

国家补贴310亿元,新能源汽车产业大盘点

从2015年至今,虽然每年的新能源汽车补贴力度有所下滑,但根据工信部每年的《补助资金清算申报通知》显示,截至2018年给各大汽车厂商发出去的新能源汽车补贴资金已经达到了310亿元人民币。对于国家大力扶持的新能源汽车产业,各大车企如今都干出了哪些成绩?又有哪些是真正有“国际竞争力”的产品?

比亚迪汽车:乘用车+商用车,手握三种“硬核科技”

补贴金额:77.29亿元 核定数量:281147台

做电池发家的比亚迪汽车是最早开启新能源汽车业务的自主车企之一,所以能享受到的新能源汽车补贴也是最丰厚的,特别是在国补力度很大的2015年之前及2016年、2017年,一辆家用车最高能拿到的补贴就达到了5.5万元(国补+地补)。

另外,还有以比亚迪·秦DM为首的插电式混动车阵容,更是当时同类型产品的先驱

者。除了乘用车业务,比亚迪的新能源商用车也是国内首屈一指的存在,一辆电动公交车就能拿到50万元的国家补贴,是乘用车的近10倍,自然大幅度拉高了比亚迪的补贴总额度。

纵观整个新能源车市场,比亚迪无疑是最具影响力的新能源汽车品牌,从最初的比亚迪·秦到如今基本全线产品都有纯电动、插

电式混动车覆盖,且均有相当强劲的市场竞争力。毫无疑问,比亚迪努力了,也成功了。

最近几年,随着政策红利滑坡、外企独资工厂放开,“襁褓”中的自主电动车也将迎来全新挑战。“三电”日趋成熟,并手握EV、双擎、三擎三种“硬核科技”的比亚迪,无疑是最能顶住国产特斯拉、丰田THS混动车压力的自主车企,“尖子生”前景一片大好。

北汽新能源:人口红利+限牌优势,背靠北京地域优势

补贴金额:22.67亿元 核定数量:186317台

北汽集团真正将矛头指向新能源汽车市场是在2016年,并在2017年和2018年赢来爆发期,两年一共卖了17.5万辆新能源车,获得17.3亿元补贴,两年的投放和补贴在总数中都占了极大比例。

跟比亚迪不同,北汽新能源走的是“薄利多销”策略。众所周知,补贴力度除了跟时间(政策调整)挂钩,还跟车子的续航里程有关,而北汽新能源的几款小型、微型电动车在这方面显然不如比亚迪有优势,所以,几年平均下

来单车获得的补贴只有1万元。

而从市场分配来看,北汽新能源之所以能拿到高达22.67亿元的补贴,北京市的人口红利应该是重要因素之一。作为首都,北京市有着2154.2万的常住人口(截至2018年末),且限牌要求也是全国最严的,大量的消费者因此不得不考虑代步电动车,而北汽新能源作为“地头蛇”既有地方政策红利,还有大量出租车消化产能,外加相对低廉的价格,无疑成了“北漂一族”的最优选。

从产品竞争力来看,目前的北汽EU、EX系列无疑都还是一些偏“原始”的电动车产品,价格便宜,续航里程也低于主流水平,且没有插电式混动这种技术门槛更高的产品“撑门面”。

作为廉价代步车,北汽新能源比较难以在消费者心中形成较为良性的品牌形象,也是时候着力打造高端品牌——ARCFOX,开拓高端车产业了,不然很难在没有“温室”的环境下迎接外企的冲击。

奇瑞汽车:前期“摸鱼”+后期爆发,年富力强拥有独特才能

补贴金额:10.5亿元 核定数量:95668台

2015年之前和2016年,奇瑞汽车属于典型的“三天打鱼,两天晒网”,靠着eQ这一款电动车只拿到了674万元补贴,2016年新能源车业务更是彻底停滞。从2017年开始才算真正开启新能源汽车业务,eQ1、艾瑞泽e、瑞虎e相继推出,瑞虎系列也推出了众多电驱版本,并迅速占领纯电动市场。

在新能源汽车市场,奇瑞汽车向我们完美诠释了什么叫“学霸”,高一、高二完全荒废,高三逆袭,这种天赋无疑让人眼红。补贴额度最高的前几年完全“摸鱼”,而2017年以及2018年两年就卖出去8.4万辆电动车,国家补贴超过10亿元。

