



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”。

“库存车已经不多了”

在北汽新能源庞然大店,店内仍有不少前来看车的消费者。“6 月 25 日 24 点前开票,就可以享受现有的优惠和过渡期期间的补贴”,销售人员不时向顾客解释。当记者以消费者身份询问库存情况时,该销售人员表示,目前店里有 4 款在售车型,不过各个配置车型已经不全了,消费者如果购车,只能从店内少量库存车型中选。

相比于北汽新能源店内的高人气,奇瑞新能源和腾势则冷清得多,各自的店内都只摆着一台展车。奇瑞新能源店内的销售人员告诉记者:“6 月 25 日实施新的补贴方案后,不确定这批车型是否会涨价,所以一直没敢进货,目前店内唯一的一台现车在 6 月 25 日前开票,可以优惠 6000 元。”

而在腾势某家 4S 店,为了避免 6 月 25 日后涨价,经销商则采取了一些“保价手段”——为库存车型提前登记上牌,这样就维持了“原价”,消费者购买时直接从店家手里过户即可。

另一方面,由于国家和地方补贴在企业利润中的占比较大,补贴的退坡,也意味着将拉低车企净利润。比如,比亚迪今年一季度财报就显示,计入当期损益的政府补助为 3.31 亿元,占净利润比例为 44%。比亚迪在回复深圳证券交易所问询的公司

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会贵一些。”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

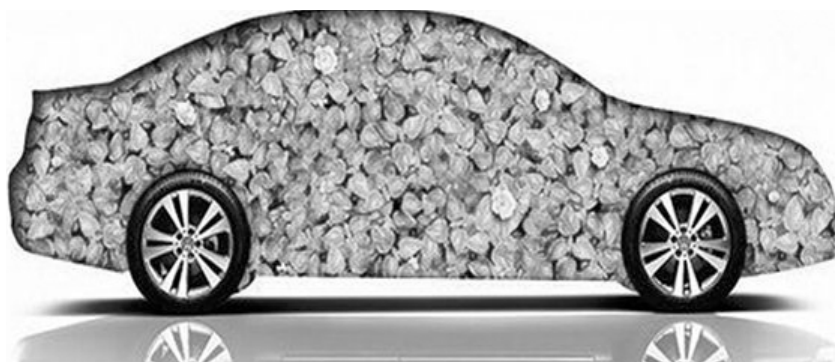
退坡,但车企对于新能源领域的热情却与日俱增。眼下,大众、本田等品牌均陆续推出了新能源车型。此前较少涉猎纯电动车领域的合资品牌,也陆续在今年推出新品。比如,本田就提出在 2025 年前要在中国投放 20 款以上电动化车型的中期目标,其中 EV 车型占比达到 1/3。

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,那些片面追求续航里程,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