

# 成都车展首设“新能源专区” 新能源汽车临“综合考”

本报记者 梁德明 伍月明 成都报道

尽管2019年新能源汽车财政补贴过渡期已正式结束,2020年补贴也将全面退坡,不过新能源汽车依旧是2019年成都车展的亮点之一。

9月5~14日,第二十二届成都国际车展在中国西部国际博览城举行,本届成都国际车展首度开辟“新能源专区”,传统车企的新能源系列及独立新能源汽车品牌与“造车新势力”同台竞技。

比亚迪汽车销售有限公司总

经理赵长江表示,比亚迪新能源车累计销量即将突破70万辆。此外,不够智能、安全担忧、里程焦虑、能耗质疑、操控疑问、售后疑问、保值率陷阱等让消费者的新能源选择之路充满坎坷。

而对于补贴退坡对产品售价的影响,东风启辰汽车公司总经理马磊提到,目前东风启辰主要是把10万~15万元这个主流市场做好,随着未来电池成本的不断优化,加上未来电池梯度利用能够衔接起来的话,还是会有一定发展空间的。

## 首设“新能源专区”

本届成都国际车展首度开辟“新能源专区”,前途、蔚来、小鹏、威马、爱驰、赛力斯、天际等品牌亮相成都国际车展,引爆新能源车市热潮。

第二十二届成都国际车展启用“智汇蓉城·乐驾V来”的全新主题,共吸引130多个汽车品牌参展,预计展出车辆1600余辆,展会总规模20万平方米,较往届增长30%。

据了解,本届成都国际车展首度开辟“新能源专区”,前途、蔚来、小鹏、威马、爱驰、赛力斯、天际等品牌亮相成都国际车展,引爆新能源车市热潮。传统车企的新能源系列及独立新能源汽车品牌如欧拉、几何等,将与“造车新势力”同台竞技。

记者现场注意到,广汽丰田在成都车展发布首款量产纯电轿车广汽丰田iA5,NEC纯电续航里程510km,全系列共推出三款车,在国家政策补贴后售价为16.98万~19.28万元。小鹏汽车则携手G3 2020款和P7两款车型首次亮相成都车展,同时宣布G3 2020款已于9月1日开始在全国正式交付。

此外,东风启辰的启辰D60EV,可实现综合工况481km,市场指导价范围为13.78万~15.38万元(补贴后)。广汽新能源旗舰车型Aion LX近日在北京开启预售,此次在成都车展首次全面亮相。该款车型拥有650km NEDC

续航里程,其中两驱基准版补贴后预售价格为25万元起,四驱基准版补贴后预售价格为30万元起。而东南汽车方面也提到,东南DX3 e500拥有500km等续航里程,30分钟即可从30%的电量充到80%,将于今年12月正式上市。

在此次车展上,比亚迪则重点提及全新秦EV及e2车型。全新秦EV补贴后预售价13.98万~14.68万元,拥有同级领先的421km NEDC综合工况续航,e2的两款车型综合工况续航里程(NEDC)分别达到了405km和305km,新车共推出标准续航版本的悦·标准型、智·舒适型以及高续航版本的耀·豪华型、创·尊贵型共4款车型,官方指导价9.98万~11.98万元。

汽车分析师颜景辉提到,新能源产业发展方兴未艾,在品质、续航里程、智能化等多方面的技术都有所提升。马磊提到,东风启辰主要先把D60 EV、e30以及T60 EV三款全新纯电动车做好,市场生态仍需要3~5年时间建构,不是光凭主机厂的力量,而是政府法规、供应体系、服务提供商等共同把生态打通,“未来电动车的发展还是可以期待的”。

## 补贴退坡考验降本能力

奥动新能源广州公司总经理马建斌提到,新能源汽车这个产业要想健康发展,就是要等着补贴完全退出,能生存下来的、能有利润的、能发展的才是真正可以在市场立足的。

6月25日,2019年新能源汽车财政补贴过渡期正式结束,2020年补贴将全面退坡。

奥动新能源广州公司总经理马建斌提到,新能源汽车这个产业要想健康发展,就是要等着补贴完全退出,能生存下来的、能有利润的、能发展的才是真正可以在市场立足的,而车电分离是应对后补贴

时代、降低车价的重要解决方式。

从近期发布的新款车型情况来看,补贴退坡似乎并未给新款车型终端售价带来较大幅度的提升。而对于老款车型,近日有4S店销售人士甚至提到,由于近期销量不佳因此厂家也推出了促销活动。

颜景辉认为,就目前观察而言,补贴退坡后新能源产品价格

也不会大幅度上涨。对于厂家来说,消费者对于价格的波动是敏感的,厂家会控制终端售价以稳定销量规模,达到一定销量规模也可以保障新能源汽车成本持续降低摊薄。

关于补贴退坡对产品售价的影响,马磊提到,电池成本占整车成本约40%,随着未来电池成

本的不断优化,加上未来电池梯度利用能够衔接起来的话,还是会有一定空间的。“目前东风启辰主要是把10万~15万元这个主流市场做好。”

