新能源车补贴大退坡 集体涨价潮将来袭？

□文/图 半岛记者 郑天钟

3月26日，已经议论多日的2019新能源车补贴政策——“靴子落地”！

当天下午，四部委联合发布了《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》，其中对新能源乘用车、新能源客车和新能源专用车的补贴标准和技术要求都做了详细规定。

简而言之，最受关注的新能源乘用车补贴下降47%至60%，平均降幅约50%，纯电动车补贴的门槛也提高到了综合工况续航里程250公里以上，电池能量密度不低于125Wh/kg，也就是说，完全取消了250公里以下续航车型的补贴。而插电式混合动力汽车的补贴则由2.2万元降至1万元。除公交车和燃料电池汽车外，地方补贴将全面取消。

新能源车补贴退坡，应该说并不出乎意料，但退坡力度这么大，对市场的影响肯定是“实打实”的，而业界首先要面对的问题就是，车型涨不涨价？退坡的差额是否由消费者全部承担？而涨价又是否会对新能源车消费热情产生重大打击？对此，本期《车行天下》周刊将进行全面解读。

新能源车热度很高，补贴退坡后的车价受到消费者关注。

续航里程与能耗决定着新能源车补贴数额的多少。

续航里程250公里成“红线”

2019年新政，纯电动汽车遭遇“双杀”，一方面是补贴门槛的提升，另一方面则是补贴金额的下降。在2018年，纯电动车的补贴门槛为续航里程150公里，达不到此标准者不享受补贴，而在今年，新的补贴门槛达到续航里程250公里，250公里以下者一律不予补贴。而在补贴金额方面，2018年是分了五挡，150公里~ 200公里国家补贴1.5万元、200公里~ 250公里补贴2.4万元、250公里~ 300公里补贴3.4万元、300公里~400公里补贴4.5万元、400公里以上补贴5万元；2019年的补贴新政则简化为两挡，250公里~ 400公里补贴1.8万元，补贴金额下滑了60%，而400公里以上补贴2.5万元，补贴金额下滑了50%，相当于“腰斩”。

此外，新政还有两点值得关注，一是在技术标准上继续“严格要求”，将电池密度补贴门槛提升至125Wh/kg，并且在能耗方面，把比规定电耗优化水平低于10%的车型取消补贴。比如在2018年，优于能耗规定门槛25%（含）以上的车型就可拿到1.1倍补贴，到2019年则需要高于35%才可拿到1.1倍补贴。第二，全面取消地方补贴，转为补贴充电基础设施等。

举个简单的例子，以一辆工况续航400公里的电动车为例，按照2018年政策可获得7.5万元的补贴，包含5万元国补以及2.5万元地补，而按照最新的2019年政策，这台电动车仅能获得2.5万元的补贴，意味着消费者实际购买需要多花5万元。

当然，如此巨大的变动，主管部门也给车企留出了三个月的补贴过渡期。为2019年3月26日至2019年6月25日；也就是说，在过渡期内购买续航250公里以下的纯电动车（满足2018国补要求/但不满足2019国补要求），能获得2018年10%的补贴，如果购买续航大于250公里的纯电动汽车（同时满足2018/2019国补要求的车辆），则获得2018年60%的补贴。

业界表态“利好”“不慌”

北汽新能源是国内销量最大的电动汽车公司，其2018年纯电动车销售达到15.8万辆。对于补贴的减少，北汽董事长徐和谊认为行业发展已到一个关键的转折点，政策改变将敦促北汽新能源奋勇前行，也会加速市场淘汰，“那些依靠补贴的新能源车将来日子会很难受，能不能活下去都将是一个很大的问题。毕竟，再怎么补贴，也补不出造血能力”。

蔚来汽车是造车新势力的代表，其交付的纯电动车已超万辆。该公司董事长兼首席执行官李斌表示，补贴在早期对整个中国新能源汽车产业起到非常重要的推动作用，但也因为有补贴，导致这个市场里面的产品良莠不齐，甚至有的人可能会专门去钻研这个事情，“我觉得现在补贴退下来，至少会让市场竞争更加回到产品和服务本身。”

