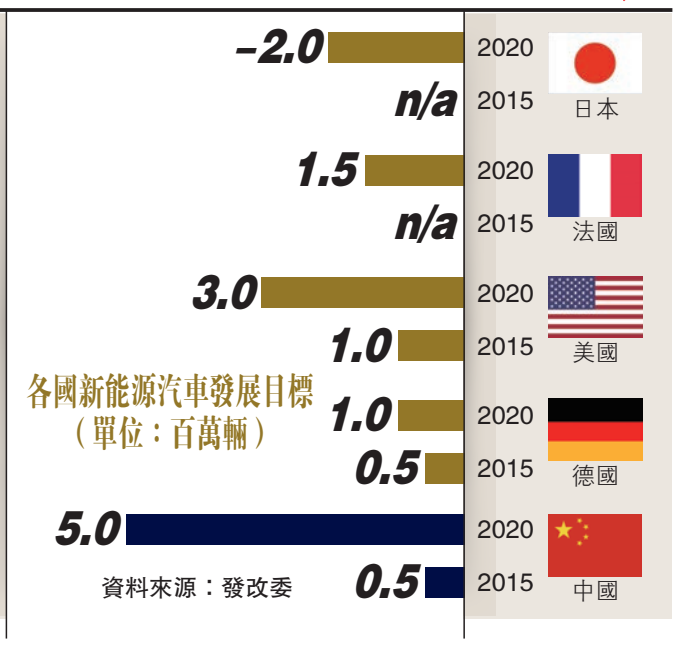
▶未來，傳統汽車節能減排要求將不斷提高，新能源汽車發展加快的同時，亦對技術要求越來越高

內地今年新能源汽車銷量一覽

月份	產量（萬輛）	同比增長（%）	銷量（萬輛）	同比增長（%）
1月	0.7	–69.1	0.6	–74.4
2月	1.8	+15.5	1.8	+30.3
3月	3.3	+30.9	3.1	+35.6
4月	3.7	+19.0	3.4	+7.9
5月	5.1	+38.2	4.5	+28.4
6月	6.5	+43.4	5.9	+33.0
7月	5.9	+52.6	5.6	+55.2
8月	7.2	+67.3	6.8	+76.3
9月	7.7	+79.7	7.8	+79.1
10月	9.2	+85.9	9.1	+106.7
11月	12.2	+70.1	11.9	+83.0

資料來源：中汽協



內地車業變革 環保車股看好

隨着英、法、德及挪威等歐洲國家，計劃2025年至2040年逐步全面停售燃油車，中國政府亦啟動制訂禁售燃油車時間表。市場估計，中國或於2025年禁售燃油車，由現時到2025年將是內地汽車業變革最劇烈的時期，傳統汽車節能減排要求將不斷提高，新能源汽車發展加快的同時，亦對技術要求越來越高。分析指出，若車企能順勢而行，全力拓展新能源車，可望成為國策的贏家，否則日子只會越來越難過。

悠閒理財 >>>

大公報記者 李永青

◀當前許多國家紛紛調整發展戰略，在新能源、智能網聯產業加快產業布局

國家工信部副部長辛國斌早前表示，當前許多國家紛紛調整發展戰略，在新能源、智能網聯產業加快產業布局，搶佔新一輪制高點，一些國家已經制訂了停止生產銷售傳統能源汽車的時間表。他透露，工信部也啓動了相關研究，將聯同相關部門制訂中國的時間表，這些舉措必將導致中國汽車產業發展的環境和動力發生深刻變化。

未來三年轉型黃金期

分析指出，由現在到2025年將是汽車產業變革最爲劇烈的時期。傳統汽車節能減排要求越來越高，新能源汽車發展加快，對技術要求卻越來越高，智能網聯汽車將對整個產業帶來巨大影響。辛國斌及專家均建議，中國車企應深刻認識這種趨勢，及時調整戰略，明確發展規劃，適應新形勢的挑戰，有助中國從汽車大國向汽車強國的轉變。

除了研究禁售燃油車時間表外，內地將實行「雙積分」政策，亦促使車企更積極拓展新能源車。有關政策將於明年4月1日正式實施，但新能源汽車積分計算的時間向後延了一年，2019年開始設定新能源汽車積分比例要求；政策又明確提出，乘用車企業2019年產生的新能源汽車負積分，可以2020年產生的新能源汽車正積分抵償。分析指出，新能源汽車積分計算的時間向後延了一年，最主要的原因是內地車企難以達到新能源積分的比例要求，但從現在到2020年的三年多時間，是傳統汽車企業大力發展新能源汽車的黃金期。

