

# 汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第702期 | 2017年9月27日 星期三 责任编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

## 后补贴时代新能源汽车路在何方?

根据现行政策,2020年后新能源汽车财政补贴将彻底退出,对中国新能源汽车企业将是严峻考验。其中最令人担心的是,市场会否出现断崖式下跌,“后补贴时代”的市场之路将如何走?

### 确保政策衔接

长期以来,中国新能源汽车市场受政策驱动明显,尽管取消财政补贴已成既定方针,但作为一项新兴战略产业,新能源汽车的发展仍需要国家政策扶持,事实证明,往往政策上一个微小变化都会对行业产生不小影响,所以在补贴退出后,一定要确保扶持政策的衔接,警惕市场因补贴退出而出现断崖式下跌。2017年初,丹麦曾因补贴政策退出引起新能源汽车产销量大幅下滑60%。为此务必吸取前车之鉴,提前规划新能源汽车后补贴时代的后续政策衔接,实现平稳过渡。

后补贴时代的扶持政策可以有多种尝试,如一些业内专家提出政策指向必须由供给侧转向使用端,提升新能源汽车的使用价值,让消费者在使用中获利,引导、鼓励消费。或者可以采用税收优惠等政策,提升新能源汽车使用的便利性。针

对新能源汽车购车成本高、使用成本低的特点,要求共享汽车只能使用新能源汽车,一方面可以保护环境,另一方面也不会对企业或消费者增加负担,产生负面影响。

另外,后补贴时代新能源汽车能否实现市场化推进的关键是购车成本能否与燃油车持平。建议通过使用环节的便利性措施,提升新能源汽车在使用环节的经济性。补贴退出后,可以研究税收等其他财税手段在节能减排中发挥的政策导向作用。随着新能源汽车特殊牌照的启用,围绕这一特色可以研究新能源汽车在道路交通体系中的鼓励性政策及措施。

此外,后补贴时代并不意味着取消所有新能源汽车的补贴,可以保留对技术先进产品的补贴,扶优扶强,促进技术进步。面对不断涌现的新技术、新成果,更需要政策支持,应加大对认定的各类型研发中心、创新中心的奖励,依托重点突破工程,推动先进技术落地。

### 重塑竞争格局

对于即将到来的“后补贴时代”,无论是从信心层面还是从产业化推动落实层面,新能源汽车企纷

纷表示“压力较大”,前期投入越大的车企影响就越大。长远来看,把新能源汽车产量规模做上去,通过规模效应降低成本才是“硬道理”。可以推断,未来“后补贴时代”将导致大厂收购小厂,市场格局也可能因为政策的变化而进入重组、吞并的过程,最终到达相对稳定的形态。

另外,中国新能源汽车产业也将发生重大变革。一方面,随着新能源汽车生产资质的放开,互联网新兴企业纷至沓来,带来新理念、新模式,也更有冲劲,“鲶鱼效应”明显,更能激活新能源汽车市场;另一方面,外资新能源品牌必将加快在华竞争步伐,竞争格局有望得到重塑。

其实,对新能源汽车而言,政策收紧、补贴退出、技术门槛提升,并不一定是坏事,将倒逼企业提质增效。可抓住两个关键点:一是以更加市场化的手段参与国内外的竞争,如何通过技术的持续改进以及产品方面找准消费需求,营销方面找到强有力的卖点;二是根据消费者需求进行成本控制,将资金多用在技术“刀刃”上,不断拓宽市场销量。总之,车企只有通过创新化、规模化和商品化来降低成本,才能缩小和市场的差距。

与此同时,新能源车企将以核心竞争力为杠杆,加速向市场谋求品牌价值,踏上提质增效的变革路径,为上下游产业链奠定基础。目前,以市场导向为主、多模式探索的新能源汽车发展格局已初步形成,各大车企开始在研发环节上持续加码。当前新能源车企能不能跟上市场驱动的步伐,并在补贴退坡的产业周期内走上依托技术创新的产业化道路,已成为“十三五”新能源汽车产业拐点的关键所在。

### 长效机制“破题”

今年前8月,新能源车32万辆的销售数据并不太理想,与年初预计的70万辆年度目标差距较大。由于补贴退坡等因素,今年年初新能源汽车市场低迷,上半年处于适应政策阶段;不过,4季度随着长效机制破题而出——双积分政策的实施,市场将会有规模化的增长。

前不久,工信部起草了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法(征求意见稿)》,业界由此认为新能源汽车行业已经迎来中期拐点。从政策方面来看,政府对新能源汽车的第二波政策支持已经到来,而这次的政策支持是更

加可持续、高强度的。

政策性补贴是新能源汽车产业发展的重要推动力,但近几年来,新能源汽车补贴额度逐年下降20%,到2020年之后将不再享受补贴,势必对行业带来巨大影响。而双积分征求意见稿有助于将这种影响的力度降低。根据双积分征求意见稿,2018年度至2020年度,乘用车企业的新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%、12%。2020年度以后的新能源汽车积分比例要求,由工信部另行制定。另外,乘用车企业平均燃料消耗量正积分可以结转或者在关联企业间转让,而新能源汽车正积分可以自由交易,但不得结转。

分析人士指出:双积分政策则是建立新能源汽车市场化发展的长效机制。积分比例的制定一定程度上是给新能源乘用车的发展设定了较高的增速。双积分政策对于比亚迪、北汽、吉利、上汽乘用车、江淮、奇瑞这样的强势新能源车企来说是特大利好,将产生大量的新能源汽车积分,不仅能用积分抵销自身油耗负积分,还能向高油耗燃油车企出售富余积分来赚取利润进行补贴,降低新能源汽车生产成本并加速产业规模化。 雍君

