

柴永强：新能源汽车爆发元年来临 行业洗牌箭在弦上

最近几年，我国新能源汽车产业发展迅猛，受到各方关注。特别是从2014年开始，整个行业呈现出几何级的爆发增长。新能源产业为何这么火？行业发展隐藏哪些机遇又有哪些挑战？未来又将如何发展？带着这些问题，记者采访了中国经济传媒协会金融与产业发展研究院执行院长柴永强，来谈谈这个火得不能再火的新兴产业。

意料之外，情理之中

记者：自19世纪末至今，燃油汽车工业经历了一个多世纪的历程。相比之下，新能源汽车尚处于襁褓期，但这几年的发展势头十分迅猛。在您看来，发展新能源产业有什么重要意义？

柴永强：从世界范围来看，新能源产业还处于初期阶段。随着各国进行的“能源竞赛”愈发激烈，哪个国家在新能源领域发展的好的，哪个国家就能在“能源竞赛”中抢占先机。因此，我国大力发展新能源是具有国际战略意义的。

新能源产业的爆发式增长既在意料之外，也在情理之中。宏观层面来看，它顺应了我国产业转型升级、消费升级的大趋势，同时它也是我国重要的新兴战略性新兴产业，担负着提升国际核心竞争力的重任。

当前，我国大力促进新能源经济，是产业发展中的重要战略机遇。不仅可以开辟新的能源供应途径，有效增加新能源供应量，还可降低环境污染，促进建设环境友好型社会。

而且，从产业结构调整来看，发展新能源经济将对调整目前以重化工为主的产业经济结构，提高经济运行的抗风险能力等方面发挥重要作用。把新能源产业培育成为一个特色产业和新经济增长点，必将有力地推动我国经济又好又快发展。

记者：您提到新能源经济对于我国产业结构调整具有重大意义，那么在您看来，政府应该怎么做，才能促进其更健康发展？

柴永强：首先政府的扶持指导工作必不可少。新能源产业发展仍处在初步发展阶段，前期产业培育投入巨大。从政府决策的角度考虑，不仅要有支持新能源开发利用的意向和规划，还需尽早着手实施有力的推动措施，抓紧制定合理的价格补偿机制和直接财政补贴机制，建立健全相应的财税政策体系和风险分担机制。

同时，尽早将新能源经济发展的需要纳入基础设施建设规划，为新能源经济发展壮大提供强有力的基础保障。借鉴和吸取国际经验，开放新能源市场准入条件，加大招商引资力度，把吸引各方投资作为重要方向。

让产业链更加丰满

记者：在您看来，目前哪个具体产业做的比较好，又有哪些具有代表性案例呢？

柴永强：在我看来，目前，新能源汽车是整体新能源经济中最有代表性的。今年年初，国家发改委公布了《智能汽车创新发展战略（征求意见稿）》，为未来中国的汽车行业设置了战略愿景：2020年，智能汽车新车占比达到50%；2025年，新车基本实现智能化；2035年，中国标准智能汽车享誉全球，率先建成智能汽车强国，全民共享“安全、高效、绿色、文明”的智能汽车社会。

据中国汽车工业协会新近发布的数据，2017年我国产销分别为2901.54万辆和2887.89万辆，那么到2020年的时候中国的智能汽车新车要达到1500万辆以上。

从这些数据中可以看出，我国新能源行业的应用主要还是在汽车上，并且以大力发展产业园为主。比如徐州工业园为金彭新能源汽车打造了包括全部整车和配件制造链的产业园区，一旦产业园落成，金彭新能源汽车产业有机会发展为集研发、制造、销售于一体的巨无霸型企业。

而贵安新区也不甘示弱，已经布局了集发电端、储能端、配售电端、整车制造端、电桩端、后服务端于一体的、以大数据联通各端、覆盖全域的新能源产业发展格局，在这些领域布局的最大优势是更有利于形成闭环发展。

还有成都天府新区的新能源产业园项目，一期投资在50亿元以上，占地大约1500亩，重点是建设钛酸锂电池、钛酸

锂电池储能、纯电动客车、纯电动专用车、充电装备、代替铅酸启停电池系统等项目；二期投资也在50亿元左右，重点在建设年产20万辆新能源乘用车生产项目。

可见，当前我国城市新能源布局上有着一定共性，即不做产业链中的一环的，而是完善整个新能源产业链，让新能源产业更加丰满，不必受制于人。但产业链的分散性是必然的，整合资源的前提是发展资源，科学的产业布局适用于所有行业，也包括新能源。

