

外企留给中国新能源车企业的窗口期仅3-5年



中国的新能源汽车产业面临的挑战之一，就是自今年开始，政策补贴的大幅缩水。此外，国内的造车新势力经过了大笔融资的阶段，这两年纷纷开始面临量产交付的大考。交付的车辆一旦出现问题，对于车企将是毁灭性的打击。

今年8月10日，中汽协发布的最新统计数据显示，7月，产销分别完成9万辆和8.4万辆，比上年同期分别增长53.6%和47.7%。今年1至7月，新能源汽车产销分别完成50.4万辆和49.6万辆，比上年同期分别增长85%和97.1%。

近两年，中国的行业发展非常迅猛，各大车企纷纷推出新能源车型的同时，也涌现了不少出身于互联网科创公司或者其他非关联产业跨界从事智能电动车制造的“造车新势力”，其中比较有代表性的是蔚来汽车、小鹏汽车、恒大入股的法拉第未来等。

但在一篇热闹和繁荣之下，中国的新能源汽车的发展却存在着诸多问题和挑战。中国汽车流通协会常务理事贾新光在9月9日于山东德州齐河县举办的中国首届新能源汽车产业峰会上表示，国内很多新能源汽车面临量产交付、性能差、没有市场竞争力等问题。“面对入华、国外电池技术日趋成熟，留给中国新能源车企业的时间已经不多，窗口期只有3-5年。”贾新光说。

补贴大幅缩水

中国的新能源汽车产业面临的挑战之一，就是自今年开始，政策补贴的大幅缩水。

今年2月，财政部等四部门联合发布了《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，提出了新能源汽车补贴的新方案。

新的补贴方案分出了细致的续航里程区间：纯电动车续航150-300公里车型补贴分别下调约20%-50%不等，低于150公里续航的车型将不再享有补贴；续航里程300-400公里及400公里以上车型，补贴分别上调2%-14%不等。

2018年6月12日，国内新能源汽车补贴新政策开始实施。这个新政对新能源汽车行业的影响，从比亚迪公布的财报可窥一二。根据中国汽车工业协会近期公布的数据，比亚迪目前在新能源汽车领域的市场份额约18.3%，在新能源乘用车领域的市场份额约20.3%。

比亚迪公布的2018年上半年业绩报告显示，上半年比亚迪归属上市公司净利润约为4.79亿元同比下滑72.19%，财报

里解释称，净利下滑与新能源补贴政策调整有关，补贴退坡成为主要原因。

中国的新能源汽车行业近几年的快速发展，离不开国家的补贴政策。2012年发布的《节能与新能源汽车产业发展规划》中，我国首次提出了新能源汽车的发展目标。“到2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。”

国家为鼓励新能源汽车发展，曾经出过多个补贴政策。但也因此出现了很多“骗补”的企业。贾新光表示：“补贴勾起了一些邪火，很多车企都是奔着它去的，没有真正想搞新能源汽车的。而且，财政补贴并没有真正促进技术上的突破。不过，随着补贴减少，骗补的现象已经少了很多。”

对于补贴下降导致的企业倒闭现象，中国工程院院士、电动车辆国家工程实验室主任孙逢春表示，今年截至目前估计有30家整车厂倒闭，但他认为，取消对新能源汽车的补贴是必然趋势，只有这样，新能源汽车才能市场化。

面临量产交付大考

贾新光提到，国内很多造车新势力近年来声势颇大，但其实是“雷声大，雨点小”，迟迟不见量产交付。“理想很丰满，现实很骨感，有些甚至连骨感都算不上，只有一张图、一辆车而已。”

国内的造车新势力经过了大笔融资的阶段，这两年纷纷开始面临量产交付的大考。

小鹏汽车、蔚来汽车、奇点汽车等都已经推出自己的首款车型。但是还远远未到量产交付的阶段。

蔚来汽车前段时间被曝出面临量产交付问题。

根据蔚来IPO招股书中的描述，“截止到2018年7月31日，我们已经向用户交付了481台ES8，并且有超过17000台ES8的预订尚未完成。”

