

延续新能源汽车补贴政策的必要性解读

文 / 秦淑文

2020年,我国新能源汽车在新车总销量的占有率为5.0%。2021年1月,这一比例上升到了7.2%,乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)预计2021年全年有望维持这一水平。根据《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》,国家计划到2025年把新能源汽车的销量推高到占据新车总销量的20%。大多数行业观察家坚信这个目标将如期实现,但笔者却认为4年内从7.2%跃升至20%,且2023—2025年已无消费补贴,这个难度很大。2020年4月底,国家把新能源汽车的消费补贴和免征车辆购置税的优惠政策延续至2022年底。据乘联会统计分析,2016—2019年,我国新能源汽车的市场占有率依次为1.1%、2.2%、4.5%和5.7%。若是照这个速度走下去,肯定实现不了2025年20%的目标。要达成这个目标,2022—2025年每年的增速必须要比上一年提高3个百分点。

当前,依靠动力电池驱

动的纯电动汽车的市场接受度虽有所提升,但依然不是很乐观,原因很简单:实际续航里程为标注续航里程的60%~70%;自燃事故还比较多,安全性让人不放心;动力电池的蓄电量衰减得比较快;充电还有诸多不便;二手车难以出手。

业界普遍把希望寄托在固态电池身上。这种电池体积更小、储电量更高、安全性更好,但蓄电量衰减速度如何,还不得而知。即便是固态电池商业化了,充电便捷性还是个问题。多年来,无论是全国两

会,还是各种规划,都有加快充电桩建设的表述,从2020年开始还鼓励换电模式发展,但因为投资回收周期过长和位置不佳等原因,充换电基础设施的发展一直不尽如人意。近期,国务院发布了关乎我国经济社会绿色转型的纲领性文件《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》,其中又一次提到了充电问题:“加强新能源汽车充换电、加氢等配套基础设施建设。”

截止到2023年,纯电动汽车的市场接受度能否自然而



然地骤然升高,现在看来还是个大问题。有鉴于此,笔者觉得,在2021年全国两会期间,汽车界的代表委员们应该提前做好建议国家再次延长新能源汽车消费补贴政策的准备。

如果不再延长补贴政策,而是像北京一样通过对传统燃油车限购限行扩大新能源汽车销量,是不是就可以实现新能源汽车增速每年加快3个百分点呢?这种办法当然可以,但愿意采用这种办法的地方估计不会多。近年来,北方一些城市在冬季就从减少污染的角度实施了车辆限行行驶政策,但这些地方并没有采取汽车限购措施,这是有系统性的原因。即使有些城市愿意效仿北上广深,那么,有多少个城市这样做才能保障每年新能源汽车销量增长3%呢?这需要做个详细的测算。更何况,近两年国家已多次出台文件,鼓励放开汽车限购政策,要求各地不再出台新的汽车限购规定,靠限购限行传统燃油车显然不是个好办法。

税费手段也可考虑。据说,如今挪威对购置新能源汽车虽无补贴,但对燃油车加重税收,对新能源汽车实施税收优惠。对于绿色制造和消费,《关于加快建立健全绿色低碳循环发展经济体系的指导意见》中就有“加大财税扶持力度”的表述。有关专家也向国家提出了建议:“需要建立健全正

向激励和负向约束机制。”假如要向燃油车加税,首先应从高档豪华车下手。目前,高档豪华车市场的绝大多数份额掌握在欧美车企手中,如果这个细分市场受到较大抑制,有可能会影响到国际关系;普遍加税,会加重小排量车消费者的负担。在燃油环节加税,则会推高物价。

所以,还是要回到生产环节,回到“双积分”政策和碳交易市场上。可是,目前在新能源汽车制造业务上获利的车企有几家?即便强如特斯拉,若不是靠售卖碳配额,2020年的净利润还是负的。制造成本无法降低,新能源汽车的售价还是无法与燃油车竞争,只能进行消费补贴。笔者以为,这是大概率的事情,还需要时间。

从2020年年底到2021年年初,中、美、欧资本市场狂热追捧新能源汽车,这是世界主要经济体都把疫情后经济复苏的突破口选在了“绿色复苏”上。据中国科学院科技战略咨询研究院统计,目前,已提出碳中和目标的国家有31个,正在酝酿提出碳中和目标的国家将近上百个,迈向碳中和已成为毋庸置疑的世界趋势。

收效大小的关键,首先要看行动的快慢、力度和持续性,其次是看技术和质量。据乘联会分析,2020年欧洲之所以成为全球新能源乘用车销量

最大的市场,就是因为消费支持力度大于中国。比如德国,为了保证本国汽车工业在百年巨变窗口期不落败,把2020—2025年间的新能源汽车购置补贴提升至50%;在欧洲汽车销量前6个国家中,大多对新能源汽车有较强力度的消费支持政策。回首2017年春季,中、美、欧的新能源汽车销量尚处于同一层级;2017年冬季,中国新能源汽车销量剧增,远超欧美。眼下,中、欧新能源汽车产销量增速差距拉大,欧洲车企很快会在本土市场积蓄起巨大的能量,这股能量同时会转移到中国市场。如果中国企业不加把劲儿,也许用不了多久,欧洲车企就会从中国品牌手中夺走中国新能源汽车市场的主导权。

稿件来源:中国汽车报网

(编辑:傅金睿)