

2023年起，新能源汽车购置补贴政策终止——

补贴退场，新能源汽车如何“续航”？

本报记者 汪文正

2022年12月31日，持续13年的新能源汽车购置补贴(以下简称“国补”)政策终止。补贴退场后的中国新能源汽车行业将如何

继续发展?众多车企有哪些应对措施?新的消费支持政策怎样做好衔接?近日,本报记者对此作了采访。

助力新能源车“造得出”“卖得出”“用起来”

相对燃油车而言，中国新能源汽车起步较晚、基础较薄弱，在较长一段时间里享受财政补贴。

为何要给新能源汽车“吃小灶”?中国汽车工业协会副总工程师许海东在接受本报记者采访时表示，起步阶段的中国新能源汽车产业存在产品续航能力弱、实际用途窄、车型种类单一等问题，消费者认可度不高，配套设施水平较低，企业扩大生产的积极性不强，亟需通过政策激励首先解决“造得出”“卖得出”“用起来”的问题。

国补的历史可以追溯到2009年。该年初，财政部、科技部、国家发展改革委、工业和信息化部启动“十城千辆节能与新能源汽车示范推广工程”，由中央财政安排资金，对试点城市公共服务领域的新能源汽车消费给予补助。2012年，国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年)》，对购置补贴政策做了进一步明确。

2018年后，国补政策进入调整期，新能源乘用车续航里程补贴“门槛”持续上升，推动产业走向高端化发展。一方面，低续航能力的新能源乘用车不再享受补贴政策；另一方面，对电池能量密度、车辆能耗等要求逐渐趋于严格，并将其作为影响单车补贴金额的重要因素。

2022年12月31日，根据财政部、工信部等部门2021年底公布的通知，国补政策正式终止，该日之后上牌的车辆不再给予补贴，这标志着“插电混合动力车4800元/辆，纯电动车12600元/辆”的国家财政补贴正式退场。

退场前，国补已经历多次“退坡”：2016年，购置补贴政策开始在全国范围内实施，财政补助采取退坡机制。截至2018年，不同续航里程下，单辆纯电动乘用车补贴享受补贴均下降了约50%。2018年后，部分续航里程较低的纯电动乘用车补贴逐渐下降为零，其余车型也逐年下降，到2022年，续航里程300公里以下的纯电动乘用车已不再享受补贴。

国补对新能源汽车行业发展起到了重要推动作用：

——新能源汽车产量和市场销量连年增长。从2009年到2022年，中国新能源汽车销量从5294辆增长到688.7万辆，产销量近8年稳居全球第一。

——市场主体活力激发，自主品牌茁壮成长。企查查数据显示，2013年至2022年，中国新能源汽车相关企业年注册量从约5100家跃升至23.94万家，增长47倍。截至2023年初，中国现存新能源汽车相关企业数量达60.58万家，比亚迪、小鹏、蔚来等自主品牌受到消费者高度认可。



▲广西壮族自治区柳州市持续加快汽车产业由传统燃油车向新能源汽车转换的步伐，去年柳州新能源汽车产量突破170万辆，约占全国1/10。

图为近日在柳州汽车城维修汽车物流基地，柳州生产的新能源汽车通过火车发运销售。

黎寒池摄
(人民视觉)

▲日前在浙江省金华市金义新区的新能源汽车零配件产业园项目施工现场，工人们搭建厂房的网架。据悉，金义新区抢抓长三角一体化发展的战略机遇，着眼新能源汽车等项目落地新区，打造长三角具有引领示范效应的新能源产业链。

朱 翠摄(人民视觉)



补贴退场时机已成熟，对车企暂时性的冲击有限且可控

乘用车市场信息联席会(以下简称乘联会)发布的数据显示，今年1月，中国新能源乘用车零售销量规模达33.2万辆，同比下降6.3%，环比下降48.3%。有人担心，车市能否适应国补“断奶”?

许海东解释，开年销售数据暂时遇冷的背后，有春节较早、去年底需求提前释放等多方面因素，不应完全归结为国补退出导致。“断奶”对企业带来的影响是有限的、阶段性的，进入“后国补时代”的新能源汽车市场有望实现平稳过渡。

据分析，从入场到退场，补贴在一定程度上促进了市场主体的充分竞争、优胜劣汰。乘联会秘书长崔东树认为，新能源汽车企业从开始的投机性参与到带动有实力的企业全面进入再到补贴加速退出的过程中，取得了去伪存真、大浪淘沙的效果。

