

随着资本的大量涌入,新能源汽车产业产能过剩的风险正在不断累积,如不及时采取措施加以应对,新能源汽车市场在“去补贴”后将面临严重的泡沫危机。

新能源汽车面临泡沫危机?

■本报记者 贡晓雨

2018年新能源补贴新政日前正式落地。针对在售新能源汽车,其在续航里程、百公里能耗以及其他综合指标上都提出了更高、更严格的要求。续航里程方面,补贴车型续航里程最低标准为150公里,低于150公里续航里程的新能源汽车补贴归零。更为重要的是,进入2020年,车企热衷的补贴政策将不复存在。

尽管形势比较严峻,但新能源汽车的造车运动依然热情不减。5月底,小鹏汽车在广州交付百辆挂牌汽车;蔚来汽车也向首批用户交付了10辆车……在大量新能源汽车量产交付的背后,产能过剩成为一个不得不面对的新问题。

业内人士表示,随着资本的大量涌入,新能源汽车产业产能过剩的风险正在不断累积,如不及时采取措施加以应对,新能源汽车市场在“去补贴”后将面临严重的泡沫危机。

产能过剩苗头初显

近年来,随着新能源汽车市场的快速增长,各大车企纷纷加速扩大其生产规模。据第一电动网不完全统计,16家车企建成的新能源车生产基地年产能超300万辆;29家车企在建新能源车生产基地年产能超800万辆,其投产时间基本都在2018-2020年。41家车企累计年产能已超千万辆,显然超过国家设定的2020年保有量500万辆的目标。《电动汽车观察家》总编辑邱锴俊认为,从以上数据可以看出,国内新能源汽车市场产能过剩已现端倪。

原有车企在扩大规模,各路资本也在寻求进入。自从房地产遭遇“房住不炒”政策去泡沫以来,新能源汽车已经名副其实地成为新的投资风口。6月25日,恒大以总代价67.46亿港元收购香港时颖公司100%股份,从而间接持有FF(法拉第未来)公司45%的股权。

前段时间,一张49家造车新势力的LOGO图集被诸多汽车媒体转发。邱锴俊认为,虽然其中有一些并非造车新势力,但是如此之多的LOGO给人以强烈信号:这个光鲜靓丽的身份吸引了太多鱼目混珠之徒。

更加引人注意的是,除了传统车企和造车新势力之外,一些其他行业的龙头企业也开始涉足新能源汽车领域,如五粮液集团、宝能集团、汉能集团等。而媒体报道的新能源汽车投资热潮,在今年上半年几乎一直持续。

国内新能源汽车整车产销量的快速增长,也带动了相关配套产业的发展,特别是动力电池产业发展异常迅猛。数据显示,当前我国动力电池出货量占全球市场份额高达70%



进入2020年,新能源车企热衷的补贴政策将不复存在。

图片来源:百度图片

以上。2016年动力电池领域的投资金额超过1000亿元。

据测算,如果当前形成的动力电池产能全部释放,会形成170吉瓦/年的巨大产能,大约是市场实际需求量的7倍多,可以满足年产500万辆的电动乘用车和50万辆电动大客车的总需求,而按照相关规划,我国到2025年都达不到如此庞大的市场需求量。

新政出台带来机会

国家发展改革委近日发布《汽车产业投资管理规定(征求意见稿)》,提出新建独立纯电动乘用车企业投资项目所在省份应符合四个方面条件:新能源汽车保有量占比高于全国平均水平;电动汽车充电基础设施比较完善,充电桩高于全国平均水平;新能源汽车僵尸企业和僵尸资质清理工作全部完成;现有新建纯电动乘用车企业投资项目均已建成,且产量达到建设规模。“这已经充分显示出管理层对产能过剩的担忧。”邱锴俊向《中国科学报》记者表示。

邱锴俊分析,新政中有两个关键点,一是重新分配了责权,所有汽车项目改为地方备案制,中央主管部门只是抽查,发现问题严令

整改;二是明确了汽车产业投资方向,燃油汽车项目完全禁止新建,新能源汽车投资提高门槛,注重“健康有序发展”。

新政策要求项目建设规模直接从10万辆产能起步,使新能源汽车门槛提高了不止一点。但只是提高产能要求就能真正解决新能源汽车产能过剩的问题吗?

