



推动自主品牌车企成立汽车金融公司解决贷款难 统一动力电池标准等解决续航难 代表支招助推新能源汽车“加速跑”

新能源汽车很火，在今年的政府工作报告中，还连发了多个“政策红包”——“将新能源汽车车辆购置税优惠政策再延长三年”“推动新能源汽车产业发展”“扩大新能源汽车领域开放”。事实上，在石油资源与环境保护的双重约束下，发展新能源汽车正成为世界各国应对能源及环境压力，在新一轮全球竞争中占据制高点的战略性选择。但与此同时，新能源汽车产业发展，也遇到了销售压力大、基础设施落后、电池处置难等系列问题。3月15日，三湘都市报记者邀请部分全国人大代表为推广新能源汽车支招。

■特派记者 黄京 刘璋景

【现状】 买新能源汽车贷款门槛高

新能源汽车到底有多火？全国人大代表、长丰集团有限责任公司党委书记、董事长李建新提供了这样一份调研数据：2017年全国汽车销量增速仅为2.1%，但其中新能源汽车累计销量达56万辆，比2016年增长了75%。“快速的增长，主要得益于国家的产业支持政策、技术研发支持、购车补贴、充电设施发展、牌照支持等覆盖新能源汽车产业链主要环节的支持措施，其中力度最大的为购车补贴政策。”

但李建新分析，根据今年年初财政部等四部委联合发布的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，国家对新能源汽车提高了补贴门槛，同时补贴金额总体呈下降态势，至2020年后补贴将完全退出。而按照我国《汽车产业中长期发展规划》，到2020年，我国的新能源汽车年产销要达到200万辆。“虽然有新能源双积分政策的强制执行为新能源汽车产业发展保驾护航，但作为汽车企业特别是作为我国新能源汽车战略发展主力的自主品牌车企，将面临极大的风险和压力，一方面按国家政策必须生产足够比例的新能源车，另一方面却面临巨大的新能源车销售压力。”

李建新认为，首先可能出现的问题是，政策性补贴滑坡或引发车价上涨，新能源汽车销售将更加困难。目前新能源汽车的动力电池仍是车企难以消解的主要成本构成，也是目前新能源汽车价难降的主要原因。“有政府补贴时，车企成本被国家补贴消解，补贴退坡乃至取消后，车企成本只有从消费者手中赚回，新能源

汽车价格上涨或成必然。尽管很多城市将出台限行、限购、限牌政策，引导消费者选择新能源汽车，但消费者在别无可选、新能源汽车成本又居高不下的情形下，对于新能源汽车的价格承受能力将更加脆弱。相比传统燃油汽车，消费者的购车资金压力更大。”

在调研中，李建新还发现，市面上做新能源汽车零售金融业务的金融机构较少，且贷款门槛实际更高，严重影响了新能源车消费者的购车体验和成交。特别是由于新能源车动力电池较高的折旧率，导致新能源汽车的保值率显著低于传统的燃油汽车；另外，新能源二手车由于缺乏客观、公正、便于操作的通行估值方法而流通极不活跃。“虽然新的贷款管理办法规定新能源汽车贷款首付比例最低降至15%，而实际在新车贷款时，更多的金融机构更偏向于优先向燃油汽车发放贷款，导致新能源汽车消费者面临更高的贷款门槛和贷款利率等，甚至有时候可能出现无处可贷，直接影响了消费者的购车成交。”

特别是大部分自主品牌车企由于没有自己的汽车金融公司，在销售中明显缺乏竞争力。“几乎全部合资品牌车企及极少几家自主品牌车企，已成立汽车金融公司，可通过调节自有金融资源应对市场需求，但对于大部分自主品牌车企，一方面需应对激烈的市场竞争，另一方面由于缺乏自有汽车金融公司，无法为自己旗下新能源车消费者提供贷款，导致在新能源车销售中显得尤为被动。”