业内人士分析，这说明市场自身的扩张足以抵消补贴退坡带来的负面影响，车企受到的冲击可控。

此外，从政策驱动迈向市场驱动，政策也为企业适应调整留出了时间。

2020年4月，财政部等部门发布通知，要求平缓退坡力度和节奏，2020—2022年补贴标准分别在上年基础上退坡10%、20%、30%。“赵子龙对本报记者说，为了抢抓城市“一刻钟便民生活圈”机遇，货拉拉等平台也在不断优化服务，为越来越多的司机参与社区配送提供便利。

有些匮乏。”在上海工作的李童告诉本报记者，近几年高品质社区服务的选择确实多了一些，希望便民生活圈能够更加成熟，更好满足年轻人追求精致生活的需要。

家住北京丰台区的赵子龙是一名货拉拉司机。每天，他都会开着自己的金杯面包车，将大量新鲜蔬菜从新发地市场运往周边社区的菜店和餐厅。“这几年更多人希望在家门口买到菜、吃美食，对送货上门的需求也日益旺盛。我的接单量一直在稳步增长。”赵子龙对本报记者说，为了抢抓城市“一刻钟便民生活圈”机遇，货拉拉等平台也在不断优化服务，为越来越多的司机参与社区配送提供便利。

中国科学院地理科学与资源研究所研究员张文忠在接受本报记者采访时说，城市一刻钟便民生活圈建设，增强了城市发展活力，构筑了多样化生活场景，满足了不同层次消费者休闲娱乐需求，提供了灵活的就业机会，丰富了城市的生活体验。同时，相关试点还通过扶植新经济、吸纳新业态、建构新模式，为城市经济高质量发展赋能。

张文忠建议，接下来的便民生活圈建设，一方面应进一步与城市特色街区建设相结合，推进街区环境美化、设施更新提质、服务设施完善等；另一方面要注重持续提升居民日常生活的便利性，特别是聚焦“一老一少”，在购物、餐饮、托幼、养老、家政、教育、医疗等领域做好文章。

“下一步，商务部将会同有关部门在试点基础上开展三年行动计划，全面推进便民生活圈建设，更好惠及百姓生活。”东瑛婷说。

对措施。此前，新能源汽车畅销车型补贴占比已经降至较低水平。2017年以来，补贴在当年畅销车型售价中的平均占比从35%降至10%以下，5年来下降近25个百分点。“国补退出是早就明确的，企业对此有准备。”许海东说。

2021年，补贴力度在2020年的基础上退坡20%，核定补贴车辆数量却比2020年增长近7倍，达到156.9万辆。许海东表示，近几年补贴逐步退坡过程中，市场销量爆发性增长，表明消费者已对新能源汽车充分认可，市场自身的扩张足以抵消退坡带来的冲击。“补贴退坡，市场却在升温，说明退场的时机是恰当的。”许海东认为，从市场发展度、产业链供应链成熟度、消费者习惯等条件来看，补贴退场时机已经成熟。

“一方面，对特定产业的财政补贴多具有阶段性特点，在市场化达到一定程度后，需要及时退出。另一方面，从享受补贴的主体来看，随着补贴效应向产业链上游传导，消费者和产业链中下游的电池企业、车企的受益空间不断压缩，原材料价格却水涨船高，这也说明补贴到了该退出的时候。”许海东说。

多地发放消费券，新能源汽车消费利好仍在

国补退场后，各地继续出台政策，支持新能源汽车消费力度不减，有望发挥“送一程”的正向作用。

投放消费券——2月1日，浙江省宁波市海曙区推出元宵购车消费券活动，凡个人在活动中参与商家购买新车，根据车价不同赠送消费券1500元—10000元不等。消费券可在海曙区内部分商场、餐饮等单位消费。河南省郑州市1月5日推出2023年汽车焕新季活动后，2月3日宣布将活动截止时间延长至3月10日，并在原5000万元基础上增发1亿元汽车消费券。此外，山东省、江苏省无锡市等地也积极发放新能源汽车消费券，在区域内购置单辆纯电动新能源车可获3000元以上消费券。

刺激置换需求——1月29日，上海印发《上海市提信心扩需求稳增长促发展行动方案》提出，延续实施新能源车置换补贴，2023年6月30日前个人消费者报废或转出名下在上海市注册登记且符合标准的小客车并购买纯电动汽车的，给予每辆车10000元的财政补贴。

业内人士指出，国补虽然退场，新能源汽车其他消费利好因素仍在，如牌照办理、车辆购置税、部分城市免于限行等方面优惠力度不减，地方政府补贴、厂家补贴、经销商促销亮点频出，仍对消费者有着强大吸引力。

需求端的政策支持有接续，供给端的企业反应如何?

