

车市“V”型反转后将步入平稳新常态

中汽协预计2016年销量增长约6%至2604万辆

□本报记者 任明杰

2015年实现“V”型反转

中汽协数据显示,2015年,我国汽车产销量分别为2450.33万辆和2459.76万辆,同比分别增长3.25%和4.68%,增速比上年分别减缓4.01个百分点和2.18个百分点。

其中,乘用车产销量分别为2107.94万辆和2114.63万辆,同比分别增长5.78%和7.30%,增速高于汽车总体增速2.5和2.6个百分点,并首次超过2000万辆;商用车产销量分别为342.39万辆和345.13万辆,同比分别下降9.97%和8.97%。

从全年走势来看,4-8月份,国内汽车销量一度连续四个月出现负增长。在此背景下,9月29日,国务院常务会议决定,从2015年10月1日到2016年12月31日,对购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税优惠政策。由于1.6升及以下排量乘用车占整个乘用车市场的比重接近70%,这一政策的效果立竿见影。仅在政策实施的第一个月10月份,国内汽车销售便达到了222.16万辆,同比增长11.79%,产量也结束了同比连续下滑的局面。此后的11月和12月,国内车市连续上攻,最终实现“V”型反转。

具体来看,2015年1.6升及以下乘用车销售1450.86万辆,比上年增长10.38%,高于乘用车整体增速,占乘用车销量比重达到68.6%。1.6升及以下购置税减半政策不仅对汽车总销量增长贡献度达到124.6%,对于节能减排、促进小排量车型消费也起到了很大引导作用。

产能利用率不足隐忧

中汽协预测,2016年国内汽车销量预计增长约6%至2604万辆。其中,乘用车销量预计增长7.8%至2276万辆。

展望2016年,国内车市仍然有不少有利因素,包括:汽车“供给侧改革”进一步推动刚性需求、1.6升购置税减半和新能源车相关推广等政策推动刺激需求、区域市场有望进一步释放增长潜力、SUV增长趋势延续、公路建设及城建化的推进支持商用车的发展。

其中,SUV的快速增长有望得到延续,并在未来几年对国内车市起到稳定器的作用。在发达国家的成熟乘用车市场上,SUV车型占整个乘用车销量的比重在35%左右,而目前中国市场SUV车型的占比仅有28%,预计到2018年中国市场SUV车型的占比才能达到35%。考虑到中国市场对SUV车型的定义十分宽泛,预计国内乘用车市场SUV的占比将接近40%,时间点预计会在2020年。

SUV占到2015年新车型的一半,预计2016年以及未来几年各大车企将继续加大对SUV市场的布局。以长安汽车为例,公司品牌公关部部长杨大勇在接受中国证券报记者采访时表示,到2020年,长安汽车SUV的销量预计将达到140万辆,如果每款SUV车型达到20万以上的销量,预计能容纳5-7款SUV车型。目前长安汽车有CS35和CS75两款在售SUV车型,CS15已经于去年年底在广州车展亮相,未来还将推出CS95、CS55,继续加大对SUV市场的布局,建立从微型到全尺寸的SUV全谱系布局。

同时,2016年的国内车市也面临着诸多挑战。中汽协认为,宏观经济的下行压力、二手车流

同时,SUV的持续快速增长成为2015年国内车市的稳定器。从2015年乘用车四大车型的市场表现来看,轿车销售1172.02万辆,同比下降5.33%,MPV销售210.67万辆,同比增长10.05%,交叉型乘用车销售109.91万辆,同比下降17.47%,相较而言,SUV销售622.03万辆,大幅增长52.39%。

SUV的热销也使近几年来加快布局SUV的自主品牌车企获益良多。从2015年SUV销量排行榜来看,前十名中,自主品牌一举占据7席,上市公司长城汽车旗下的哈弗H6、哈弗H2,以及长安汽车旗下的CS75、CS35均名列其中。凭借SUV的热销,国内车市自主品牌的销售占比也大幅提升。2015年,自主品牌SUV销售334.3万辆,同比增长82.8%,市场份额同比大幅提升了8.9个百分点,达到53.7%。在此带动下,2015年,自主品牌乘用车销量达到了873.76万辆,同比增长15.3%,市场份额同比提升2.9个百分点,达到41.3%。

2015年,新能源汽车的爆发式增长成为国内车市的最大亮点。2015年新能源汽车生产340471辆,销售331092辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍。其中,纯电动汽车产销分别完成254633辆和247482辆,同比分别增长4.2倍和4.5倍;插电式混合动力汽车产销分别完成85838辆和83610辆,同比增长1.9倍和1.8倍。

