

回归理性增长

数据表现参差不齐难改业内良好预期

本报记者 谢育辰

春节过后,车企1月份的销量榜单出炉,自主品牌与新能源汽车纷纷传来喜讯,分别呈现同比增长的态势。但细观数据,让本该欢喜的新能源汽车暂且回归了理性。

工信部数据显示,今年1月份,纯电动乘用车生产7952辆,同比增长3倍,插电式混合动力乘用车生产4887辆,同比增长115%;纯电动商用车生产2422辆,同比增长80%。虽然与2015年同期相比,今年1月新能源汽车的产量仍保持成倍增长,但与2015年11月、12月新能源汽车产量的井喷态势相比,1月份的产量数据陡然下滑。数据显示,2015年12月,我国新能源汽车单月产量为9.98万辆。这意味着,今年1月国内新能源汽车产量环比下滑超过八成。

然而,在《中国企业报》记者走访企业和专家的过程中,绝大多数仍然给出了乐观的预判,认为此举仅是我国新能源汽车回归健康理性发展的一个标志,随着利好政策和市场刚需的不断扩大,良性的新能源汽车发展势必会重新回到快车道。

产销遭遇刹车

去年,无论是企业还是终端市场,新能源汽车可谓度过了一段“最好的时光”。按照中国汽车协会统计的数据显示,2015年我国新能源汽车产销量分别达340471辆和331092辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍。凭借这一增速,使得我国新能源汽车销量首次超越美国,成为全球第一大新能源汽车市场。

一路凯歌的新能源汽车让外界对今年市场的预期判断更加乐观,而1月份呈现的断崖式下跌,让一片火红的新能源汽车市场迅速降温。“遭遇急刹车确实让很多企业始料不及,或许凭借单月数据并不能完全说明问题,但是这种大幅度下滑是多方因素所致。”一位市场人士表示。

汽车专家张志勇对《中国企业报》记者表示,之所以下滑,一方面是由于我国将在今年开始实行第二阶段的产业政策,一些相关企业会等待政策明朗之后再扩大生产。另一方面是由于国家大力打击新能源汽车“骗补”行为所致。

政策继续迎利好

本报记者 谢育辰

环比回落之后,新能源汽车产销同时也恢复了同步。然而时隔几天,刺激终端市场的利好政策也随即出台。

2月24日,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,提出推动组建动力电池创新平台、加快充电设施建设、扩大城市公交等领域新能源汽车应用比例等一系列政策措施,旨在进一步支持新能源汽车产业发展,推动产业迈向中高端。

会议指出,发展新能源汽车,推动产业迈

良币胜出？

对于上述两方面,汽车专家贾新光认为后者所占比重更大,目前新能源车市正在经历一个“去杂质”的过程,现在产量环比大幅下滑,并非真正的下滑,而是政府通过加强管控,进一步优化新能源车市场的秩序。“随着新能源车质量的提升以及国家对于新能源车各项基础设施规划方案的落地,新能源车市场势必保持高速发展。”

日前,《中国企业报》记者查阅工信部新公布的《新能源汽车推广应用推荐车型目录》获悉,在工信部此前推荐的3412款车型中,只有247款车型列入最终目录名单,同时工信部宣布原《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》自今年1月1日起废止。

可以看出,工信部对新能源汽车的审核更为严格。此外,1月21日,四部委公开表示近期将对新能源汽车推广应用实施情况及财政资金使用管理情况进行专项核查,枪口直指不久前被媒体曝光的“骗补车企”。

之前,据一位新能源汽车企业内部人士爆料,去年前10个月新能源车销量与上牌量之间有7万辆的差距,刨除2万辆在走上牌流程,其余约5万辆很可能是骗补车辆。特别是个别小企业和改装厂“自产自销”式的骗补,是行业几乎公开的秘密。更多的骗补行为是使用低标准电池、虚报续航里程、利用换电模式的漏洞以少充多。年初,四部委的专项核查工作对新能源汽车行业短期的产销影响很大,但是对于行业的良性发展而言,意义非凡。

良币追逐战

插电式混合动力是否应该与纯电动汽车一样被普遍纳入地方新能源汽车目录,非插电式混合动力能否被纳入新能源汽车范围等问题是我国汽车行业多年以来一直争论的话题,但是在企业层面,自主品牌已经开始了组团取暖。

2015年我国新能源汽车领域核心技术取得了较大的突破。整车领域出现了物流车、电动工具车等,车型种类已经基本完善,纯电动乘用车最高车速超过140km/h,续航里程、

