

新能源汽车补贴新政本月正式实施

买新能源车会更贵?



车市聚焦

2月12日,财政部、工信部、科技部、国家发展改革委联合发布的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》明确指出,从2018年2月12日起实施,2018年2月12日至2018年6月11日为过渡期。6月12日开始,2018年新能源汽车补贴新政正式实施。相比于2017年的补贴金额,2018年补贴新政对续航里程300公里以下的车型补贴金额减少或取消。续航里程长的新能源车型将享受到更高的补贴,而150公里以下的新能源汽车将取消补贴。

□记者 方叶

低续航里程补贴缩水

新政对于续航里程有了明确的划分,续航里程低于150公里的纯电动车将不再享有补贴,续航里程在150-300公里之间的车型补贴分别下调20%-50%不等,续航里程在300公里以上的车型,补贴上调2%-4%不等。补贴明显将资源倾向于高续航里程车型。

举例来说,如想购买一辆续航里程为300公里的纯电动乘用车,2017年能获得的补贴最高为4.4万元,2018年最高补贴则为3.4万元;而对于超过300公里续航里程的车辆,在新政执行后则可获得4.5万-5万元的补贴,超过了2017年最高补贴4.4万元。

这意味着补贴政策调整后,购买低价新能源汽车获得的补贴将应声下降甚至无法获得补贴。例如奉化奔马汽车销售服务有限公司现在售卖的小灵狗北汽EC180新能源车,续航里程在150公里以下,它主要是以租代购,月均1800元左右,3年后就可以将车子过户给租赁者。

如果直接售卖的话就是6万元一辆。“因为小灵狗补贴了一半左右,所以对于平常市区开车的市民是一个很好的选择。之前低续航里程的新能源车基本都已上好牌照,按原来的价格卖,不过新政实行后,补贴没了,厂家就可能停产,日后市民要买的话,价格就会上涨。”奉化奔马汽车销售服务有限公司总经理王武勇表示。

车市进入观望期

近日,记者走访车市调查发现,目前新能源车交易处于平淡期,市民多持观望态度。

一位新能源汽车销售员坦言:“大部分消费者都倾向于购买续航里程高的车辆,在了解新政对高续航里程车辆的补贴提高后,都希望等到新政落地后车辆价格能再便宜些。不过据厂方消息,新政实施前后车辆价格不会有太大的波动,基本会维持现有价格。”

“有人说涨价,有人说会更便宜。新能源汽车到底如何买更划算?”准备选购纯电动汽车的李红表示很疑惑,“我想买辆续航里程在300公里以上

的新能源车,这个里程数完全能满足日常上下班或短途出游的需求,现在新的补贴政策实施了,希望价格能再便宜一些。”记者了解到,新规过渡期后,价格有涨有跌。用销售人员的话来说“续航里程高的车型,补贴会更多,续航里程低的车,就会涨价”。

“新政公布后,将让消费者和汽车生产厂家都将关注的焦点汇集到高续航里程车辆上,消费者会最先询问车辆续航里程有多少,然后才会考虑价格因素。高续航里程的车型或将爆发。”王武勇说,新政符合中国新能源汽车发展的趋势,逐步淘汰了低续航、低技术的汽车产品,将更多资源汇集到新技术、新领域方面,同时也将倒逼厂家提高技术要求,加大高续航里程车辆的投放,加快产业转型升级步伐。

“汽车跟手机一样,更新较快,接下来新能源汽车市场或将迎来一个销量增长的缓冲期。”奉化仁湖汽车销售有限公司负责人吴幽燕表示。

期待加快建充电设施

新能源行业发展得如火如荼,可以为消费者选择的新能源汽车越来越

多,但是据记者走访了解新能源汽车的市场一直处于不温不火的状态。政府虽然鼓励支持老百姓购买新能源汽车,但是新能源汽车充电、电池续航等环节仍然是大问题。

市民张先生也想换辆新能源车,可是考虑到家住东郭尚都,附近没有充电桩,便打消了这个念头。“奉化本地充电桩比较少,买了车,根本没地方充电。希望政府能够加速新能源汽车相关的基础设施建设,早日使全民用上又快又好的新能源汽车,为国家的环保事业做出一份贡献。”

