

汽车市场有所回暖?新能源车面临“洗牌”

今年二季度,受高温天气、贸易摩擦、库存量高企等因素影响,汽车销量持续乏力,车市逐渐转冷。不过,业内专家认为,随着不利因素逐渐消除,9月份、10月份作为传统销售旺季,车市将缓慢回暖。此外,新能源车持续保持高速发展,产品分化态势逐步显现。预计2020年补贴退出后,新能源车产业集中度将进一步提高,整车生产企业将会集中在10家企业以内——

中国汽车工业协会近日发布的8月份汽车销量数据显示,8月份汽车生产199.99万辆,环比下降2.10%,同比下降4.38%;销售210.34万辆,环比增长11.34%,同比下降3.75%。对此,中汽协表示,虽然销量增速仍在回落,但总体表现符合年初预期。

销售回暖行情复苏

从数据看,8月份汽车产量环比下降,销量呈较快增长,产销量同比均呈小幅下降。1月份至8月份,汽车产销继续保持小幅增长,增速比前7个月均呈一定回落态势。中国乘用车市场信息联席会发布的数据看起来形势颇为严峻,8月份轿车、SUV和MPV销量下降7.4%,降至176万辆,此前7月份的降幅则为5.4%。

乘联会秘书长崔东树称,近期消费者在大件方面的消费变得更加谨慎,“中国汽车市场的冬天来了,SUV需求年内可能会继续下滑”。

对于“冬天来了”的观点,业内有不同声音。国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅告诉经济日

报记者,8月份汽车产销率高达105.2%,一是受以往月份高库存率影响,生产节奏放缓,二是受季节性因素影响,销量开始转好。

“8月份,汽车销量数据在连续数月下降情况下首次出现两位数增长,表明行情开始复苏。”周毅表示,主要原因是影响销量的不利因素基本已经消除,天气因素等为销量提升创造了条件,预计接下来两个月会有不错的增长。

“二季度销售的疲软使得汽车促销现象较为普遍,造成总体消费额偏低,对于经济拉动作用有限。”周毅表示,加上中美贸易摩擦事态升级,汽车产业发展面临很大不确定性因素,未来汽车业对经济的带动作用仍面临考验。

新能源车产品分化

1月份至8月份,新能源汽车产销分别为60.7万辆和60.1万辆,比上年同期分别增长75.4%和88%。其中,纯电动汽车产销分别为45.5万辆和44.7万辆,比上年同期分别增长60.2%和71.6%,其销量占新能源汽车总销量的73%;插电式混合动力汽车产销分别完成15.3万辆和15.4万辆,比上年同期分别增长1.4倍和1.6倍。

从数据中可以看出,新能源汽车整体销量相比上年同期保持着稳步增长态势,插电车型的增势更是居高不下,正逐步抢占纯电动汽车的市场份额。

中汽协表示,插电式混合动力车型比纯电动车起步较晚,但随着新能源汽车的补贴退坡,政府对于插电式混合动力汽车与部分续航里程低的纯电动汽车之间补贴差距已经不再明显,加之插电式混合动力车型可以减缓部分用户对于电动汽车的里程焦虑,使得插电式混合动力车型的优势愈发明显。

中汽协副秘书长师建华表示,协会对今年新能源汽车销量的预测是超过100万辆,目前来看应该能够达到,还有相关人士认为,今年销量可能会达

到150万辆,在他看来,100万辆、110万辆,甚至150万辆,其实差别并不大,因为新能源汽车在整个汽车市场所占的份额依然很小。

师建华还表示,未来10年内燃油车还将是汽车市场的主力,传统燃油车也肯定会逐步增加电气化、智能化、网联化因素。未来,也许还没到各国禁售燃油车的法令出台,纯燃油车可能就没有了,因为燃油车也正在向混合动力、插电式混合动力车型进化。

“新能源汽车行业在多方影响下分化必然加快。”周毅表示,工信部日前将停止生产新能源汽车产品12个月及以上的30家企业(第一批)特别公示,如果未能通过核查将被撤销新能源汽车生产资质。这意味着新能源汽车行业的野蛮化时代已经过去,未来市场规律和清理整顿会促使车企分化进一步加快,预计2020年补贴退出后,新能源整

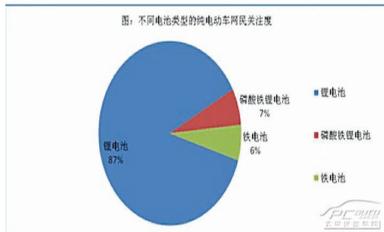
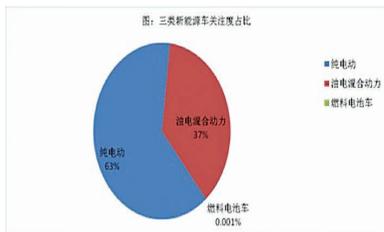
中国汽车工业协会近日发布的8月份汽车销量数据显示