分析師解釋，「雙積分」是指平均燃料消耗量積分和新能源汽車積分，前者反映車企生產的車型燃油量達標，後者則反映車企承擔生產新能源汽車。車企的兩種積分都保持正數，所產車輛才可以上牌。辦法規定，年產量或進口量達三萬輛以上的車企，2019及2020年新能源汽車積分要求分別爲10%及12%，意味於2019年，車企產量10%須爲新能源車，否則被扣新能源車積分。若車企不能達到積分要求，便須購買額度或接受罰款，迫使內地更多車企加快新能源汽車的發展。部分車企將受惠於「雙積分」制，或透過售賣多餘積分獲利，或成爲新能源汽車股的炒作動力。

雙積分推動業績高峰

現時內地部分車企的傳統燃油車產銷量佔比較大，相對壓力亦較大。全國乘用車聯席會秘書長崔東樹表示，雙積分政策對大企業和合資企業有很大難度，但該政策實行並非激進，而是採取先鼓勵後推進，再到強制的辦法。他表示，雙積分政策是一個創舉，把傳統車節油和新能源車發展兩個重要方向有機結合，結合中國在研究禁售傳統燃油車的時間表，中國引領了國際乘用車發展的新趨勢。

崔東樹表示，國家支持新能源車行業持續健康發展的意願未變，一直都是以政策性補貼作爲重要推動力，但從今年開始，新能源汽車補貼額度下降20%，到2020年後將不再有補貼，這對行業帶來一定影響，但雙積分徵求意見稿有助於將這種影響的力度降低。

分析指出，在自主品牌車企中，有部分企業提前在新能源領域布局，在雙積分政策即將實施的當下，反而迎來了業績高峰期，比亞迪（01211）、吉利（00175）等幾家企業尤爲突出，料將來更受惠於「雙積分」制及禁售燃油車等政策。

▲內地將實行「雙積分」政策，促使車企更積極拓展新能源車

大行：比亞迪持續受惠國策

全球多國加速淘汰傳統能源車，並大力發展新能源汽車。比亞迪（01211）是最早由傳統車轉向新能源車的車企之一，同時國策大力支持新能源車發展，因此比亞迪被視爲受惠者。

聯訊證券指出，隨着地方補貼政策的不斷落實和雙積分制度的實施，及新能源汽車推廣目錄的陸續發布，第三季度，比亞迪新能源汽車的銷量逐漸放量。儘管補貼退坡給新能源汽車增加不少壓力，但是比亞迪在成本方面具較大優勢，依靠促銷令銷量成績理想。比亞迪正在逐步減少對政策發展的依賴，該行看好第四季度新能源汽車的表現。

該行續稱，比亞迪九月發布宋MAX，售價由7.99萬元至11.99萬元人民幣，在市場表現搶眼，有望在第四季度帶動SUV整體銷量。此外，比亞迪旗下宋DM、唐等車型持續熱銷。截至九月，在插電混動汽車市場，比亞迪之秦、唐、宋車型佔據了66%的細分市場份額。

聯訊表示，比亞迪近五年來的汽車均價呈逐步上升的趨勢，這是由於比亞迪逐漸向高端市場邁進。比亞迪在新能源汽車方面一直處於內地領先地位，早與戴姆勒聯手研發新型電動車，形成強強合作。比亞迪科技表現亦頗出色，首創的DM雙模混動技術、遙控駕駛、全時電四驅、雙向逆變充放電等技術，讓比亞迪坐穩新能源汽車行業領導地位，例如主打車型比亞迪唐動力強勁、高效節能，電池續航技術也是在國際上領先。

新鴻基金融財富管理策略師溫傑認爲，比亞迪的新能源汽車銷量在內地位列第一，且市佔率頗高，將繼續成爲國策受惠者。同時，今年新能源汽車補貼政策穩步推進，北京、深圳、杭州等地紛紛發布支持政策，新能源汽車行業在國策的支持下，盈利將持續改善。

▲在插電混動汽車市場，比亞迪之秦、唐、宋車型佔據66%的細分市場份額

比亞迪（01211）今年走勢

環保車銷量明年料超百萬輛

中國汽車工業協會（簡稱：中汽協）數據顯示，11月內地新能源汽車產銷均突破10萬輛，月度產銷量創歷史新高。其中，新能源乘用車銷量8.3萬輛。中汽協秘書長助理許海東預料，可望達到全年70萬輛的新能源汽車銷量目標，明年新能源汽車銷量將超過100萬輛。

11月，新能源汽車產銷量雙雙突破10萬輛，分別完成12.2萬輛和11.9萬輛，同比分別增長70.1%和83%，月度產銷量創歷史新高。其中，純電動汽車銷量10.2萬輛，同比增長74.8%；插電式混合動力汽車產銷均完成1.7萬輛，同比增長154%。同月，新能源乘用車月度銷量創歷史新高達8.3萬輛，比去年同期增長80.4%；新能源商用車銷量3.6萬輛，比去年同期增長89.5%。

