

后补贴时代 谁能冲出新能源车竞争红海

近期,《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》正式发布,新政中明确划分了新能源乘用车里程补贴标准,以及电池质量密度和能耗水平系数的补贴标准。其中,纯电动车续航150—300公里车型,补贴分别下调20%—50%不等,低于150公里续航的纯电动汽车将不再享有补贴,续航里程在300—400公里及400公里以上的车型补贴上调2%—14%不等。

近20家新能源汽车初创企业、约50台新能源概念车和量产车的参展,成为今年北京车展的一道独特风景。在短短几年内涌现出如此众多的新造车势力,这在全球汽车发展史上也实属罕见。这一“百花齐放”的场景也从侧面反映出中国新能源汽车发展的火热程度。

前不久,一张“你究竟认识

多少车企”的图片在网上广泛流传。图中数十个新造车势力的Logo让人眼花缭乱。有网友调侃称:“现在认识多少不重要,未来能留下几个才重要。”

据不完全统计,在49家新造车势力中,仅有7家新能源车企同时取得了发改委、工信部的生产资质。

一方面是斗志昂扬的新造车势力,另一方面是寥寥无几的新能源汽车生产资质。两者鲜明的对比,不禁让人联想到之前在新能源汽车市场发生的“骗补”事件。

好在随着《汽车产业投资管理规定》的发布,纯电动汽车投资项目的准入标准将逐步得到规范。在“新建纯电动汽车项目建设规模不能低于10万辆”的规定下,非理性投资将被有效遏制。

当新造车势力将概念、资本等一一呈现给消费者后,能够打动消费者并让自己存活下去的,唯有过硬的产品。随着新造车势力“产品交付期”的来临,今后两年内集中登场的新能源车型,将让这场短兵相接的“遭遇战”变得更加激烈和残酷。

如果把近5年来新能源汽车初创企业与传统车企之间的较量理解为舆论战、心理战、资本争夺战的话,那么第一场真正意义上的“遭遇战”,正在悄然而至。

“中国要想把新能源汽车做好,必须走自主之路。”清华大学汽车产业研究与技术战略研究院院长赵福全认为,自主品牌的新能源之路与传统跨国车企的“慢”和新造车势力“快”均有所不同。

值得注意的是,在新能源汽

车领域新旧势力、国内外车企的角力中,自主品牌同样拥有不小的优势。一方面,自主品牌的新能源产品不仅覆盖了轿车、SUV和MPV车型,而且价格相对较低,更加贴合消费者需求。另一方面,在“双积分”政策的导向下,以比亚迪、吉利、北汽、上汽为代表的自主品牌将成为众多跨国公司“合纵连横”的对象。它们数额巨大的新能源积分也将成为大家争夺的焦点。“双积分”政策实施后,自主品牌将迎来全面反攻的大好时机,有望巩固其新能源战场主动权。

有业内人士认为,当下自主品牌应加强技术线路研究规划,强化产业链合作,构建新型协同研发体系。同时,自主品牌还应以新能源汽车、智能网联汽车为突破口,加速跨界融合,带动产业转型升级。(宗何)



王利博制图

新能源汽车行业相关政策集锦

2016年

●《2016年能源工作指导意见》

4月1日,国家能源局发布《2016年能源工作指导意见》,意见明确,2016年计划建设充电站2000多座、分散式公共充电桩10万个,私人专用充电桩86万个,各类充电设施总投资300亿元。

●《电动汽车充电基础设施建设规划》

国家能源局制定的《电动汽车充电基础设施建设规划》提出,到2020年国内充换电站数量达到1.2万个,充电桩达到450万个。以充电桩均价2万元/个,充电站300万元/座计,未来六年国内新能源汽车充电桩(站)的直接市场规模有望达到1240亿元。

●两部委发布氢能与燃料电池技术战略方向规划目标

国家发改委和国家能源局在系统内部印发《能源技术革命创新行动计划(2016—2030年)》,并同时发布了《能源技术革命重点创新行动路线图》,提出了15项重点创新任务,包括煤炭清洁高效利用技术创新、先进核能技术创新、氢能与燃料电池技术创新、先进储能技术创新、能源互联网技术创新等。

●《电力发展“十三五”规划》

根据国家发展改革委、国家能源局发布的《电力发展“十三五”规划》,将加快充电设施建设,促进电动汽车发展,2020年充电设施将可满足全国超过500万辆电动汽车的充电需求。

