

# 武汉商报

2018/2/7 NO.1811 全国刊号:CN42-0020 邮发代号:37-56 每周三出版 编辑部电话:027-85773875



## 多家车企预告净利润下降 补贴退坡引发阵痛

2017年对于新能源汽车来说,是个“痛并快乐着”的年份。从近日多家汽车企业发布的业绩预告来看,补贴退坡对行业带来了直接影响,企业利润下滑;同时,新能源汽车的产销量稳步增长,有专业人士预计2018年的新能源汽车销量将达到100万辆。

1月23日晚间,中通客车发布业绩预告称,公司2017年的净利润预计为1.7亿元-2.3亿元,同比下降70.98%-60.75%。中通客车称,公司2017年经营业绩同比下降,原因是2017年国家新能源客车补贴标准大幅减少,公司产品毛利率下降幅度较大。

福田汽车的业绩预告中也同样显示补贴退坡对企业经营业绩带来了负面影响。福田汽车称,公司2017年的净利润比上年同期将减少3.96亿元-5.1亿元,同比减少70%-90%,其中扣非净利润同比大幅减少120%-150%。

福田汽车认为,公司业绩预减主要是由于国家新能源补贴标准下降及政策延迟下发、原材料价格上涨、汇率波动、贷款增加及利率上升等因素影响经常性损益事项所致,影响金额为4.55亿元-5.69亿元。

而新能源汽车的行业龙头企业比亚迪更是在2017年的中期业绩和第三季度业绩中已经显示出增长乏力的现象。2017年上半年

及前三季度,比亚迪的净利润同比下降23.75%和23.82%。比亚迪预计,2017年的净利润同比将下降15%-20%。

与之相比,传统汽车整车企业则实现了业绩稳步增长。上汽集团预计2017年净利润增长7%,广汽集团则预计2017年净利润增长55%-85%。广汽集团表示,公司2017年业绩增长主要原因是公司主营业务增长。

但从市场销量来看,新能源汽车涨势喜人。根据中汽协的数据,2017年,中国新能源汽车产销均接近80万辆,分别达到79.4万辆和77.7万辆,同比分别增长53.8%和53.3%。其中,在新能源乘用车中,纯电动乘用车产销分别完成47.8万辆和46.8万辆,同比分别增长81.7%和82.1%;插电式混合动力乘用车产销分别完成11.4万辆和11.1万辆,同比分别增长40.3%和39.4%。有中汽协人士表示,2018年新能源汽车销量肯定会达到100万辆。

海通证券研报认为,新能源乘用车2018年处于产业布局、蓄力爆发的转折,下游整车厂备战2019年双积分、大量投放新车型,上游资源端需求旺盛、价格坚挺,预计上下游将继续明显挤压中游,影响产业链利润分配格局。目前优质成长股已经进入多年的低点,看好估值、业绩双升的一线蓝筹及白马成长股。

华泰证券也在近日的研报中表示,新能



源汽车补贴政策的调整,行业已经有了预期,但中长期向上的趋势不会改变。可以关注整车龙头如宇通客车、比亚迪和江淮汽车等。上汽集团、广汽集团等行业龙头标的也可继续关注。

另据公安部统计数据 displays,截至2017年底,全国新能源汽车保有量达153万辆,占汽车总量的0.7%。其中,2017年新能源汽车新注

册登记65万辆,与2016年相比,增加15.6万辆,增长24.02%。

在汽车保有量方面,目前全国有53个城市的汽车保有量超过百万辆,24个城市超200万辆,7个城市超300万辆。有业内人士认为,这意味着新能源汽车还存在着巨大的市场空间。

### 市场观潮

## 石墨烯汽车来了,影响有多大?

最近,在北美相关的展览会上,菲科斯公司推出了一款石墨烯电池汽车,尤为惹人注目。这是因为,石墨烯电池汽车的出现,很大程度上会大大缓解纯电动汽车的所带来的充电时间问题以及满电状态下的行驶里程焦虑。这两方面的问题,如果与现实消费的传统汽车相比,确实给消费者带来了诸多的麻烦与困扰,这不能不让人们对石墨烯汽车的出现,要刮目相看了。

