

■新能源车调查·现状

编者按

7日,新能源汽车高峰论坛在青岛举行。不摇号、不限行、节能环保,还免征购置税、享受补贴。新能源汽车已从公交、出租等公共服务领域向私人消费市场拓展。前期,新能源车利好消息不断,赢得不少用户青睐,但在车补退坡的影响下,消费者购买情况有了哪些变化?未来,新能源车能否超越传统汽车驶入出行市场的“蓝海”?对此,本报新开设的《齐鲁调查》栏目派出多路记者进行了探访调查。

地方补贴缩水,省内价格统一 新能源车不跨地买了

本报记者 罗静

动力好又省钱 一家买两辆新能源车

2014年7月,国务院发布了《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》,8月初财政部发布免征车辆购置税政策,从9月1日起对符合条件的新能源汽车免征车辆购置税。各种利好政策的刺激下,倾向于买新能源车的人越来越多。

淄博的刘先生自己开了一家公司,2014年9月,刚实行新能源车免购置税的政策不久,他就从深圳买了一辆新能源车。“这辆车动力性能挺好的,我从张店到高青上班一趟大约50公里,开车到单位后给车充电,到下午再开回张店,来回100公里,使用成本大约10元。就算是做公交车来回还要花20元呢,更别提烧油的汽车了,所以开新能源汽车还是比较便宜的。”

因为动力好、使用成本低、绿色环保,刘先生在2017年又给自己家人入手了一辆新能源SUV。“这辆车是混合动力,两个发电机、两组电池和一个发动机,提速快了,百公里加速五秒左右,堪比跑车。我有一个朋友坐这个车试驾,下车后就吐了。”

刘先生介绍,在使用过程中,由于过度低电使用,造成电池的使用寿命大大缩短。“本来这电池能够用六到八年的,但是我不太注意保护电池,才用两年就更换了。不过电池是终身质保的,对我来说影响不大。”

20万的车能补贴8万 “外来户”占了九成

虽然青睐新能源车的人越来越多,但由于淄博本地并无地方补贴等原因,与济南相比,淄博本地新能源汽车发展较缓慢。据悉,淄博本地九成新能源车是“外来户”。

在一家石化企业上班的房先生就是新能源车的青睐者。2015年时,为方便上下班,他计划买一辆车,当时看了很多品牌,他最终决定买一辆新能源汽车。

“因为当时新能源车补贴力度特别大,除了国家补贴外,青岛、西安等地还有地方补贴,国家补贴多少,地方就再补贴多少钱,还免征购置税、车船税,从西安买新能源车还能免交强险。”房先生说,因为淄博当地没有地方补贴,也没有交强险的优惠,所以,他就从西安买了一辆原价20万元左右的比亚迪新能源车,使用各种补贴等优惠政策后,这辆车仅用了12万元就到手了。”

不仅是房先生,淄博大部分的新能源汽车都是外地购

买的。一位新能源汽车行业的人士介绍,目前淄博市新能源乘用车在百十辆,其中百分之九十以上都是外地购车。“像比亚迪新能源车,淄博有五六十辆,大部分都是从青岛、西安两地购买的。”

此外,据淄博一家江淮汽车4S店的工作人员介绍,在淄博买的江淮新能源汽车都是从潍坊落户后转籍过来的。“我们淄博店没有经营权,只能从有经营权的地方买过来,走二手车的程序。”

除了补贴 充电桩也要解决

这种“外来户”居多的情况从2017年开始有了变化。自2017年开始,国家及部分地区对新能源汽车的补贴政策出现退坡趋势。根据国家工信部2016年12月30日发布的《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,地方补贴方面,除了燃料电池汽车,其他类型汽车都要求地方财政补贴上限不超过中央财政单车补助额的50%。地方财政补贴包括各级地方补贴的总和,如省、市、区(县)等。

2017年之前的地方补贴大多按照与中央补贴1:1的方式来操作。如果均按照对应比例的最高额来测算,续航里程超过250公里的纯电动乘用车,国家最高补贴为4.4万元,地方补贴上限缩水一半,变为2.2万元,全部补贴较之前缩水1/4。

除了国家实行补贴退坡机制外,今年起青岛的地方补贴也取消了。据一家品牌新能源汽车的销售人员介绍,“青岛没有了补贴,我们的新能源汽车在省内价格统一了,在哪里买都一样。”

