

# 17亿补贴悬置 部分车企暂停新能源车生产



财政部、发改委、工信部、科技部今年9月联合发布《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》以来,有关新一轮新能源汽车推广示范城市名单及相关补贴细则的消息便受到各方的高度关注。工业和信息化部副部长苏波日前在第三届绿色工业大会上透露,中央财政将对新能源汽车推广再投入40亿元的补贴资金,具体实施方案正在制定中。

然而原有补贴政策到期,新补贴政策尚未出台。这一段“空窗期”,给新能源车企业造成不小的困扰,由于近17亿补贴资金“悬置”,一些企业已经停止新能源车的生产。

## 补贴悬置

“粗略估算,目前仅1~9月因推广混合动力客车尚未结算的补贴资金就有17亿元,相当于客车全行业大半年的利润,基本上各大企业都有受影响。”日前,国内某客车企业相关负责人透露。

尚未结算的混合动力客车补贴资金包括两部分,一部分是国家在25个试点城市推广节能和新能源汽车补贴,另一部分是工信部、财政部等部委在非试点城市推广5000辆混合动力客车的补贴。

造成这一问题的根源在于,在上一轮新能源补贴实施过程中存在一些“模糊地带”,部分企业垫付的混合动力客车补贴资金并未得到及时结算。

2009年,为推动节能与新能源汽车产业化,财政部、科技部、发展改革委、工业和信息化部决定共同组织实施“节能与新能源汽车示范推广应用工程”,并在北京、上海、重庆、杭州、武汉、深圳等13个城市开展节能与新能源汽车示范推广试点工作,以财政政策鼓励在公交、出租、公务、环卫和邮政等公共服务领域率先推广使用节能与新能源汽车。根据当时财政部等部委的补贴办法,长度10米以上城市公交客车是补贴的重点。其中混合动力客车最高每辆补贴42万元,纯电动和燃料电池客车每辆分别补贴50万元和60万元。

按照最初规划,补贴时间是在2012年底。随后节能和新能源汽车试点城市从13个陆续扩大到25个。

在有关补贴政策的推动下,2009年有关试点城市开始积极推广新能源汽车,然而,由于客车生产及交货时间存在一定间隔,在该政策执行后期的2012年12月底,部分城市依然在按照这个政策进行混合动力客车的招标,但交付日期已经超出补贴时间。

按照目前国内客车企业的生产节拍,从接到订单到交车周期最快也要15天,加上后期物流运输,办理购车发票、行驶证等时间,则至少还要10天左右,也就是说,等到用户收到新车并办理完相关手续,时间就已经

进入2013年。而按照国家政策,在试点城市推广的节能和新能源车要拿到补贴、购车发票以及行驶证办理的时间要在2012年12月31日之前。在这个时间之后交付的汽车该如何处理,相关部委并没有明确说法。

而非试点城市的混合动力客车补贴则是指2012年8月6日,财政部、科技部、工信部和发改委联合下达的《关于扩大混合动力城市公交客车示范推广范围有关工作的通知》(下称《通知》)。《通知》提到:将混合动力公交车(包括插电式混合动力客车)推广范围从目前的25个节能与新能源汽车示范推广城市扩大到全国所有城市。《通知》显示,中央财政对相关单位购买混合动力公交车给予一次性定额补助,由生产企业在销售时兑付给购买单位。同时,将采取总量控制的方式,推广目标为3000~5000辆,四部委将根据市场推广情况明确截止时间。

由于当时四部委并未明确截止时间,在信息不对称的情况下,客车企业和地方城市在2013年4月和5月均进行了大规模的招标,客车企业也在安排生产和销售。然而,2013年5月,一份《关于报送混合动力公交车推广工作总结的通知》(下称《总结通知》)发到了参与该项目的客车企业手中。《总结通知》提到,推广工作于2013年5月31日到期,即享受补贴的车辆必须于2013年5月31日前开具发票,并正式投入运行。这意味着,在非示范城市推广3000~5000辆混合动力客车的项目已经结束。

《总结通知》下发时间与补贴截

止期的间隔不足半个月,众多客车企业表示“措手不及”。

据上述客车企业负责人推算,今年1~9月国内推广的混合动力客车数量约9000辆,而能够拿到补贴的仅有5000辆,尚有4000辆无法结算。按照每辆车42万元的补贴计算,仅这一项就有16.8亿元。而国内某新能源生产龙头企业仅这两项政策没有拿到补贴的车就有600辆,垫付资金高达2.5亿元。倘若这笔补贴资金最后无法拿到,在年末账上将形成一个“窟窿”。

