



政策逐步“断奶” 市场接力驱动“油转电”前行

近年来,随着新能源汽车研发技术以及产业链的逐步完善,其产销量在整个汽车行业中的占比持续扩大。2020年,受疫情影响,全球汽车行业遭受重创,悲观情绪持续蔓延。

然而,2020年尽管全球车市总量下降,但新能源汽车却逆势上涨,为行业注入一针强心剂,各大车企越发重视新能源汽车业务的推进,燃油车转向电动车的进程正在加速。

数据显示,2020年,全球车市总量下降了20%,而电动汽车销量增长43%,达到300多万辆,其中,中国作为“领跑者”,以130万辆在全球占比超过四成。

即使是纵向对比,2020年中国市场依然实现了可观的增长幅度。中汽协发布的数据显示,2020年我国汽车生产与销售分别完成2522.5万辆和2531.1万辆,同比分别下降2%和1.9%。其中,新能源汽车产销分别完成136.6万辆和136.7万辆,同比分别增长7.5%和10.9%,销量创历史新高。

事实上,我国新能源汽车初期的增长主要依靠政策带动。

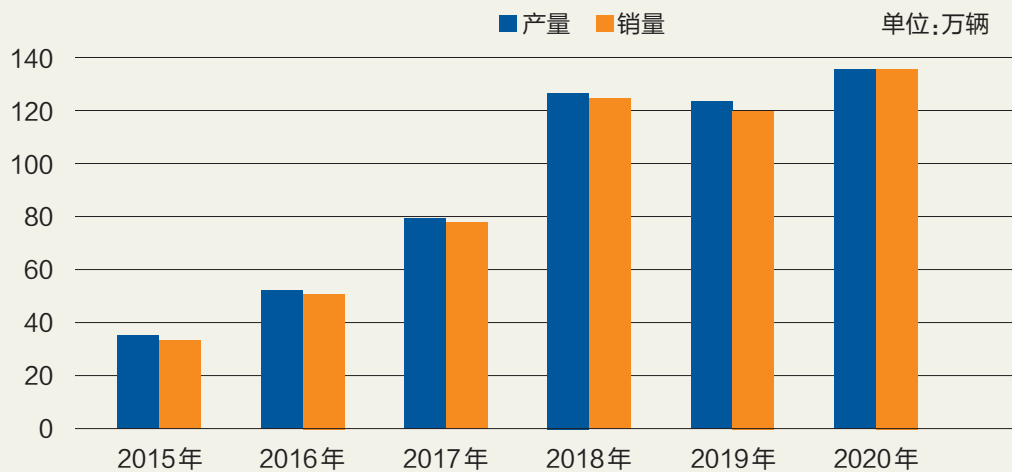
2010年起,我国开始提供新能源汽车补贴,为国内新能源汽车提供发展契机。2009年,国内新能源汽车产量不足300辆,但到2015年,新能源汽车产销量突破了30万辆,同时,中国也成为了全球最大的新能源汽车市场。

随着新能源汽车不断满足市场需求,消费者对其也逐渐认可,再加上在油电价差下,新能源运营车辆全生命周期经济性已经全面超越燃油车,补贴开始逐步退出舞台。

2017年,补贴标准首次下调;2019年,国家补贴标准在2018年的基础上平均退坡50%。2019年3月,《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策》出台,文件提出,针对不同历程的新能源车补贴全面下降,过渡期后逐步全面取消,对于新能源车的补贴,最迟将在2020年全面结束。

2020年3月,受疫情影响,国务院常务会议确定将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长两年。不过,补贴滑坡的趋势已成定局。按照计划,2020—2022年,补贴标准分别在上一年度的基础上退坡10%、20%、30%。近期,《关于进一步完善新能源汽车

▶ 2015—2020年我国新能源汽车产销数据



数据来源:中国汽车工业协会 制图 曹磊

推广应用财政补贴政策的通知》公布的“2021年新能源汽车补贴标准在2020年的基础上退坡20%”也印证了此事。

随着政策“断奶”,市场驱动作用对新能源汽车的普及将越发重要。不过,当前新能源汽车发展事件尚短,产品可靠性、产品性价比等与传统燃油车还存在一定的距离,基础设施和使用环境上亦有诸多需要改进之处。

根据公安部发布的最新数据,截至2020年底,全国新能源汽车保有量达492万辆,这在全国2.81亿辆的汽车保有量中占比尚不足2%。

2020年11月发布的《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》提出,要以深化供给侧结构性改革为主线,坚持电动化、网联化、智能化发展方向,以融合创新为重点,突破关键核心技术,优化产业发展环境,推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展,加快建设汽车强国。

如今,各大车企在注意到新能源汽车的前景后,逐步加大对新能源汽车的资本投入,这将对新能源汽车的技术更新、产品完善起到较强的推动作用。

车企巨头大众集团2020年11月宣布,未来五年

内该公司在电动化、混合动力和数字化领域的投资预算,将由此前的600亿欧元增至730亿欧元(约合人民币5689亿元),达到该公司截至2025年1500亿欧元预算的一半。

作为国产新能源汽车领头羊,比亚迪也宣布,将通过技术革新推进新能源汽车对燃油汽车的加速替代,持续加大动力电池的产能布局。

此外,包括戴姆勒、宝马、通用、丰田等在内的几乎所有知名车企都给出了明确的电动化信号,且制定了清晰的规划目标。

可以预见的是,2021年新能源汽车将继续迎来高速增长,按照中汽协预测,2021年新能源汽车销量有望增长40%以上,达到180万辆。

《新能源汽车产业发展规划(2021—2035年)》曾提出,2025年中国汽车年产销约为3500万辆,其中新能源汽车产销要占总量的25%。

尽管目前我国汽车产业仍处于新能源汽车的转型阶段,不过从未来趋势上看,新能源汽车注定成为市场中的主角。即使在政策“断奶”之后,市场也将继续推动“油转电”前行。

撰文/郝一萍