

## 新能源汽车销量高增长 背后隐忧仍存



在经过短期低谷后，中国新能源汽车销量重回高增长态势。

近日，中汽协发布的产销数据显示，1-6月，中国汽车销量为1335.4万辆，同比增长3.8%。上半年，汽车销量同比增速比同期有所减缓，其中乘用车销量增速同比下降明显。在车市整体销量走势严峻的背景下，新能源汽车销量一枝独秀。

中汽协数据显示，6月，新能源汽车销量5.9万辆，同比增长33.0%。其中纯电动汽车销量4.8万辆，同比增长41.4%；插电式混合动力汽车销量完成1.1万辆，同比增长5.3%。2017年1-6月，我国新能源汽车累计销售19.5万辆，比上年同期增长14.4%。其中纯电动汽车销量完成16万辆，比上年同期增长26.2%；值得关注的是，在新能源汽车销量构成中，纯电动乘用车占总销量的68%，插电式混合动力乘用车、纯电动商用车、插电式混合动力商用车分别占总销量的16%、14%和2%。

上市公司的业绩也验证着新能源产业链高增长的事实。7月12日晚间，从事锂电池设备制造的先导智能（300450）公告称，预计公司2017年上半年净利润1.62亿元-1.9亿元，同比增长70%-100%。报告期内，公司在稳定原有客户的基础上，积极开拓新客户，锂电池相关设备的生产销售业绩较去年同期有显著提升。

亿纬锂能以前亦预告今年上半年净利润将同比增长50%-70%，业绩预增主要原因为：新能源汽车用电池是公司业绩增长最快的业务；锂电池业务把握了物联网、汽车电子、共享经济等新市场的机会，实现了业绩的增长等。

有研究机构分析指出，在明年补贴政策可能还会退坡的情况下，今年下半年新能源汽车又将会出现提前消费的现象。在消费者接受程度逐渐提高的背景下，纯电动乘用车成长性更加确定。

申万宏源近日发布2017下半年新能源汽车行业报告则显示，全球每年销售9000多万台车，国内龙头公司有机会进入全球产业链，享受快速增长的全球市场，国内即使乐观估算，到2020年200万台的新能源车，也仅占全球的2%，属于朝阳中的朝阳。

“随着行业的成熟度提升，随着电池价格下行，model3和全球其他车企成熟插电车型的推出，未来全民使用新能源车成为可能。行业将从政策驱动到“政策+成熟车型”双轮驱动。”申万宏源表示。

诚然，回顾近年来产业发展历程，伴随着政策扶持加上大量资本涌入，新能源汽车产业中整车制造、汽车零部件、汽车后市场、分时租赁等各领域均进入快速发展期。

不过，眼下行业在持续高增长后不乏些许隐忧：其一是业内对新能源产业未来是否存在产能过剩的苗头，存在争议。不算造车新势力们，仅传统汽车企业对新能源汽车的规划就是一个庞大的数字，一汽、上汽、长安、广汽、奇瑞、吉利、长城等9家自主车企发布的2020年新能源汽车销量目标已接近400万辆，已明显超出此前《汽车产业中长期发展规划》中2020年国内新能源汽车产量要达到200万辆的目标。

同时有观点认为，只有让更多资本和企业参与进来，鼓励创新各种技术路线和商业模式，才有可能把新能源汽车产业真正做起来，但真正能存活下来的赢家或许只是少数。

虽然现在断言新能源汽车行业出现产能过剩为时尚早，但行业一些问题仍值得关注：一是一些车企热衷制造概念，PPT造车、发布会造车，以迎合资本方，动辄数百亿投资，同时忽视了正向开发一款车不仅需要资本、技术、人才，更需至少30个月时间的现实；二是真正具备国际化视野、掌握领先“三电”核心技术，并且能引领未来汽车产业研发、生产、销售模式的“鲑鱼”，至今尚未出现。

另一个隐忧是行业竞争风险正在加剧：随着今年江淮和大众在电动车合资项目上的获批，在中国的国际汽车品牌可以选择将电动车作为一个独立个体再建立合资公司已有案例。这对本土车企而言，并不算好消息。即便没有合资电动车公司的出现，各个企业的电动车计划也已大量推出，在2020年前后来自国际品牌的电动车或将大批量涌现，届时对自主品牌无疑构成冲击。

长期来看，对于本土企业而言，当下最重要的是抓紧时间做好新能源汽车技术与品牌的积累，减少对产业政策的依赖，充分发挥先发优势（已有比亚迪、宁德时代等本土企业在锂离子动力电池市场上表现出较强攻势），借新能源汽车弯道超车，从而最终实现中国“汽车强国梦”。（记者 王一鸣）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/111394.html>