

# 新能源补贴退坡 重塑产业新格局

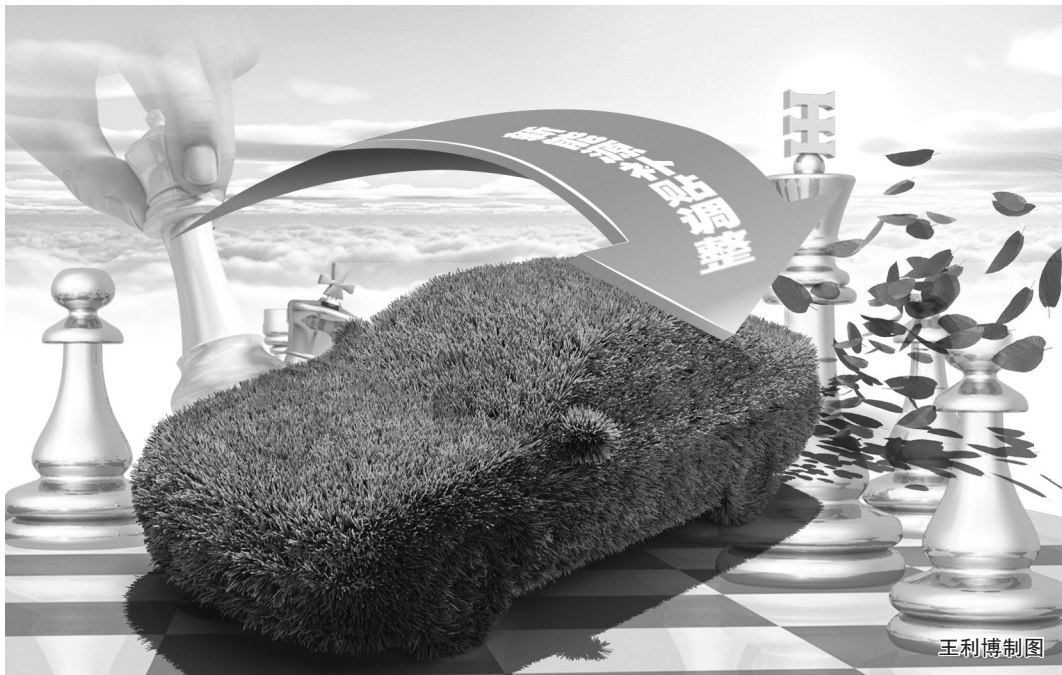
■ 宗禾

2019年3月26日,备受市场关注的“新能源汽车推广应用财政补贴政策”迎来阶段性调整。财政部联合工信部、科技部和发改委于当日发布《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》。政策明确,2019年新能源汽车补贴标准在2018年基础上平均退坡50%,通知从2019年3月26日起实施,2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期,过渡期间补贴标准适当降低,过渡期结束后地方不再对新能源汽车(公交车和燃料电池汽车除外)给予购置补贴,将购置补贴集中用于支持充电(加氢)等基础设施“短板”建设和配套运营服务等环节。

## 完成新能源汽车产业的战略转型

此次政策调整,从内容上看基本延续了“根据技术进步、产业发展、推广应用规模、成本变化等因素适时调整补助政策,逐步退坡”的一贯思路,对新能源乘用车、新能源客车、新能源货车3类汽车的补贴标准和技术要求作出新的规定,主要表现为提高技术指标门槛和降低补贴标准两大特征,凸显出我国助推新能源汽车产业高质量发展的政策取向。

据官方解读,此次政策调整服从的总体目标为发挥国家补贴政策基础性、导向性作用,加快促进新能源汽车产业提质增效、增强核心竞争力、实现高质量发展,完成新能源汽车产业的战略转型。具体措施目的表现为:一是适度优化技术指标,坚持“扶优扶强”;二是加大退坡力度,分阶段释放压力;三是优化清算制度,缓解



