

竞争力不够强 销量持续下降

新能源汽车离市场驱动还有多远



■中国城市报记者 刘唤宇

今年以来,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委等部门联合发布了《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底;与此同时,多地也出台了鼓励新能源汽车消费、取消或放宽限购等利好措施。

政策加码下,车市终于出现回暖迹象——据中国汽车工业协会统计数据显示,今年5月,全国汽车销量219.4万辆,同比增长14.5%,其中乘用车销量167.4万辆,同比增长7.0%,商用车销量52.0万辆,同比增长48.0%。不过,令人感到疑惑的是,一直备受追捧的新能源汽车销量同比却下降23.5%。一系列的利好政策为何还未拉动新能源汽车市场保持高速增长?这背后有哪些原因?针对这些疑问,记者进行了采访分析。

补贴持续退坡 疫情冲击需求

延长补贴期限,平缓补贴退坡力度和节奏,无疑有利于对冲疫情影响,促进汽车市场消费,提高综合竞争力,推动产业高质量发展。

中国汽车流通协会新能源汽车分会秘书长章弘告诉中国城市报记者,在新能源汽车市场发展初期政府补贴是必要的。由于技术方面处于完全空白的状态,且造车成本比较高,企业需要大量的研发资金进行

技术支持。如果没有政策扶持,新能源汽车发展必定步履维艰。因此,延长财政补贴政策实施期限对整个产业链来说是一大利好消息。

章弘分析,长期来看,市场经济复苏、消费意愿增强、新能源汽车市场化驱动的成熟过渡,补贴延长两年对行业必定利好;短期来看,新政对新能源汽车产销会有一定提振作用,但不会产生大幅增长的效果。

记者了解到,新能源汽车补贴政策持续至今力度已经大幅锐减,去年下半年以来新能源车市一直处于低迷状态。2019年新能源乘用车单车平均补贴已不足2万元,给企业带来了很大的压力,也让新能源汽车的价格竞争力下降。

“目前乘用车主力消费车型仍以燃油车为主,油价下行以及国五车型的降价趋势会导致市场消费更加分散。除牌照、路权优势外,新能源汽车与传统燃油车相比仍然没有很强的竞争力,这导致需求端购买意愿趋缓,抢装冲量现象也暂时不会出现。”章弘说。

出租车和网约车是新能源汽车消费的主要市场之一。全国乘用车联合会秘书长崔东树在接受中国城市报记者采访时表示,受新冠肺炎疫情影响,出租车和网约车的需求受到较大冲击,因此销量增长乏力。

“原油价格暴跌缩小了新能源汽车和传统燃油汽车在使用成本方面的差距,同时疫情期间一些城市取消限行,消费者购买新能源汽车的意愿自然有所下降。”崔东树说。

“双积分”政策推动 下半年或迎反弹

近日,工信部联合财政部、商务部等五部门发布了《关于修改〈乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法〉的决定》(下称“《积分决定》”),新政将于2021年1月1日起实施。

事实上,自2017年9月《积分决定》实施以来,乘用车企业每年都要接受“双积分”考核,即平均燃料消耗量积分+新能源汽车积分考核,企业需保证“双积分”达标,或向其他乘用车企业购买积分以补偿负分。

本次《积分决定》对原有积分政策条款进行了更新,包括明确2021年至2023年新能源汽车积分比例要求分别为14%、16%、18%等。

“总体来看,‘双积分’推动了车企发展新能源汽车的热情。”章弘表示,车企必须生产低油耗的车型和新能源汽车,否则就必须购买新能源汽车积分或者削减传统能源车辆产量。

2019年,我国新能源汽车销量达到106万辆,连续五年位居世界首位,行业平均油耗实际值达到5.5L/百公里,较2016年下降10%以上。章弘认为,“双积分”政策有力促进了行业技术创新和新能源汽车生产推广,基本实现了预期目标。

“与新能源汽车财政补贴的方式不同,‘双积分’政策的思路是通过建立积分交易机制,形成促进节能与新能源汽

车协调发展的市场化机制。修改后的政策严格了‘双积分’考核要求,增加了结转方式,减少了正积分供给,有利于平衡积分市场供需关系,将有效激发行业发展节能与新能源汽车活力。”章弘说。

崔东树认为,“双积分”新政的出台,会促进企业的燃油车型和新能源车型的协同发展,让车企发展新能源汽车时积分更合理,下半年新能源汽车的销量应该会得到大幅逆转。

章弘对下半年我国新能源汽车市场走向也持乐观态度:“从汽车保有量上来看,我国仍然存在着较大的需求。随着疫情影响逐步解除、经济复苏,消费端购买意愿增强,在动力电池技术提升、成本下降、合资外资车型上量等因素驱动下,新能源汽车销量将会进一步回升。”

市场驱动不足 企业需自我造血

“你更倾向买燃油车还是新能源车?”当记者向身边尚未购车的潜在消费者询问时,得到的答案多是更倾向于燃油车。

“目前从消费惯性来看,消费者还是更偏爱燃油车。新能源汽车的购车成本、使用成本和便利性方面还需进一步优化提升。”崔东树表示,当前国内新能源汽车仍处于较强的政策驱动阶段,距离纯粹的市场驱动至少还有2—3年时间。