对此,邱锴俊持不同意见,“产能确实不应该成为一个必要的条件,或者说一个一刀切的问题,例如一些高端的新能源汽车,其产能也许不需要一下子放到那么大”。他认为,该政策的本意是,只有达到这个门槛的企业或是股东,才能进入该产业,也就是说门槛高一点,让一些小产能或者投资比较差的企业进不来。“但是用提高产能这一门槛不是特别合适,而用研发实力等设定门槛更合适一些。”

新政计划替代原有的三项政策——《新建纯电动乘用车企业管理规定》《关于完善汽车投资项目管理的意见》以及《汽车产业发展政策》,这一重大改变给汽车上下游产业带来的变革仍需拭目以待。邱锴俊认为,新政对智能化、轻量化、动力电池、零部件的政策鼓励比较多。

他表示,“综合来讲,新政里面有两个亮

点。首先,鼓励轻量化的车身及复合材料的利用,而这方面的产能其实并不是很大,且中国可能很少有人注意到,这其实是一个非常具有前景的方向。其次,硬件、软件等智能化、智能驾驶相关的一些产业也是非常受鼓励的,这部分虽然很少有人去关注,但却是未来非常重要的发展方向。”

“虽然从全球来看,我国自动驾驶、无人驾驶、主动驾驶的研发是国际领先的,但是最终还是要落在硬件的制造上,那么早在此布局也会赢得不错的机会。”邱锴俊介绍说,由于动力电池属于产能过剩的情况,所以新的管理办法提高了对动力电池的要求,在新建项目的技术水平上要求比较高。

防止盲目冒进

为了防止新能源汽车出现产能过剩,科技部“863”计划电动汽车重大科技专项特聘专家、新能源汽车技术创新工程专家组组长王秉刚曾表示,国家发展改革委已开始针对新能源车企实行管控,严格把关的新能源车生产资质的审批,并试图提升新能源车新增生产资质的申报门槛,原则上做到不浪费。

针对目前新能源汽车的产能是否存在过剩,有不同声音认为,规划产能并不等于实际产能,能否落地是一个问题。另外,也不排除很多企业拿出数字只是为吸引资本。

爱驰亿维联合创始人、CEO兼CFO谷峰此前在接受媒体采访时谈到,不应该对数字做过多的解读。比如爱驰亿维的新能源总投资对外披露的金额是130亿元,规划总产能40万辆。但汽车的投资具有周期性,这些资金的投入周期要好几年,产能也会分批根据销量的情况综合考量。初期,整体的投入可能会非常小。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,现在新能源车存在表面产能过剩的问题,只是规划的产能过剩,实际不一定都投产。“绝大部分新能源的造车新势力都很难生存过五年。”崔东树说。

电动汽车资源网分析师黄诚认为,现在得出新能源车产能过剩的结论还为时尚早,但我们还是要警惕以后可能出现的产能过剩问题。目前全球新能源汽车技术都在快速更迭,很难预测将来的技术路线。而我国因为各种新能源政策支持,新能源厂商容易在无法确定未来技术路线的情况下冒进,盲目开发新项目要承担巨大的风险。为此,他也提醒各厂商在规划和布局新能源产业的过程中,要科学引导,不可盲目冒进。

异言堂

进入7月以来,“打车难”突袭北京。此前几乎一秒接单的网约车,如今十几分钟没有司机接单的情形随处可见。笔者近日在北京多个地点体验发现,哪怕是非高峰时段,使用软件叫车也都要排队等候,且出现过等候超过半小时仍无司机接单的情况。这种过去只会在春节期间才发生的“打车难”,让不少消费者叫苦不迭。

打车难的背后,是政府部门对网约车运营的管理收紧。7月1日,《北京市查处非法客运若干规定》正式施行。当天,北京市交通执法总队即组织11个执法大队300余名执法人员,会同公安、交警等部门,在机场、火车站等45个重点地区,对各类“黑车”扰序、非法运营行为开展打击。据报道,在此前后,青岛、德州、保定、哈尔滨、珠海、海口、郑州等地已着手开展针对无资质运营网约车的治理行动。

作为曾被称为“最接近共享经济”的网约车,在新政实施面前反而表现出“一管就死”的迹象,不由得让人对目前的管理办法提高了对动力电池的要求,在新建项目的技术水平上要求比较高。

起初,人们寄希望于网约车的市场定位和发展,能够让中产家庭的私家车为公众的用车需求提供服务。该模式在满足公众用车需求的同时,还可降低私家车的用车成本,网约车平台则居中充当为双方提供及时信息等服务的角色,呈现多赢的经济业态。

然而,从当前最大的网约车平台滴滴出行近几年来年的发展态势来看,它的管理方式、奖励模式,都没有朝这个方向前进,反而“培育”了一大批专为滴滴出行服务的专职司机,俨然成了一家在互联网上的“传统出租车公司”。反观其让私家车为公众服务方面所作出的贡献,却非常有限。