比亚迪汽车工业有限公司品牌及公关处总经理助理刘斌则提到,比亚迪主要是通过技术上的攻坚以降低整车成本。此外,比亚迪通过核心零部件的外销扩大生产规模,以降低核心零部件的成本。“电动车成本还有很大的下降空间,可能到2025年电动车和燃油车的成本就能达到持平的状态。”

广州无忧云贷智能科技有限公司总裁冯洋认为,汽车行业的配件工厂最大的问题在于生产的品种,多品种、小批量导致它的生产效率非常低,有些价格是虚高的。因为车型太多、变换太快,小的配件工厂速度又跟不上主机厂的要求,导致整个产业链拉得很长,效率很低。



在2019年成都车展上,比亚迪重点提及全新秦EV及e2两款新能源车。本报记者 梁德明/摄影

## 新能源汽车是一场马拉松赛

2019年是新能源车补贴政策真正的退坡期,尤其是7月的新能源车补贴全面大幅退坡的同时,地方补贴退出后又没有使用环节的支持政策做衔接,新能源车的市场化转型将面临硬着陆的可能。

不过,从市场表现来看,2019年7月新能源汽车市场经历了年内首次同比下滑,无疑受到了补贴退坡带来的影响。

中国汽车工业协会数据显示,7月新能源汽车产销分别完成8.4万辆和8.7万辆,比上年同期分别下降6.9%和4.7%。不过在1~7月,新能源汽车产销分别完成70.1万辆和69.9万辆,比上年同期分别增长39.1%和40.9%。

此外,乘联会发布的数据显示,2019年1~7月新能源乘用车批发64.5万台,同比增速53.7%。由于6月底补贴退坡带来的销售成本大幅上涨,产销各环节很难快速应对这样的成本变化。7月新

能源乘用车批发销量6.88万台,同比下降4.2%,环比6月下降48%。

乘联会方面指出,2019年是新能源车补贴政策真正的退坡期,尤其是7月的新能源车补贴全面大幅退坡的同时,地方补贴退出后又没有使用环节的支持政策做衔接,新能源车的市场化转型将面临硬着陆的可能。

对于新能源汽车市场发展的考验,赵长江也直言,不够智能、安全担忧、里程焦虑、能耗质疑、操控疑问、售后疑问、保值率陷阱等让消费者的新能源选择之路充满坎坷。“传统燃油车是冲刺跑,而新能源则是马拉松比赛,电动车服务始于交付。”

马磊提到,新能源汽车是商品而不是产品,商品在于要打通其生态链。以往充电难和续航短的问题困扰着新能源车主的日常出行,目前启辰新能源产品续航基本上能满足消费者日常需求,启辰也在继续思考打通生态链接的问题。

乘联会秘书长崔东树认为,整个新能源市场目前面临严峻的挑战,主要是由于补贴退坡后,企业难以有效应对成本压力。此外,市场上消费者对于新能源汽车的接受度还较为有限,特别是随着油价的下跌,传统汽车的竞争力也有所增强,对新能源汽车下半年的销量造成了一定压力。

近日,中国汽车流通协会发布了《2019新能源汽车消费市场研究报告》,针对新能源汽车车主的调查,该报告的内容主要集中在产品质量、渠道服务以及配套设施等三方面的内容。据了解,目前消费者在购买新能源车时关注的首要因素是电池,现有用户对电池的关注度主要集中在电池技术过硬、电池安全性、电池有质保等。

此外,品牌方面,无论是中端市场还是低端市场对品牌的认知还是比较一致的,消费者对20万元以上汽车的用户,更加青睐于选择专业研发生产新能源汽车或属于行业标杆的品牌。

# 长安汽车“自救”：站在第三次创新创业风口

本报记者 梁德明 赵毅 成都报道

在车市下行的情况下,自主品牌“老大哥”长安汽车也面临着前所未有的挑战。

8月31日,重庆长安汽车股份有限公司(000625.SZ,以下简称“长安汽车”)发布2019年半年度报告。2019年上半年,长安汽车营业收入为298.76亿元,同比下滑16.18%;归属于上市公司股东的净利润

## 净利润暴跌239.17%

据了解,2019年上半年,长安汽车营业收入为298.76亿元,同比下滑16.18%;归属于上市公司股东的净利润为-22.4亿元,同比下滑239.17%。

值得注意的是,在一季度亏损近20.96亿元的前提下,长安汽车二季度亏损额约1.44亿元,环比大幅减亏。长安汽车方面提到,长安乘用车品牌五六月零售同环比双增长,上半年重点产品CS75系列、CS55系列、CS35系列、逸动系列月均销量达到万台级规模;长安福特5~6月零售逐步回升,双福系列、锐界、蒙迪欧等重点产品环比实现较

大幅度增长。

根据重庆市政府网站公布的数据,2019年上半年全市规模以上工业增加值同比增长5.0%。九大支柱产业除汽车外均实现平稳增长,汽车产业下降14.1%。中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)数据显示,2019年1~6月,汽车产销分别完成1213.2万辆和1232.3万辆,产销量比上年同期分别下降13.7%和12.4%。