短期内，原材料价格走高叠加补贴退场影响，企业可能面临成本压力甚至市场洗牌。记者梳理发现，去年底以来，业内一些头部企业对旗下部分新能源车型指导价进行了上调。一些外资品牌逆势降价，抢占市场份额。以小鹏、蔚来为代表的自主品牌“新势力”近日宣布降价，引发业内对新一轮价格战的担忧。

许海东认为，新能源汽车企业应紧紧抓住消费者需求这一关键，继续在自主创新、质量控制、服务提升、产品出海、生态构建等方面发力，抓住本轮行业重构契机，切实解决消费者的里程焦虑等关切。同时，政府应确保新能源汽车产业链供应链安全稳定，如完善锂矿石等原材料价格监测机制等。此外，许海东还建议，国补退出后，可在税收优惠和税制设计方面完善对新能源汽车行业的支持政策，如平衡燃油车与新能源车消费的税负比例、优化调整新能源汽车车辆购置税政策等，寻求国家和行业的“双赢”。

截至目前，80个试点地区共建设便民生活圈1402个，服务居民3200多万人——

便民小店规范有序回归生活

本报记者 王俊岭

修鞋、理发、配钥匙、社区菜店……看上去普通的小摊小店，在城市生活中却扮演着重要角色。如何规范发展，既关乎经济，更关乎民生。

商务部新闻发言人束珏婷日前表示，近年来，商务部积极推进便民生活圈建设，会同有关部门先后出台指导意见和建设指南，在全国确定两批共80个试点地区，指导推动试点工作加快落地。截至目前，80个试点地区共建设便民生活圈1402个，涉及商业网点28万个，覆盖居民社区2766个，服务居民3200多万人，试点地区生活圈的商业网点布局更加均衡，设施业态更加丰富，市场主体更加壮大，服务功能更加全面，居民的获得感不断提升。

据束珏婷介绍，城市一刻钟便民生活圈建设是保障民生、恢复和扩大消费、畅通城市经济微循环的重要载体。对此，商务部主要开展了三方面工作：

——重点完善社区消费的供给设施。按照“缺什么、补什么”的原则，一圈一策，推动补齐便民服务设施短板，完善生活基本保障类业态和品质提升类业态。例如，让修鞋、配钥匙等“小修小补”规范有序回归百姓生活，让适老化服务、休闲娱乐等设施



江苏省宿迁市宿城区支口街道紧贴社区居民需求，打造15分钟便民生活圈。图为居民在支口街道康堡社区菜农市场选购蔬菜。

徐江海摄
(人民视觉)

更加丰富，使居民生活消费更便利。

——重点推动社区消费的场景创新。顺应消费多元化、个性化的趋势，推动一刻钟消费服务圈、养老托育圈、休闲文化圈等各类服务功能更好融合，发展一批智慧商店等新业态，引导便利店、社区超市“一店多能”，拓展便民服务，推广网订店送、即时零售等线上线下融合新模式，打造消费增

长的新引擎。

——重点培育社区消费的市场主体。加快发展综合服务型的商业中心、邻里中心，鼓励连锁企业门店进社区，支持开展社区促消费活动，激发市场活力。

“我住在嘉定区，虽然菜店、五金店、裁缝店、便民理发等基础功能的小店比较多，但感觉健身房、咖啡馆、美容院、电影院等

本报重庆电(记者刘新吾)记者从重庆市农业农村委获悉，今年重庆将改造提升200万亩高标准农田用于粮油生产，其中首批57.8万亩示范项目将于3月底前完工，力争为全年粮食生产打下坚实基础。

2023年中央一号文件作出部署，要完成高标准农田新建和改造提升年度任务，重点补上土壤改良、农田灌排设施等短板，统筹推进高效节水灌溉，健全长效管护机制。

据介绍，高标准农田的主要特点是集中连片、设施配套、高产稳产、生态良好、抗灾能力强、宜机械化耕作等，与现代农业生产和经营方式相适应。

截至去年底，重庆累计建成高标准农田1700多万亩，实现亩均增收近200元。但由于地形地貌限制、农业基础设施薄弱和建设投入不足，部分农田没有完全达到“宜机宜耕、能排能灌、高产稳产、旱涝保收”的要求。为此，重庆决定在新建高标准农田的同时，在全国率先实施丘陵山区高标准农田改造提升示范工程，并对改造提升后的高标准农田预设利用模式如粮油轮作等，提高复种指数和土地利用效率。

目前正值春耕生产的大忙时节，重庆今年首批57.8万亩高标准农田改造提升示范项目进展顺利，大部分区县项目主体工程已接近完工。

重庆将改造提升两百万亩高标准农田