## 多省市新能源专用车政策对比 为何江苏补贴退坡幅度很大？

原创 2016-03-06 唐让其 [电动汽车资源网](https://mp.weixin.qq.com/javascript:void(0);)

IMG_256提醒：点上方↑『电动汽车资源网』即可免费订阅。

电动汽车资源网讯：

2016年，是新能源汽车产业链转折一年，它也是实施"十三五"规划的开局之年，是全面深化改革的重要一年。笔者认为国家开始从需求侧转变为供给侧，从以前的注重产能、产量上转变为产品质量与创新上，补贴力度有所下调，同时补贴开始转移到研发与消费者上，施行“以奖代补”政策。2月24日，李克强提出“国五条”，进一步深化“供给侧”改革体系。从而，国家一方面加大对新能源汽车产业推广力度，另一方面也在进一步地整治产业链内恶性竞争与不良作风，比如“骗补”调查、“暂停”事件等一系列事件都在2015年末2016年初发生。3月3日，江苏省出台新能源汽车新政，关于专用车方面的政策引发了笔者对这个产业的思考——为什么江苏省对专用车补贴退坡幅度很大？

**一、国家及各省市区电动专用车政策与补贴对比**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 省市 | 时间 | 文件 | 车辆范围 | 备注 |
| 国家 | 2015年4月22日 | 《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》 | 纯电动、插电式混合动力（含增程式）等专用车、货车 | 按电池容量每千瓦时补助1800元，并将根据产品类别、性能指标等进一步细化补贴标准。 |
| 北京市 | 2015年3月30日 | 《关于购买纯电动专用车有关财政政策的通知  》 | 邮政、物流、环卫等纯电动专用车辆 | 纯电动专用车补助按中央标准1:1确定，具体为：按电池总容量计算，2015年每千瓦时补贴1800元，每辆车补贴总额不超过13.5万元。 |
| 沈阳市 | 2015年10月23日 | 《沈阳市新能源汽车推广应用实施方案(2015-2020年)》 | 快递、通勤及物流车、环卫车 | 车辆采购补助标准。按照地方与中央0.7～0.9:1的比例补助，补助资金总额不超过车辆全价的60% |
| 山西省 | 2015年11月12日 | 《关于加快推进电动汽车产业发展和推广应用的实施意见  》 | 城乡物流、环卫、农用及工矿作业、码头运输等电动专用车 | 按照同期国家补贴资金1∶1的标准给予省级营销补助。 |
| 河北省 | 2015年12月 | 《河北省加快新能源汽车产业发展和推广应用若干措施》 | 将机关公务车、机要通信车、执法执勤巡逻车、环卫车、邮政车、校车、城乡公交车(含农村客运车)、城市物流配送车、出租车9类新能源汽车纳入公共服务领域范围 | 在推广期内省级财政按国家补贴标准1∶1比例对购车用户予以补贴。 |
| 海南省 | 2015年12月24日 | 《海南省人民政府关于大力推广应用新能源汽车促进生态省建设的意见（征求意见稿）》 | 环卫、物流、市政、邮政、机场、景区观光等公共服务领域加大新能源汽车 | 省内配套补助与国家同期补贴按1：1的比例确定补助标准，省级财政和市县财政各承担50%，省级配套补助与国家同期补贴比例按照全省新能源汽车推广情况实时调整。 |
| 江苏省 | 2016年3月1日 | 《2016年江苏省新能源汽车推广应用省级财政补贴实施细则》 | 纯电动、插电式混合动力（含增程式）专用车、货车 | 插电式混合动力（含增程式）专用车、货车每辆补贴1.5万元；纯电动专用车、货车按电池容量每千瓦时补助400元（最高补贴不超过3万元）。 |
| 制表：电动汽车资源网 | | | | |

（1）从整个电动专用车领域补贴来看，国家对这一细分市场补贴在逐年减少，2013年按电池容量每千瓦时补贴2000元，每辆车补贴总额不超过15万。2014年补贴由原来的2000元退坡到1900元。而进入“十二五”收官之年，新能源专用车补贴金额下滑到1800元。如果不看今年的补贴，补贴金额是逐步减少的。而2016年，补贴金额与2015年保持一致，而往年都有所降低，总体说明国家在新能源专用车这一块支持力度在加大。

（2）由以上表格可以看出，自2015年4月份出台新政以来，沈阳、山西、河北、海南和江苏等地方陆续出台了地方补贴政策，其中，北京、山西、河北、海南是按国家补贴资金1∶1的标准给予省级营销补助。沈阳的车辆采购补助标准是按照地方与中央0.7～0.9:1的比例补助，

