

中国电动汽车发展指数跃居全球第一



罗兰贝格与德国著名汽车研究机构亚琛汽车工程技术有限公司日前共同发布《2017年第二季度全球电动汽车发展指数》。报告显示，中国首次在电动汽车发展指数的整体排名中跃居全球第一，未来将统领全球电动汽车行业与市场。尽管政府新能源政策收紧，补贴力度减弱，中国电动汽车和电池制造市场份额仍将保持强有力的增长，进一步扩大领先优势。

该报告对中国、德国、法国、意大利、美国、日本和韩国电动汽车的发展现状进行对比。整体而言，中国首次跃居指数整体排名第一，美国与德国分居第二、三位，在上一季度指数排名中位列第一的日本则失去领先地位。报告预测，在可预见的未来，中国将统领电动汽车的行业与市场。

在技术层面，法国超越德国，位居首位。这主要是由于有更多的德国整车厂大批量生产续航能力和最高电动时速都较低的插电式混合动力汽车，导致其电动汽车技术能力略有下降。日本排名第三，其整车厂的电动汽车技术水平较高且价格更加实惠。中国整车厂则仍主要定位于技术含量较低的领域。

在行业总量层面，中国正在逐步扩大其领先优势，这主要得益于市场高速增长、地区市场持续显著分化而推动的本土汽车需求扩大、中国整车厂产量随需求的增加而不断提高这三方面因素。在电池制造领域，中国的优势也更加明显。而与中国相比，日本在电动汽车产量和全球电池产量份额上都处于不利地位，排名维持在第三。美国行业成绩有所提升，位居第二。

在市场规模层面，中国的需求进一步急剧增长，但电动汽车所占市场份额仍略低于法国，排在第二，美国名列第三。

数据显示，2016年，中国生产了超过35万辆插电式混合动力和纯电动乘用车，销售额保持两位数增长，市场占有率从0.8%上升至1.3%。同年，德国、法国与美国电动汽车的注册数量均实现了两位数的增长。但总体而言，2016年仅有法国与中国两个国家的纯电动和插电式混合动力汽车市场份额超过1%。

报告认为，中国电动汽车销量的快速增长主要得益于政府的大幅度补贴和主要城市对汽油车的限牌政策，但政府对于汽车厂商的政策正在收紧。去年年底，政府对电动汽车的补贴减少了20%，而且新能源汽车获准纳入推荐名单的条件也变得更为苛刻。

罗兰贝格合伙人郑贇表示：“虽然政府的激励政策在初期对行业发展起到了重要的推动作用，但难以长久维持，政

府需要控制成本，也有意让本土厂商培育自身能力。电动汽车行业的发展将由政府推动向市场推动转变，最新版的新能源汽车双积分管理意见征求意见稿就明确地传达了这一信号。”

根据罗兰贝格的测算，要达到新能源汽车积分比例2020年12%的目标，该年电动汽车的总销量需达到约160万辆。

郑赟指出，汽车设计、配件整合以及供应商管理能力将成为本土厂商所面临的重大挑战。想要在政府退补的情况下实现增长、完成积分目标，成本控制是关键。只有成本控制能力和价格竞争力的提升才能帮助本土厂商在国际电动汽车市场上保持长期的竞争优势，实现“超车”。（记者 梁敏）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/111220.html>