如果真的有意推动共享出行行业,网约车平台的角色就应是一个公众和私家车之间的中介。滴滴出行等平台的出现,只一味快速引爆市场以为日后的垄断牟利;面对公众,它们用低价格吸引原本并不旺盛的打车需求;面对私家车主,它们用高补贴和奖励来吸引原本无意为别人提供服务的人。滴滴等平台用烧钱模式带来了打车出行市场的“供需两旺”,但当“滴滴们”不再追求盈利的时候,这种兴旺就成了海市蜃楼——特别是滴滴出行有意无意将用户订单向其平台下的快车和专车引流、提高抽成份额等做法,更让许多私家车主望而却步。

只是,这也埋下了其在新政面前不堪一击的“祸根”。在新政面前摇摇欲坠,不得不归咎于网约车平台自身在角色定位上的失误,同时也体现了当前出行的共享模式仍未摸索出正确道路。

当然,仅仅依靠互联网出行企业来承担发展共享出行的责任也并不现实。市场的监管者,同时也是城市的管理者,在依法规范网约车平台行为的同时,也应时常检视政策法规中存在的不足或不当,真正着眼于如何更好地引导推动出行领域的共享业态,从而制定出更细致入微的市场准则。

网约车「一管就死」折射出行共享发展不力

■赵广立

热点冷评



投资者如何应对网贷“爆雷潮”

近期,在“唐小僧”等明星P2P(互联网金融点对点借贷平台,又称互联网金融、网贷)理财平台出事之后,互联网金融行业突然迎来“爆雷潮”(“爆雷”指P2P平台因逾期兑付问题或经营不善而停业)。仅6月下旬,几天的时间里就有近30家平台爆雷,唐小僧等平台在倒下的同时,仿佛推倒了互金行业的“多米诺骨牌”。

据统计,2018年以来总部在上海的善林财富、唐小僧、联璧金融和意隆财富四大平台接连爆雷。据公安局数据和媒体报道,这四家跑路的平台涉案金额的规模近2000亿元。

仿佛连锁效应般,P2P的火爆从上海烧到了杭州。7月6日夜,杭州市公安局江干分局官方微博称:对浙江工助金融信息服务有限公司(即“牛板金”)涉嫌非法吸收公众存款立案侦查。7日中午,杭州市公安局江干分局再次发布,对杭州云端金融信息服务有限公司涉嫌非法吸收公众存款立案侦查。加上此前杭州祺天优贷、杭州优杨投资(即佑米金融)等出事,P2P平台、杭州爆雷的平台累计交易总额超过了500亿元,“雷雷”的用户数量超百万人。

接二连三的平台爆雷事件,使得网贷行业再度成为公众关注的焦点,不免令众多投资者担忧。而更令人咋舌的是,随着P2P网贷平台

整改备案期限的临近,一些不合规的中小平台正在加速“阵亡”。在网贷行业发展趋向理性化的今天,这一局面的出现令人意外。

从始于2013年的网贷行业倒闭潮,到2016年迎来“监管元年”,关于网贷趋于理性的声音不绝于耳,也让人产生了网贷行业野蛮时代即将结束的错觉。然而,从网贷市场所反馈的发展情况来看,无论是用户还是平台,抑或是整个网贷行业,三者距离理性化的发展目标其实还远。即便是网贷领域前景大好,但行业发展依旧警钟长鸣。在此背景下,涉足互联网金融借贷的投资者们,一定要提升风险意识。

今年5月中旬,波士顿咨询公司BCG发布的《全球数字财富报告2018》显示,参与互联网理财的用户,对风险的承受能力比传统理财平台的用户高,但在具备相关的风险意识和搭建投资结构的能力上仍略有欠缺。

今后一段时间内,网贷行业的发展依旧难以达到人们所预期的理性高度。作为投资者,要尽量做到不被平台的超高收益和超高返利所诱惑,不投资资产披露模糊、负面信息缠身的平台,不碰或不久留于合规备案无进展的平台,对收益的不合理性有基本的分辨能力,做一个理性的投资者。(赵广立)

行业观察

以人文视角面对人工智能 热情握手 谨慎拥抱

■本报记者 李惠钰

利,尤其是在医疗方面。

而在人类拥抱人工智能的同时,其开发和应用中存在的挑战无法被重视。报告认为,这些挑战有些是技术性的,包括错误目的的开发、技术上的不透明和不可控、过度追求利润目标而不考虑技术上的平衡以及终端的误用和滥用。

更严峻的挑战可能是社会层面的,包括对个人自身认知的困境、社会互动协作方式的改变、数据和隐私的侵犯、不对称信息权力的滥用、数据和技术导致的垄断、偏见强化和族群对立、弱势群体边缘化和贫困化以及人工智能武器和恐怖活动等。