通政策、城市限购、3000元节能惠民补贴在2015年结束、进出口市场需求继续下降等因素,将对2016年的国内车市构成不利影响。

特别是产能利用率严重不足的顽疾,将是2016年以及未来几年悬在国内车市头顶上的“达摩克利斯之剑”。与国内车市2015年2459.76万辆的销量相比,业内预计,2015年中国汽车行业的产能达到4000万辆,产能利用率严重不足。据来自国际咨询公司IHS Automotive的分析数据显示,中国汽车行业2010年整体产能利用率尚有91%,但预计到2015年将降至68%,低于70%的产能利用率“红灯值”。

新世纪初,国内车市曾经历“黄金十年”,特别是2009年,在汽车购置税减半和汽车下乡政策的推动下,国内汽车销量达到1364万辆,同比大增46.15%,并一跃成为全球汽车产销第一大国。在此背景下,各大车企纷纷加大了对中国市场的投资。据加拿大温莎大学汽车研究中心发布的《主流汽车制造商投资报告》,2012年全球60%的整车产能新建投资流向中国。从确定投资建厂到工厂投入运行通常需要3年周期,2012年的产能规划将在2015年集中爆发。

而2015年中国车市却急转直下,如果不是2015年9月底购置税减半政策的出台,国内车市2015年全年负增长将是大概率事件。不少业内人士指出,虽然购置税减免将国内车市一时拉回到了正增长的轨道,但产能过剩、产能利用率不足的隐忧仍然很大。长安汽车总裁朱华荣指出,1.6升及以下车型购置税减半的刺激政策带来的增长在未来是要还的,一旦该政策今年底终止,刺激的不良后果就会在2017年显现。

弯道超车两大希望

眼下SUV的热销让自主品牌看到了弯道超车的希望。

在轿车领域,合资品牌在A级、B级、C级、D级等各个级别都形成了对自主品牌的全面压制。2015年,自主品牌轿车销售243.03万辆,同比下降12.5%,市场份额再次下降1.7个百分点,只有20.7%。与之相比,由于合资品牌在SUV领域长期布局20万元以上的大中型SUV,从而为自主品牌在20万元以下的紧凑型 and 小型SUV领域留下了广阔空间。