据了解,目前国家相关部委对于这笔资金是否结算、什么时候能够结算尚未给出说法,而有关客车企业已经就该问题向有关部委提出意见,希望这一补贴资金“悬案”尽快得到解决。

## 企业观望

事实上,在今年9月新的补贴政策出台前夕,整个产业上下游处于观望状态。客车企业新能源车产销亦已备受影响,其中,宇通客车(15.77, 0.18, 1.15%)(600066.SH)三季度就暂停了新能源车销售,而包括重庆恒通、厦门金龙、深圳五洲龙等各车企也表示正在等待新能源汽车示范城市名单及详细补贴政策。

在10月29日上交所主办的“我是股东”第五季第一站走进宇通客车活动中,宇通客车董事长汤玉祥就曾表示,目前由于处于政策空档期,宇通客车第三季度暂停了新能源车销售,基本未获得订单。“待新能源汽车示范城市申请名单出台后,才会恢复生产新能源车。”

而包括上汽集团(15.04, 0.15, 1.01%)(600104.SH)、江淮汽车(8.02, 0.16, 2.04%)(600418.SH)等企业也表示,由于目前补贴尚不明朗,部分新能源产品的销售已经停止了,而重庆某客车企业以及深圳一家专门生产新能源汽车的企业,已经连续几个月停产新能源车。此外,原本已确定于11月13日在深圳上市的比亚迪(35.90, 0.86, 2.45%)(002594.SZ)双模电动车——“秦”,也因补贴细则尚未出台,产品无法定价将推迟到12月上市发售。

根据四部委9月份发布的《关于继续开展新能源汽车推广应用工作的通知》,满足新能源汽车示范要求的城市已于10月15日前将新能源汽车推广应用实施方案逐级上报。汤玉祥表示,相关部委预计将于11月中旬左右公布新能源汽车示范城市名单,待试点城市申报完成后,宇通客车就可以正常开展销售。

汤玉祥称,目前该公司销售的新能源客车为混合动力客车和纯电动客车。其中混合动力客车分为两种,传统混合动力客车和插电式混合动力客车。由于传统混合动力客车技术成熟、节油率超过30%、对基础设施依赖较小,今年1至5月份该产品销量超过2000辆;而插电式混合动力客车增加了电池模块,在充电及时的情况下节油率可以达到50%以上,但是对充电桩等基础设施的投入有一定要求,目前已经在部分地区试运行。根据国家补贴政策,公司下一步会侧重于推广插电式混合动力客车。(网言)

## 长安铃木全新城市SUV 锋驭广州车展锋芒毕现

长安铃木锋驭在广州车展上举行了隆重的首发仪式,宣告这款全新战略级城市SUV车型正式登陆国内市场。据悉,锋驭将推出进取型、精英型和尊贵型三种级别五款车型供消费者选择,预计最快于今年年底之前上市销售。

### 内外兼修 彰显豪华风范

根据官方公布的信息显示,锋驭长宽高分别为4300/1765/1575mm,轴距达到了2600mm。在外观上,飞翼式前格栅、霸气十足的晶钻氙气大灯、高质感一体式车顶行李架以及炫酷的铝合金轮毂与流畅凌厉的腰线相得益彰,纯正的SUV风范呼之欲出。

在内饰和内部空间的设计上,锋驭的SUV气质同样尽显无疑:中控台布局简洁明快,人体工程学多功能方向盘集换挡拨片、定速巡航、蓝牙按钮、音频控制等于一身,提升操控便利性的同时使消费者得以尽享SUV自由驰骋的快感,酷黑内饰搭配银色镀铬装饰条则赋予了锋驭丰富的层次感。另外,分体可折叠、倾角可调式后排座椅能够将后备箱空间拓展至1200L,加上全车数十处精致分类储物空间,不仅深入诠释了锋驭的人性化科技运用,更充分体现了SUV强大的多功能性。

### 三大优势 全面超越同级

长安铃木锋驭完整承袭了铃木品牌的传统优势,所搭载的全新研发的G-INNOTEC高效能发动机,采用高达11:1的压缩比,并进行多方面的优化设计,发动机最大功率达90kW,最大扭矩达158Nm,相比同级具有超强动力、高效节油、节能环保的突出特性,在保证强劲动力输出的同时实现了黄金能耗的目标。工信部网站数据显示,锋驭百公里综合工况油耗最低仅为5.6L,远远领先市面上所有同级车型,甚至可以和油电混合动力车型相媲美。