需要引起重视的是,这些挑战并不遥远,有些甚至已经真实发生。人工智能的发展对社会可能产生的影响和应有的伦理规范,是中国发展研究基金会一直关注的问题。中国发展研究基金会秘书长卢迈表示,“把握机遇的前提是要了解并预防风险。这就需要我们在伦理学和社会治理方面下功夫。要从法律和政策层面加强对技术的约束和引导,建立合理的监管体系,确保人工智能安全、可靠、可控发展。”

“要使人人工智能更好服务于人类福祉,我们应该正视人工智能带来的社会挑战,并且超越纯技术和经济的视角,更多从社会和人文视角去探讨人工智能带来的影响。”中国发展研究基金会秘书长助理俞建伟补充道。

设计可信赖的人工智能

面对新一轮技术带来的巨大变化和冲击,专家认为,人工智能面临的挑战不在技术而在于设计、开发和使用技术的人。建立负责任地使用人工智能的原则、政策和法律是全人类共同面临的挑战,需要政府、学界、企业等各利益相关方的共同努力,人工智能领域的全球合作也成为必然趋势。

报告呼吁,各国政府、产业界、研究人员、民间组织和其他利益攸关方就人工智能开展广泛

第三次人工智能浪潮正以迅猛之势席卷全球,一方面给经济社会的可持续发展带来了巨大的机遇,另一方面,安全、隐私、偏见、垄断等问题也随之而来。然而,这些可能撼动社会基础的根本性问题,还远没有得到社会各界应有的重视。为了解并预防风险,中国发展研究基金会与微软公司共同撰写了《未来基石—人工智能的社会伦理和角色》的报告,并于7月9日正式在京发布。

该报告汇聚了两家机构在人工智能社会角色和伦理方面的思考和洞察,旨在推动人工智能的健康发展,使之更好地服务于人的发展。在报告发布会上,清华大学公共管理学院院长薛澜表示,科技发展会不会对人类生存产生威胁,取决于能不能有适应性的治理方式来应对。面对人工智能发展,我们应该热情地握手、谨慎地拥抱。

拥抱的同时正视挑战

今天的网络购物、交通物流、语音助手、社交媒体,处处都有人工智能的影子。针对人工智能的兴起目前存在两种看法,一种是“热情拥抱论”,另一种是“人工智能威胁论”。

报告指出,人工智能不仅是前沿的科技和高端的产业,未来也可以广泛应用于解决人类社会的一些长期性的挑战,包括攻克疑难的疾病、提供低成本的教育服务、为穷人和弱势群体提供高质量的教育服务、减少能源资源的消耗,使社会发展更加公平而可持续。

在微软,就有一个“AI for Earth”的项目,它将人工智能和气候变化、节约水源、生物多样性等重要事业结合起来,发展环境科学。微软公司总裁施博德表示,人工智能可以帮助解决人类现在面临的巨大挑战,比如精准医疗、精准农业等。

薛澜也认为人工智能技术可以给发展中国家、贫困山区和很多乡村的老百姓带来巨大的福

对话和持续合作,加快制定针对人工智能开发和应用的伦理规范和公共政策准则。报告还建议,在社会层面,鼓励高校研究机构、企业和行业协会、投资机构和社会组织在各自领域进行相关探索和研究;在政策层面,在鼓励引导社会研究和产品开发的同时,需要重视政策和法律监管,并加强国际合作,建立多层次的国际人工智能治理机制。

当人们还在感受人工智能对人类传统思维巨大冲击时,微软已提出了开发人工智能的六项基本原则——公平、可靠与安全、隐私与保密、包容、透明、负责。施博德表示,这六项基本原则是为了确保人工智能能够以一种合乎伦理的方式得以使用。

微软认为,要设计出可信赖的人工智能,必须采取体现道德原则的解决方案。在赋予计算机更大力量的同时,也需要用社会伦理来引导它。

薛澜也表示,未来人工智能需要一套信息治理机制,在使用信息和保护隐私之间找到合理的平衡,而这其中公司的责任非常关键。“像微软提出的六项原则,可以适用到更多公司,跨界的治理机制需要尽快推进。”

施博德表示,微软还希望促进人工智能全民化,让每一人、每一组织都能从人工智能中获益。具体而言,就是把不同的人工智能技术通过独立的微软认知服务API提供给开发者,比如语音、自然语言翻译、计算机视觉、机器学习,任何一个客户都可以通过许可安排使用他们想要的API,然后开发自己的人工智能产品或服务,真正地让人工智能落地到每一个行业,促进人工智能技术在全球的大融合。

“人工智能的发展将在创新治理、可持续发展与全球安全合作三方面对现行国际秩序产生深刻影响,需要各国政府与社会各界从人类命运共同体的高度予以关切和回应。只有加强各国之间的合作与交流,才有可能真正构建起一套全球性、共建共享、安全高效、持续发展的人工智能治理新秩序。”薛澜最后建议道。