2017年

●《外商投资产业指导目录(2017年修订)》

在汽车整车、专用汽车制造方面,中方股比不低于50%,同一家外商可在国内建立两家及两家以下生产同类(乘用车类、商用车类)整车产品的合资企业,如与中方合作伙伴联合兼并国内其他汽车生产企业以及建立生产纯电动汽车整车产品的合资企业可不受两家的限制。

●《汽车销售管理办法》

国家鼓励发展共享型、节约型、社会化的汽车销售和售后服务网络,加快城乡一体的汽车销售和售后服务网络建设,加强新能源汽车销售和售后服务网络建设,推动汽车流通模式创新。

●《国家车联网产业标准体系建设指南》

到2020年,初步建立能够支撑驾驶辅助及低级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系,到2025年,系统形成能够支撑高级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系。

●《智能汽车关键技术产业化实施方案》

国家智能汽车创新发展平台基本建成并投入实质性运作,智能汽车自主可控的产业体系初步形成。智能汽车基础技术能力稳步提升,核心软硬件系统逐步突破,满足智能汽车综合测试评价需要的测试基地基本建成,重点区域示范运行取得积极成效。

2018年

●《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》

四部委2月13日发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,根据成本变化等情况,调整优化新能源乘用车补贴标准,合理降低新能源客车和新能源专用车补贴标准。

●《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》

工信部、科技部、环境保护部、交通运输部、商务部、质检总局、能源局联合制定了《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》。暂行办法指出,汽车生产企业承担动力蓄电池回收的主体责任,相关企业在动力蓄电池回收利用各环节履行相应责任。

●《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》

工信部对《新能源汽车动力蓄电池回收利用溯源管理暂行规定》(征求意见稿)公开征求意见。国家将建立“新能源汽车国家监测与动力蓄电池回收利用溯源综合管理平台”,对动力蓄电池生产、销售、使用、报废、回收、利用等全过程进行信息采集。

●《智能汽车创新发展战略》

发改委1月5日就《智能汽车创新发展战略》(征求意见稿)公开征求意见。到2020年,中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、路网设施、法规标准、产品监管和信息安全体系框架基本形成。

资讯

2020年底前重点城市将使用新能源公交车

6月25日,交通运输部召开6月例行新闻发布会。会上,交通运输部综合规划司副巡视员毛健介绍了交通运输部打好污染防治攻坚战的主要措施。毛健表示,2020年,交通运输行业要实现“交通运输污染防治攻坚战任务圆满完成”的既定目标。下一步,交通运输部将调整运输结构,加大货运铁路建设投入。同时,推广使用新能源汽车,2020年底,重点区域的直辖市、省会城市、计划单列市建成区公交车将全部更换为新能源汽车。

毛健明确,按照今年5月召开的全国生态环境保护大会的精神和具体要求,下一步,交通运输部将加强车辆结构升级,推广使用新能源汽车。重点区域港口、机场、铁路货场等作业车辆将采用新能源或清洁能源汽车替换。“推广应用新能源和清洁能源是绿色交通的重要举措之一,有利于优化交通装备结构,提高交通运输装备效率和整体能效水平。交通运输部将加大新能源和清洁能源车辆在城市公交、出租汽车、城市配送、邮政快递、机场、铁路货场、重点区域港口等领域的应用。配合有关部门,开展高速公路服务区、机场场内充电设施的建设。到2020年底前,城市公交、出租车及城市配送等领域新能源车保有量将达到60万辆。”毛健表示。

云南2020年建成350座集中式充换电站

6月4日,云南省工信委公开征求对《云南省新能源汽车产业发展及推广应用三年行动计划(2018—2020年)》(征求意见稿)的意见。意见稿指出,到2020年,全省形成年产50万辆新能源汽车生产能力,其中乘用车45万辆、商用车5万辆,形成年产动力电池10Gwh的能力,实现年销售收入1000亿元。滇中城市群聚集发展格局基本成型,乘用车、客车、专用车等门类基本齐全,电池、电机、电控等关键配套基本完整,生产、销售、运营、回收体系基本完善。力争3—5年内,全省形成年产100万辆新能源汽车生产能力,实现年销售收入2000亿元,形成完整产业链。

重庆发布2018年新能源汽车补贴政策

近日,重庆市财政局发布了《重庆市2018年度新能源汽车推广应用财政补贴政策》,政策规定了补贴对象为在该市购买、上牌和使用新能源汽车的单位和个人,补贴产品为纳入“新能源汽车推广应用推荐车型目录”,并同时满足国家及本市补助要求的纯电动汽车、插电式混合动力汽车和燃料电池汽车,并且市、区县(自治县)财政补贴总和不得超过中央财政单车补贴额的50%。