



新能源补贴趋严 倒逼车企提升竞争力

工信部近日发布《关于2017年度新能源汽车推广应用补助资金清算审核终审情况的公示》(简称《新能源汽车补贴公示》)。记者统计发现,新能源汽车补贴的通过率约为87.9%,与前一年相比有所下降;补贴的主力军是商用车企业,占补贴发放总额的近六成。

从《新能源汽车补贴公示》来看,新能源汽车的补贴审核标准在逐年提高,审核趋严,更折射出国家对于新能源汽车行业的监管调控正在逐步收紧。

补贴通过率下降

随着新能源汽车补贴的逐步退坡,如今的国内新能源汽车市场已逐渐从政策导向转变为市场导向,车企也进入到新能源汽车的“后补贴时代”,“断奶”刻不容缓。

《新能源汽车补贴公示》显示,此次新能源汽车企业申报新能源汽车推广总数为236881辆,企业申请清算资金为244.14亿元,最终专家组核定新能源汽车推广数为208226辆,减去了28655辆不符合补贴要求的新能源汽车车型后,应清算补助资金226.19亿元,初步计算发现新能源汽车补贴的通过率约为87.9%,与2016年相比通过率有所下降,且新能源乘用车的审核通过率相对低。

平均下来每辆新能源汽车的补助资金出现明显下滑,从2016年的约13.39万元下降为2017年的10.86万元,下降幅度达18.89%。

而被裁定为车辆不符合补贴的主要原因有两年内行驶里程未达到2万公里;此外,还有未接入国家监管平台、上传的数据不符合政策和国标的要求,主要是电池组能量密度、电机功率等涉及“三电”的核心数据与推荐目录不一致等原因。

2018年调整后的国家新能源汽车补贴相关规定中明确要求,“营运新能源汽车从注册登记之日起,2年为期,行驶不足2万公里则不予补贴,并在清算时扣回预拨资金”。据悉,奇瑞汽车的3344辆汽车和北汽新能源的1477辆汽车未通过审核,正是因为行驶里程不达标;东风小康总共申报597辆,因行驶里程不足2万公里,有524辆未通过审核;力帆汽车申报的982辆新能源汽车,则是因为数据与推荐目录不一致全部未通过审核。

商用车是补贴主要对象

从226.19亿元的应清算补助资金的去向来看,商用车企业是本次补贴的主要对象,占补贴发放总额的近六成;获得补贴金额最多的前三名中,有两家都是商用车企业,分别是郑州宇通客车股份有限

公司和中通客车股份有限公司,只有比亚迪一家乘用车企业。

从获得补贴最多的前三名企业的通过率上来看,比亚迪的申报新能源客车共10415辆,未通过审核的有1570辆,通过率达到84.93%;新能源乘用车的总申报数量为23766辆,有1711辆新能源乘用车未通过审核,通过率达到92.8%。比亚迪总共获得的补贴金额为34.61亿元,但比亚迪客车的获得补贴金额远高于比亚迪乘用车。

宇通客车此次申报的总数为20715辆,仅2辆未通过审核,通过率高达99.99%,共获得约45.86亿元的补贴。中通客车共有5538辆新能源客车进行申报,未通过审核的有30辆,通过率约为99.46%,但获得的补贴金额较少,为11.2亿元。此外,厦门金龙、南京金龙、上海申龙等多个商用车企业(客车企业)的通过率均为100%。

总体上来看,国家层面对于新能源汽车的申报门槛提高,在行驶里程、三电技术等方面的要求在逐步增加,通过率下降,这意味着国家在新能源汽车市场的管理上愈加严格,也突出了当前新能源汽车市场尚存的不健全的问题。“从一定意义上讲,对于新能源汽车市场的发展并不是一件坏事,市场逐渐回归产品导向。”全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示。

依赖补贴现象尚存

为鼓励新能源汽车发展,从2013年开始,国家层面通过补贴来扶持新能源汽车产业的发展。2013年~2015年,中央财政共拨付新能源汽车补贴、奖励资金284.44亿元,地方财政大多按1:1的比例拨付,补助资金也合计达200多亿元,总计金额500亿元左右。从2016年至今,中央层面的新能源汽车补贴金额高达400多亿元,如果算上地方补贴,在今年未取消地方补贴之前,如果按照调整后的中央补贴和地方补贴1:0.5的比例来计算的话,地方补贴也在200亿元左右。如此算来,从2013年国家层面开始通过补贴来扶持新能源汽车行业开始,累计补贴金额已经高达千亿元。

巨额补贴的情况下也滋生了骗补现象。力帆汽车曾因骗补被处罚,申报车型不被授予以补贴并被取消了2016年中央财政补助资金预拨资格。苏州吉姆西客车制造有限公司也曾因骗补被取消了中央财政补贴资格。此外,金龙联合汽车工业(苏州)有限公司、深圳市五洲龙汽车有限公司、河南少林客车股份有限公司、奇瑞万达贵州客车股份有限公司因骗补被责令追回违规获取的中央补贴金以及取消中央补贴资格外,还被处以罚款、在推荐目录中剔除问题车辆。