据中国汽车工业协会数据显示,今年1—4月中国本土纯

电动乘用车份额占比为79%,历年来首次跌破90%。崔东树表示,我国新能源汽车的先发优势正在减弱,前期占优的入门级市场在补贴退坡后并没有很好地激活,在技术提升方面也不突出。

“新能源汽车的补贴政策并没有完全发挥好促进新能源汽车发展的作用。”章弘表示,在过去相当一段时间,只要冠之以新能源汽车的招牌都能拿到补贴,造成很多企业都是奔着补贴而去,并非冲新能源汽车而去,甚至出现骗取补贴现象。现存的新能源汽车生产企业,具有较高技术水平和研发能力的并不多,有核心技术且处于世界领先水平的更是寥寥无几。因此,新能源汽车的补贴政策在逐步退出的同时,必须调整与优化,让补贴政策更好地发挥作用,倒逼新能源汽车领域加速创新升级,实现由“政策单驱动”向“政策+市场双驱动”的转变。

“此外,由于地方补贴的存在,地方政府在补贴新能源汽车时会考虑‘肥水不流外人田’,容易引发地方保护和市场分割。”章弘认为,取消地方补贴,能在更大程度上弱化市场分割,有利于形成公平公正的竞争环境。

毋庸置疑的是,一个行业想要可持续健康发展,不能只依靠政策的支持进行被动输血,更需要企业自我造血。章弘建议,企业只有不断提升技术、降低成本,制造出优质产品,并为客户带来良好的服务体验,才能摆脱政策驱动的影响,实现自我造血。

大瑞铁路澜沧江特大桥主体工程完工

创三项“世界第一”建桥记录

■中国城市报记者 王楠

6月28日,正在建设中的大理至瑞丽铁路澜沧江特大桥连续梁完成混凝土浇筑,实现桥面合龙,大桥主体工程完工,全桥预计今年8月完工。

澜沧江特大桥一端位于云南省大理州,一端连接保山市,一桥连两市,飞跨澜沧江天堑,是全线的重难点控制性工程。大桥全长528米,主跨342米,桥面至江面高差270米,相当于90层楼房的高度。

大桥为上承式劲性骨架钢筋混凝土提篮拱桥,主拱采用钢管拱内填、外包混凝土结构,共使用混凝土8.5万立方米,钢材1.4万吨。

“相比钢结构桥梁,这种桥梁造价低,开通运营后维修、保养简便,但建设难度大。”中铁大桥局大瑞铁路项目部经理叶绍佃告诉中国城市报记者。

大桥地处峡谷区和风口处,桥址上下游附近均有滑坡体,四周交通不便。这里每年10月至次年5月属于风季,最大风速可达25米/秒,10级以上大风,杆件吊装和电焊施工几乎无法进行。

记者了解到,每年6月至10月雨季,盘山便道滑坡、塌方频发多发,不利于大型构件的运输,因此全桥所有的结构都是小杆件进场,然后进行现场组拼,增加了施工难度。

针对安全风险高、技术复杂、施工难度大等特点,大瑞铁路建设指挥部组织参建各方多次召开方案研讨会,邀请权威专家现场会诊,并依托中铁大桥局等单位在桥梁建设方面的科研力量,进行了全面自主创新,先后获得3项国家技术创新专利。

中铁大桥局大瑞铁路项目部总工程师曾超接受采访时表示,受特殊地理环境和气候所限,澜沧江特大桥采用“二次竖转”工法施工,在世界建桥史上尚属首次;“二次竖转”角度之和达130度,其竖转角度目前在世界上最大;大桥单边竖放重量达2500吨,也是世界桥梁施工之最。

创三项“世界第一”建桥记录的澜沧江特大桥主体工程完工,为我国在高山峡谷区和风口处建设大桥积累了宝贵经验,标志着我国拱桥建设仍处于世界领先水平。

据悉,大桥不仅创造了世界纪录,也给当地发展注入了生机。距离澜沧江特大桥不足100米,昔日我国最早与外国陆路往来的茶马古道仍清晰可见,这里自古以来就是云南腹地通往保山、怒江、德宏等地的交通咽喉和通往缅甸、印度等国的交通要道。

“在明清时期,古镇马店和客栈曾一度达上百家,带动了工商业的发展,衫阳古镇成为鼎盛一时的著名交通重镇。”

在大理州永平县衫阳镇开客栈的赵山亚说,如今,大瑞铁路建设正如火如荼推进,一条崭新的大道逐渐雏形,小镇上客栈、商店、游客越来越多,随着铁路的开通,这里商机无限、发展可期。

据了解,大瑞铁路全长约330公里,东起云南省大理州,西至中缅边境瑞丽市,是我国《中长期铁路网规划》中完善路网布局和西部开发的重要项目之一。建成通车后,大理至瑞丽的旅行时间将由现在约7个小时缩短至约3个小时,这对促进沿线经济社会发展,提升云南对外开放水平,推动我国与南亚、东南亚国家的交流合作具有深远意义。