

新能源汽车 政策市场双轮驱动

补贴政策即将退出,更为贴近市场的双积分政策接棒,政府相关部门今年密集出台了若干向市场倾斜的产业发展政策,推动新能源汽车产业高质量发展

□ 本报记者 潘 强

在历经了10年国家财政补贴扶持后,2019年,新能源汽车产业正在由政策驱动为主向市场驱动为主转变。补贴政策即将退出,更为贴近市场的双积分政策接棒,政府相关部门今年密集出台了若干向市场倾斜的产业发展政策,推动新能源汽车产业高质量发展。

加大补贴退坡力度

财政部、工信部、科技部及国家发改委近日联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,按照技术上先进、质量上可靠、安全上有保障的原则,适当提高技术指标门槛,保持技术指标上限基本不变,重点支持技术水平高的优质产品,同时鼓励企业注重安全性、一致性。

根据新能源汽车规模效益、成本下降等因素以及补贴政策退坡退出的规定,降低新能源乘用车、新能源客车、新能源货车补贴标准,促进产业优胜劣汰,防止市场大起大落。从2019年开始,对有运营里程要求的车辆,完成销售上牌后即预拨一部分

资金,满足里程要求后可按程序申请清算。

从2019年起,符合公告要求但未达到2019年补贴技术条件的车型产品也纳入推荐车型目录。地方应完善政策,过渡期后不再对新能源汽车(新能源公交车和燃料电池汽车除外)给予购置补贴,转为用于支持充电(加氢)基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。进一步加强安全性和一致性监管,由行业主管部门加快建立产品安全监控和“一致性”抽检常态机制。

2019年新能源补贴政策加大了补贴退坡力度,为2020年底完全退出做好铺垫。同时,在政策细则制定上也更加灵活化、市场化。以新能源乘用车补贴为例,在单车补贴金额方面最大降幅超过50%,同时,对续航里程和电池能量密度门槛进一步提升,并放缓了对高能量密度电池的鼓励力度。具备全产业链核心技术储备和较高规模效应的企业将会有更大的抗风险能力。

“双积分”政策对接市场

在发布《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办

法》修正案(征求意见稿)公开征求意见后不久,工信部再次对双积分政策的修改做出了进一步调整,并向社会公开征求意见。

修改了传统能源乘用车适用范围。按照《关于在部分地区开展甲醇汽车应用的指导意见》中将甲醇汽车纳入《积分办法》的要求,修改了对传统能源乘用车的定义,将能够燃用醇醚燃料的乘用车纳入考核。公布了2021年~2023年新能源汽车积分比例要求并修改了新能源汽车车型积分计算方法。2021年度、2022年度、2023年度,新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%。2024年度及以后年度的新能源汽车积分比例要求,由工信部另行公布,完善了传统能源乘用车燃料消耗量引导和积分灵活性措施。一是建立企业传统能源乘用车节能水平与新能源汽车正积分结转的关联关系。对企业传统能源乘用车燃料消耗量达到当年度达标值123%的,新能源汽车正积分可按照50%的结转系数向后结转,结转有效期不超过3年。二是降低低油耗乘用车核算新能源汽车积分达标值的基数。在核算企业新能源汽车积分目

标值时每辆低油耗车型按0.5辆计算。更新了小规模企业核算优惠。考虑到年产量进口量2000辆以下的汽车企业存在产品结构单一等特点,结合未来此类企业传统能源乘用车油耗下降潜力,《积分办法》延续了油耗积分适度宽松考核的优惠,并调整了对该类企业油耗下降比例的要求。

新能源汽车补贴额度逐年降低,双积分政策将成为鼓励车企继续生产新能源车的接档政策,通过积分交易让新能源汽车的推广更加市场化。双积分政策还在完善之中,本次修改不仅引导了节能汽车的多元化发展,而且给车企的新能源积分考核和来源要求提供了较为宽松的环境,对行业发展起到了很好的引导作用。

放宽限行限购政策

据《经济参考报》报道,财政部、国家税务总局日前发布《关于继续执行的车辆购置税优惠政策的公告》,截至2020年12月31日,对购置新能源汽车免征车辆购置税,公告从2019年7月1日起施行。免除新能源车购置税,不仅能够促进新能源汽车行业发展,也是刺激消费市场的重要举措,同时能够对冲补贴退坡的压力。国家发改委、生态环境部、商务部三部门联合印发《推动重点消费品更新升级畅通资源循环利用实施方案(2019—2020年)》(以下简称《方案》)。政策重点是大幅降低新能源汽车成本,加快发展使用便利的新能源汽车,持续提升汽车节能环保性能,大力推动新能源汽车消费使用,加快更新城市公共领域用车,不断改善配套基础设施。《方案》提出取消新能源汽车的限购、限行,在2020年补贴退出,新能源汽车市场后续政策衔接不完善的情势下,将为新能源汽车消费市场注入“强心剂”。在双积分实施元年,补贴大幅退坡之际,国五、国六切换节点等众多影响因素同时作用下,《方案》对于汽车产业引导有一定的促进作用。从市场供给、促进消费及基础设施保障等各个环节采取措施,以稳定汽车市场,避免出现断崖式下滑。