中国乘用车市场信息联席会发布数据



1月份至8月份



4S店面临转型考验

“在庞大的汽车产业链中,4S店是流通销售环节最重要的一环。由于目前市场整体供大于求,经销商单店销量少、毛利低,尤其在新能源汽车市场,竞争已经进入白热化阶段。”中海同创集团董事长李金勇指出,随着我国汽车市场由卖方市场向买方市场转变,大部分4S店的盈利能力都在不断减弱,卖车利润日趋摊薄,主要靠维保及其他衍生业务盈利。在新能源汽车经营层面,如果沿用传统4S店模式,实现持续盈利更是难上加难。在这种情况下,车企必须打破传统品牌4S店的思维局限,尝试走进商场、建体验店、运用互联网思维等方式,立足传统,升级传统。

在崔东树看来,4S店体系始终被认为是传统燃油车销售市场中效果较好的模式,但是由于新能源车动力体系完全改变,导致后期维护保养大幅减少,所以现阶段传统汽车4S店的售后功能在大幅削弱。他表示,未来4S店要变成以销售展示和宣传服务为核心的体系,弱化售后服务的功能。

“这种转变是一个庞大的工程,不可能一蹴而就,至少需要3年到5年的转型时间。”崔东树认为,如果售后功能大幅减弱,4S店的经营效率将大幅降低。因此,要转变现有4S店的销售模式和布局模式,成本还是偏高,未来4S店将会以小的直营店展示模式为主。

(刘瑾)
据经济日报



车生产企业会集中在10家企业以内。

“新能源汽车高端品牌已经开始发力。”周毅认为,奔驰、奥迪、保时捷近期纷纷发布自己的纯电动车品牌,如果这些品牌按照预期在中国量产,这对于新能源汽车在公众心目中形象、新能源汽车消费都会有极强的促进作用。周毅认为,总体看,新能源汽车的发展任重道远。在数量上,新能源汽车月销量刚突破10万,不到汽车总销量的5%;技术上,近期的电池事故也给电动车消费带来了更多不确定性。电动车要兼容安全性、经济性、实用性三方面,在保证安全的前提下提升电池能量密度、增加使用便利性,不断降低成本。



30家车企新能源资质或撤销

占着新能源资质却不生产,30家车企的“准生证”或将撤销。日前,工业和信息化部装备工业发展中心发布通知,公布了拟上报特别公示新能源汽车生产企业(第一批)清单,30家“上榜”企业面临着被撤销生产资质的风险。

发展中心表示,按照《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》中新能源汽车生产企业特别公示的要求,对2017年7月1日前获得新能源汽车生产资质的企业进行了梳理,拟将停止生产新能源汽车产品12个月及以上的企业名单上报工信部。从清单来看,一共有30家新能源汽车生产企业,包括华晨汽车、广汽本田、万向电动汽车、山东丽驰新能源等。通知表示,如有异议,可在9月9日前的公示期内反馈意见。

根据相关规定,对于停产12个月及以上的新能源汽车企业,工信部将予以特别公示,相关企业再次生产需要重新经过工信部核查。不能保持准入条件或破产的企业,将被撤销资质。业内人士认为,此次工信部拟取消30家企业的生产资质,有利于梳理新能源汽车生产资质、整治新能源产业的散乱局面。

中汽协数据显示,2017年,新能源汽车产销分别完成79.4万辆和77.7万辆,同比分别增长53.8%和53.3%;今年前7个月,我国新能源汽车产销分别完成50.4万辆和49.6万辆,比上年同期分别增长85%和97.1%。

但长期以来,我国新能源产业比较分散,产品技术水平参差不齐,缺少明星车型和国际高端品牌。“虽然我国新能源汽车产销量已经在世界领先,但新能源汽车却分散在200多家汽车企业。”科学技术部高新技术发展及产业化司副司长续超前在2018中国新能源汽车产业发展(泰达)国际论坛上表示。

与此同时,在国家积极推进新能源汽车产业的大背景下,许多汽车企业在最初制度还不完善时便拿到了新能源汽车的生产资质,然而,“占坑”后的一些企业并没有积极进行新能源汽车的研发与生产。此次《通知》的下发将倒逼这些企业加快产品研发和生产。

适时的资质清理将为新能源汽车产业提供更加良好的发展空间和竞争环境,而腾出来的生产资质,也将给有实力的后来者留出发展机会。

(董禹含)
据《北京日报》