作为一家国企,奇瑞相比上汽、一汽要年轻得多,却在造车这件事上体现出了非常独特的才

能,早几年的风云、旗云系列在国产车市场风头一时无二,而最近几年无疑有些荒废,市场占有率年年滑坡已经退居二线,让人有些唏嘘。

但从产品本身来看,艾瑞泽7、瑞虎3等产品都表现出了较高水准,包括第二代1.5T电喷和最新的1.6T直喷,还有万里扬的CVT变速箱,奇瑞在产品开发上从未落后。

吉利汽车:主角光环+强力“外教”,自主品牌的一匹黑马

补贴金额:18.78亿元 核定数量:77105台

从2015年至今,吉利汽车无疑是自主品牌的一匹黑马,这不仅体现在帝豪、博越等燃油车上,其在新能源车领域的表现同样深刻诠释了什么叫“兵贵神速”,从帝豪EV开始,吉利迅速铺开电动车产品阵容,且截至2018年已经总共卖出去超过7万辆电动汽车。

另外,吉利控股还开展了曹操专车业务,在浙江省几个大城市非常流行,“自产自销”的曹操专车既扩大公司业务范围,还顺便消化了不够主流的电动汽车产能,可谓双赢。

而在产品规划上,沃尔沃合作开发的CMA平台无疑是吉利未来燃油车、电动车产

品的重要基石,这一全新平台可以兼容EV、HEV、PHEV三种主流的电驱系统,现款缤越、缤越PHEV、领克01、领克01 PHEV就是该平台的产物。随着时间推进,靠着CMA平台,吉利可以迅速扩展新能源汽车产品阵容,同样前途无量。

其他品牌:还未形成市场影响力,尚需努力

工信部审核公示显示,新能源车推广应用补助资金约310亿元,比亚迪、北汽、奇瑞、吉利、长安和长城,这6家企业占补贴总额44%,其他品牌得到了剩下的56%国家补贴。

长安汽车和长城汽车早几年在品牌战略上

都没有实打实的新能源汽车规划,即使到了现在也依旧以纯燃油车为工作重心。2018年,长城汽车宣布建立欧拉系列新能源产品,这是继哈弗、WEY之后,长城汽车的第三个品牌,欧拉R1已经正式上市,WEY P8也作为旗舰插混车成了长

城科技的代表作,不过这两款产品都还不具备市场影响力。

至于威马、小鹏、天际等造车新势力,最快的也就近期才刚刚投产、交付,有的依旧停留在融资建厂阶段,还远不足以形成市场影响力。

行业观察



扶持新能源车到底带来了什么?

“骗补”是中国新能源车产业永远的痛,自2016年12月至2017年2月底,在审计抽查的13家汽车生产企业中,部分车企瞄准新能源补贴政策设计生产车辆,有些企业甚至通过关联交易或弄虚作假方式获取补贴,共骗补16.72亿元。完全没有正向研发,周期短、成本低的“油改电”,成了厂商薅国家财产的工具。

从2017年开始,工信部开始严厉整治新能源汽车领域的“骗补”现象,青年汽车、少林汽车等一系列厂商被迅速清理,同时针对补贴政策细则也进行更为严谨的修订,并严格监督,防止有人“钻空子”。

今年3月,国家财政部、工信部、科技部、发改委等四部委联合发布了一份名为《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,对于新能源车的补贴,最迟将在2020年全面结束。

实际上,电动汽车是一种门槛比纯燃油车更低的汽车产品,或许有人会奇怪,为什么国家会扶持这种低技术含量的产品和产业。道理很简单,新能源汽车能一劳永逸解决汽车节能减排的问题,只要车市能形成稳定的新能源汽车产业链,也只有在这一市场我们能形成完全独立自主的产业链。

举个例子,目前燃油车领域的供应商都是以博世、采埃孚、爱信这些外企为主,而在电动车领域,宁德时代已经成为全球电池供应商的巨头,其业务甚至反向输出到了宝马、戴姆勒、大众和沃尔沃等外企。

国家扶持新能源汽车其核心目的是培养起包括“三电”在内的一整套配套产业,多几个像宁德时代这样的供应商,我们就能真正有独立自主的汽车产业。

(本版资料来源:EV导购、新能源汽车网)