以今年首11月計，新能源汽車產銷分別完成63.9萬輛和60.9萬輛，同比分別增長49.7%和51.4%。其中，純電動汽車產銷分別完成53.2萬輛和50.4萬輛，同比分別增長56.6%和59.4%；插電式混合動力汽車產銷分別完成10.7萬輛和10.5萬輛，同比分別增長22.5%和21.8%。

許海東表示，受「雙積分」政策及退坡補貼因素的影響，大型車企加速新能源汽車的生產和研發，預計今年末新能源車的產銷量仍會出現較大增長。

分析指出，新能源汽車發展潛力巨大，也讓不少車企組新能源合資。江淮大衆新能源合資公司成立後，戴姆勒與北汽集團也簽署了框架協議，以推進新能源汽車領域的合作。

行業分析師認爲，外資與本地車企合作發展新能源汽車、將促進競爭、加快技術更新換代，對自主品牌在新能源汽車領域造成壓力，促進自主研發形成競爭力，讓內地車企不在國家政策「保護傘」下生存，能夠直接挑戰。

吉利新能源車銷量增1.5倍

內地有意逐步以新能源車取代傳統汽車，新能源車已成爲各大車企爭奪的新戰場，而吉利汽車（00175）則早在兩年前，已提出新能源汽車戰略「藍色吉利行動」計劃，目標在2020年產銷量達到200萬輛，新能源汽車銷量佔整體銷量90%。據全國乘用車聯席會的統計數據顯示，今年首十個月，吉利新能源車累計銷量爲1.88萬輛，同比增長高達155%。其中帝豪EV銷量佔據絕大多數，達到1.8萬輛，同比增長144%。

另外，早前吉利在發布iNTEC技術品牌的同時，對外透露，目前吉利已在混合動力和純電動領域布局了兩大專屬高端平台，分別是與沃爾沃汽車聯合開發的CMA基礎模組化架構和純電動專屬架構PMA平台。從2020年起，將推出基於PMA平台打造出小型CROSS、緊湊級三廂車、SUV等多種車型，續航里程將達到500km，混合動力汽車的上市步伐比純電動車要更快，預計在2020年前，帝豪HEV、帝豪PHEV、博瑞PHEV等近10款產品上市。

瑞銀發表報告表示，調整吉利銷量及毛利率預測，因此分別上調2018及2019年盈利預測5.4%及16.1%，並預期Lynk於2020年銷量可達54.5萬輛，貢獻41億元人民幣收入。瑞銀認爲，吉利是中國汽車製造商崛起的典型例子，在推出新產品及品牌方面有很好的執行力，不過由於估值較高，因此維持「中性」評級，目標價由21元升至27元。

吉利（00175）今年走勢

行業受制續航力弱充電難

中國新能源車市場發展潛力巨大，吸引各車企爭相拓展，2016年中國新能源汽車產銷分別是51.7萬輛和50.7萬輛，連續兩年產銷量居世界首位。但在高速發展的同時，行業亦有不少難題需要克服，主要是續航能力不足及充電難。

業內人士透露，普通純電動新能源汽車的電池續航里程約300公里，亟待進一步提高，若能達到400公里以上，才能減低車主的擔憂。不少消費者投訴，新能源車的續航標示，與體驗值相差太大了。有純電動車車主直言：「新能源汽車就怕開到一半沒電，較遠的地點不敢跑，只能在市內上下班之用。」

另外，充電樁、電力資源配置等基礎設施問題，也是限制新能源汽車廣泛使用的掣肘。有消費者表示，希望購買新能源汽車，卻遇上沒地方充電的問題，因爲家附近和單位附近沒有充電設備。

近年國家陸續頒布多項鼓勵政策，促進充電樁行業的發展。去年，國家發改委等四部委聯合發布《關於統籌加快推進停車場與充電基礎設施一體化建設的通知》，今年國家能源局等部門也聯合發布了《關於加快單位內部電動汽車充電基礎設施建設的通知》。同時，全國多地也在積極響應，但充電樁的建設與運營不僅涉及企業，還涉及所在建築物、居民小區乃至整個區域的電網承載能力，因而推動上仍有問題要克服。

▲充電樁、電力資源配置等基礎設施問題，是限制新能源汽車廣泛使用的掣肘

資料顯示，截至今年六月底，內地新能源汽車保有量突破120萬輛，「車樁比」僅達到四比一的水平。相對新能源汽車的銷量穩步增長，充電樁建設步伐卻嚴重滯後，而且位置分布不均衡。現時多數充電樁分布在酒店、醫院內的停車場，私家車車主所住小區可能受物業限制安裝，造成一定的不便。