锋驭拥有梦想级配置,超过30项至臻装备覆盖动力操控、安全保护、外部及功能配备各个方面,以同级唯一可开启全景电动天窗、同级唯一ALLGRIP智能全时四驱系统、同级唯一配有智能发动机启停系统、同级唯一标配ESP+HHC+6气囊等在内的“四大同级唯一”领衔豪华配置阵容,可谓傲视群雄。

在安全性方面,锋驭的表现令人惊艳。它全系标配BOSCH最新的第九代ESP车身动态稳定系统、HHC斜坡起步辅助系统、TCS牵引力控制系统、ABS+EBD+HBA、6安全气囊,再加上TECT高强度安全车身、可溃缩式驾驶席腿部保护系统、随机滚码智能防盗安全系统等,为用户构建360度全方位的主被动安全保障;在操控方面,ALLGRIP智能全时四驱系统,带7速运动模式的CVT无级变速、拨片换挡等顶尖装置的配备能够使消费者尽享澎湃动力和驾驭快感;在人性化科技方面,除全系标配智能无钥匙进入系统/一键启动动力启动系统外,HID晶钻氙气前大灯+大灯清洗装置、前大灯荷载感应自动调节功能、高分辨率倒车影像、定速巡航、多媒体影音中心以及车身信息集成液晶显示屏矩阵等将锋驭的创新科技配置渗透到方方面面,为消费者带来智能、便捷的驾乘体验。

锋驭还配备了同级中首款可开启全景电动天窗,开启尺寸可达0.36㎡,与同级车型相比,具备可全开启、开启面积最大等显著优势,实现了“真全景”的理想目标,在为驾乘者带来无敌视野的同时,更可亲密拥抱自然,畅享舒适体验。(明明)

## 凯美瑞尊瑞销量创新高领混动消费热潮



据最新销售数据显示,8月广汽丰田旗下混合动力凯美瑞·尊瑞累计零售超过640台,超过原定计划销量近130%,继6、7两月双双突破500台之后,再创历史新高。而在混合动力凯美瑞·尊瑞的大本营广州,在限牌政策的刺激下,销量逐月攀升,8月销量超过300台,混合动力凯美瑞在消费

者中的认可度正在不断提升。

今年以来,混合动力凯美瑞·尊瑞已多次刷新销量纪录,1~8月累计销售近3500台,毫无悬念占据同级别混动车市的第一把交椅,一路飘红的销量不仅为混动市场注入了一剂巨大的强心针,随之而来的良好口碑还吸引了更多消费者去关注、了解混合动力汽车。可以说,混合动力凯美瑞·尊瑞的春天已经来临。

### “动力转型时代”先锋

#### 凯美瑞·尊瑞叫好又叫座

根据中汽协数据,2013年上半年,全国混合动力汽车(不含插电式混合动力)累计销售10048辆,同比增长1.7倍。目前混合动力凯美瑞正面临发展的最好时代:一边是市场的升

温,另一边则是政策的倾斜。据业内人士透露,新一轮节能与新能源汽车补贴将于近期出台,补贴范围将进一步扩大,很有可能按节油效果划分补贴标准。这对于节油率超过32%、百公里油耗仅5.3L的混强车型凯美瑞·尊瑞来说,无疑是一大利好。

早在2012年混合动力凯美瑞·尊瑞上市时,广汽丰田对它的定位:打造成让老百姓买得起用得起、具有世界顶级水平的油电混合动力汽车,成为推动混合动力技术在中国普及的领军车型。一年后,这款车型不负众望,在连接两个月超额完成月销500台的计划后,8月再以超计划130%的大幅增长,逐步得到消费者的认可。

### 强混合动力系统+高QDR品质基因

#### 凯美瑞·尊瑞持续领跑

区别于市场上其他混动车型,混合动力凯美瑞·尊瑞所采取的“混联式”结构属于强混合动力系统,能根据各种路况和驾驶情况灵活选择纯电动机驱动、纯发动机驱动或者电动机与发动机共同驱动。在优势互补之下,发动机技术做到没有短板,动力堪比3.0L排量,百公里5.3L的油耗甚至低于1.3L车型。

可以预见,随着市场进入“节能车发展快车道”,混合动力凯美瑞·尊瑞凭借动力科技和品质实力的双重优势,必将一路高奏凯歌,书写新的辉煌。

(晓丰)