

中信建投分析师认为特斯拉并非是终结者



中信建投汽车行业分析师陈政对自己的评价是，更专注公司基本面，信任数据与逻辑，很少跟风追热点。但眼下，特斯拉电动汽车这个热点却肯定是绕不开的话题。

陈政是2013第一财经最佳分析师评选汽车行业第一名。他觉得特斯拉在中短期内会有一些销量，但并不一定是终极新能源汽车的代表，最终、最好的路径方案要交给大学实验室和车企自己去证明，同时还要交给时间。

谈及上半年A股市场火爆的“电动车概念”行情，陈政笑称，目前A股市场投资者做的事情和大学实验室教授做的事情一样，大家都很有自信。

电动汽车环保吗？

新能源汽车眼下分为纯电动汽车、燃料电池汽车和插电式混合动力汽车。国内一直在积极推进上述汽车的市场扩容，包括给予消费者购买补贴、免征车船税等。

虽然在技术原理上有所不同，但纯电动汽车、燃料电池汽车和插电式混合动力汽车的最终驱动方案都是电机驱动。只不过，纯电动汽车和插电式混合动力汽车储存的是电，燃料电池汽车储存的是氢。

陈政介绍，在新能源汽车的发展方向上，不同的公司存有争议。丰田、现代、本田等日韩车企认为，燃料电池汽车才是终极的新能源汽车方案。但就目前而言，燃料电池汽车在生产成本、行驶安全以及技术成熟度上没有优势。相比电的传输，燃料电池的主能源——氢的运输更为困难，成本也更高。

美国明星车企特斯拉正是纯电动汽车的典型代表。虽然没有燃料的储存困难，但纯电动汽车推广的难度在于续航里程短，需要广泛建设充电设施，甚至每个车主家里都要建。

2013年，特斯拉以工艺品和奢侈品的形象闯入了中国，并在近期向中国车主交付了首批售价73.4万元人民币的纯电动车。公司联合创始人马斯克（Elon Musk）也宣布近期访华，试图给火热的特斯拉效应再添上一把火。

特斯拉催生了电动汽车的推广热潮，并被认为是环保型运输工具，但陈政说，他曾思考，电动汽车能给社会带来什么东西。从环保角度考虑，目前的电动汽车贡献不大。

他介绍，美国麻省理工学院（MIT）曾做过研究，从煤炭发电到充电设施充电，再到电动汽车行驶这一过程，综合

能效是27%；而原油开采到油料炼化，再到传统加油的内燃机驱动行驶的综合能效是23%。二者差距并不明显。

陈政说，如果上游能源生成的过程不是绿色化的，靠电动汽车想实现节能减排的效果也是非常有限的；同时，如果全社会最终切换到电动汽车，增量成本也非常巨大，这还要包括，电池成本过高、充电设施的大规模设立带来的土地浪费。

基于这些原因，陈政认为，传统汽车到电动汽车的切换不那么迫切，所带来社会效益也没有想象的那么巨大。

对消费者来说，汽车属于耐用消费品，更换周期很长，车企想要实现弯道超车机会不大，而现有的规模车企会有足够的时间采用新能源技术。对新能源技术最终取代内燃机技术的条件，陈政说，需要两个条件：第一，技术成本要低，消费者要买得起；第二，上游能源要做到真正的清洁，新能源车才会有实际的社会贡献。

特斯拉点燃电动汽车市场

虽然对行业发展持谨慎态度，但陈政还是看好特斯拉在中国的短期表现的。

从产品角度来看，特斯拉造型很酷；从营销角度看，特斯拉价格透明，善于和消费者沟通；从市场角度看，中国富裕人群这么多，想要卖掉一两万辆价格还不到一百万元的汽车还是不难的。“要知道，中国2013年汽车产销数据为2200万辆。”陈政说。

特斯拉公司联合创始人马斯克（Elon Musk）此前也宣称，中国销量最早将于2015年追平美国市场，并可能成为特斯拉最大的市场。陈政介绍，特斯拉去年全球销量为22300辆，其中