（3）由以上表格可以看出，江苏省的补贴金额在整个地方补贴中最少，纯电动专用车、货车按电池容量每千瓦时补助400元（最高补贴不超过3万元）。笔者认为江苏省政府嗅到了许多敏感的话题，而采取了相应的措施。

**二、“骗补门”事件带来的全国范围内大调查 或是江苏政策调整的导火线**

虽然，政策不一定因为产业内一些大事件而去做出调整与改进，但在一定意义上舆论会影响公共政策的制定。因为舆论等媒介是公民向公共政策主体表达利益欲望和诉求的载体，间接影响着公共政策的制定。政府部门通过网络舆论，在甄别对错好坏的同时，也会相应的做出一些动作。下面，笔者将针对最近一两个月新能源汽车产业链大事件进行分析与解读，该事件到底会对新能源专用车带来什么影响？影响范围怎么样？

**影响星级**：★★★★★

**针对领域：**新能源专用车、物流车

事件描述：“骗补门”事件的源头出自一篇调查新闻，说实在的，“骗补”现象早就有了，行业内人士心知肚明，只是不公开而已。但是，“新能源车骗补内幕：空壳公司轻易套取上亿补贴”这篇文章是导火线，该文章称一台车国家补贴10万，白送都挣钱，一些商家通过“电动车改装”，向车身生产厂家购买车身，再将外购的电池装在车身上，在出厂销售前也会进行最基本的技术测试，而且这些车最终并未上路运营和行驶。而租赁公司买来车后会将车返厂，车身可以回收。由于与燃油车的每一台发动机都有编号不同，电池系统并没有可核对的标识，因此完全可以再利用。就这样，一辆车来回卖好几次，补贴金额也随之循环领取。通过两次套利，汽车运营商、租赁运营公司等相继获利，骗得国家补贴。

此文章一出，引发新能源汽车产业界的探讨与反思，随后就是工信部、财政部等四部门一些政府部门开始着手调查，并得到了国务院等政府部门的高度重视。

政府部门对新能源汽车“骗补”事件大动作：

**（1）四部门联合发文调查“骗补”事件**

时间：1月21日

部门：工信部、财政部等四部门

举措：四部门将对新能源汽车推广应用实施情况及财政资金使用管理情况进行专项核查。财政部监督检查局相关负责人表示，检查工作从2月1日正式启动，至3月下旬结束。据了解，此次检查财政部将组织全国35个专员办检查北京、上海、江苏等25个省市，覆盖2013-2015年度获得中央政补助资金支持的全部90家新能源汽车生产企业，并将目标锁定到购买使用新能源汽车的企事业单位以及地方政府相关部门，同时将针对中央财政补助资金，对省、市、县三级提供的新能源补助资金也一并检查。

**（2）国务院高度重视“骗补”行为**

时间：2月24日

部门：国务院

举措：提出关于新能源汽车五项措施，其中完善财政补贴等扶持政策，督促落实不得对新能源汽车限行限购的要求，破除地方保护，打击“骗补”行为。建立合理投资回报机制，鼓励社会资本进入充电设施建设运营、整车租赁、电池回收利用等服务领域。国务院新能源汽车协调机制及其办公机构要履行好协调职责。

**“骗补”事件对江苏政策影响：**为什么“骗补”事件对江苏政策影响最大？

首先，“骗补”所涉及的金额巨大，这是主要问题。一台车白送给人还能赚钱，可以想象车辆从研发、生产、出售整个运营成本到底有多低，补贴金额到底有多高。按照国家的标准，如果一台车最高可以拿到10万左右，减去成本开支，按照文中说的白送都能赚到钱，那么这里面的利润可观，至少每辆车能赚到五万左右。

其二，因为“骗补”报道中涉及到电动汽车安全性的问题。一些运营商为了拿到国家与地方的补贴，购置一批价格低廉，质量不达标的电池安装到电动汽车上，动力电池技术存在问题，很容易导致安全事故发生。

第三，“骗补”事件已经相当严重，所采用的手段“触目惊心”，触犯了国家法律法规。如果不从源头上加以杜绝，很容易使人误入歧途，同样也严重破坏了新能源汽车优良生态链，“水军”蜂拥而至，产能只是一团“虚火”，质量却上不去。