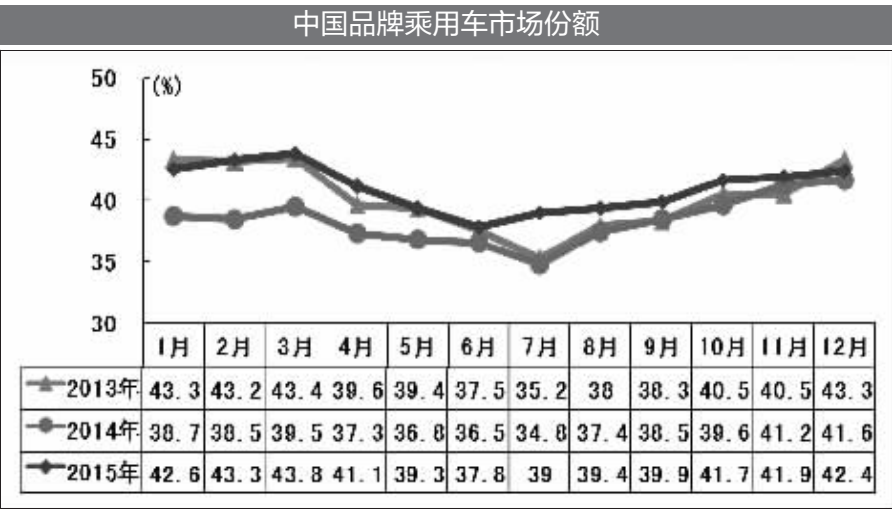
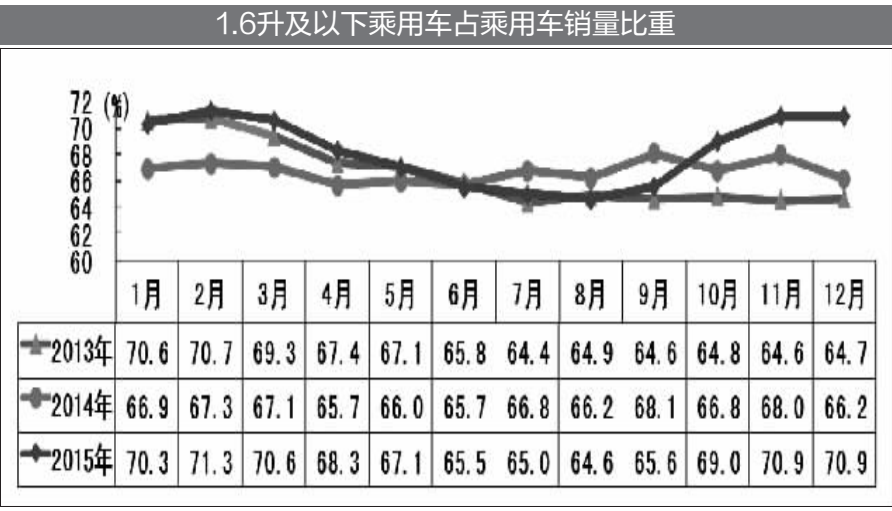
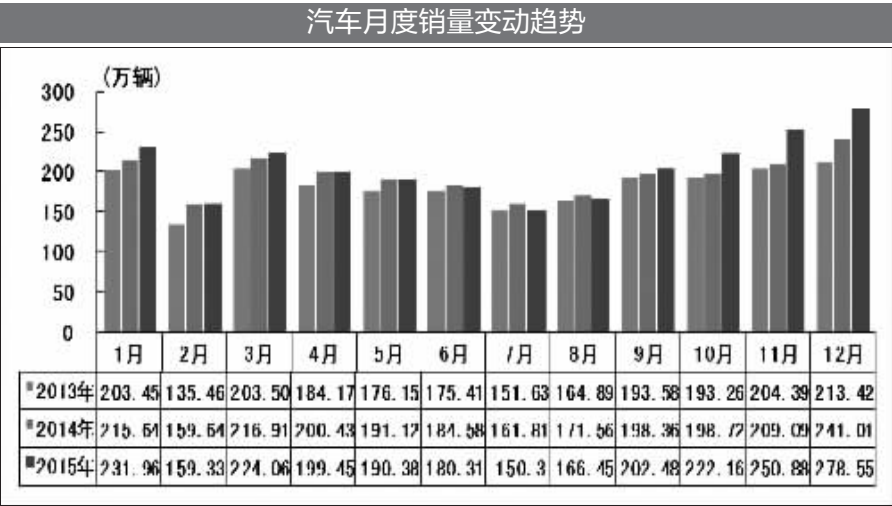
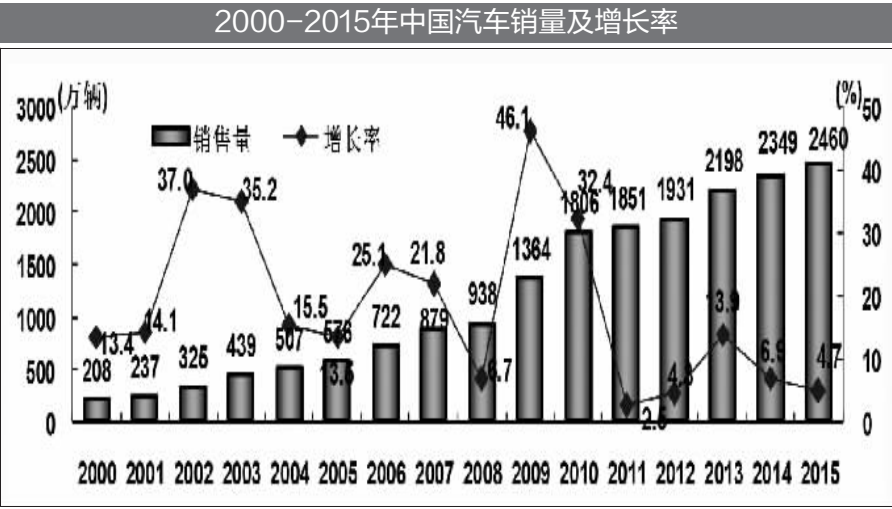
不过,2015年以来,合资品牌通过不断推出紧凑型 and 小型SUV车型以及价格下探,正不断蚕食自主品牌SUV的固有领地,比如,东风标致2008低配车型9.97万元,福特翼博低配也只要9.48万元。另一方面,由于品牌力仍需积累,自主品牌SUV在向上突破的过程中仍需要时间,以长城汽车为例,其推出的哈弗H8、哈弗H9两款中高端SUV在爬坡过程中并不顺利。

