



补贴新政正式落地后

新能源汽车将迎来变革期？

按照2019年新能源汽车补贴新政要求，6月25日补贴过渡期结束后，新能源车“地补”将全面取消。新政落地前夕，记者走访北京地区多家新能源汽车经销商发现，在这样的政策替换期，无论是经销商还是消费者，都想抓住政策红利的“尾巴”。实际上，在业内人士看来，补贴新政的落地，也将推动新能源汽车进入淘汰赛，“新能源汽车将回归市场”。

告中也提到，由于补贴退坡政策影响，汽车业务毛利率水平有所下降，同时，公司期间费用伴随业务扩张总额有所增加，导致了2018年的“增收减利”。

短期内涨价不可避免

对于消费者而言，最关心的问题自然是6月25日之后车价的变动。不过现阶段，无论是厂家还是经销商，对于车价的变化都不甚明确。

“我们现在也不太清楚25号之后价格会怎么变？但比现在的车价肯定贵一些。”北汽新能源经销商的工作人员告诉记者：“不过厂家现在的政策也在鼓励消费者25号之前买。补贴退坡了，考虑到消费者的接受程度，厂家肯定会自掏腰包补贴一部分，这样卖就赔本了，厂家自己也不

250~400km的纯电动乘用车补贴退坡60%、续航里程大于等于400km的纯电动乘用车，补贴退坡50%。

根据新政规定，即便超400km的最高门槛，新车的补贴额度也仅有2.5万元。不仅如此，国家对动力电池能量密度的要求也更为严苛，补贴系数从最高的1.2降低至最高为1，再加上电耗门槛的提升，想要通过这两个系数获取补贴加成，也变得更加困难。

尽管补贴退坡后的价格变动还不可预知，但可以明确的是，短期内车价上涨不可避免。

后补贴时代 新能源车进入冷静期

中国市场已经成为最具活力的新能源车市场之一。2018年1~12月份，全球新能源乘用车销量达到202万

退坡，但车企对于新能源领域的热情却与日俱增。眼下，大众、本田等品牌均陆续推出了新能源车型。此前较少涉猎纯电动车领域的合资品牌，也陆续在今年推出了新品。比如，本田就提出在2025年前要在中国投放20款以上电动化车型的中期目标，其中EV车型占比达到1/3。

此外，也有业界人士认为，随着纯电动车补贴红利的消退，受补贴政策影响较小的插电式混合动力车型，将更具竞争力。而插电式混合动力，正是丰田、宝马等合资品牌大举发力的领域。

不过，对于新能源车补贴退坡，行业专家认为也应该持乐观态度。早前，中国汽车工业协会常务副会长董扬在接受媒体采访时曾表示：“在没有补贴之后，新能源汽车将回归到市场，那些片面追求续驶里程，造成高成本、高价格的这部分产品会减少。”

乘联会秘书长崔东树则认为，理性的持续大幅降低补贴，且补贴资金及时明确发放的规则，能够让企业设计好产品推进、市场推广、资金匹配等，实现可持续发展才是更好的。同时，在国家补贴政策持续大力度退出的情况下，针对新能源车的购买和使用环节的约束性政策应该改善，新能源车使用环节的支持政策也应该更务实地落地。

（据《北京晚报》）

乐意。”

除了北汽新能源，腾势、比亚迪、奇瑞新能源等4S店的销售人员均表示，6月25日之后，车价一定会有所上涨。

但奇瑞新能源4S店销售人员同时也表示，按照往常的经验，车价变化的幅度不会太大，“拿不到补贴的车型，估计也就会停产了”。

其实，涨还是不涨，车企也进退两难。某新能源品牌负责人在接受记者采访时表示：“短期内涨价不可避免，但之后会如何调整，企业还在做相关决策。”

根据财政部等四部委发布的《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》，自2019年6月25日补贴过渡期结束，续航里程在250km以下的纯电动乘用车补贴将被取消、续航里程

台，同比增速达到66%。而中国新能源乘用车去年全年的总体销量则达到了101万台，占到全世界份额的56%。

但如此蓬勃火热的细分市场，却已经出现了降温的趋势。

据中汽协公布数据显示，从今年4月份开始，新能源汽车销量增速明显放缓。4月份，新能源汽车销量同比增长18.1%；5月份，新能源汽车销量的同比增幅则下降至1.8%。而在今年1~3月，新能源车的销量增幅均维持在50%以上的高位。

对于新能源车市场的放缓，中汽协秘书长助理许海东认为，国六切换过程中，国五车型开始大量促销，部分新能源意向消费者发生转移；同时，补贴退坡政策发布前，部分销量得到释放，这些因素综合影响了5月份新能源车的销量。

尽管新能源车遭遇补贴