“所谓兵马未动,粮草先行。从目前情况来看,新能源车将逐渐成为潮流,但充电桩进小区则是发展新能源车中必须解决的瓶颈问题。奉化应向宁海学习,加快新能源汽车配套设施建设,加快公用充电桩建设。另外,现实中仍有不少小区因车位紧缺,或者电路负荷等问题,不适合大批量住户安装充电桩,或者压根就不能安装。未来,相关部门还应对新能源车的充电设备进行统一规范,这样才是大势所趋。”王武勇表示。



比亚迪新能源汽车



小灵狗



上牌的新能源车

新能源汽车产业升级将呈三大变化

最新数据显示,今年前5月我国新能源汽车产销量同比增速分别实现翻番。《经济参考报》记者日前采访多家自主品牌车企和多位专家获悉,目前我国新能源汽车的产品质量日渐提升,尤其是续航里程方面较之前的产品有了大幅增长,加大了消费者购买的信心。展望未来,随着新能源汽车补贴政策的逐步调整,新能源汽车产品进一步升级和技术高端化将成为大趋势,特别是新型动力电池产业化、轻量化,推动智能网联化等方面,有望在未来一段时间内迎来突破。

产品性能全面升级

中国汽车工业协会日前发布的数据显示,我国新能源车产业今年以来保持了高速增长。1-5月,新能源汽车产销均完成32.8万辆,比上年同期分别增长122.9%和141.6%。其中纯电动汽车销售均完成25.0万辆,比上年同期分别增长105.1%和124.7%。

专家分析称,销量的大幅增长是因为不断提升的技术和产品质量,加大了消费者对新能源汽车的接受度。据悉,近年来,在电池成本没有明显增加的情况下,新能源汽车的行驶里程从最早的120公里,逐步提升至200公里,再到300公里,一些去年上市的新能源汽车产品的续航里程甚至突破了400公里大关。

与此同时,自主品牌车企近年来一直在加大对新能源汽车的研发投入,并取得了一系列突破。《经济参考报》记者在安徽江淮汽车集团股份有限公司(以下简称“江淮汽车”)调研获悉,目前,该企业已系统掌握了电动汽车的电池成组、电机、电控三大核心技术及能量回收、驱动与制动耦合、远程监控、电磁兼容等关键技术。值得一提的是,江淮在高比能电池包热失控安全技术方面取得突破,已形成拥有国际先进水平的产品正向开发能力。

据江淮汽车有关负责人介绍,

在续航方面,目前江淮汽车已完成了产品技术升级,开发了多款续航超过300公里的车型,如综合工况400公里,最大续航达500公里的iEVA50;综合工况续航达301公里的iEV7S;综合工况310公里,最大续航达390公里的iEV6E运动版车型,应对国家政策变化并率先实现量产,iEV6E运动版也成为国内首款最大续航达到390公里的A00级车型。除此之外,综合工况续航达350公里的iEV7S、综合工况续航达400公里的iEVA60都已经在研发当中,很快即可批量下线。

除了续航里程的大幅增长外,随着市场规模的不断提升,充电桩、售后服务等方面的水平也在不断提升,加上产品的外形越来越美观,人们对新能源汽车也就越来越认可。据充联盟信息和认证部主任刘轲向《经济参考报》记者介绍,目前,各省、区、市公共和私人充电设施保有量在平稳增长,截至2018年5月,联盟内成员单位总计上报公共充电桩266231个,从2017年6月到2018年5月,月均新增公共充电桩约8273个,2018年5月同比增长59.5%。

政策走势引发市场关注

迄今为止,我国针对新能源汽车产业已经出台了多项强有力的支持措施。在消费者购置新能源汽车继续免征购置税、实行双积分管理、购车摇号以及一些地方开展的新能源汽车免停车费、过路费政策的推动下,新能源汽车产业的发展驶上了快车道。记者从业内了解到,为推进新能源汽车发展,今年新能源汽车领域围绕基础设施建设、模式创新等方面或还将有重要政策出台,以推进新能源汽车成本降低和服务质量提升,进一步促进在新形势下新能源汽车的拓展。

一方面是政策强力推动,另一方面补贴也在逐渐调整。6月12日,新的新能源汽车补贴政策开始正式实施。根据财政部等4个部门此前公布的方案,纯电动车续航150-300公里车型补贴分别下调约20%-50%不等,低于150公里续航的车型将不再享有

补贴。

有专家表示,这也意味着一大批技术水平落后的纯电动车企获得国家补贴的额度将大幅减少。新政实施将有效避免行业低水平的盲目扩张,而最终没有技术含量的新能源汽车企业将会被加速淘汰。中国汽车工业协会有关负责人告诉记者,新的补贴政策可能暂时会对新能源汽车销量增速形成一定影响,但总体来看有利于新能源汽车产品升级和技术高端化,促进中国新能源汽车行业的良性发展。