新能源消纳形势持续好转

日前,中国国家电网能源研究院新能源与统计研究所所长李琼慧在青海省海西州格尔木表示,“2019年前三季度新能源消纳形势持续好转,新能源消纳将不再成为主要矛盾。”12月18日,2020年中国光热市场形势与应对策略峰会在格尔木市举行。图为在青海省海西州拍摄的中控德令哈50兆瓦塔式电站。

孙 睿 摄

新能源汽车产业发展现状及对策建议

新能源汽车稳定性低,故障率高,机械素质不完善,细节瑕疵多,保值率低、动力电池进入退役潮等负面信息导致私人消费者购买意愿下降

□ 赵 骅 郑吉川

在当前第四次工业革命带来的先进技术迭代浪潮,与化石能源消费危机催生的绿色节能推广趋势相叠加的背景下,结合我国经济“供给侧结构改革、推动高质量发展”和“既要绿水青山,又要金山银山”的顶层设计,发展新能源汽车产业显得愈发重要。新能源汽车产业作为推动节能减排的重要支点,拉动产业融合创新的关键平台,有必要保持其健康长远发展。在过去的十余年间,我国的新能源汽车产业从基础研发到应用推广,一直受到政府的持续扶持。截至2019年,我国新能源汽车销量已连续4年居于世界首位,达到了年产销超百万辆,保有超300万辆的水平,新能源汽车已然进入社会运行的方方面面,在市政服务、公共交通、短途物流等领域广泛应用,向全社会传播了汽

车产业的新能源发展理念,为新能源汽车产业的进一步发展打下了基础。但分析之下,我国新能源汽车产业还存在一些关键性问题,从现象上来看,新能源汽车稳定性低,故障率高,机械素质不完善,细节瑕疵多,关键系统表现欠缺,而在2020年新能源汽车推广应用补贴退坡的节点,关于新能源汽车保值率低、动力电池进入退役潮等负面新闻导致私人消费者购买意愿退潮,2019年下半年我国新能源汽车销量惨淡,亟待引起高度重视。

一些方面有待完善

一是政策体系有待细化。我国新能源汽车产业扶持政策经过历年的调整完善,当前已基本形成了符合我国国情和新能源汽车产业现状的政策体系。但总体来看,我国新能源汽车产业扶持政策的重点支出项目主要是2016年起始的总金额高达数

百亿元人民币的新能源汽车财政推广应用补贴。新能源汽车财政推广应用补贴“一家独大”的情况反映了补贴政策重市场推广、轻便捷使用的问题,这导致需求侧和环境侧政策供给的匮乏,对于新能源汽车的使用、充电、通行、电池回收等的便利性缺乏使用环境优化类的补贴政策支持。单一的强市场政策刺激虽然成效显著,但也带来了一些诸如产能过剩、道德风险、逆向选择政府失灵的弊端,对产业发展带来一些负面影响。二是新能源汽车产品泛用性有待加强,产业链上关键技术研发投入仍显不足。现阶段我国新能源汽车主推纯电动路线,虽然目前市场上自主品牌纯电动汽车标称续航里程最高达到600公里左右,但实践表明,在冬天的使用环境中多数纯电动车型实际里程最高仅能达到450公里左右,“里程焦虑”影响了新能源汽车(目前主要

为纯电动驱动)的口碑和购买意愿。此外,纯电动车型的空调效果始终不尽如人意,无法达到燃油车的空调性能水平,还有一些自主品牌新能源汽车存在各种各样的产品瑕疵。这折射了我国新能源汽车产业研发投入薄弱的问题,虽然锂离子电池技术的快速进步,使得我国的新能源汽车的初步产业化得以实现,但在大量关键技术上仍显薄弱,例如:电池材料、结构设计、产业配套、生产设备;电机本体电磁化、控制数字化、系统集成化、碳化硅功率器件;插电式混合动力系统和深度混合动力系统;燃料电池关键技术等方面存在瑕疵,除了以上产业专有技术外,在高精度加工、产品测试、品质控制等共性技术上表现也不尽如人意。而私人消费者购买乘用车是新能源汽车市场的重要增长点,如果不能克服以“里程焦虑”为代表的性能短板,使新能源汽车接近或超过燃油汽