第四，“骗补”事件涉及到专用车、物流车，并且在这一细分市场是重灾区，江苏相应的调低地方补贴，是在规范这一细分市场。

第五，多部委“骗补”调查已开展，并且查出许多问题，江苏省作为地方政府，配合国家的工作。

第六，结合材料一和材料二来看，江苏省发布的政策在“骗补”事件与调查之后，“骗补”自然会影响到政策的制定与实施。

**三、雷洪钧：购车补贴分级 地方保护主义冒头**

**影响星级**：★★★★

**涉及领域：**新能源专用车、物流车

事件描述：雷洪钧博士称，目前新能源汽车购车的政策文件是明显缺陷的,为什么不能是一个国家补贴即可?理由是目前税收是分级的。解决这个问题不难，全国总发展计划进行分解，对用户一个补贴即可，中央政府可以在两级政府之间进行分配任务即可，把地方政府的补贴收起来，往下发即可。目前搞得如此复杂，浪费大量的人力，物力，财力来补贴。只要新能源汽车购车补贴分级，地方保护是必然的，江苏政府的最乱，分3级，目前客车的零部件基本在江苏。大家发展新能源汽车，江苏是最大的收益者，没有想到江苏政府最保守，江苏省发改委和工信委领导，会因这个补贴文件的不作为，是要担责任的。

**地方保护主义对江苏政策影响：地方保护主义是导致江苏补贴退坡的直接诱因？**

为什么要搞地方保护，很大程度上是为了地方财税。财务上，降低补贴金额，政府补给企业和购车者的钱少了，政府预留的钱就会相应的增加。政府可以把这部分钱用在其他投融资与招商引资上，从而以增加财税。另一方面，地方降低补贴额度，很大一部分原因在保护本地企业和产品，外面的企业的产品很难进来，就算进来了，补贴金额小，可获利润小，使外来品自觉“退避三舍”。这就给本地企业一个发展空间，按照雷博士描述，江苏多为新能源汽车零部件企业，而补贴多补给整车厂和消费者，政策退坡对这部分企业影响不大，反而是一种变相的保护。

**四、其他因素影响着江苏新能源专用车补贴退坡**

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 影响内容 | 影响星级 | 涉及范围 | 政府目的 | 对江苏影响 |
| “供给侧”改革 | ★★★ | 新能源专用车、物流车 | 由注重产能、产能转变为产品质量、创新上 | 转移补贴对象，加大对高新企业和高质量产品投入 |
| 2016年专用车。物流车在两次工信部发布车型目录中“落榜” | ★★ | 新能源专用车、物流车 | 调查“偷补”事件，督促企业生产与合法经营 | 有影响，但影响不大 |

**五、江苏补贴金额退坡会不会给新能源汽车产业带来影响？**

（1）补贴退坡的目的是要让新能源汽车产业进入良性循环，由政府主导转向由市场主导，至少在江苏这一区域，新能源专用车这一细分市场行政手段将会减弱，经济手段将会变强。由市场主导，政策辅助，有利于新能源汽车产业持久稳定发展。靠货币或非货币激励工具主导产业发展，只适合产业初期阶段，等到整个产业完全打入市场，这样的激励工具反而会产生不良后果。

（2）补贴退坡实际上会对该细分市场产销、成本有一定的影响。按照以往的地方补贴补给企业，企业拿到的补贴多，生产积极性也会加大，产量会相应的增加。反之，产量会相应的减少。销量方面，补贴提高，消费者拿到的购车补贴就会增加，销量也会随之增加（保守而言）。反之，销量会有所降低。成本上，补贴金额的降低使生产与购车成本的增加，对于购车者不利。

（3）江苏省补贴退坡，有利于规范产业链产品朝着高质量方向发展，也会导致该领域产业重新洗牌。一些靠补贴发家质量不达标的产品将会面临被淘汰，企业生存环境压力大大增加，可能会导致企业倒闭和被兼并。而一些产品质量优良的企业，将会被市场认可，成为最终胜利者。

（4）江苏范围内一些生产新能源专用车、物流车的企业会对这一细分市场重新考量，会不会导致该地方运营企业搬迁到补贴金额比较高的省市区？这是一个问题。

**六、如何应对江苏省新能源专用车补贴退坡？**

从政府角度来说，政府应该转移补贴对象和方式。比如，补贴对象上应该转移到消费者上，让利于消费者；补贴方式变为“以奖代补”上，加大对高新技术产品与研发机构的奖励。这样有利于推动整个产业朝着高质量方向发展。

从企业角度来说，企业应该加大技术研发，提高车辆整体安全性能，保证用户生命财产安全。同时，提高车辆和相关零部件质量，可以提升企业与产品知名度、美誉度。

总结：虽然国家和地方政策力度在进一步加大，但是补贴金额却在逐年退坡。对于退坡问题，网络上讨论很激烈。一些企业认为退坡不会带给自己产品太大影响。而媒体舆论却讨论非常激烈，所站的立足点不同，观点也不会一样。但是，它的退坡确实会给产业带来影响，而最关键是如何解决。