

新能源车造车门槛拟大幅放宽 相关概念股又双叟沸腾了

继国家明确将新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年后，新能源车市再迎利好。

4月7日，工信部发布关于修改《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》的决定（征求意见稿），包括删除设计开发能力要求、调整企业停止生产时间以及删除有关企业申请准入过渡期条款等。

在中国汽车流通协会新能源汽车分会副秘书长曾丕权看来，此次修改意见进一步放宽新能源车企的准入门槛。曾丕权4月8日对时代财经表示，此举释放了两大信号，一是更好激发新造车势力的活力，充分利用传统车企的生产资源，二是更有利于外资企业进入中国，给予新能源汽车行业更大发展空间。

图片来源：pexels.com

受此消息面影响，港A两市新能源汽车板块近两日涨幅居前。4月8日，恒立实业(000622.SZ)、曙光股份(600303.SH)等个股纷纷涨停，中天科技(600522.SH)、锋龙股份(002931.SZ)等新能源汽车产业链相关个股涨幅超6%。

隔夜美股市场上，特斯拉(TSLA.US)涨5.66%，报收545.45美元，市值重回千亿美元；中概股蔚来(NIO.US)涨9.31%，报收2.70美元。

设计开发能力或不再是考核指标

事实上，今年2月10日，工信部便发布《工业和信息化部关于修改〈新能源汽车生产企业及产品准入管理规定〉的决定（征求意见稿）》，对原规定进行了10项增删和修改。

其中，在关于新能源车企的“设计开发能力”方面，2月发布的意见稿中已将原有的“设计开发能力”核心内容调整为“技术保障能力”要求。而在本次《征求意见稿》中，“技术保障能力”相关要求被删除。

有业内专家认为，此次变动与2月的修改意见本质是一样的。上述修改说明新“准入规定”把新能源车企的设计研发能力与生产制造能力进行了分离，新能源汽车产业重点应放在完成生产制造上。这意味着，企业在向工信部申请相关资质时，设计开发能力不再是考核指标。

事实上，此前受制于“双资质”规定，不少新造车企业的造车路走得并不顺畅。为

保证生产，大部分造车新势力都选择了代工或收购拥有生产资质企业资产的形式。

其中，在代工模式上，蔚来选择与江淮的合作，小鹏则牵手海马汽车。而拜腾汽车为收购一汽华利的生产资质，更是不惜接过其8亿元债务和超5000万元的未结算员工工资。

公开资料显示，目前已获得发改委生产资质的企业仅有北汽新能源、合众新能源等18家企业；获得工信部销售资质的企业仅有北汽新能源、长江汽车等13家企业。

而在业界看来，新“准入规定”一旦执行，将降低企业的造车门槛。具体来看，对集团公司而言，子公司可以充分利用集团研发资源从事汽车产品生产；对新势力而言，后续与传统车企融合发展更加方便，还可充分利用汽车行业第三方研发资源，防止重复与过度投资。

图片来源：pexels.com

与此同时，对外资企业进入中国市场也是一大利好。曾丕权4月8日对时代财经表示，此举除了本质上强化了代工生产模式的发展外，还有利于外资企业进入中国，创造更开放的投资环境。

“特斯拉在中国独资生产就是一个典型案例。”在曾丕权看来，新规为这些外资新能源车企在中国落地生产创造了条件，让更多外资企业尝试在中国设立更多的独资新能源公司，比如有些外资企业的设计中心不在中国，或者有些企业担心核心技术等被复制，后续或将消除顾虑加快进入中国市场的步伐。

此外，对于相关规定将新能源汽车生产企业停止生产的时间由12个月调整为24个月，业界认为不仅有放宽门槛，还有鼓励企业的作用。这将给一些有拥有新能源汽车生产资质，但暂时不具备生产能力的企业一个生存和缓冲时间，更有利于盘活其现有资源。

“将进一步放宽新能源汽车准入条件，给予暂时陷入经营困难的新能源生产企业更长的缓冲期，藉此来吸引更多的加入者，保证新能源汽车发展战略的实施和落地。”资深汽车分析师任万付4月8日对时代财经表示。

图片来源：unsplash

新能源车市正“爬坡”？政策加码释放

事实上，在今年疫情叠加车市消费不振下，国家和多地政府针对汽车消费的促进政

策接连下发，而新能源汽车领域更是其中关键的一环。

3月12日，中汽协发布的2月产销报告显示，2月新能源汽车产销量分别完成9951辆和12908辆，同比分别下降82.9%和75.2%。

为促进新能源汽车消费，国务院3月31日宣布新能源汽车购置补贴和免征购置税政策延长2年，并支持京津冀等重点地区淘汰国三及以下排放标准柴油货车。

业内人士指出，新能源汽车作为重点扶持行业，一直是消费引导的方向，因此率先受益于政策在意料之中。从这次补贴延长的政策来看，2年的延长期也可以看出力度之大。