个班次员工就到其他岗位上,有些就直接离职了。

就记者从长安汽车工厂人士了解到的情况,记者也联系了长安汽车相关负责人,不过截至发稿暂未获得回复。汽车分析师曹鹤提到,汽车行业是规模效应的,很多东西都是硬性支出,哪怕一辆车都生产不出来,很多费用还是刚性指标。

此外,曹鹤提到,长安汽车处境受到车市下行的影响,另一方面则是长安汽车现有产品的生命周期已经到达末端。“长安汽车自主产品此前红了几年的时间,但是利润上给长安汽车贡献没几年,都是长安福特在支撑利润。现在产品生命周期到达末端,其他产品也暂时没迭代上去,加上大环境的不好,就出现了这样的情况。”

在新品投放上,长安汽车方面提到,CS85 COUPE、全新CS15、全新CS95、科尚、逸动ET、凯程F70按时完成上市推广;CS75 PLUS上市稳步推进;欧尚X7亮相;首发中国品牌首个模块化动力技术平台——蓝鲸NE平台。

## 政府补贴难止亏损

值得注意的是,在一季度亏损近20.96亿元的前提下,公司二季度亏损额约1.44亿元,环比大幅减亏。

据了解,长安汽车6月以来获得了7亿元的政府补贴。6月28日,长安汽车收到重庆市财政局拨付的企业补贴3.5亿元。同时,长安汽车全资子公司合肥长安汽车有限公司收到合肥高新技术产业开发区新车型研发补贴3亿元;而在6月25日,长安汽车控股子公司南京长安汽车有限公司也收到溧水经济开发区新产品补贴5000万元。

此外,长安系中国品牌汽车6月份批销量105437辆,环比增长18.9%。长安福特全国销售服务机构7月全系产品的批销量达到21086台,环比增长9.1%;主

## 车市持续低迷

“老大哥”长安汽车的处境,反映出车市下行的丝丝寒意。曹鹤向记者直言:“从整个行业来说,长安汽车都这样了,那其他呢?”

根据重庆市政府网站公布的数据,2018年,重庆市全年规模以上工业中,汽车产业增加值比上年下降17.3%,重庆汽车产量2018年下降27%。而在2019年上半年重庆市经济运行情况,全市规模以上工业增加值同比增长5.0%。九大支柱产业除汽车外均实现平稳增长,汽车产业下降14.1%。

而从国内汽车市场来看,中汽协数据显示,2019年1~6月,汽车产销分别完成1213.2万辆和1232.3万辆,产销量比上年同期分别下降13.7%和12.4%。据了解,2019年二季度,汽车产业景气指数ACI为12,虽然较2019年一季度提高6点,但仍处于过冷区间。

力车型新一代福克斯、新福睿斯批售均连续两个月出现大幅度环比增长。为了提振销量,长安福特采取了一系列措施,在2019年长安福特全国销售服务机构经销商大会上,大会的主题定为“一键重启 共赢未来”。

长安汽车在半年报中提到,长安乘用车品牌五六月零售同环比双增长,上半年重点产品CS75系列、CS55系列、CS35系列、逸动系列月均销量达到万台级规模;长安福特5~6月零售逐步回升,双福系列、锐界、蒙迪欧等重点产品环比实现较大幅度增长。

而从长期发展来看,长安汽车对于创新的投入较大。2018年,长安汽车投入38.23亿元用于产品和技术项目开发。长安汽车2019年上半年研发投入13.03亿元,同比

增长17.75%。长安汽车提到,2019年上半年推动近400个科技项目开展,截至2019年6月,累计申请国内外专利11611件,其中申请发明专利3414件。

曹鹤提到,目前行业都在聚焦自动驾驶,这需要长期的功夫,短期内很难对业绩提升带来明显作用。这两年,自动驾驶行业回归冷静,产业开始脚踏实地往下走。从长安汽车的布局上看,其按照传统做法稳步布局,目前在国内确实也是比较领先的。

任万付则表示,长安汽车第三次创新创业计划投入巨资,但效果尚未显现,所以目前难以判断成败。长安汽车是国内六大汽车集团表现最差的。下半年随着新车型投放、林肯国产发布,长安汽车的表现应该会好过上半年。

月下滑,汽车市场真正进入“低增长、负增长时代”。存量竞争形势依然严峻,行业新品竞争激烈、降价促销日益频繁;合资企业强化中低端市场布局,合资产品价格下移呈趋势化、常态化;自主品牌比拼激烈,企业淘汰步伐加快。

此外,长安汽车提到,面对新的竞争形势,企业将加快产品更新换代速度,快速提升整体综合竞争实力。同时把握国家战略发展机遇,积极拓展海外市场,增强国际市场竞争力。

曹鹤认为,明年底对行业来说是关键时间点,熬过这一段之后企业会稍微好过一点。“大家放低期望,整个行业预期恢复理性,到时可能会出现正增长的局面,不过行业内有些企业很难熬过去。”