企业资金压力;四是强化非补贴政策作用,鼓励新能源汽车消费;五是营造公平环境,取消地方购车补贴;六是加强产品质量监管,提高产品综合性能。

## 高度市场化将推动行业重新洗牌

面对补贴退坡,业内普遍认为,从今年下半年开始,新能源汽车市场将进入洗牌阶段。据中国汽车技术研究中心信息咨询中心一室提供的数据显示,当下自主车企对于新能源汽车的补贴依赖已久,根据2018年前三季度的财报数据,包括江淮汽车、北汽新能源以及长安汽车等7家车企的政府补贴均高于当期利润,如果没有补贴,这些车企将陷入严重亏损之中。另一方面,与传统车企相比,新造车势力的研发、售后以及运维的成本都高于前者,补贴退出也将使他

们面临生死考验。

不可否认,短期来看退坡会给产业带来一定压力,对产业链价格影响预计将于二季度开始逐步显现。而从中长周期来看,政策对产业后续量、价格的扰动将大幅弱化,过渡期后势必会对汽车厂商尤其是对正在实现电气化转型或是依靠补贴支持的造车新势力产生巨大而深远的影响,有利于市场加速出清,让市场资源配置更加合理化,推动新能源车整车、电池、材料等全产业链共同降本增效,应对补贴退坡影响。

## 充电桩有望迎来反转

截至2018年年底,根据相关统计数据,中国公用桩和私用桩保有量分别为33.1万根、47.7万根,总计达到80.8万根,对应2018年年底中国电动车保有量达到261万台,总体车桩比达到3.2:1,

离《电动汽车充电基础设施发展指南》规划的车桩比1:1的规划相差甚远。中国充电基础设施发展已经很大程度滞后于电动车的发展,已成为制约新能源车快速推进的一大短板。

这次国补政策转为用于支持充电(加氢)基础设施“短板”建设和配套运营服务,这将有利于充电桩行业触底反弹。

2018年新增公共类充电桩11.7万根,但1—11月新增量增速大幅减缓,12月份在《提升新能源汽车充电保障能力行动计划》政策刺激下单月增加4.1万根,同时购买纯电动小客车随车配建充电桩的配建率从2017年末的88%下滑至2019年2月的69%,整个行业出现了明显的阶段性放缓趋势。未来随着新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营,充电桩新增数量、运营企业充电电量均有望大幅改善,全行业有

望触底强劲反弹。

## 市场或重新认可碳酸铁锂

为应对补贴退坡,车企采取的措施相应聚焦于降本提价。降本的一个重要办法就是从三元电池重返磷酸铁锂电池。

当前铁锂电池系统能量密度可达140Wh/kg,成本比三元便宜10%—15%,低端车型通过更换铁锂电池可获得0.3—0.6万元成本节约。从数据上看,2019年新车搭载磷酸铁锂电池的比例明显上升。

而相比纯电动,插电混合动力车型更换磷酸铁锂电池的动力更强:

第一,插电混动车型补贴价格固定,不受电池能量密度等指标的影响;

第二,插电车型带电量12—16KWh,重量不足100kg,更换磷酸铁锂仅增重10kg左右,对整车影响小;

第三,据了解某新能源车企的两款插电混动车型2019改款版均采用了铁锂电池。

相关机构预测,2019年中国新能源乘用车销量达到150万辆,其中A00车49.5万辆,A0车17.6万辆,插电混动车40万辆,则部分乘用车电池配套由三元转向铁锂将带动铁锂电池装机增量13.26GWh,预计2019年铁锂电池装机量为24.24GWh,叠加增量部分,2019年铁锂电池装机量同比将大增73.85%。

另外,补贴设置了3个月的过渡期,过渡期之后取消地方补贴,但新能源公交车地补仍保留。有业内人士认为,这对于地方推广新能源公交车(用磷酸铁锂)具有积极效应,磷酸铁锂电池2019年销量爆发的可能性大增。