## 新红旗H7高调登场演绎“东方豪华”



9月21日,定位于豪华C级新商务座驾的新红旗H7在北京凤凰媒体中心登场。此次上市的新红旗H7有1.8T、2.0T和3.0L共六款车型,售价为24.98万-47.98万元。

新红旗H7以全新的设计风

格、领先的材料工艺和丰富的科技配置展现东方豪华的尊贵风范。新车采用全新设计理念,大量长直线条和锐角元素的加入,使前脸更加硬朗动感。线条分明的发动机舱盖加上红旗品牌独特的旗帜样立标,增添了视觉冲

击力和表现张力。从天安门建筑艺术中获得灵感而设计的亮条和“祥云”型尾灯的穿插组合,提升新红旗H7车尾的辨识度,尽显东方韵味。

秉持“对安全绝不妥协”的造车态度,红旗将最先进的刚性

材料、先进的制造工艺、丰富的科技配置“毫无保留”地用于打造新H7。在主动安全方面,新H7取得了重大突破。在配备车身稳定系统、自适应巡航系统的基础上,增配了盲点信息警示系统,实现了横向加纵向的360度全域安全防护。在充分考虑中国复杂路况和消费者驾驶习惯的前提下,新红旗H7优化了主动制动系统和前防撞预警系统。

除了尽展东方豪华的风范,新红旗H7还拥有出色的动力和扎实的操控性能。新车搭载1.8T、2.0T和3.0L三款发动机,匹配技术成熟的6速手自一体变速箱。此外,新红旗H7采用双叉臂式独立悬架和后多连杆式独立悬架,使用前置后驱的布置形式,实现了动力性和舒适性的完美平衡。 林夏

作为中德建交45周年系列文化活动的重要组成部分之一,汇聚众多最具影响力德国艺术家的“德国8:德国艺术在中国”大型艺术展日前在京拉开帷幕。作为中德文化交流的大使,大众汽车(中国)是此次大型艺术展的主要合作伙伴。本次展览是为中国观众和艺术爱好者呈现上世纪50年代至今德国艺术发展的全貌以及丰富的多样性。

本次展览是德国当代艺术迄今在中国最大规模的一次展示。在作品形态上,涵盖了油画、水彩、雕塑、装置、摄影和新媒体等多种形式。通过55位艺术家的近320组作品,将为中国观众充分呈现德国当代艺术深厚的人文传统和多元的发展态势,进一步拓展中国艺术学界和公众对德国艺术的理解。

大众汽车集团管理董事会成员、大众汽车中国总裁兼CEO海兹曼教授表示:“一直以来,大众汽车集团(中国)致力于在全世界范围内,尤其在中国市场,通过多样化的文化艺术及社会公益活动,惠及众人。因此,我们非常荣幸能够携手‘德国8’项目的组织者及有关各方,将德国著名艺术家、青年艺术家的作品带到北京。” 余音

大众中国助力中德文化交流

## 奔驰新S级上市捍卫王者至尊

9月19日,新一代奔驰S级轿车在京上市,全车以超过6500个零部件的创新升级,再次开创汽车工业全新制高点。此次上市的四款车型包括新一代S320L、S350L、S450L以及S450L 4MATIC,售价分别为93.8万元、110.8万元、122.8万元和131.8万元;而新一代梅赛德斯-迈巴赫S450 4MATIC的售价为149.8万元。

历经十代的荣耀沉淀,新一代S级轿车经典而夺目的车身流线,尽显时尚大气与稳重优雅。标配的远程几何多光束LED大灯

体现智与美的融合,个性独具的三条LED灯眉极具辨识度,近650米的照明范围笑傲同级。

先期上市车型搭载动力更加强劲的V6双涡轮增压发



动机。新S350L的输出功率由200千瓦提升至230千瓦,新S450 L、S450L 4MATIC以及新一代迈巴

赫S 450 4MATIC的输出功率由245千瓦提升至270千瓦。奔驰自主研发的全球首款纵置9速自动变速箱标配于全系车型。

新S级成为通往自动驾驶道路上的重要一步。升级后的智能领航限距功能不仅可以在高速公路中自动与前车保持合理距离并高速跟随前车,当车辆靠近弯路、十字路口、环岛及高速收费站时,还可借助车辆所配备的多功能立体摄像头以及雷达传感器进行自动识别,根据地图与导航数据进行提前预判,进而帮助车辆进行减速,然后在驶离之时恢复行驶速度,从而有效减轻了驾驶者的负担。 余音

## 上汽红岩轿运车再获大单

9月22日,上汽红岩上海德实销售服务园区内举办了一场隆重的交车仪式,数十辆红岩中置轴轿运车隆重交付安吉汽车物流等9家国内知名物流企业。

此次上汽红岩中置轴轿运车总订单数达1643辆。这是继今年5月份首批中置轴轿运车正式上路后再次获得的超千辆订单,购置企业也增加到9家国内知名物流企业。目前,红岩中置轴轿运车的市场份额已达到74%。

上汽红岩中置轴轿运车整车长度为22米,是法规规定范围内的最大尺寸,并拥有目前国内轿运车最低的整车高度,从而有更充裕的空间,在装载包括SUV在内的轿车时组合更加灵活,极大提高了运输效率和运输安全。 姚琼