此外,还有专家认为,随着新能源汽车补贴政策的逐步调整,同时国家机动车排放标准以及环保要求进一步提升,碳交易政策出台的条件日趋完备。对此,业内人士表示,碳交易政策配合《乘用车燃油消耗量限制》《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》《乘用车企业平均燃料消耗量管理暂行办法》,将形成“限值标准+核算办法+奖惩措施+积分交易”的完整制度体系。而通过碳交易政策的实施,将进一步引导新能源汽车产业的健康可持续发展。

未来产业发展或呈现三大趋势

在业内普遍看来,我国新能源汽车产业的发展未来可能会呈现三大趋势。

一是市场竞争加剧。一方面,新能源汽车主流企业均加快了新产品上市节奏。中国品牌方面,2018年江淮汽车有5到6款新车上市,比亚迪、北汽新能源、吉利、广汽、奇瑞等也在加速推新品。外资企业方面,大众、日产、丰田等外资企业也加快了在中国推出新能源汽车产品的步伐。

实际上,目前各大跨国车企对于新能源汽车的热情非常高涨。戴姆勒股份公司董事会主席、梅赛德斯-奔驰汽车集团全球总裁蔡澈表示,未来该集团将逐步实现整体产品的电气化,在每个车系中都至少提供一款电动车型,未来将有50多款电动车产品。大众汽车集团CEO穆伦介绍,新能源汽车将成为大众汽车集团未来发展重心。宝马集团也表示将

向电动车发起总攻。

另外,在中国,2017年已有十余家企业获得纯电动乘用车生产资质。专家表示,一些互联网企业,对新能源汽车充满希望、充满信心、充满激情,他们是新能源汽车产业的新兵,也是鲶鱼,给新能源汽车市场注入了活力,成为行业加速发展的一支生力军。

二是技术升级加快。有车企技术部门负责人告诉记者,新能源车技术升级未来一段时间内会出现三大变化。首先是到2020年新型动力电池将实现产业化。其次是轻量化,产业将逐步形成以铝合金、复合材料为主的整车轻量化技术平台,推动技术开发能力和产业链形成。再次是智能网联化,产业逐步实现驾驶辅助技术产业化应用,形成部分自动驾驶技术平台。

三是自主品牌将加大国际合作的力度。业内人士表示,随着“一带一路”倡议和国际产能合作的深入推进,中国汽车工业的国际化发展也迎来了契机。新能源汽车作为国家战略的支柱产业,应抓住有利时机,加强国际化合作。

实际上,一些中国品牌已经开始在新能源汽车的国际合作方面迈出了实质性的步伐。日前,江淮大众首款量产新能源车型思皓E20X正式下线。据悉,这是一款纯电动的SUV车型,搭载了江淮汽车自主研发、行业最先进的液冷电池安全管控技术,综合工况续航里程超过300公里,还进一步强化了人工智能技术的语音系统等配置。《经济参考报》记者在调研时了解到,该车型基于江淮汽车的新能源汽车技术框架打造,融合了西雅特品牌的设计精髓,并遵循大众汽车集团的质量管理流程,可以说是中德制造业合作的又一硕果。

据《经济参考报》



业内动态

因滑门存隐患 现代汽车召回 2339辆起亚嘉华汽车

国家市场监督管理总局缺陷产品管理中心官网消息,日前,现代汽车(中国)投资有限公司备案了召回计划,从2018年6月15日起,召回2015年3月19日至2018年2月12日期间生产的进口起亚嘉华旅行车,共计2339辆。

本次召回范围内的车辆,由于滑门关闭控制时的反转力设定过大,关闭车门时如果夹住手指等身体部位情况下可能无法自动反转,有可能造成伤害,存在安全隐患。现代汽车(中国)投资有限公司为召回范围内的车辆免费升级滑门控制模块软件,以消除安全隐患。库存车辆将在消除缺陷后再进行销售。

据人民网

无人驾驶 大规模商用尚需时日

真正的无人驾驶何时驶入现实?“从产业界和现有技术储备看,三五年内上路,实现真正意义上的无人驾驶还不太可能。除了技术因素外,社会配套体系掣肘也是主要原因。”日前,在中国智能交通协会主办的第十三届中国智能交通年会新闻发布会上,中国汽车技术研究中心副总经理高和生坦言,无人驾驶汽车是大势所趋,但实现大规模商业化应用最快恐怕也需要10年。