由此,淄博开始出现了本地购车的现象。今年5月底,比亚迪在淄博开设了一家有经营权的直营店。在此订购了一辆比亚迪的马先生说,“我去年就关注了新能源汽车,但当时手头有点紧就没有买。今年想买了,才知道青岛的补贴取消了。各地价格都一样了,这样的话,我不如从淄博本地买,省得跑那么远去提车。”

该新能源汽车4S店的工作人员介绍,目前已有多名淄博本地客户在他们那儿买车。

业内人士介绍,虽然淄博开始出现新能源本地车,行业有了一定发展,“但这都是被动刺激,由于外地市的政策变化才导致淄博市新能源车的销量提升。我认为,根本上来说,还是要靠地方政府出台政策,刺激本地新能源汽车市场发展。除了政府补贴外,还可以加大对相关配套措施的支持力度,解决充电桩的铺设用地等问题。”



一位用户正在给新能源车充电。(受访者供图)



近年来,国家不断加大力度扶持新能源汽车产业发展,先后出台了各种优惠政策并进行试点,青睐新能源汽车的人越来越多。淄博既没有地方补贴又不是试点城市,不少市民曾跑到外地购车。受补贴退坡政策影响,淄博的新能源汽车发展出现了一些新变化。



新能源车的发展过程中,要解决充电桩等基础设施配套问题。
本报记者 罗静 摄

■相关新闻

七成消费者认可新能源车

7月7日,2017中国清洁能源汽车高峰论坛在青岛即墨市召开。在论坛现场,长安汽车副总裁李伟说,从近期的研究来看,传统用户对纯电动车的接受程度在逐步提升,目前有将近七成的消费者愿意接受纯电动车。纯电动车带给用户更加潮流、更加科技的感觉,而且纯电动车本身提速快、噪声小,这些先天优势成为购车主力“90后”“95后”的诉求。

“续航里程和价格是目前新能源汽车用户购车时最关注的两个因素。”李伟说,长安汽车在消费者层面做了大量的研究,在当前形势下,续航里程焦虑和充电便利性差是用户的使

用痛点。新能源汽车在技术与成本博弈过程中,随着续航里程的快速突破和基础设施的完善,他认为350公里到400公里将成为纯电动汽车续航里程与产品成本的一个平衡点。

国家新能源汽车技术创新工程专家组组长王秉刚认为,私人领域车辆要针对细分市场,满足不同人群的需求,把新能源车设计得更安全、舒适、时尚。要促进电动化和智能化的融合,创造新能源汽车的新卖点。另外,新能源车要始终把安全与品质放在首位,不论哪种车型,都要以制造一流产品为目标。

本报记者 宋祖锋

“绿牌”刺激销量,半年增744辆 其中小型车增321辆,增长量接近过去六年

以纯电动汽车为主的新能源汽车以其清洁、高效、零污染无排放的特点,代表了未来发展的趋势,多地出台政策予以支持,但是,由于续航里程较短、充电桩配套设施不完备等原因,新能源汽车一直处于叫好不叫座的尴尬地位。

事实上,济南市出现新能源汽车的时间并不晚,早在2010年12月,一辆奇瑞QQ纯电动汽车就在济南成功取得机动车号牌,成为济南市第一辆获得机动车号牌的新能源车。但自此以后,新能源车在济南的发展,普及就遇到了瓶颈,从那时起至新能源专用号牌启用前夕,全济南才有1245辆,且主要以公交车、班车等大型车为主,以私家车为代表的小型车只有

370辆。去年12月1日,济南市作为新能源车号牌挂牌首批试点城市,正式启用新能源汽车专用号牌。新能源汽车专用号牌的启用,极大地促进了新能源汽车销量的增长。

5日,记者从济南市车管所了解到,专用号牌启用当天就挂出号牌126张。从去年12月1日至今年6月14日,济南市已有744辆新增新能源汽车办理挂牌业务,是此前六年增长量的近六成,其中大型车423辆,小型车321辆。分析数据可以看出,小型新能源汽车增长速度明显,大约半年的时间增加了321辆,而在2010年至2016年年底,六年时间只增加了370辆。

本报记者 张泰来