



## 新能源补贴退坡30%，杭州车市咋样了

# 有的车型涨价，有的限时“保价”



A

B

C

本报记者 王静

新能源车补贴的退坡大潮终究还是来了。

前不久，财政部、工信部、科技部、发改委等四部委联合发布了《关于2022年新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（以下简称《通知》）。《通知》表示，新能源汽车推广应用补贴平缓退坡。2022年，新能源汽车补贴标准在2021年基础上退坡30%。2022年12月31日之后上牌的车辆不再给予补贴。

政策补贴少了，反馈到杭州市场的情形如何？记者走访了各大新能源汽车经销商。

### 补贴退坡30% 最多比去年少了5400元

《通知》进一步明确了不同类型、不同领域车辆产品的补贴标准，且自2022年1月1日起执行。在新能源乘用车补贴方案（非公共领域）方面，纯电动乘用车续航里程大于等于300km并小于400km的车型将补贴9100元，比去年少了3900元；纯电动乘用车续航里程大于等于400km的车型将补贴1.26万元，比去年减少5400元。插电式混合动力（含增程式）乘用车续航里程大于等于50km（NEDC工况）或大于等于43km（WLTC工况）的车型将补贴4760元，比去年减少2040元。

非公共领域的新能源乘用车外，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源车，补贴标准在2021年基础上退坡20%。

其实，早在2020年4月，财政部等四部门就曾发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，明确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。平缓补贴退坡力度和节奏，原则上2020~2022年补贴标准分别在上一年基础上退坡10%、20%、30%。因此，各车企厂家及经销商对“退补”早已有了心理准备和应对之策，只待“靴子”落地。

### “靴子”落地 新能源车或涨价或“保价”

特斯拉是率先涨价的。2021年11月24日，早在《通知》出台前，特斯拉将国产Model 3和Model Y的后轮驱动版车型售价均上调4752元，两款车型补贴后售价分别约为25.57万元和28.08万元。特斯拉城西银泰店销售人员称，特斯拉的官方价格没有变动，“涨价”是由于预期国家补贴将从15840元降至11088元，而当时订车的用户预计交车时间在今年一季度。

而《通知》出台后，特斯拉又一次上调了售价，目前国产Model 3和Model Y的后轮驱动版车型售价分别为26.57万元和30.18万元，分别上涨1万元和2.1万元。官方称是受补贴退坡及原材料涨价等多方影响。

昨天（1月11日），造车新势力小鹏汽车也宣布全系车型涨价：旗下P7全系上涨4300元~5900元不等，P5全系及SUV车型G3i全系上涨4800元~5400元不等。哪吒汽车则取消了原有的现金优惠补贴。蔚来汽车的官方售价不变，但补贴退坡部分由消费者自行承担，相当于比此前贵了4000元~5000元。

也有部分车企采取了自掏腰包延长补贴的办法，来弥补消费者的心理落差。比如，退补后，大众承诺限期为用户承担这5400元的“差价”。一汽-大众浙江宝通店的负责人告诉记者，厂家兜底到今年2月28日，此前开票的车型都可以享受与2021年相同的综合补贴后售价。此外，记者了解到，一些国产电动车品牌，比如广汽埃安、比亚迪目前都还维持原有的补贴后售价。“目前还没有接到厂家通知，在库的车型AION S、AION Y都维持原价销售。”广汽埃安萧山店负责人表示，“不过，年后订车就不一定了。”

### 市场依旧火爆 有的订单排到3月底

记者走访发现，新能源车销量依然火爆，各品牌车型供不应求。特斯拉的订车交付周期在16周左右；比亚迪经销商目前在交付去年11月的订单，再订车最快也需要2~3个月；理想one则表示订车最快3月底才能提车。

“杭州市电动车销量占总数约25%，升级消费占多数，对价格不敏感。”汽车业内专家，米家集团总裁张建业判断，虽然，2023年电动车国补将进一步退出，购置税也将取消减免，但新能源市场依然大有可为。

首先，据乘联会数据，2021年1月~12月份，新能源车零售298.9万辆，同比增长169.1%，新能源车与传统燃油车走势形成强烈差异化的特征。在“碳达峰”和“碳中和”的目标促使下，车市正加速向新能源化转型，汽车电动化是大势所趋，势不可挡。

其次，2021年的汽车保值率调查显示，新能源汽车保值率提升明显，三年保值率接近燃油车。这也就意味着新能源车的性价比越来越高，市场流通的价值更大。

此外，张建业认为，为保持电动车的高增长率，各地政府的地补可能会加强，厂家补贴也会相应增加，且补贴退坡后导致竞争加剧，能够倒逼中国新能源汽车产业技术的加速迭代以提升产品性价比，最终受益的仍是消费者。

有统计显示，从2009年中央财政对新能源汽车推广应用予以补助至今，我国新能源汽车市场享受补贴红利期限将长达13年，累计补贴资金超过千亿元，覆盖近200万辆新能源汽车。

“潮水退去，才知道谁在裸泳。”补贴退坡，意味着属于新能源车的红利期即将过去，新能源车与燃油车将迎来正面战场，新一轮“淘汰赛”开始了。不过可以肯定的是，无论哪种形态，无论哪家车企，想要在竞争中获得优势，掌握核心技术，提升产品力才是根本，能够为消费者提供更高性能、更超值的产品，才会真正拥抱市场。