美国销量接近2万辆。

根据特斯拉公布的价格方案，其价格最低的Model S车型在国内售价为73.4万元人民币，远低于此前外界普遍预计的100万元人民币以上的定价。一些观点认为特斯拉的售价“便宜”，陈政不以为然，他说从成本来看，通过和中国商务部的谈判，特斯拉在国内不用交消费税，这节省了大约20%的成本。当然这也是由特斯拉的电动车特性决定的，国内汽车消费税是根据排量来征收的，这不适用于特斯拉这种没有发动机的电动汽车。

从性价比来看，特斯拉虽然设计得很酷，但这样的轿跑可能和宝马5系或者奥迪A6的市场竞争力更相近，如果达到100万元的售价甚至能买一辆宝马7系。

不过特斯拉有一大贡献在于它让很大一部分人认为，买电动车是件很酷的事情，从心理上认为电动车时髦。这点燃了电动汽车市场。

考虑到73.4万元起的售价，陈政认为，特斯拉和国内电动车厂目前没有直接竞争关系：双方价差太大，但等到特斯拉在2015年推出价格更便宜的MODEL E，情况可能会有所改观，市场之前普遍猜测MODEL E的价格只有目前在售的Model S的一半。特斯拉公司曾表示，“Model E相当于宝马3系”，这就很接近目前国产电动汽车的普遍售价了。

本土电动车企业要加强自身实力

陈政对国内电动汽车企业是否能跟随特斯拉进入“爆发点”持谨慎态度。

相比国外电动车市场，他认为，三个方面会成为国内电动车企业的掣肘：技术产品成熟度与外资产品还是有差距，充电设施的本土挑战，国内消费者环保诉求不高。

尤其是充电设施。在中国，即使能买得起特斯拉的车主也不一定住别墅、有车库。不过，特斯拉公司已经在布局这一环节。据《华尔街日报》今年初的报道，特斯拉计划在中国打造一个超级充电站网络，让电动汽车车主能够在长距离行驶途中进行免费充电。该网络最有可能先覆盖北京至上海一线。

另外，陈政认为，国内电动车企业要想占有市场，还是要在自身技术实力上下功夫。如果将电动汽车的概念拆解，从“电动”的角度，国内外的技术基本上是同步，甚至在电机、电控上我们可能还处于领先地位，但从“车”的角度来看，国内车企还是大大落后，并没有因为汽车驱动方式的改变而弯道超车。

对本土电动车企业来说，陈政觉得关键的利好在于中国政府的支持。今年年初，国务院总理李克强、副总理马凯分别到访国内电动汽车龙头企业比亚迪，对电动汽车行业表示关切。中央政府和各地方政府对于电动汽车的扶持政策也贯彻了多年。

但依靠补贴不是长久之计，实际上政府财政也不是长效机制。政府提供的5万到8万元的补贴只能在行业启动期提供帮助，以帮助企业降成本。同时，中国政府目前只是针对自主品牌补贴，不惠及合资公司和外资企业。这种差别化的政策能不能持续存在疑虑。与之相比，美国对所有电动汽车执行相同的标准，而不考虑资本来源。

陈政说，中国企业应抓住近两年的补贴窗口期获得市场竞争力，以求在2015年之后补贴退出时也能有不错的销量。

电动汽车概念股行情可能不会太久

谈到2014年在A股市场上如火如荼的电动汽车概念股的走势，陈政说，“走半年差不多了”。

前期爆发的概念股更多的是来自于去年四季度以来，经济下行预期下导致传统产业资金流出，不可预期的“朦胧美”引导大笔资金进入电动汽车概念股。A股给予产业链的市值远远高于在美股的电动车产业，包括车企、充电产业、电池配套、代理均遭到爆炒，已没有漏网之鱼。从行业来看，电池做得好的公司更可能迎来爆发，而充电设备门槛不高，很难在全国形成垄断。

陈政说，接下来一段时间，包括特斯拉创始人访华等一系列刺激性事件可能会继续催化概念股走势，但不建议投资者对这些股票持有时间太长，毕竟销量终归会落地，利好的敏感性会慢慢钝化。（文/本刊记者 黄浩然）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/61739.html>