因此，在各地的具体发展中，一些问题也要慎重处理，如建设中的资金问题、合理产业规划问题等都是需要认真对待。

新能源汽车爆发元年来临

记者，新能源汽车发展的势头确实不错，特别是2014年后，新能源汽车呈现几何式增长，这是什么原因？

柴永强：新能源汽车是我国新能源战略落地的重要抓手，从微观层面看，政策、市场、环境与能源问题是促进新能源汽车业快速发展的主要动因。

首先，解决环境污染与能源短缺问题迫在眉睫。燃油车长期尾气排放所引发的严重环境污染，已成全民共识。加上油价高企，价格频繁波动，过分依赖单一能源的不确定性，促使多国将发展新能源汽车提上日程。荷兰、挪威、印度、德国、英国、法国等国已确定了全面禁止传统燃油车的截止日期，荷兰、挪威是2020年，印度、德国是2030年，英国、法国则是2040年。

而在中国，自上而下环境保护治理的力度前所未有的，新能源汽车的开发如火如荼。在此背景下，新能源汽车行业可以用“百花齐放百家争鸣”来形容。有外媒称，“中国已取代美国成为世界新能源汽车实验室”。

仔细来看，传统汽车巨头蓄势待发：奔驰战略入股北汽新能源，奥迪宣布2020年前在华推出7款新能源汽车，丰田提出2030年新能源汽车销量达550万辆/年，通用、大众、宝马等国际汽车巨头新能源产品即将发布……

互联网巨头跑步入场：腾讯、百度领投威马汽车，阿里入股小鹏汽车，蔚来电动SUV ES8上市发布……

其次，政策加持和巨量市场需求成为新能源汽车发展的主动能。今年1月5日，国家发改委公布的《智能汽车创新发展战略（征求意见稿）》中，描绘了中国汽车行业未来二十年内的战略愿景：2020年，智能汽车新车占比一半；预计到2035年，中国率先建成智能汽车强国，全民共享“安全、高效、绿色、文明”的智能汽车社会。

中汽协数据显示，2017年1月—11月新能源汽车销量为60.9万辆，由此估算，2017年新能源汽车全年销量超70万辆。同时，2017年整个汽车行业的产销量分别为2901.54万辆、2887.89万辆，这样算来，到2020年我国智能汽车新车要达到1500万辆以上，市场的庞大需求可见一斑。

70万与1500万，2年的时间要实现21倍的增幅，看似悬殊，但事实上，2014年以来，我国新能源汽车销量呈现几何级增长，从2013年的1.7万辆，到2017年的70万辆（估算），5年时间实现了超过40倍的增幅。综合来看，2018年这个势头将更加迅猛，新能源汽车爆发元年来临。

新能源汽车的战国时代

记者：新能源汽车的发展确实十分迅速，身边许多家庭也开始购买使用新能源汽车，但近日工业和信息化部部长苗圩表示，政府对新能源汽车行业的补贴将分段平稳退出，2020年底全面退出，这对行业将产生怎样影响，目前行业还面临哪些挑战？

柴永强：事实上，自2016年开始政府补贴退坡以来，业内外都有这样的共识：政府补贴全面退出是迟早的事。政府释放的信号很明显，就是要将新能源汽车的发展由“政策推动”转向“市场拉动”。对于新能源汽车这个年轻的行业来说，势必要经历一段的行业“断奶期”。

由“政策推动”转向“市场拉动”，这将是一个新旧增长动能转换期的重要时间节点，企业面临的风险更大。新能源汽车行业自此从野蛮生长的春秋乱世，正式进入大浪淘沙的战国时代。

大企业尝到了早期政策红利的甜头，已经形成较为稳定的市场，但一大批小品牌尚未站稳脚跟，对其负面影响更大一些。

除了补贴退坡的政策压力，新能源汽车四年野蛮生长，诸多行业短板凸显，具体的挑战有以下几方面。

首先，政府对新能源汽车企业采取宽进严出的管理，新能源汽车产业入局容易，要想站住脚却有些难。

《中国能源报》数据显示，我国目前电动汽车制造企业近300家，已开发或者在研的车型近5000种。

据经济观察报消息称，自2016年3月启动新能源汽车生产资质审批以来，截至去年5月，发改委已发放15张新能源汽车生产许可证，此后，新能源生产牌照发放处于暂停状态，剩下的众多车企何时才能获得这张准入凭证仍是未知数。

其次，汽车属于重工业产业，加上新能源领域重研发的特点，决定了新能源汽车对资金要求周期长、成本高。

融资因此成了众多车企逐梦之旅的“生死劫”，不成功便成仁。那些还在路上的“后来者”倘若没有强大的融资能力，再轰轰烈烈的梦想，都免不了沦为“一枕黄粱”。

此外，不论是电解液、BMS、PACK，还是正负极材料、动力总成，新能源汽车上下游产业链尚处于投资蓝海，距离完全爆发的成熟阶段还有不短的路要走。这对新能源汽车行业的发展形成掣肘，即便是传统汽车巨头亦身在局中。

