

# 汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第 773 期 | 2019 年 4 月 3 日 星期三 本版编辑: 张云 视觉设计: 龚云阳 编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

## 新能源汽车补贴新政影响几何?

备受瞩目的 2019 年新能源补贴政策终于靴子落地。3 月 26 日, 财政部、工信部等四部委发布通知, 对进一步完善新能源汽车推广应用的财政补贴政策有关事项作出了调整, 备受消费者和制造商关注的补贴标准、技术指标、质量监管等终于有了“新说法”。

### 补贴大幅缩减

与此前网上流传的版本大方向一致, 2019 年的补贴方案明确新能源汽车中央补贴大幅缩减, 单车最高补贴金额降至 2.5 万元, 纯电动车补贴最高降 5 万元, 且地方补贴将全部取消。根据此次补贴新政, 纯电动乘用车续航里程要达到 250 公里以上才有补贴, 续航 250 公里至 400 公里之间补贴 1.8 万元, 续航大于 400 公里以上补贴 2.5 万元。同时, 新能源乘用车补贴还提高了技术要求: 首先是起步补贴门槛提高到 250 公里, 且高于 400 公里 (包含 400 公里) 的补贴相比 2018 年也大幅削减 50%; 其次是电池包能量密度再次提高门槛, 由 2018 年最低

105Wh/kg 调整为最低 125Wh/kg; 再次是调整了补贴系数, 且均不高于 1 倍补贴。这意味着某车型虽然像 2018 年一样达到了补贴门槛, 但到手金额却大幅减少。另外, 比规定电耗水平低于 10% 的车型将被取消补贴。此外, 还有一个变化, 如果出现质量事故, 将暂停发放补贴。

2019 年新政对运营车辆的举措更具人性化。从 2019 年起, 有运营里程要求的车辆完成销售上牌后即预拨一部分资金, 满足 2 万公里后再予以清算。《通知》从 2019 年 3 月 26 日起实施, 但设置了一个 2019 年 3 月 26 日至 2019 年 6 月 25 日的过渡期。过渡期间, 符合 2018 年技术指标要求但不符合 2019 年技术指标要求的销售上牌车辆, 按照 2018 年对应标准的 0.1 倍补贴; 符合 2019 年技术指标要求的销售上牌车辆按 2018 年对应标准的 0.6 倍补贴。

四部委表示, 按照 2020 年以后补贴退出的制度安排, 为了使新能源汽车产业平稳过渡, 采取分段释放调整压力的做法, 即 2019 年补贴

标准在 2018 年基础上平均退坡 50%, 至 2020 年底退坡到位, 这一退坡比例与当前整车综合成本下降的比例基本适应。

### 倒逼技术提升

此次四部委的通知, 是我国实施多年的新能源汽车补贴政策的一次重大调整。2013 年以来, 中国启动了新一轮新能源汽车推广应用, 支持措施逐年丰富。受益于连续多年来新能源汽车补贴政策, 中国在新一轮汽车产业转型升级中抢占了先机, 新能源汽车增长势头迅猛。

然而, 随着新能源汽车产业规模迅速扩大, 长期执行补贴政策导致一些企业形成“补贴依赖症”, 产业竞争力不强。因此, 补贴不应是一个长期逻辑, 实现了补贴应该发挥的产业引导功能后, 理应有退出, 乃大势所趋。

补贴新政的发布, 意味着今后靠补贴混日子时代将一去不复返。从长远看, 随着补贴退坡, 未来新能源汽车市场将呈现强者恒强。对于企业来说, 只有积极应对, 努力

提升产品和技术, 通过以量补价、增配提价以及成本降低来消化补贴退出的不利影响。另外, 企业要想在残酷的市场竞争中取胜, 不仅要靠先进的技术研发实力, 更要倚仗产品的优质及安全可靠。唯有如此, 才可以获得政策青睐, 也可以在外资品牌大举进攻中国市场的当下守住阵地, 而这正是政策制定的良苦用心所在。

### 氢能成“风口”

备受关注的是, 补贴新政首次明确, 地方应完善政策, 过渡期后不再对新能源汽车 (新能源公交车和燃料电池汽车除外) 给予购置补贴, 转为用于支持充电 (加氢) 基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。在此之前, 纯电动汽车成为中国新能源发展锁定的主攻方向, 但以日本为代表的国家则将氢能作为主攻方向, 将洁净高效的氢能视为人类的“终极能源”。随着补贴新政靴子落地, 中国新能源汽车兼顾氢能技术路径的政策转向明显。

今年政府工作报告经过修改,

增加了“推动充电、加氢等设施建设”, 这是氢能首次写入政府工作报告, 意味着我国将在氢能和氢燃料电池汽车发展上迈出新步伐。今年两会期间, 包括长城汽车副董事长王凤英和奇瑞汽车董事长尹同跃在内的数位代表、委员, 就发展氢能和氢燃料电池汽车提出了建议。

目前已有北京、上海、成都等多个城市相继出台氢能产业链发展规划并推进地方补贴。从近年包括科技部在内的相关政府部门对氢能产业不断加大支持力度及越来越多的地方政府和企业参与进来的表现看, 国家推动氢能和氢燃料电池汽车发展已经开始有规划和动作, 而不是仅仅停留在政策意向上了。另外, 由国家能源集团牵头, 国家电网、东方电气、一汽、东风汽车等多家央企参与的氢能产业联盟已经正式成立。业内认为, 氢能产业或将迎来大繁荣。从供给来看, 我国拥有丰富的氢能基础, 制氢产能可满足 1 亿辆汽车需求。相信随着后续政策措施落地, 氢燃料电池车或可能成为新“风口”。 雍君