车的性能水平,势必会影响未来新能源汽车产业的成长。

三是地方政府缺乏配套扶持政策体系。从美国新能源汽车推广的经验来看,地方政府的配套政策发挥了关键作用。美国的州一级政府提供了大量需求端和环境端的政策供给,以降低消费者的使用成本。例如:夏威夷降低新能源汽车充电费率;明尼苏达州给予消费者在非充电高峰时段的充电优惠;马里兰州对安装充电桩的消费者发放财政补贴;佛罗里达州免除车辆保险的额外费用;纽约州通过卡车券计划对消费者提供价值1000万美元的替代燃料抵用券;旧金山、加州向新能源汽车提供快速车道、拼车车道的特权;俄亥俄州辛辛那提市为纯电动汽车提供了市内部分停车场免费停车的特许;还有个别州政府采用返还部分牌照注册费的优惠措施。而特别值得一提的是加州,除了购置补贴以外,加州的零排放车辆计划要求汽车制造商开发纯电动汽车,并且新能源汽车的销量要达到新车整体销售量的15%,这使得加州新能源汽车保有量占到了全美的一半以上,政策效果拔群。

营造更好发展环境
民营企业大有希望

近期,中共中央、国务院发布《关于营造更好发展环境 支持民营企业改革发展的意见》(以下简称《意见》),是贯彻落实习总书记关于民营经济改革发展系列重要讲话精神的又一具体举措,对于进一步激发民营企业的活力和创造力,营造民营企业健康成长环境,推动经济高质量发展意义重大。

智 客

提振新能源
汽车市场信心

□ 金 叶

工信部近日下发《新能源汽车产业发展规划(2021—2035)》(以下简称《发展规划》),涉及范围之广、时间跨度之长、涉入之深——从总体部署到车企再到基础建设,实属罕见。那么,这份《发展规划》中提到的目标能否实现呢?

《发展规划》不仅对新能源车型的具体范围给出界定——包括纯电动汽车、插电式混合动力(含增程式)汽车、燃料电池汽车,并明确到2025年,新能源汽车新车销量占比将达到25%。

参照这一目标,2018年新能源汽车新车销量占比仅为3.3%左右,而从刚刚发布的2019年前11个月的累计销量看,前11个月新能源车销量为104.3万辆(汽车总体销量为2311万辆),这一比例为4.51%。也就是说,2019年增长率为36.67%,以这个增长态势发展下去,到2025年似乎大有希望。但从客观现实看,最近5个月,新能源汽车销量已经出现了“五连跌”,而且降幅有逐步加大的趋势。如此看来,顶层设计人员对我国未来新能源汽车发展还是持非常乐观的态度,并没有受到最近“五连跌”的影响。当然,估计不少人在此都在暗自腹诽了。

面对“五连跌”,在12月11日举行的2019汽车智库大会暨汽车全产业链发展研讨会上,中国汽车工业协会副秘书长叶盛基表示,当前新能源汽车市场遭遇困境,其深层次原因在于补贴退坡之后,新能源产品成本降低的幅度远低于补贴退坡的幅度。我国的新能源汽车还未完全实现市场化,中间还有一段艰难的历程要推进,有关部门正在研究没有补贴政策的情况下,相关的“非货币化”扶持政策,并呼吁在制定相关政策时,不仅要科学完整的论证和必要的验证,还应该顺应市场需求,激发新能源汽车的活力,而不只是去确定某些指标。

《发展规划》甚至细化到平均电耗,规定到2025年,纯电动车乘用车新车平均电耗降至12千瓦时/百公里,而插电式混合动力(含增程式)车平均油耗降至2升/百公里。以目前在售的纯电与插混实际能耗数据看,如果仅从官方数据看,北汽新能源EU5为13.3%、广汽本田VEI-1为14kWh/100km、启辰D60EV为12.89kWh/100km、腾势X为17.3kWh/100km、埃安LX为15.8kWh/100km……依此看来,想要6年后达成这一目标似乎没有什么难度。

近来,关于新能源汽车产业发展以及要不要“救市”的讨论很多,其范围远远超出汽车行业,涉及能源布局、基础设施、互联网、资本金融甚至房地产。从目前的政策导向来看,大势所趋是毋庸置疑的,但新能源车尚未被大多数终端用户所接受,车企做产品开发只有不断摸着石头过河,商业模式也没有规律可循——如何从混沌的当下走向光明的未来,恐怕这条路是崎岖又黑暗,这个过程将加剧优胜劣汰,倒逼有实力的企业开发出有效的解决方案,促进产业内外跨界融合。

《发展规划》不仅对目标提出了要求,而且从供应链、积分政策、基础设施建设、产业生态等各个方面提出了具体的指导意见。这无疑是在换一种角度在提振新能源汽车的市场信心。

政企智库编辑部

主任:曹明华 执行主任:梁畅水

执行主编:潘 强

新闻热线:(010)86663822

(010)56805065

监督电话:(010)56805167

电邮:zqzk2018@163.com