核心技术突破是重中之重

记者：面对这些问题，您认为企业应该如何破局呢？

柴永强：目前，我国大多数新能源汽车是厂商在燃油车型基础上改造而成，价格普遍高于同款燃油车，整体性价比不高。核心技术的突破是重中之重，谁掌握了技术也就掌握了市场话语权。

相比传统燃油车，充电问题与续航时间是新能源汽车亟待攻克的短板。

这方面太阳能光伏板可以重点关注。2016年12月，法国建筑公司Colas首次实现1公里长的光伏公路铺设，主要用于为小镇路灯长明供电。去年12月，我国济南南绕城高速正式通车，这是全球首条承载光伏路面研发与铺设的高速公路，虽然铺设长度只有1080米，但行业意义巨大。

另一方面，去年底发布的蔚来汽车ES8也提供了一个很好的示范，它的换电系统NIO Power可在3分钟内完成换电，同时，消费者购买时能选择电池租赁方案，让电池回归能源属性，随换随用。从短期来看，“换电站”不失为解决充电问题的良策。

目前来看，不论是铝空气电池、锂硫电池、氢燃料电池、固态锂电池，还是常规锂电池，各类动力电池技术可谓优势与难题并存，这已成为新能源汽车的一大痛点。

以铝空气电池、锂硫电池为例，两者都有能“让电池毫不逊色于油箱”的优势，同时，两者都充满着不确定性：铝空气电池的铝负极的腐蚀抑制、锂硫电池电极结构的显著变化等问题都在阻碍着它们从实验室走向生产线。

目前，国产的电动汽车中应用范围最广泛的动力电池是磷酸铁锂，磷酸铁锂电池的优点很多，安全性好、循环性能优、成本低廉。但性能上的缺陷也不能忽视，如振实密度与压实密度较低而导致电池能量密度较低，这是短期内的行业突破口。

除了上述方面，使用的便利性也是制约新能源汽车发展的因素之一，充电桩技术的突破也是重中之重。

我国现在车桩比只有3.5:1,除了数量亟待扩充，充电设施使用低、布局欠合理问题凸显，这就导致一方面运营企业盈利难，另一方面消费者嫌充电价格贵的双向矛盾。

投资者的机会

记者：从此来看，新能源行业，特别是新能源汽车业是机遇与挑战并存，那从投资的角度看，您对投资机构有什么

建议？

柴永强：新能源产业是一个巨大的风口，很多投资者都跃跃欲试，长期来看这个趋势不会改变。从营收角度看，2017年营收增加最多的公司是吉利，广汽，重汽，股价上涨幅度也都比较大。毛利率最高的企业是比亚迪，广汽，吉利，股价也有涨幅。而这些企业基本都在新能源汽车领域有重点布局，可见新能源汽车的投资价值。

再以近期大热的北汽新能源举例。近期，北汽新能源即将登陆中国A股的消息引起轩然大波。其实早在2017年8月北汽新能源就已宣布完成B轮融资，共募集资金111.18亿元。前锋股份收购北汽新能源100%股份后，北汽新能源整体评估值约为288.5亿元，增值率约75.24%。可见，新能源投资的丰厚回报率。

而从消费者来看，在当前以市场为导向的市场环境下，不同级别的终端车主在购车原因上存在明显差异。有调查显示，一般车主购车时更加看重牌照、限行政策、补贴及优惠等政策环境因素，而不是车辆本身所具备的吸引力。但更多的高端车主则是根据产品设计及性能的吸引度来考虑选购，尤其新能源汽车的外观设计、行驶的安静性、环保无汽油味及操作简单这几方面。随着消费升级及新能源汽车市场的日益成熟，消费者的需求也在升级，除了经济性，消费者开始对产品本身的品质更加重视，这将给汽车厂商带来了新的挑战。研发创新能力是投资机构应该重要考量的投资因素。

总之，新能源汽车业在快速发展的同时，挑战也很严峻。失去了政策温室，新能源汽车行业能否成功换挡提速，现在来看还是未知数。但行业洗牌已箭在弦上。延伸到产业链来看，短期之内，压力将首先传导到动力电池行业，提升电池能力密度和降低成本是关键，这就迫使企业加大研发投入，突破核心技术，相关的资本投入将持续增加，对车企综合实力的要求加大。长远来看，从以政策取向为主转向以市场驱动为主是市场发展的趋势。在这个过程中，行业的重组兼并在所难免。投资机构可以抓住其中的机会。同时，资金将向头部优秀企业汇集，利用资本、技术、市场、产业链的优势，会强力挤压中小车企及新入局者。

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/121032.html>