

新能源汽车应警惕产能过剩



近一段时期，“去产能”作为关键词频频被提及，而除了煤炭、钢铁等热门行业之外，汽车行业中落后的产能也逐渐纳入去产能名单之中。

近日，发改委、工信部发布《关于完善汽车投资项目管理的意见》（以下简称《意见》），着重提出要优化传统燃油汽车产能布局，包括明确核准新建传统燃油汽车生产企业投资项目的标准，严格控制现有汽车企业扩大传统燃油汽车产能。

根据新《意见》内容，三类新建传统燃油汽车企业投资项目原则上将不被获批。包括新建独立法人传统燃油汽车整车企业投资项目；现有汽车整车企业跨乘用车、商用车类别投资项目；已停产半停产、连年亏损、资不抵债，靠政府补贴和银行续贷存在的现有汽车整车企业跨省、自治区、直辖市迁址新建投资项目。

有业内人士指出，《意见》明确不再核准新建独立法人传统燃油汽车整车企业。同时，现有车企新增燃油车产能也将考量以往产能利用率、盈利、研发投入等指标。这是到目前为止，汽车行业在去产能方面出台的最严厉措施。

燃油汽车的“警钟”

严格来讲，《意见》属于“燃油车去产能”政策，是通过行政手段限制传统燃油车。而对于汽车行业产能过剩的说法则是由来已久，早在去年10月份，国务院就提出了“原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业”的说法，这就意味着现有传统燃油汽车生产企业的数量将只减不增。

据了解，在2016年，中国汽车产销达到2500万辆，同比增长超过14%。截至2016年底，汽车产业存在超过600万辆的在建产能，而未来的五年内，汽车产业过剩产能将超过2000万辆。因此，去除汽车行业的落后产能已经变得刻不容缓。

“从当前来看，汽车行业市场目前已经趋于饱和，但是仍有很多企业在不停地加速制造，因此落后的产能问题日益凸显。此次《意见》的出台，可以看作是供给侧结构性调整，以控制新增产能和淘汰落后产能为主要调控措施。从某种意义上讲，落后车企的警钟已经敲响。”北京宝驰行汽车维修服务有限公司总经理魏顺利对《中国产经新闻》记者指出。

从去年到今年，国务院不断强调：不再核准新建传统燃油汽车生产企业，积极引导新能源汽车健康有序发展。去年年底，13家汽车企业就已经被工信部撤销了乘用车生产资质，这也意味着汽车产业已经开启去产能进程。

虽然汽车行业去产能已经开始，但在增量的诱惑之下，很多燃油车企还是在不断扩大生产。一位不愿意透露姓名的车企负责人向《中国产经新闻》坦言，虽然去年年底国家就已经强调原则上不再核准设立新公司，但是不代表已有车企不能扩大产能。此外，对于汽车行业是否属于过剩产能业界也有一定的争论。有很多分析人士也表示，对于汽车行业去产能不能“一刀切”。

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光认为，目前国内汽车业准确的描述应该是“无效产能过剩，有效产能不足”。对汽车行业产能扩张不应“一刀切”，可以采取限制低水平重复建设，支持有竞争潜力产品的策略。

“严格控制燃油汽车，实际上就是一个油转电能源替代的过程，这个过程是需要时间的，而且其中涉及的范围非常广。虽然新能源汽车是大势所趋，但由于技术的不成熟和基础设施的普及率不足，目前市场还是需要燃油车的。发改委只是不让车企扩大燃油车产能，而非不生产燃油车。”品牌中国战略规划院副秘书长刘如君对《中国产经新闻》记者指出。

不过，有专家也表示，市场“有需要”，不代表就可以随意扩大燃油车产能。严控产能过剩，将是未来汽车行业的主流方向。

新能源车的“红利”

据了解，《意见》在严控传统燃油汽车产能的同时，还提出支持社会资本和具有较强技术能力的企业进入新能源汽车及关键零部件生产领域，引导现有传统燃油汽车企业加快转型发展新能源汽车。这对于新能源汽车而言是一个巨大的“红利”。

国家发改委表示，要结合产业发展水平，不断完善新能源汽车投资项目技术要求和生产准入规范条件，鼓励企业提高新能源汽车产业化能力和技术水平。鼓励京津冀等大气污染防治重点区域发展和使用新能源汽车，推动污染治理。严格新建企业投资项目管理，防范盲目布点和低水平重复建设。

