

作为曾经的“自主品牌一哥”，如今却和比亚迪之间的差距越拉越大。

3月21日，吉利汽车披露了2022年的财务报告。根据财报显示，2022年吉利集团累计销售汽车合计1432988辆，同比增长8%；营业收入同比增长46%至1480亿元，创历史新高；净利润同比增长8.52%至52.6亿，在连续三年下滑之后，净利润终于也是止跌回升了。



其次是利润率方面，2022年吉利汽车的毛利率仅为14.12%，净利率为3.14%，和2021年17.14%的毛利率以及4.28%的净利率相比分别下滑了3.02%和1.14%，下滑的幅度不可谓不大。

对于利润率下滑的原因，吉利汽车将其归咎到了新能源车上：“新能源汽车毛利率表现仍然大幅弱于燃油车，加之占比快速提升，导致了利润率的下滑”。根据财报显示，2022年吉利汽车的新能源销量为32.8万辆，虽然销量也不算太低，但距离规模化生产还有很远的距离。

实际上，2022年吉利汽车的各项数据之所以能够实现增长，很大一部分原因其实是受到大环境的推动。根据中国汽车工业协会披露的数据显示，2022年新能源汽车的产销分别达到705.8万辆和688.7万辆，同比增长96.9%和93.4%，市场占有率迅速攀升到了25.6%。



在业绩披露会上，吉利汽车的高管也承认在转型新能源上已经掉队：“过去两年吉利的表现不是那么靓丽，现实的情况是吉利已丢掉第一的宝座，在新能源的发展道路上，我们被优秀的同行拉开了比较大的距离。”承认差距固然是一件好事，但吉利汽车想要追赶却并不容易。

其实，吉利汽车早在2013年时就已经开始发展新能源汽车。当年，吉利汽车率先成立了主攻电池包集成技术的威睿，开始研究电池系统；2016年之后，吉利汽车开始在浙江金华等地投资建设动力电池项目，并收购LG化学南京工厂所有生产设备和制造技术知识产权。

2015年，吉利汽车发布“蓝色行动”，计划2020年实现新能源汽车销量占总销量90%以上，同年吉利汽车推出了首款新能源汽车帝豪EV，在当时还没有太多新能源汽车可供选择的大背景下，帝豪EV在2016年取得了4.9万辆的销量，仅次于比亚迪的10万辆，表现相当出色。

不过，或许是燃油车大卖的缘故，吉利汽车并没有选择乘胜追击，下一款产品纯电SUV帝豪GS直到2018年6月才上市，而且由于产品的竞争力不足，帝豪GS最终惨淡收场。而在接下来的几年里，随着一众造车新势力以及特斯拉、比亚迪的崛起，吉利汽车在新能源转型上完全掉队，到2020年，吉利新能源车销量为6.8万辆，仅占总销量的5.16%，和预期相差甚远。

用一句话形容吉利汽车在新能源汽车上的转型，那便是“起了个大早，赶了个晚集”。如今，虽然吉利汽车已经在全力追赶，但伴随着竞争的加剧，吉利汽车想要成功并没有那么容易。

吉利汽车能“迎头赶上”吗？

在业绩披露之后，吉利汽车也为自己定下目标：2023年新能源销量较2022年翻番。

按照2022年32.8万辆的新能源车销量来计算，2023年吉利汽车的新能源车销量需要达到65.6万辆，在如今这个竞争越发激烈的新能源汽车市场，吉利汽车想要实现目标的难度不小。

从大环境来看，在经历了2022年这个新能源汽车“井喷”的大年之后，国内新能源汽车市场的增速已经开始降低。根据中汽协发布的数据显示，2023年1-2月，新能源汽车产销分别完成97.7万辆和93.3万辆，同比分别增长18.1%和20.8%，增速较2022年已经明显放缓。