻挑战

在补贴全面退坡和传统龙头车企全面电动化的背景下，新能源汽车产业链需求与降低成本压力齐升，机遇与挑战并存。

英国首相鲍里斯·约翰逊近日表示：“英国将在2035年禁售汽油车与柴油车。”除了英国之外，已有多个欧洲国家明确了禁售燃油车的时间节点。当前阶段，早日完成《巴黎协定》设立的目标、实现净零排放是全球大多数国家都在追求的目标。

据英国汽车工业协会的最新数据，英国在今年2月的新车总注册量为79594辆，同比略降2.9%。其中纯电动汽车注册量为2508辆，增长了3倍，轻混车型以及插混车型也分别增长了71.9%和49.9%。但事实上，尽管新能源汽车增长了数倍，其在英国的市场占有率仍然只有5.8%。因此，英国希望在2035年实现禁售燃油车，目前离目标还相距甚远。

为了加速“禁油令”的进程，英国借鉴了“中国样本”，计划免除新能源汽车型购置税，并且将电动车的购买补贴延长到2023年后取消，只不过新能源补贴从之前的单车3500英镑减为3000英镑（只针对售价在50000英镑以下的车型）。也就是说，一户英国的普通家庭购买一辆价格约40万人民币的新能源车型，通过购置税和补贴等政策，可以省下8万元人民币。

尽管德国在新能源汽车产业上蓄势待发，但目前还不算是“排头兵”。日前，德国总理默克尔向公众承诺，将在2030年前实现700万-1000万辆电动汽车上路和修建100万个公共充电桩的目标。但《德国之声》指出，尽管德国各方对新能源汽车的关注程度提升，推广力度持续加大，这一行业的发展仍存在短板。比如，德国目前上路行驶的电动汽车仅约22万辆，与700万辆的目标相差甚远。公共充电桩大多集中在大城市及周边，农村地区的许多地方还覆盖不到。

视线再转回国内。关于是否选择新能源汽车，记者采访了几位车主。家住北京西城区德外大街的杨玫丽女士，她的车龄已超过8年，累计跑了5万公里，近期正有换车计划。“尽管新能源汽车市场这几年大热，但观望之后，我还是更倾向于换燃油车。如果之后考虑新能源汽车的话，还是会看看续航和电池的使用情况能改进到什么程度，目前看来还不是很成熟。”杨玫丽告诉记者。

“新车领回来十来天，开了100多公里，至今还没有充过电，体验还蛮好的，电量还剩53%。”刚购置了一辆新能源汽车的路晓英说，“不过尽管因为疫情的关系我出门很少，但是每天不开车也要消耗1%的电。而且我们小区是租车位制，所以无法安装充电桩，只能去搜索附近的公共充电桩，好在没那么远。”

针对这些问题，尽管各大新能源汽车厂商推出了一些政策，诸如换电池、电池延保、置换回收优惠等，同时也在充电设施布局、提升续航里程等方面做出了不少努力，但效果仍不如预期。

因此，不论是续航上的短板、充电不方便、电池衰减、保值率低，还是当前因油价、疫情等因素带来的经济压力，将可能在一段时间内带来对消费层面的抑制。但长远来看，只有从根本上解决车主的“续航焦虑”，新能源汽车才能突破瓶颈，迎来一个灿烂的盛夏。（记者张倩）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/153416.html>