百公里加速性能、能耗水平等关键指标大幅进步;动力电池能量密度提高了将近一倍,成本降低 50%;驱动电机产业化能力提升,从单个电机向动力总成的集成发展,其中芯片集成设计、电子系统集成技术都取得新发展;六氟磷酸锂、湿法隔膜等技术壁垒较高的电池材料基本实现国产化。

日前,长安汽车发布公告拟对吉利集团、湖南科力远股份有限公司、昆明云内动力有限公司就投资CHS(科力远混合动力技术有限公司)的相关事宜签订《增资扩股框架协议》,据长安内部人员透露,长安汽车于五年前就已经开始着手组建混合动力汽车研发团队。此次增资协议也被业内视作自主品牌联手打破外资企业对混合动力的技术垄断。

在纯电动汽车方面,据记者统计,上汽乘用车、长安汽车、吉利汽车、比亚迪等11家中国企业品牌均发布了各种新能源汽车计划,其中吉利甚至宣布今后将纯电动、插电式混合动力以及油电混动三种技术路线并举,目标是至2020年新能源汽车销量占到总销量的90%。结合此前吉利发布的2020年实现120万辆的销量目标,其新能源汽车销量将达到108万辆。这是一个相当高的数量,甚至占到了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020)》目标500万辆的两成。

为何自主品牌拼命押注新能源汽车,一方面由于在与外国品牌竞争中,新能源汽车被视为我国汽车品牌实现“弯道超车”的契机。另一方面是受控于我国即将实施更为严苛的燃油限制标准。

早在2004年国家《乘用车燃料消耗量限值》出台,当时很多不达标车型被迫停产。2016年1月1日起第四阶段燃油限制标准实施,国家要求车企燃油限值2015年降低至6.9升/百公里,而到2020年要降至5.0升/百公里。面对越来越严格的燃油限值,对车企来说2016年节油必将成为首要任务。

上汽乘用车总经理王晓秋对记者表示：“大力发展新能源汽车将是未来的产业方向，可是目前传统汽车仍然是主要盈利点，不过新能源汽车可以成为企业平衡燃油指标的利器”。由此可以预期，此次产业调整后，回归理性的新能源汽车仍将延续高景气。

2月16日,央行、发改委、证监会等八部委联合印发《关于金融支持工业稳增长调结构增效益的若干意见》指出,要鼓励银行业金融机构适当降低新能源汽车、二手车的贷款首付比例;推动保险公司尽快开发出更符合新能源汽车风险特征的专属保险产品等。

除此之外,2015年12月15日国家发改委、住建部、交通部联合印发《关于进一步完善机动车停放服务收费政策的指导意见》,鼓励各地结合实际情况,结合停车供需状况差异,推行不同区域、不同位置、不同车型的停车服务差别收费。鼓励对新能源汽车停车服务收费给予适当优惠。

与此同时,新能源汽车补贴逐年“坡退”机制也马上启动,企业人士认为如果突然取消补贴,可能会让刚培育成型的新能源汽车市场生长停滞,但是为了防止骗补行为、劣币驱逐良币现象的出现,相应的考核和检验机制应该变

新能源汽车

新能源汽车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源(或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置),综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术,形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。

中国新能源汽车产业始于21世纪初。2001年,新能源汽车研究项目被列入国家“十五”期间的“863”重大科技课题,并规划了以汽油车为起点,向氢动力车目标迈进的战略。“十一五”以来,我国提出“节能和新能源汽车”战略,政府高度关注新能源汽车的研发和产业化。

行业代表性公司

比亚迪股份有限公司
奇瑞汽车股份有限公司
浙江吉利控股集团有限公司
众泰控股集团有限公司
华晨汽车集团控股有限公司
东风汽车公司
长安汽车股份有限公司
上海汽车集团股份有限公司
广州汽车集团股份有限公司
北京汽车集团有限公司

成常态,补贴方向应该逐步向终端市场、关键零部件和充电设施转移。

不过,不久前也有声音“炮轰”新能源汽车地方政策。一篇名为《北京拒绝混动车为何如此“底气十足”》的文章被业界疯狂转载,引起各个汽车厂商的高度关注。经媒体查证,此篇文章出自中国汽车工业协会秘书长助理夏胜礼,刊登在其中国汽车工业协会网站的个人博客上。

此外,会议提出扩大城市公交、出租车、环卫、物流等领域新能源汽车应用比例。中央国家机关、新能源汽车推广应用城市的政府部门及公共机构购买新能源汽车占当年配备更新车辆总量的比例,要提高到50%以上。另外,要提升新能源汽车整车品质。完善准入标准,加强质量安全监管,发展新能源汽车+物联网,强化生产企业对新能源汽车的安全监控、动态检查,建立惩罚性赔偿和市场退出等机制。