## 德系品质 全新荣威 i6 PLUS 升级上市



3 月 29 日, 上汽荣威“A+ 级宽适豪华互联网轿车”全新荣威 i6 PLUS 升级上市, 共推出 2 种动力 9 款车型, 官方指导价 8.98 万-13.98 万元。新车按照德系品质标准匠心打造,

实现颜值、舒适、动力、安全、互联、品质六大升级。

从造型设计到内饰配置, 全新荣威 i6 PLUS 的升级感知度极高。在“律动设计”基础上, 新车标配律动 Pro 展翼格

栅, 17 寸双色 V 型猎风轮毂更富年轻动感; 同时, 新车拥有媲美 B 级车的宽适大空间, 配备 PM2.5 新风过滤系统、精微六向电动调节、前排座椅加热等功能; 此外, 新车还越级配

备 LED 前大灯、电动折叠外后视镜、双区自动恒温空调、后排空调出风口等诸多常见于 B 级车的配置。

荣威 i6 PLUS 提供两种动力选择, 1.5T 车型最大功率 124kW, 峰值扭矩 250Nm, 动力澎湃; 1.6L 车型匹配 CVT 无级变速箱, 百公里油耗仅 5.9L, 平顺省油。新车采用 66% 高强度钢笼式车身、激光焊接一体式车顶, 加上 Super Pilot 智能主动驾驶辅助系统等配置, 带来多重安全保障。新车延续荣威互联网基因, 配备 10.4 英寸高清互联大屏和互联网汽车智能系统 2.0, 导航、空调、音乐等常用功能都可直接语音操控。 余音



历经三年精心打造, 坐落于上海浦东金桥的凯迪拉克品牌空间 CADILLAC HOUSE 日前投入运营, 它将与凯迪拉克上海音乐厅以及位于北京的凯迪拉克中心一起, 为中国消费者提供更多“新美式豪华”品牌体验。通用汽车董事长兼首席执行官玛丽·博拉、上汽集团董事长陈虹等共同见证了这一瞩目时刻。

凯迪拉克品牌空间总共有地上三层, 地下一层, 设计融合了凯迪拉克的现代艺术和传统中国元素, 犹如一颗悬浮在水面上的宝石, 表达了不断向前的品牌内核。在空间中, 通过沉浸式的互动体验, 不仅可以带领来访者了解品牌丰富的历史文化, 更以 VR 技术、数字化森林以及 3D 打印技术, 呈现品牌的创新科技与工艺品质。 江美



位于上海、北京、广州、深圳、南京和东莞的小鹏汽车六城服务中心上周同步开业, 正式开启小鹏 G3 规模化交付大幕。小鹏汽车董事长兼 CEO 何小鹏宣布, 小鹏汽车今年 7 月底前将完成 10000 辆交付, 全年交付规模实现 40000 辆。

此次开业的六城服务中心在原有“体验中心”的基础上, 融合了展示体验、销售、交付与售后功能模块, 更加完善的用户服务能力将为鹏友提供全流程购车和用车服务保障。小鹏汽车基于为用户提供“一体化, 多触点”的服务体验, 通过“线下店+线上电商”的形式构筑全平台直销销售渠道。

目前, 小鹏汽车的线下店正式运营 15 家, 另外还有 5 家处于试运营阶段。2019 年, 小鹏汽车的线下网点数量将超过 100 家, 计划在 34 个城市建立 34 个服务中心, 同时通过移动服务, 扩大售后服务范围。 余音

## 荣威四款互联网汽车降价

近日, 国家相关部门发布关于增值税税率调整通知, 汽车制造业税率由原来的 16% 下降到 13%。上汽荣威积极响应号召, 自 3 月 27 日起, 下调荣威 RX8、荣威 RX5、荣威 RX3、荣威 i6 四款车型官方指导价, 降价幅度 3000-5000 元不等。同时, 消费者购车可享受万元消费促进补贴, 一成超低实际首付、三年期气球贷等金融政策, 贴息价值最高达 8000 元, 综合优惠最高可达 23000 元, 让消费者切切实实享受到增值税下调的利好。

以最畅销的荣威 RX5 20T 自动 4G 互联铂金版为例, 原官方指导价为 13.98 万元, 扣除此次 3000 元官降后指导为 13.68 万元, 再扣除 10000 元上汽消费促进补贴后, 实际首付最低仅需 17360 元, 再加上最高价值 8000 元的零利率贷款贴息, 该款车型综合优惠达到 21000 元, 切实降低了消费者购车门槛。



## 大众年内在华推出三款纯电车

大众中国日前在珠海举办了发布了“纯电时代 经典焕新”主题发布会, 宣布上汽大众的朗逸电动车版、一汽-大众的高尔夫·纯电和宝来·纯电将于年内上市。这三款纯电动车型的推出, 标志着大众汽车品牌在中国的新能源汽车攻势进入了新的阶段。

其中, 一汽-大众的高尔夫·纯电和宝来·纯电采用大众集团自主研发的高性能 APP290 电机和减速器, 传动效率达 95%, 电动机最大功率为 100 千瓦。上汽大众朗逸电动车电机峰值功率也达到

100 千瓦, 并搭载了五级可调滑能量回收系统。

至 2020 年, 大众将在中国市场提供约 10 款新能源车型, 并计划在同年实现国产 30 万辆新能源汽车的目标。活动现场, ID. BUZZ 电动概念车和 ID. R 赛车一同亮相。前者描绘出大众汽车品牌对于未来五年的愿景; 后者则象征着大众汽车对电驱动技术的热爱以及在这一领域的实力。据悉, 探岳 GTE Concept、迈腾 GTE Concept 以及混合动力版全新一代途锐也将于一周内上市。 姚琼