

比亚迪一季度净利润预降9成 新能源汽车凛冬将至?

3月28日，比亚迪发布2017年年报和今年一季报预告，净利润均出现下滑，且一季报净利润下滑幅度或达90%，其主要原因是由于新能源汽车补贴的下滑。作为新能源汽车龙头，比亚迪业绩下滑是否意味着新能源汽车凛冬将至呢？

比亚迪一季度净利润或下滑90%

3月28日，比亚迪发布2017年年报。数据显示，2017年，比亚迪实现总营收1059.15亿元，同比微增2.36%；归属上市公司股东净利润40.66亿元，同比下降19.51%。基本每股收益1.4元，同比下降25.53%。

与此同时，在2017年年报摘要中，比亚迪对2018年第一季度的预计净利润做出披露。2018年1月~3月，比亚迪预计实现归属于上市公司股东的净利润0.5亿元~1.5亿元，相比去年同期的6.1亿元，同比下降75.24%~91.75%。

一季度的利润进一步下降，比亚迪给出的原因是，受新能源汽车补贴退坡影响，集团的盈利能力承压受限，尤其是公司的电动大巴业务，盈利情况将有较大幅度的下滑。

此外，由于传统汽车市场的竞争依旧激烈，相关业务的盈利水平继续受到负面影响。受相关消息影响，公司股价亦大幅下跌。

从公司财务数据也可以看出2010年至2014年公司营收变动很小，同时净利润亦维持低位，2015年到2016年，新能源汽车的爆发带动公司营收和净利润双双大幅增长，2015年净利润增速高达550%，2016年归母净利润增速虽有所下滑，由于建立在此前高增长的基础上，同比增长亦高达79%，突破50亿元。而到了2017年，营收仅微幅增长，归母净利润却下滑近20%。

2018年2月13日，四部委联合发布《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》，新政设置了补贴过渡期，将2018年2月11日至6月11日设定为过渡期。过渡期期间上牌的新能源乘用车及客车按照2017年补贴标准的0.7倍进行补贴，新能源货车和专用车按0.4倍补贴，燃料电池汽车补贴标准不变。

工信部部长苗圩不久前公开表示，新能源汽车补贴政策将分段调整，逐步释放压力。与此同时，国家相关部委近期也释放了新能源汽车产业监管将继续收紧的信号。

新能源汽车补贴退坡影响有多大?

年报数据显示，2017年，比亚迪计入当期损益的政府补助高达12.76亿元，占其营业利润的23.58%，比亚迪方面也承认，这部分政府补助主要与其汽车业务相关。

2月中旬，相关部委发布2018年新能源汽车补贴政策，与2017年补贴标准相比，变化之一就是将对纯电动车补贴的起步门槛从100km的续航要求提升为150km。续航在300km以下的纯电动汽车所能够获得的补贴金额出现了不同程度的降低。但如果续航里程超过了300km，补贴金额还将有所增加。

续航里程	2017年补贴标准	2018年补贴标准	补贴降幅
100km < R < 150km	2.4元/千瓦时	0	100%
150km < R < 200km	1.6元/千瓦时	1.1元/千瓦时	-31.25%
200km < R < 250km	1.6元/千瓦时	1.1元/千瓦时	-31.25%
250km < R < 300km	1.4元/千瓦时	1.0元/千瓦时	-28.57%
300km < R < 350km	1.2元/千瓦时	1.0元/千瓦时	-16.67%
R > 350km	0.8元/千瓦时	0.7元/千瓦时	-12.5%

根据国家对新能源汽车产业的长远规划，2020年将会取消补贴，所以在最近几年，补贴将会逐渐退坡，以减少取消补贴对行业带来的冲击。2017年的补贴标准已经大幅降低过一次，2018年补贴将进一步减少。

目前，比亚迪品牌旗下共有唐、秦、宋DM、e5等八款新能源车型。数据显示，2017年，唐、秦以及宋DM的销量合计66321辆，占到比亚迪纯电动车型销量的60.8%，然而，这三款主要车型的续航能力都没有超过100km，也就是说，2018年，这些车型将不会再为比亚迪带来政府补助收益，影响之大可见一斑。

