



图为新能源汽车通过快充桩充电。



近日，余姚国税人员来到江淮新能源汽车4S店，为消费者解读新能源汽车优惠政策。

去年年底，在众多生产企业、经销商和消费者的期盼中，国家明确新能源汽车免征购置税政策将自今年1月1日起延至2020年12月31日，这意味着新能源汽车产业将在“十三五”期间继续得到国家扶持。如今，这项新政策落地已近半年，宁波新能源汽车市出现了哪些变化，相关企业又将如何作出调整？

免征购置税延续政策落地将近半年 宁波新能源汽车行业 前景可期

本报记者 董娜 通讯员 永轩 施斌

市场： 政策利好引发销售热潮

年初以来，余姚橙子新能源汽车销售公司负责人潘荣杰一直比较忙。

“来看车的市民多了不少，我们单店一个月能卖出二十多台。”潘荣杰指着江淮IEV6E汽车向记者介绍，“以这款车来说，补贴后的售价在6万元至7万元之间，购车者能够一次性享受车辆购置税补贴近7000元，优惠力度还是比较大的，所以对消费者很有吸引力。5月底公司还将推出续航里程350公里的新车型，预计销量还会有进一步提升。”

记者走访发现，不少汽车销售公司把印着新能源汽车信息的“易拉宝”摆放在展厅显眼位置，有的店家还打出了促销广告。在一家销售大厅看车的市民林小姐说，她已经是第三次进店咨询了。“主要还是看重新能源汽车价格亲民、性价比高。整车价格只要6万多元，开车时每公里用电成本才2角钱，一年下来能节省一大笔油费，而且还能免征车购税，对我们这种年轻的工薪族来说特别有吸引力。”

市国税局相关负责人解释，免征购置税政策的延续，意味着国家对新能源汽车产业发展给出了明确的支持信号，目前看来，已经对终端市场带来一定程度的刺激。对很

用户： 期待技术更优体验更佳

记者对比统计数据发现，尽管国家出台了各项补贴和税收优惠政策，但新能源汽车在我国汽车总量中所占的比例依然很低。据中国汽车工业协会的数据，2017年，我国汽车产销量分别为2901.54万辆和2887.89万辆，而新能源汽车产销量分别为79.4万辆和77.7万辆，占比均为2.7%左右。我市去年新增汽车总量达29.3万辆，其中新能源汽车的占比仅为3.1%。

市国税局车购税部门相关负责人分析认为，价格是制约新能源汽车发展的一个重要因素。“同等级别的车辆，汽油车价格可控制在10万元以内，但新能源汽车去除国家补贴和地方补贴后的价格可能在15万元以上，两者之间存在不

多处于观望状态的消费者来说，则有了更充裕的考虑时间，选择范围也变宽了。

放眼整个宁波车市，新能源车销量确实迎来了一波热潮。根据市国税部门发布的统计数据，第一季度新能源汽车销量同比增长55.23%，其中前两个月增幅更是高达287%。

记者注意到，这次免税新政对新能源汽车的产品质量、动力电池等要求有了大幅度提高，例如纯电动乘用车的续航里程从大于等于80公里提升到大于等于100公里，燃料电池乘用车的续航里程从大于等于150公里提升到大于等于300公里。近期，比亚迪、上汽、北汽等品牌相继推出了新车型，在电池能量密度和续航里程上实现了更新换代。

同样，消费者也倾向购买品质更好、性能更优的产品。从前4个月的车购税免税车辆档案明细表可以看出，在个人购买乘用车方面，虽然目前10万元以下车款还是销售主流，但价位在10万元至20万元的车型销量有了明显增长。

有业内人士预测，随着国家对低档新能源车的补贴标准下降，5万元左右的低价位车销量可能大幅下降。

小的差距，造成更多的消费者趋向购买汽油车或新能源汽车里的中低端产品。”从全市数据来看，去年我市新增的9009辆新能源汽车中，售价5万元以下的占56.8%，10万元以下的占80.9%；在个人购买的新能源乘用车中，价格在10万元以下的占94.7%，中高价位车辆占比极小。考虑到国家的补贴标准正逐年下降，新能源汽车的售价将逐年提高，高企的车价很可能成为新能源汽车发展的一个瓶颈。

有专家指出，我国新能源汽车的主攻方向是电动汽车，包括纯电动汽车和插电式混合动力汽车。因此，要推广新能源汽车，电动汽车技术必须得到根本性的突破，其关键就在于电池技术。但记者从相关

生产企业处了解到，现有技术还没有达到令人满意的程度：如续航里程方面，目前主流车型在200公里至300公里之间，有的车型甚至更低，很难满足人们中长途出行的需要；充电时间方面，即使是采用快充方式也要30分钟，慢充得七八小时，无法和汽油车加油的便捷性相比。另外，在不同气候、路况下，电池有可能出现性能不稳定、寿命短等问题。

使用不便也是一个难题。相比于庞大、成熟、便捷的传统汽

企业： 练好“内功”加速转型升级

此前我国新能源汽车产业的快速发展，主要靠的是政策驱动。财政部等四部门联合发布了2018年新能源汽车的补贴新政策，对续航里程300公里以下的车型补贴金额减少或取消，并将2月12日至6月11日设为过渡期。如今过渡期即将结束，下月12日起新能源汽车补贴将迎来一轮较大降幅。