小鹏汽车董事长何小鹏在接受采访中也表示，“补贴政策退坡，我认为是非常好的，对小鹏汽车的发展是一个利好”。

涨不涨价？这才是关键

看得出，各大新能源车企对于补贴退坡还算“镇静”，而对于消费者而言，更关注的则是车价，补贴减少了，主流的新能源车是否会涨价呢？

从目前的情况看，这个问题的答案稍显复杂，补贴减少，车型成本的提升是必然的，但各大品牌似乎都在规避开“涨价”这两个字眼，毕竟在当前的车市环境中，涨价对于消费者的购车热情可是个不小的打击，自然是能避就避。至于说价格实情到底如何呢？咱们一一来看。

比亚迪：不涨价

比亚迪新能源车可以说是业界的标杆，其销量与北汽新能源并称“双雄”，而对于补贴新政，比亚迪公关总监杨昭明确表示售价不变，“经过多年的发展，比亚迪通过全产业链的核心技术储备、丰富的车型系列及车型矩阵等，有效地摊薄研发和生产成本，具备较高的规模效应和抗风险能力”。

广汽新能源：全额兜底

补贴新政公布当晚，广汽新能源就发布“实力承诺，价格不变”官方海报，宣布传祺GE3、传祺GS4 PHEV均保持终端售价不变，由厂家“国补地补全额兜底”，分别承担9.07万元和3.3万元的补贴。

蔚来汽车：官价不变？变相涨价！

蔚来汽车方面表示，ES8和ES6官方价格是不变的。不过，因为车子总体补贴减少了5万元，所以在新能源车补贴新政生效后，车主自己需要把这5万元补上。比起补贴新政生效之前订车的车主来说，车价变相贵了5万元。

威马汽车：涨价？我们的新车要来了！

在一众造车新势力中，威马是率先在岛城建店的，青岛威马体验馆的相关人士表示，补贴新政公布后，目前威马车型的价格还是不变的，是不涨价的，“不过，在4月中旬，我们将有一批新车到店，新车的配置进行了全面提升，比如全系标配大轮毂与ADAS智能驾驶辅助系统，而这些以前是选装的。至于说新车的价格，可能会有提升，但主要是因为车子更棒了”。

小鹏汽车：我提前涨过价了

补贴新政公布后，当一众车企大佬还在为涨不涨价苦恼时，造车新势力中“流量很大”的小鹏汽车却稳坐钓鱼台，原来机智的它已经涨过价了。小鹏汽车早在2月1日就对外公告，小鹏G3综合补贴后全国统一售价由13.58万元~16.58万元改为15.58万元~ 19.98万元，涨幅高达2万元~ 3.4万元。

北汽、奇瑞、江淮：还在考虑

北汽新能源称，暂时还未有售价调整的相关通知。

奇瑞汽车市场品牌部部长卢华平表示，有售价调整的可能性，但目前还未确定。

江淮新能源副总经理汪光玉表示，关于最新售价，目前江淮还在研究申报中。“由于退坡幅度较大，降成本、控费用需要周期，各品牌新能源乘用车涨价成为必然，具体幅度视各家产品技术达标区间、成本与盈亏状况、市场竞争力等因素综合权衡。”汪光玉说，“向宣布不涨的企业致敬”。

“后补贴时代”的机遇与挑战

随着新能源汽车产业规模的增大，新能源汽车财政补贴新政的出台已在业内预计之中。业内普遍认为，补贴退坡是合理的，但会给产业带来一定压力，需要新能源车整车、电池、材料等全产业链共同降本增效，应对补贴退坡影响。在补贴退坡的同时，应继续加强对使用端的支持力度，如差异化交通管理、充电基础设施建设、二手车等，并尽可能明确“后补贴时代”的扶持政策，包括延长免征购置税、双积分等，给行业明确预期。

补贴退坡虽是必然趋势，但还是要警惕补贴退坡对市场所带来的冲击。中国汽车流通协会汽车市场研究分会秘书长崔东树表示，此次补贴退坡幅度很大，相关企业短期内无法完全消化补贴退坡所带来的影响，就会通过提价直接转嫁给消费者，致使消费者实际的购买价格大幅上涨，这会给新能源汽车市场在短期内造成一定的冲击。

加好友 帮选车　　扫码关注汽车资讯