# 国内外车企联姻 抢占国内新能源汽车市场

■ 范捷

2018年,我国新能源汽车销量占全球总销量的一半以上。由于我国汽车市场的规模巨大,且新能源汽车销量占比不足5%,为新能源汽车产业留下了巨大的市场空间。因此,国内外汽车企业纷纷瞄准了中国市场的这块大蛋糕,其中,不少国内车企选择与国外先进车企联姻,期望抢占国内新能源汽车发展的一席之地。

2017年11月8日,众泰汽车在纯电动汽车领域与福特签署合资经营合同,拟在浙江组建一家中外合资有限责任公司,开发更具国际竞争力的纯电动汽车,众泰与福特合营公司拟命名为“众泰福特汽车有限公司”,英文名称为“Zotye Ford Automobile Co.,

Ltd.”,是一家具备竞争力和可持续发展能力,集研发、采购、制造、销售和服务为一体的中外合资自主品牌纯电动乘用车生产企业,年产10万辆纯电动乘用车。

众泰汽车是中国纯电动汽车行业的先驱,中国首批进行纯电动乘用车生产的汽车企业。福特汽车是全球著名的汽车品牌,拥有强大的技术资源和品牌实力,以及市场推广经验。此次众泰与福特合资组建新公司,双方将迎来一个持续交流和学习的过程,并形成1+1>2的效应。众泰汽车也将通过学习国际先进的管理经验,大力提升品牌形象。

2018年7月10日,长城和宝马在德国正式签约,并成立合资公司——光束汽车有限公司,双方各持股50%,注册资金17亿元

人民币,投资总额达51亿元人民币,合作方向主要在新能源汽车领域。新公司规划了标准年产能16万辆的国际先进整车工厂,未来将在中国研发和生产电动汽车,除了生产MINI电动车,还将为长城汽车生产电动车产品。这是宝马集团在全球范围内首个纯电动车合资项目,也是长城新能源汽车迈向国际化的桥头堡。

2019年2月,比亚迪发布公告称,将通过旗下控股子公司比亚迪汽车工业有限公司对腾势增资人民币2亿元,全部作为注册资本。增资完成后,比亚迪对腾势的控股权仍然为50%。

腾势汽车2010年在深圳创立,是比亚迪与德国戴姆勒按照50:50股比共同设立的合资企业。2012年3月,合资公司推出

了中国首个专注于新能源汽车的品牌“DENZA 腾势”,并于2014年北京车展上完成了腾势纯电动汽车的全球首发。2017年5月,为了缓解由于新能源汽车补贴政策调整带来的补贴回款周期延长对腾势新能源营运的影响,比亚迪汽车工业有限公司就已经对腾势新能源增资人民币5亿元。此次的追加体现了比亚迪对腾势新能源这一中国纯电动汽车品牌信心。

2019年3月28日,吉利集团正式与戴姆勒集团在杭州总部进行签约,吉利和戴姆勒正式成立合资公司,双方各持股50%,在全球范围内联合运营和推动smart品牌转型,致力于将smart打造成为全球领先的高端电动智能汽车品牌。

吉利和戴姆勒的合作就是为新能源汽车而来。在纯电动汽车技术研发方面,戴姆勒被认为是汽车行业中遥遥领先的领军者之一,其雄心勃勃的计划是到2022年发布10款不同的全电动汽车,而Smart电动车就是其中一种。吉利热切希望与戴姆勒就共享电池技术达成协议,这样既提高了吉利的品牌效应,又能在侧面学习一些奔驰的先进技术,以提高吉利产品自身的品质。

新能源必然是未来主要发展方向,然而随着国内新能源补贴的退坡,国内的新能源车企也将面临严峻的考验,无论选择哪种方式发展新能源,相信大家都会期待国内优秀的车企可以越挫越勇,共同开创未来新能源汽车发展的宏伟蓝图。