汽车周刊

车企无畏 扩产挑战产业难题 B10
奇瑞转型之作艾瑞泽7发布 B10
一汽大众高尔夫A7九月投产 B11

本报活动专版部主编 | 总第501期 | 2013年7月31日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:窦云阳

“特斯拉”能带火中国新能源车吗

当全球都在为新能源汽车产业化发愁之际,一家创办于2003年名为“特斯拉”的美国电动汽车制造商因为销量与利润超过市场预期而风头正劲,被誉为“正在掀起一场新能源电动汽车革命”。整个业界都在谈论“特斯拉”,资本市场也走出了一场独特的“特斯拉行情”。

作为目前唯一一家在美国上市的纯电动汽车独立制造商,特斯拉的成功重燃了新能源汽车行业的希望。受此影响,中国市场上A股新能源汽车相关主题股也大受追捧。特斯拉的火爆,是否能带火中国的新能源汽车产业,进而推动整个新能源车市场发展呢?

新能源板块受鼓舞

特斯拉汽车公司发布的2013年一季报显示,2013年第一季度实现利润1120万美元,且提前九年偿还了4.65亿美元的政府贷款,其旗下的Model S豪华电动车,更是力压奔驰S、宝马7系、奥迪A8等,成为北美豪华车销量冠军。在出色的业绩表现支撑下,自2013年1月2日-6月19日,特斯拉的股价从35.36美元/股飙升至104.68美元/股,在6个多月时间里翻了近3倍。特斯拉还盯上了中国这个庞大市场,已在北京设立首家中国体验店,今年将向中国消费者开卖特斯拉。

在特斯拉的带动下,今年来新能源汽车相关上市公司走势强劲,以比亚迪为龙头,几乎呈现复制特斯拉步伐之势。就在今年7月初,比亚迪股价盘中触及39.50元,再创A股上市以来新高。即使与其他上市车企相比,比亚迪的总市值水平已远高于长安汽车、一汽轿车、东风汽车等传统大型整车生产企业。

而特斯拉也的确鼓舞了整个国内锂电行业。有证券分析师认为,锂离子电池产业链长,是新能源汽车发展的最大掣肘,产业链的任何技术突破都将带动整个新能源汽车行业的发展,也将使新能源汽车成为最大的受益板块。

政策预期推波助澜

除特斯拉销量超预期带来的催化作用之外,有望出台的新能源汽车政策尤其是具备可操作性的政策,成为板块行情向上的又一动力。

7月12日,国务院总理李克强主持召开国务院常务会议,研究部署加快发展节能环保产业,这次会议对于新能源汽车的政策引导,尤其是释放“政府公务用车、公交车要率先推广使用新能源汽车,同步完善配套设施”的消息,更让国内背景各异的车企兴奋不已。这是继2012年国家发布《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》之后,政府释放的又一政策利好信号。

坊间已有消息称,新能源汽车补贴政策将延长三年,购车享受补贴将不再受示范城市区域限制,并且纯电动车每辆高达6万元的补贴维持不变,国产插电式混合动力新能源汽车原有3000元/千瓦时的补贴标准则有望上调。

与此同时,各地政府对于电动汽车的采购也将利好比亚迪等相关上市公司。如深圳市发改委重大项目协调处处长此前表示,希望把深圳市现有的1.5万辆出租车,全部替换为纯电动出租车,下半年将陆续出台针对电动出租车的激励政策和充电设施配套政策。

规划目标差距甚远

就在大家都认为新能源车产业和市场在特斯拉行情以及国家政策带动下将迎来一片光明之时,比亚迪领衔的新能源汽车及产业链板块日前又出现暴跌潮,原因是以高盛集团为代表的国际投资机构对于近期明显被高估的新能源汽车股作出了新的评价,并直接导致了特斯拉的突然暴跌,而后者引发的“蝴蝶效应”进一步“拖累”了比亚迪这个中国新能源汽车明星股。有媒体评论,中国新能源汽车及产业链板块脆弱得像根“墙头草”。中国车企的新能源业务价值究竟来自技术实力还是靠政策强撑?完全没有市场检验标准,仅仅依靠政策导向及资金扶植的新能源汽车究竟能走多远?成为一连串耐人寻味的问题。

新能源汽车概念狂欢之后,国内新能源车市场仍然是一片处女地。根据此前的发展规划,到2015年我国纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆。而来自中汽协的数据显示,2012年我国新能源汽车生产12552辆,同时,销售新能源汽车12791辆。而工信部装备工业汽车处处长钱明华透露,今年上半年新能源汽车产销量达16381辆。尽管新能源汽车呈快速增长趋势,要实现《规划》中要求的50万辆的目标,无异于在接下来的两年半时间内要达成超过47万辆的销量,难度不是一点点。

发展阻碍依然不少

从现实来看,新能源车发展的阻碍也相当不少。

与公务车采购倾向于本地企业一样,在25个新能源汽车试点城市中,地方政府补贴向本地企业倾斜,部分地方政府在准入条件上设置了门槛。在车企层面,仍在疾呼着发展新能源汽车去地方保护主义壁垒。

此外,对于“建充电站”的业界呼声更为强烈,毕竟没有“加油站”的新能源车市场只能是停留在概念阶段。汽车行业人士表示,新能源汽车发展缓慢的因素很多,充电配套设施不到位是最大的一只拦路虎。

近几年中国车市的政策刺激,也令车企产生了一定的依赖心理,忽略了产品本身。电动车的电池能否突破续航里程的限制、安全性问题等等,这些都是要车企自身来解决的,否则补贴再多,产品过不了关,消费者也不会买账。

如果“新政”实施,对新能源车无疑是一大利好,传闻已久的国家千亿新能源汽车投资也或将全面启动。各路车企只有改变现有“凑热闹”、“应付”心态,拿出真金白银,加快技术研发,投放新车,才有可能在其中分一杯羹。 阿晖