市国税局相关负责人表示，政府对新能源汽车的补贴逐步递减的趋势不可逆转，毕竟财政补贴只是对新能源车发展起“孵化”作用，不可能长久地扶持下去，补贴逐年降低将成常态。“随着新能源汽车市场的竞争全面市场化，汽车厂商将面临更多生产、营销和推广方面的挑战，其竞争核心是‘造芯’技术的突破。企业应加大核心部件的技术研发力度，尽快建立自主知识产权，并在此基础上推进产业化。”

可喜的是，宁波不少车企早早开始布局新能源汽车产业链，正在从政策助推期向需求发力的市场化阶段加速转型。

我市首家“独角兽”企业知豆汽车，通过与各高校、国外研发团队合作，在新能源汽车的续航里程、高能密度电池应用、百公里能耗比等方面实现了行业领先。今年5月，知豆宁海基地全面投产，该基地集产品研发、汽车生产、关键总成零部件制造于一体，是知豆目前最先进的综合性电动汽车基地，今年主力销售车型知豆D3就从这里下线。听到新能源汽车车购税优惠政策再延长三年的消息，知豆电动汽车有限公司总裁

鲍文光备受鼓舞：“去年知豆累计销售4万余辆，占国产新能源汽车6.8%的市场份额，纯电动乘用车10.8%的市场份额，今年我们将把目标提高到8万辆，而且要在核心技术研发与智能网联上下功夫。”

在关键电池方面，宁波华翔电子股份有限公司计划认购GSR Electric不超过1亿美元份额，参与日产动力电池并购项目，并有望获得国内工厂的股权认购优先权，在技术和生产等环节深度介入；均胜电子旗下德国普瑞公司并购了挪威康斯博格集团旗下的电力电子系统公司eP-ower，使普瑞在纯电动车和混合动力车电池管理系统创新研发领域如虎添翼。

此外，圣龙股份全资子公司圣龙智能拟在宁波中车产业基地投资17亿元，开发新能源汽车驱动系统一轮毂电机及控制模块、汽车电子控制模块—电磁阀及控制模块、汽车电机系统—电机及控制模块、汽车润滑系统—电子泵及泵集成系统，这些项目适用于多种新能源汽车动力平台，包括混合动力、插电式混合动力、纯电动和氢燃料电池在内的各种新能源汽车。

作为特斯拉一级供应商，旭升股份在与对方的合作中一步步积累了新能源汽车核心系统零部件的设计、研发、生产技术，占据了新能源汽车领域压铸零部件的制高点，主要产品在Model X车型中的份额超过85%。根据特斯拉公布的计划，至2020年计划销售规模将达到50万辆，这能为旭升股份带来更多的产业红利。

新闻1+1

319款新能源车车型 拟从免购置税目录中撤销

近日，工信部公示拟从《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》撤销319款无产量或进口量的车型，其中新能源乘用车25款。

名单显示，25款新能源乘用车中有19个型号的纯电动车和6个型号的插电式混合动力车型，涉及北汽、北汽新能源、比亚迪、东风汽车、广汽乘用车、长安汽车、吉利汽车、奇瑞等15家企业。涉及的乘用车多以进入目录未量产或目前已停产车型为主，但也不乏热销比亚迪秦等热门车型。

据悉，这已经是工信部今年发

布的第二批公告，首批公告发布于4月4日，当时工信部拟撤销1882款新能源车免购置税资格，其中涉及的乘用车有90余款，主流车型包括江淮iev5、江淮iev6s，北汽E150EV、EU300、EX260，北汽新能源EV200，比亚迪汽车秦、宋、元，众泰云100、云100S，知豆D1，海马爱尚EV等等。

业内专家认为，这些车型多存在续航里程不足、电池能量密度不够等问题，其中有不少车型已经进行了技术的更新换代，撤销免税资格对车企在销售层面的影响有限。

(董娜 整理)

评说

与其坐等政策，不如勤练“内功”

2009年以前，我国新能源汽车的保有量不足500辆；到2017年，我国新能源汽车的保有量达到170万辆，占全球总量的50%以上。

我国新能源汽车能在短短几年内进入产业发展的高速期，主要得益于国家的各种财政补贴，这也是世界各国在推广新能源汽车时的通行做法。

但财政补贴只能对新能源汽车的发展起“孵化”作用。相关企业若想在市场竞争中保持不败的战绩，还须勤修“内功”，以产品为导向，从品质、技术、设计上加大创新研发。

政策不会保护落后车型，同样，消费者也倾向于购买品质更好、性能更优的产品。随着新能源汽车研发技术的提升，部分电池能量密度不足、续航能力差的汽车，将陆续从《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》中被撤销。

业内专家指出，未来，新能源汽车将从“以政策为导向”过渡到“以市场为导向”，新能源汽车企业享受财政补贴的日子甚至可能提前结束。因此，相关企业需要尽快练好“内功”，提升整体技术实力和用户满意度，才能在市场竞争中立于不败之地。

(王芳)

图示