中汽协副秘书长叶盛基认为，《意见》主要是对中国汽车产业结构进行优化调整，保证汽车产业未来的良性发展。这种结构优化调整，一方面对传统燃油车产能进行严格管控；另一方面表现在对新能源汽车的鼓励。

“对于新能源汽车市场而言，当前缺乏的就是资本注入。支持社会资本进入新能源汽车领域，对整个行业将起到很大的推动作用。加快培育和发展以电动汽车为主的新能源汽车，可以有效缓解能源和环境压力，又能带动汽车产业转型升级，培育新的经济增长点。”刘如君说道。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析认为，尽管我国汽车消费需求仍旺盛，但随着新能源汽车不断发展，传统燃油车销量增速将逐渐减缓。5年后，传统燃油车销量预计将达3200万辆，达到顶峰，新能源汽车将成为汽车市场增长的新突破口。

事实上，对于促进新能源汽车发展的相关政策此前已出台不少，如《新能源汽车碳配额管理办法（征求意见稿）》《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法（征求意见稿）》等。

据了解，仅在2017年不足半年内，国家发改委就已批复了8个新能源汽车项目，超过2016年全年的批复总量。而按照国内2017年批复的项目以及各大车企发布的产能规划估算，到2020年，新能源汽车产能有望达到500万辆，我国新能源汽车发展驶入高速成长期。

警惕新能源汽车过剩

钢铁、煤炭、汽车是产能过剩行业，如果说新能源汽车行业也是过剩，似乎有点不可思议。但就目前来看，如果新能源汽车发展不加以规范和控制，那就有过剩的可能。

有分析指出，尽管新能源汽车是未来的发展方向，但需要一个循序渐进的过程，市场规模也在逐步扩大，如盲目跟风进行投入，同样会有产能过剩的风险。

据中汽协数据预测，今年，我国新能源汽车销量或为70万辆。而目前工信部已累计发布5批新能源推荐车型目录，共包括157家企业的1782个车型，新能源车企数量已相对较多。

近年来，随着国家对于新能源汽车市场的强力扶持，使得该市场初步被激活。在此背景下，各类资本对该新能源汽车产业一哄而上。“互联网造车”、“PPT造车”频频被提及。除了已经拿到纯电动乘用车造车牌照的企业外，乐视超级汽车、蔚来汽车等一系列由互联网梦想家创立的品牌也纷纷杀入新能源汽车领域，形成大量产能。

有分析指出，按照有关部门提出的新能源车20%的增幅计算，今年新能源汽车销量将达到66万辆，持续增长到2020年将达到114万辆左右。但投资狂热加速了新能源汽车领域的建设和规模扩大，如果不对投资进行限制，到2020年，建成的新能源汽车的产能比实际需求多出两倍多。

对此，《意见》也对新能源汽车提出了严格新建企业投资项目管理，防范盲目布点和低水平重复建设的要求。“由于新能源汽车门槛低，大量资本的涌入造成了产能盲目夸张。此次《意见》出台可以看出国家不仅是在传统汽车领域给予严格限制，在新能源汽车领域也同样‘未雨绸缪’。”魏顺利说道。

最近，有媒体报道，针对当前新能源汽车产业有可能出现产能过剩的苗头，行业管理部门拟暂停新能源汽车生产资质的审批发放，并结合当期产业运行现状对行业准入门槛调整优化。

“相关部门拟暂停新能源汽车生产资质审批发放，原因不外乎此前新能源汽车生产资质批复速度较快，在一定程度上导致行业出现投资过热、产能过剩的苗头。可能新能源生产资质停止审批的概率不大，但提升准入门槛势在必行。”山西省大同市陆风4S店总经理李向东告诉《中国产经新闻》记者。

数据显示，2016年3月至2017年5月，政府已发放了15个新能源汽车生产资质，规划产能总计117万辆，远远超过了目前市场的需求。有业内人士表示，一年多时间内有15家新能源汽车企业进入，几乎每月一个，在建产能累计达86.5万辆。在这样一种形势下“暂缓审批很有必要”，因为国内新能源汽车产能过剩的风险正在积聚。（记者 郭航）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/110006.html>