李建新代表



吴端华代表

支招

推动自主品牌车企成立汽车金融公司

在李建新看来，自主品牌车企拥有自己的汽车金融公司，将为旗下新能源汽车销售提供多元化、创新型的汽车金融产品支持，成为促进自主品牌车企新能源汽车销售非常重要的有利条件。他建议支持自主品牌车企成立汽车金融公司、进入汽车金融行业领域提供政策扶持，以达到支持新能源汽车产业发展的目的。“这样既可以有效促进新能源汽车销售，又有利于帮助新能源车企业提升盈利能力，分享到新能源汽车产业发展带来的新增汽车金融业务利润，有利于新能源汽车产业的良性健康发展。”

当前中国汽车金融市场渗透率不高，新能源汽车金融市场巨大。李建新说，目前中国汽车金融的渗透率约为35%，而美国汽车金融的渗透率已超过80%，且全球汽车金融的平均渗透率也在70%以上，中国和领先国家的差距明显，汽车金融产品渗透和创新都有着较大的提升空间。

另外，他还建议规范新能源车后市场管理体系，解决新能源车二手车出手难、残值率低、办理贷款难等影响消费者购买新能源车的难题。“二手车市场方面建立专业的新能源汽车回收、处理、置换体系，规范新能源车金融业务流程，设置合理的新能源二手车残值估值标准及购车贷款额度、比例，这不仅有助于解决消费者购买新能源车的后顾之忧，也有利于培育新能源车市场。”

【现状】 电池寿命不长，充电不便

如果问消费者为什么不买新能源车，大部分人最担心的还是续航能力以及充电的问题。事实上，大家的担心也不无道理。全国人大代表、北京汽车股份有限公司株洲分公司总装分厂调整车间班组长吴端华做过调研，目前纯电动汽车电池包的能量密度不够（市场上电池系统能量密度处于120-140Wh/kg之间，单体能量密度最高达300Wh/kg），理论续航里程处于300-400公里之间。在实际的使用过程中，由于大灯、空调及娱乐设备的开启，会导致续航里程再下降，难以满足日常使用需求。

“电能补充不便捷的现象也很普遍。”吴端华说，市场上充电桩等基础设施尚不完善，城市交通网络中新能源车的充电桩分布太少。有数据显示，截至2017年底，全国累

计建成公共充电桩21.4万个。这一数字，距离我国提出的2020年新增480万个充电桩（满足全国500万辆电动汽车充电需求）的目标还有很大的差距。“充电时间长，慢充需8-10个小时才能充满，快充40分钟只能达80%电量，充电技术有待提升。”吴端华告诉记者，除了充电桩少，还会存在充电通讯协议不统一的情况。“也就是说，即便有充电桩，但因为与电动汽车不匹配，也不能充电。”

电池是纯电动车的“精华”所在，但吴端华发现，现在存在电池寿命不长、价格昂贵的情况。“厂家对电池的承诺一般是5年或者10万公里，如电池超出质保期，消费者将承担巨额费用，因此消费者存在忌惮心态，致使新能源车推广困难。”

支招

统一动力电池标准，大力推进充电设施建设

针对电池的问题，吴端华建议，首先要更深层次统一动力电池标准。比如，行业电池模组的外形尺寸、固定方式、接口、BMS协议等各种技术数据均进行统一，实行租赁电池互换政策，以便替代与转换；将动力电池固定方式统一为快速拆装结构等。“这样新能源车在电量不足时可以采取充电或更换动力电池两种方式来解决。”他还呼吁发展国家品牌计划，鼓励科技人员积极研究攻关，开发出具有自主知识产权储能能力更加强、电池重量更加轻的新能源车专用电池，切实提高电池的续航能

力，有效降低电池的制造成本。

他还建议开展电池专业管理政策导向，推动电池管理行业发展，促进新能源车动力电池及充电站运营与管理，实现电池能量补充更换及电池折旧回收等机能。

针对充电设施建设的问题，吴端华建议要明确要求充电接口及通信协议等标准的修订与颁布，积极推进充电接口互操作性检测及服务台间数据交换等相关标准的制修订，建立健全电动汽车产品与充电设备的认证与准入管理体系，实现不同厂商充电设备与不同品牌电动汽车之间的兼容互通。