这么一辆新车的出现,按理说已经会使新能源汽车出现革命性技术改变。但这一新技术,却伴随着很多人渴望不可及的新问题。这不仅是因为,石墨烯技术的成本高昂得惊人,使许多实实在在的制造企业望尘莫及;还在于,石墨烯技术就如同纳米一样,一旦优势得到凸显,在一定的范围内,就可能被争相效仿、甚至出现以次充好的问题。所以,石墨烯汽车的到来,真需要用时间来证明它的好与不好。

石墨烯汽车真是贵族制造吗

对于石墨烯汽车而言,之所以能够在短时间内可以很好的解决充电与里程问题,却有给行业带来了顾虑重重,这都源于电池材料成本的高居不下。如现实用的锂电池,其电池成本非常低廉,这就使锂电池的普及与制造可以广泛的推广。而对于石墨烯电池来说,其材料成本高的不可想象,不仅不会使相应的普及制造成为可能;还容易使新能源汽车电池的发展路径开始走偏,这或许才是石墨烯汽车纵然有多重优势,也无法得到广泛推广的主要原因。

其实,作为汽车企业,之所以要推出石墨烯汽车来证明新能源汽车的可取一面,也是与现实的电池技术迟迟得不到突破有关。如果这么多年来发展纯电动汽车,里程仍然成为不可避免的拦路虎的话,不仅会使纯电动汽车的发展举步维艰;而且也会使新能源汽车“后浪推前浪”的步伐受到质疑,这或许才是石墨烯汽车真正能够起到破冰作用的关键。

由此看来,要想让石墨烯技术很好的在新能源汽车领域发挥作用,仅有一个能造出

先进汽车的技术还远远不够,更需要在技术环节努力寻找替代石墨烯的材料,并力争进行广泛的普及,这才是让石墨烯电池技术,更好地应用于新能源汽车制造的最根本方式。否则,纵然企业能够造出石墨烯汽车,却让广大的消费者看得见摸不着,也是没有任何意义的。

### 谨防利用石墨烯技术来欺世盗名

对于新技术,耀眼的光环确实让每一个人感到心动。就像过去的纳米技术一样,这本身是一项非常高精尖的技术,一旦被用在生活的各个环节,对社会的进步是显而易见的。然而,这其中的变调与变味制造也随之而来,甚至,就连路边摊的以次充好服装,也动辄就会说出是纳米技术所制造,这不能不说,是对新技术的某种使用的误解。而今天,在石墨烯汽车到来的时候,早就在许多手机电池以及实用电池上,一些产品已经标榜是石墨烯技术,这不能不让人有些哭笑不得。

笔者之所以用这样的事例来说明石墨烯

汽车电池的问题,很大程度上是警示汽车制造环节,多一些实实在在的突破技术,少一些混淆是非的拿新技术说事!这或许才是,保证石墨烯汽车能够更好的为消费者服务的重要基础。否则,一旦石墨烯电池技术在行业里“臭了街”,纵然就是找到了替代办法,也是无济于事的。所以,人们重视石墨烯技术,就需要更好的呵护它,并通过努力创新来寻找解决石墨烯技术应用的高成本问题,这才是最为至关重要的。

客观地讲,石墨烯电池汽车确实是个好技术,至少是未来汽车发展的重要选项之一。这个时候,既不需要因为石墨烯技术昂贵、而一棒子打死;也不需要,因为这款技术有很好的替代性,而进行偷换概念的制造,这都是与新技术发展格格不入的。所以,我们希望石墨烯汽车走好的同时,更希望这一新技术能更快、更好的得到普及与利用,这才是比什么都更为重要的。

(凌然)