

汽车周刊



新民网汽车频道
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第 796 期 | 2019 年 9 月 25 日 星期三 本版编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

“后补贴时代”考问新能源车企

2019年下半年,新能源汽车开始告别高额补贴,进入后补贴时代,整个产业将经历一个断奶的阵痛期。对于新能源车企来说,压力山大,面临洗牌。

短期下滑

从6月25日起,新能源退补过渡期正式结束。退补后的七、八两个销售月,高歌猛进的新能源车市急转直下,出现“两连降”。原本火爆的销售店变得门可罗雀,似乎一夜之间原本着急购买新能源汽车的消费者突然消失了。数据显示,7月国内新能源汽车销售8万辆,同比下降4.7%。8月销售8.5万辆,同比下降15.8%。比亚迪前8月累计销量为17.89万辆,仅完成年销量目标42万辆的42.6%。北汽新能源前8月累计销售8.83万辆,距离22万辆销量目标,还有60%的进度要走。此外,包含吉利、江淮、长安、上汽、奇瑞等在内的车企,新能源销量均出现不同程度的下滑。

最新数据显示,2019年8月,乘用车中新能源车用户购车意向占比为1.7%,较7月小幅下跌0.1个百分点。2019年5-8月,用户购买新能源

汽车的意向占比呈不断下行态势,这表明政策红利扶持下的新能源汽车,在高速增长路上狂奔五年之后开始退烧。

众所周知,我国新能源汽车的快速增长与补贴密不可分。据工信部今年3月公布的数据,近126亿元补贴下发给近百家企业,其中比亚迪以26.89亿元成为最大的获利者,吉利以11.11亿元位居第二。此前,中汽协对2019年新能源汽车销量目标进行调整,从160万辆下调至150万辆。另外,北汽新能源将全年销售目标从22万辆下调至15万辆,比亚迪由40万辆下调至35万辆。而上汽、吉利也下调3万-5万辆。

由于补贴退坡,企业难以有效应对成本压力。与此同时,我国新能源汽车大而不强,明星产品不足,较传统车仍不具备竞争力等问题浮出水面。此外,消费者对新能源车接受度还较为有限,市场短期下滑在所难免。

长远利好

不过,对新能源汽车的发展一味抬高或贬低,都显片面。日前举行的2019泰达论坛透露的观点显示,

进入后补贴时代,并不说明新能源汽车市场不行了,而恰恰相反,由于国家对于新能源汽车的支持由真金白银补贴向培育良好市场环境转变,从长远看,更利于产业持续发展。

其一,可以增强新能源汽车发展的市场驱动力。此前政策驱动效应大于市场自发和内在的驱动效应,其中最为突出的就是补贴政策。要使产业和市场可持续发展,必须增强市场内在驱动力,也就是靠产品性能和使用成本来让消费者作出选择。

其二,优化补贴结构,强化补贴实际效果。降低购买环节补贴,增加使用和充电设施方面的补贴,既可解决当前充电不便捷、消费者里程焦虑明显等问题,也可以防止此前出现的套取补贴等违规情况。

其三,实施补贴退坡,提高补贴门槛,可在一定程度上避免企业为获得补贴,忽视能量密度、车重、能量损耗、续驶里程等指标之间的平衡,能够把更多精力放在适应需求、降低成本和提高产品性能等方面。

其四,可以弱化地方保护和市场分割。由于地补的存在,地方政府

必须在补贴新能源汽车时考虑“肥水不流外人田”,势必引发地方保护和市场分割。只有取消地方补贴,才能在更大程度上弱化市场分割,有利于形成公平公正的竞争环境。

另外,补贴退坡对于中小厂商、新兴汽车制造商来说,不一定是坏事,可以在一定程度上剔除竞争中普遍存在的非市场性因素,在同一个起跑线上竞争。

如何应对

眼下,对于新能源车企来说,采取有效措施刺激市场消费刻不容缓——终端售价优惠、免息金融政策、车险及维保服务等购车礼包已成为当前主要促销手段,但多为短期政策。

面向长远,对待退坡后成本上升,车企要自我消化,成本可控的环节有很多点、很多的市场可以去发力,最重要的是打磨更多的产品,丰富产品线,精耕细作,开拓市场,尽可能摊薄产品成本,扩大产品链、业务链和价值链,加快技术升级,作为化解市场风险的有效途径。

如果说,之前新能源车企是在“为政策造车”,那么,从现在起,新

能源汽车企业需要转变观念,“为市场造车、为需求造车”。与此同时,尽管补贴退坡,但双积分制度的升级却在背后督战,我国对新能源的政策也从奖励刺激变成了制度推动。也就是说,未来车企不能不研发新能源汽车,否则将会蒙受一大笔损失甚至遭受处罚。因此在未来的一段时间内,对新能源技术的开发竞争将会成为各大车企的重头戏。

另外,新能源汽车还有一个燃油车所不及的优势——智能化。普通燃油车想要增加车联网、自动驾驶等智能化功能需要额外搭载主机或工控机,但对于电动车来讲,本就是车载的一部分,优势将逐步显现,将成为新能源汽车后续发展的制高点。此外,值得注意的是,新能源车企不约而同将目光转向海外,特别是新能源客车企业,如宇通、金龙、中通、安凯等都在积极开拓海外市场,海外营收在营收中的占比越来越大。

2019年将是新能源汽车打响淘汰赛的一年,断奶后的车企要凭实力说话。“扶优扶强”的政策路线不变,“强者恒强”的局势将日渐成型。

雍君

「庞大」破产重组恐难咸鱼翻身

近日,一则“法院接受债权人申请庞大集团即将破产重组”的消息被广泛热议,公司股票被实施退市风险警示,股票简称变为“*ST庞大”。9月12日,深圳市深商控股集团股份、深圳市元维资产管理和深圳国民运力科技集团等三家公司联合接盘,称即日起对庞大集团进行破产重组。截至2018年,全国一共有54家上市公司实施了重整,至今没有一例失败案例。可以说,重整制度是化解企业债务和经营危机,实现企业重生的最有利途径之一。那么,破产重组这剂猛药,能否治愈庞大集团的重病之躯?