“现在国内无人驾驶汽车的整体水平大致相当于大专院校,尽管技术持续提升,但整车技术水平与国际水平相比仍有差距,大多还处在研发、验证阶段。”高和生说。

根据有关划分,目前自动驾驶技术分为5个级别,一级只是对刹车和车道自动控制,二级是对车辆的前后左右方位自动控制,这两级作为辅助驾驶技术已经在近年生产的多款车型中成为标配,但驾驶和事故责任仍全部由驾驶员承担。三级要求在一定条件下实现车辆自动运行,但遇紧急情况时随时切换成人工驾驶。四级在一定条件下实施自动驾驶,自动处理各种紧急情况且不需要驾驶员介入。五级将实现在一切条件下的无人驾驶。高和生认为,目前国内的无人驾驶技术基本处于第三阶段,国外的状况亦未有明显突破。

技术限制仅是方面。“这几年国内在信息安全、模拟驾驶等方面相继攻克了一些难题,但无人驾驶商业化应用,难点在于基础设施配套等。”高和生举例,比如当前智能道路设施的普及率不高,人、车、路之间不能互联互通。

此外,法律法规缺失也是阻碍无人驾驶商业化应用的一只“拦路虎”。有关专家指出,目前针对无人驾驶的法律法规尚不健全。比如,现有的道路交通安全法不能适应无人驾驶汽车的条件,人和车的法律责任认定存在模糊地带,立法依据欠缺等。

据《经济日报》

安装尾气作弊软件? 奥迪CEO斯塔德勒被捕

德国检方6月18日说,大众集团旗下奥迪公司首席执行官鲁珀特·斯塔德勒当天被捕。

这是2015年9月大众排放丑闻曝出以来,这家全球最大汽车制造商遭逮捕的最高级别管理人员。

德国慕尼黑检察官办公室说,斯塔德勒当天清晨在他位于因戈尔施塔特的家中被捕;申请逮捕他的原因是担心他毁灭或藏匿证据,在检方提起指控前他将一直被羁押。

奥迪在声明中说鉴于检方仍在调查,不便评论。大众集团说,将在当天举行的监事会会议上讨论斯塔德勒被捕一事。

慕尼黑检方上周刚刚搜查过斯塔德勒的住所。检方11日说,斯塔德勒涉嫌欺诈和伪造文件,搜查他的住所是为获取相关证据。

德国检方去年3月开始着重调查奥迪,怀疑这家企业“欺诈、非法营销”。今年2月,检方分别搜查奥迪位于因戈尔施塔特的总部和位于德国南部一家制造厂的办公地点。检方指认奥迪从2009年起,在欧洲和美国市场至少售出21万辆装有尾气作弊软件的车。

大众排放丑闻曝出已近3年,不仅没有收尾迹象,而且仍在发酵。

2015年9月,美国环境保护署指认大众为部分柴油车安装尾气作弊软件,在接受尾气排放检测时造假以通过检测,上路后排放尾气严重超标。大众随后承认在销往全球的1100万辆柴油车上安装这类软件,涉及大众、奥迪、西雅特、保时捷等多个品牌。

按照法新社的说法,人们长期怀疑,奥迪的发动机工程师帮助大众研发尾气作弊软件。德新社说,迄今,遭德国检方正式起诉的大众旗下高管只有1人。他曾任奥迪发动机部门主管,去年9月被捕后受羁押至今。

大众前任首席执行官马蒂·温特科恩、他的继任者马蒂亚斯·米勒也在德国检方的调查范围内。他们涉嫌早已知晓欺诈行为却对大众的投资者加以隐瞒。

温特科恩5月受到美方刑事起诉,涉及通信欺诈、密谋对美国实施欺诈等4项罪名指控。他是美方涉及排放丑闻指控的第九人。两名前工程师已经认罪,正在服刑。

大众为“排放门”善后需支付的罚金、赔款、维修费等各项金额不停增加,估计已超过310亿美元。奔驰母公司戴姆勒等德国车企也卷入类似丑闻。

斯塔德勒现年55岁,1990年加入奥迪,2007年成为这家车企的掌门人。他与大众集团大股东波尔舍家族关系密切。

德国汽车产业专家费迪南德·杜森赫费尔认为,斯塔德勒被捕非同小可,大众集团应重新考虑对他的任用,“奥迪需要一个新的开始”。

据新华网



政策速递