此外,纵观整个获得补贴的车企,记者注意到,大部分车企获得的补贴金额远高于其自身经营的净利润。同时,受补贴逐年退坡的影响,一些车企净利润出现下滑。

国家对于新能源汽车直接补贴政策的扶持,促使新能源汽车行业加速发展,但同时也导致企业过于依赖补贴,这一现象直至今日仍然存在。招商证券的分析师对记者表示:“国家层面对于新能源汽车的高补贴推动企业在新能源汽车上的布局发展,以往很多企业都存在新能源汽车补贴高、财务占比多的现象。这也是新能源汽车前期发展需要靠国家政策推动的一个必然结果。”

随着新能源汽车补贴的逐渐退坡直至2021年全面退出,我国新能源汽车市场的发展形势也在转变,逐渐从政策导向转变为市场导向,国家政策的扶持也逐渐从补贴政策扶持变成非补贴政策扶持。全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示:“随着补贴的逐渐退坡直至完全退出,未来新能源汽车市场的竞争将以产品和技术为主,国家对新能源汽车市场的扶持方式也将会发生改变,车企依赖补贴的现象也将得到改善。”

销量“阵痛”明显

今年3月26日,财政部、工信部、科技部和发改委等部委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴》,2019年补贴政策从3月26日起实施,3月26日至6月25日为过渡期。在过渡期结束后取消地方补贴,国家补贴在2018年的基础上退坡评价幅度达到50%。

自2019年6月26日补贴政策正式施行以来,新能源汽车市场“阵痛”日益明显。从销量数据上来看,7月开始我国新能源汽车市场的销量开始出现负增长,至今已经三连跌。中国汽车工业协会(简称“中汽协”)的数据显示,9月我国新能源乘用车市场累计销量为7.3万辆,同比下滑32%,降幅持续扩大;今年前三季度,新能源汽车的累计销量为87.2万辆,同比增长为20.8%,为近年来同期增速的最低点。

中汽协曾分析称,新能源汽车补贴退坡对行业的影响较大,汽车行业的回升幅度及速度未及预期,想要完成年销量目标仍有不小的难度。在补贴退坡的首月(即7月),中汽协下调了对全年新能源汽车销量的预测,从此前的160万辆下调至150万辆;但尽管如此,前三季度的完成率仅为58.13%,离目标销量还相差甚远。

一方面,在实施2019年新能源汽车补贴政策之前,为提振销量,车企及经销商加大对车辆的销售力度,导致提前透支了一部分的消费能力;另一方面,补贴退坡使

消费者的购车成本增加,同时部分城市逐步放开对燃油车的限购政策,在同等价格等条件下,消费者或将首选燃油车。

“此前国内新能源汽车市场的发展主要依赖补贴政策,随着补贴的退坡导致市场发生改变,不再是以前高速增长的状态。”上述证券分析师认为,“补贴退坡所带来的‘阵痛’或将持续到明年,对于车企来讲,这样更能倒逼企业提升产品力、竞争力和品牌影响力”。

车企需提升产品竞争力

实际上,如同广汽新能源总经理古惠南公开在广汽新能源官方微博上表示的一样:“补贴退坡短期虽对整个行业造成一定冲击,但长期是有利的。大浪淘沙下,胜出的一定是有能力控制研发与生产成本的实力派。”

业内人士认为,新能源补贴的退坡对于国内新能源汽车市场的短期发展来讲是会导致销量的下跌,但从长远来讲,更利于市场化的发展以及产品竞争力的提升。过往,我国新能源汽车市场的发展主要依赖于新能源扶持政策,特别是补贴政策。新能源补贴政策的确能够激活新能源汽车市场的活力,扶持政策能够刺激市场的增长,但最终竞争的还是产品和技术。

或许国家层面的思路也是如此,从我国新能源补贴政策的补贴对象和技术指标来看,从最初示范推广阶段的节油率、最大电功率比变为续航里程、油耗、电耗等,国家层面更加重视新能源汽车的产品及技术、行驶里程等产品本身内容;地方补贴从补贴新能源汽车变成对充电(加氢)基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面进行补贴扶持。

财政部在答复“两会”代表的意见中表示,“按照既定政策完成补贴退出,但也建议加强‘免限行、免摇号、通行权便利’等非财税政策引导,并鼓励地方出台充电(加氢)基础设施‘短板’建设和运营、新能源汽车使用政策等”。

综合来看,国家对于新能源汽车行业发展的补贴、扶持路径也在发生改变;但并未放弃对新能源汽车行业发展的扶持。工业和信息化部装备工业司副司长罗俊杰在2019中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上表示,工信部正在按计划抓紧推进新能源汽车产业发展规划的编制;而相关制定是从降低资源消耗强度、兼容多种路线等层面进行考量。

当前新能源汽车市场正处于转型阶段,所面临的状况也是前所未有的,随着补贴政策的退坡、新的扶持政策的即将出炉,新一轮的新能源汽车淘汰赛已经来临,车企“断奶”刻不容缓。

(据《新京报》)