庞大集团创办于2003年,一度曾经创造了不少辉煌。2011年4月,庞大集团在上交所挂牌,成为首个以IPO方式登陆A股的汽车经销商集团。庞大集团2017年累计销售新车48.17万辆,营业收入高达704.85亿元,位列财富中文网发布的2017中国财富500强名单中第97位。但从2018年起急转直下,庞大集团全年营收下降到了420.34亿元,同比下降40.37%,亏损61.55亿元,同比暴跌3003.23%。今年上半年,庞大集团累计销售新车5.01万辆,同比降幅高达71.22%,实现营收102.56亿元,同比下降达到了62.17%。此外,截至2019年6月底,庞大集团总资产为295亿元,资产负债率81.87%。

庞大集团从“神坛”跌下,归结起来可用五个字概括:资金链断裂。从去年起,庞大集团遭遇银行融资大幅萎缩,车厂取消返利和授权,资产折旧过大,资金成本过高,高管离职,加之汽车行业遭遇28年来首次负增长,债务逾期、业绩连亏,庞大集团资金链断裂便也不足为奇。

事到如今,破产重组对庞大集团来说,是不得不走的一条出路,可能也是唯一的出路。据悉,操刀此次破产重整的三家商业巨头可谓实力超群,其中深商控股更是拥有10家全资控股子公司,总资产超过1万亿元。

庞大希望通过重整避免走向破产清算。但如今的中国车市早已今非昔比,行业洗牌已在所难免。重整是否就可以挽救庞大?似乎并不这么乐观。重组方即使资金实力强大,但也只是投资公司,对于汽车业务并不熟悉,想在这样一个大环境中,盘活奄奄一息的企业,甚至扭转乾坤谈何容易? 李永钧



名爵ZS下月焕新上市

搭载博世最新L2+自动驾驶技术、在法兰克福车展和工博会引发高度关注的全新一代名爵ZS将于10月17日上市。同级最高级别的MG PILOT L2+自动驾驶系统、斑马智行3.0系统、125马力同级别最高升功率的260TGI发动机、全LED银石光箭大灯……名爵ZS从外到内、从技术到智能全面焕新。

新车搭载的L2+自动驾驶系统可实现多场景下的自动驾驶。搭载的上汽阿里最新斑马智行3.0系统,拥有远程控制、中英混合语音控制、智慧加油、智慧停车等功能。260TGI双喷射涡轮增压发动机搭配同级唯一的爱信最新一代6AT变速箱,最大功率163马力,最大扭矩230牛米,动力表现超越1.5T的本田XR-V和缤智等车型。

宝龙

国货爆款 荣威RX5全系官降又推新

上汽荣威日前宣布,为献礼国庆70周年、庆祝荣威互联网SUV突破70万辆,旗下畅销爆款SUV荣威RX5全系官降11000元。同时,荣威RX5还将加推一款20T自动Ali智联网超越智臻版,售价13.88万元。

现在入手荣威RX5新车,更可享受综合价值高达3.6万元的国庆大礼:在国庆期间完成购车即可享受最高1.5万元限时现金礼;价值6000元的最低1成首付/24期0利率超长金融礼;价值12000元的智联网车型终



身免费基础流量终身流量礼;以及价值3000元的5年/10万公里超长保修期无忧质保礼,综合算下来,荣威RX5实际支付

价仅需9.38万-13.38万元。

荣威RX5 20T自动Ali智联网超越智臻版将搭载互联网汽车智能系统3.0-基于AliOS的

斑马智行解决方案,配合10.4英寸高清触控电容屏、7英寸交互式虚拟仪表盘等智能硬件,实现导航出行AI化、语音情景化、娱乐多样化、智慧生态服务四大升级。

新车配备主副驾驶座椅电动调节、前排座椅加热、ATC双区自动空调、智能防夹电动尾门等舒适性配置,搭载上汽世界级“蓝芯”1.5TGI缸内中置直喷涡轮增压发动机,匹配7速TST智能双离合变速器,满足真国六排放标准。

江美

二手车异地转籍比例上升

商务部网站日前披露了我

国汽车产业链上存量机动车两条信息。一条是8月二手车交易量信息:8月,全国二手车交易量119.9万辆,同比增长0.9%;1-8月,二手车累计交易量927.4万

辆,同比增长3.9%。从交易车辆类型看,乘用车中,轿车534.8万辆,增长1.2%;SUV/84.3万辆,增长13.1%;MPV/ 60万辆,增长17.5%。交易的商用车中,客车92.9万辆,下降1.7%;载货车90.4万辆,增长13.9%。受益于全

面取消二手车“限迁”政策的进一步落地,前8月二手车异地转籍总量达到273万辆,异地转籍比例为29.4%,同比上升4.5个百分点。

另一条是报废机动车回收量信息:8月,报废机动车回收

19.1万辆,同比增长13%,其中汽车16万辆,同比增长16.1%,摩托车3万辆,同比下降1.3%。1-8月,全国机动车回收数量146万辆,同比增长23.5%,其中汽车122.8万辆,增长27.1%,摩托车23.2万辆,增长7.4%。按车辆类型划分,客车89.3万辆,增长23.9%;货车26.2万辆,增长38.9%;挂车3.6万辆,增长54.5%。

张伯顺