481辆的交付，比之前公布的“6个月内交付550辆车”还少几十辆。

蔚来汽车在交付环节一再推迟，去年12月，蔚来汽车发布ES8车型时，李斌表示，这款车将在2018年4月开始首批交付，后来蔚来汽车又宣布调整到五月份交付。

值得注意的是，5月31日，蔚来向首批用户交付了10台车，这首批10个用户都是内部员工。

小鹏汽车也将自己的首批车交给了内部员工，小鹏汽车表示，这批车将用来测试互联网、整车交互，可靠性，以不断迭代升级。

小鹏汽车董事长曾经在接受采访时称，“我觉得很多主流整车厂、新造车势力，他们做的第一台电动车也碰到了很多问题，这些问题的坑能避开一部分，但是很多还是会踩，所以需要时间去解决。”

这些测试和迭代都需要时间。因此，何小鹏曾在曾发布朋友圈放言称“今年没有人可以交付10000台”。蔚来汽车董事长兼CEO李斌公开叫板何小鹏：“今年蔚来如果不能交付10000辆车，赔你一辆蔚来ES8。”

何小鹏接下李斌的打赌，并表示等年底看结果，“我觉得我肯定会赢。”

贾新光表示，造车新势力没有试错的机会，在竞争激烈的汽车行业，交付的车辆一旦出现问题，对于车企将是毁灭性的打击。

特斯拉即将入华

电动汽车的鼻祖特斯拉即将入华。

今年7月，特斯拉与上海临港管委会、临港集团共同签署了纯电动车项目投资协议，将在临港地区独资建设集研发、制造、销售等功能于一体的特斯拉超级工厂（Gigafactory3），该项目规划年生产50万辆纯电动整车。

2017年，特斯拉在华销售电动车近1.5万辆，销售总额超过20亿美元，在华营收占到其全球总营收的17%左右。中国对于特斯拉来说是一个很大的市场，进入中国建立市场，可以降低生产和运营成本，提高产能。

尽管特斯拉近期面临Model3产能困境，但是特斯拉汽车拥有不少中国粉丝。

有报道称，2020年特斯拉中国超级工厂将量产Model3，对于国内的造车新势力而言将是一个巨大的挑战。

贾新光认为，中国很多新能源车的定价都与特斯拉Model3接近，在30多万元左右，特斯拉一旦开始量产，将对国内车企产生直接影响。

即使没有特斯拉的威胁，目前新能源汽车的性能也并不具备很强的竞争力。

国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青表示，新能源汽车性能和使用便捷性与消费者要求仍有差距。新能源汽车快速增长主要是依靠补贴、限购、限行豁免等政策驱动，在补贴退坡、牌照有限等条件下，如何提升市场自身的驱动力，将成为新能源汽车可持续高速增长的关键。

对于未来中国新能源汽车将怎么发展，贾新光表示新能源车从补贴到走向完全市场化，一是要把产品搞上来，二是价格降下去，三是打开市场。“产品搞上来”则需要技术升级，不管是电池还是整车，与国际比较，中国都不占优势，但在现阶段，更应该把精力放在电池的技术研究上。

“新能源车的核心就是电池，电池突破了，其他都好说。”不过，贾新光也表示，面对诸多技术以及技术路线，中国企业也“比较迷茫”，不知道该采取哪种技术方式。

“中国的想法是从混动到纯电，再到燃料电池，但丰田汽车提出，小型车用纯电，中型车用混动，大型车用燃料电池。我认为，丰田的技术路线值得借鉴。”他说。

他同时表示，电池技术方面，不管是美国的增程式混合动力，还是欧洲的固态电池、日本的混合动力，都还没有完全产业化，这也给中国企业留下了机会，但这个窗口期只有3-5年的时间。（作者 叶丽丽）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/128726.html>