从长期来看,自主品牌仅靠SUV一条腿走路也不现实。朱华荣在接受中国证券报记者采访时表示,“虽然SUV仍有望保持快速增长,但我认为汽车市场,无论是轿车市场还是SUV市场,高速增长都有一个时间阶段,过了这个阶段都要回归正常增长,未来SUV市场的高速增长也会回归理性,其未来的市场竞争将会像今天的轿车市场一样激烈。”

着眼未来,坚持“两条腿走路”正越来越成为中国品牌车企的共识。在2015年的长城汽车科技节上,长城汽车董事长魏建军重申,“长城从来没有放弃轿车业务,也没有停止过轿车生产。”朱华荣也表示,“只靠某一个车型要长期站稳脚跟是很困难的,即使轿车很难做,我们也会加大对轿车市场的布局,这是每个车企的必争之地。”

2015年,在购置税减半政策的带动下,一度岌岌可危的国内汽车市场最终实现“V”型反转,产销分别达到2450.33万辆和2459.76万辆,同比增长3.25%和4.68%。

中汽协表示,2016年,国内汽车销量预计增长约6%,达到2604万辆。不过,2015年已经凸显的产能利用率严重不足的问题,仍将是未来几年困扰国内汽车行业的一大隐忧。尽管SUV的持续热销和新能源汽车的爆发式增长让自主品牌车企看到了“弯道超车”的希望,但仅靠SUV“一条腿走路”不可持续,而新能源汽车发展存在一哄而上“小乱散”的现象,自主品牌“弯道超车”仍在苦苦探路过程中。



■ 记者手记 热销之余还需冷思考

□本报记者 任明杰

国内新能源汽车市场2015年的爆发式增长令所有人都始料未及,特别是8月以来的翻倍增长不断超出市场预期,全年生产340471辆,销售331092辆,同比分别增长3.3倍和3.4倍,超越美国成为全球第一大新能源汽车市场。

新能源汽车的爆发式增长令动力电池出现严重的供不应求局面,并推动动力锂电池成为2015年投资最为密集的领域之一,全年投资金额超过900亿元。动力锂电池的火爆投资又直接带动了碳酸锂、六氟磷酸锂等原材料价格的大幅上涨,2016年1月11日电池级碳酸锂报价达150000元/吨,较2015年9月底涨幅超过100%,六氟磷酸锂价格也从去年10月的9万元/吨涨至目前的20万元/吨。整个产业链都呈现出一派火爆的局面。

在新能源汽车领域,国内与国外几乎处于同一起跑线上,这也被业内看作是民族汽车工业实现“弯道超车”的着力点,并受到政策的大力扶持。不过,冷静下来思考,国内企业要保证在与国外汽车的竞争中“不输在起跑线上”并非易事。

与在传统汽车领域的做法类似,国内企业在新新能源汽车方面再次呈现出一哄而上的态势,“小乱散”的局面令人堪忧。特别是在动力电池行业,在供不应求的背景下,2015年,动力电池行业群雄逐鹿,大大小小的国内企业纷纷上马动力电池项目,“小乱散”的局面十分严重。而且,全球动力电池巨头三星SDI和LG化学在华的工厂于去年10月相继竣工,松下也于近期宣布进军中国,将对国内锂电池企业产生巨大的竞争压力。统计数据显示,截至2015年底,国内主流动力锂电池企业的有效产能仅为21.7Gwh,而2015年以来众企业拟投产的锂动力电池产能将达到59.6Gwh。业内人士普遍预计,随着在建产能的逐步投产,2016年下半年动力电池行业产能过剩的局面不可避免。

同时,自主品牌车企在新新能源汽车的研发方面仍然存在短板。工信部装备司孟祥峰指出,我国在新新能源汽车领域研发不足,如动力技术研发能力不足,整车可靠性与国外存在明显差距,能耗水平方面也是明显不足,前沿技术研发储备不足。而特斯拉、宝马、奥迪等国际巨头却在新能源汽车研发领域不断取得进展。如最新消息显示,奥迪的h-tron quattro氢动力概念车续航里程达到600公里,燃料电池和锂电池共同驱动两个电力发动机,3个燃料箱只需要4分钟即可灌满,最高时速达到200公里/小时,百公里加速不到7秒。

要避免国内新兴产业一再上演的一哄而上继而一哄而散的悲剧重演,国内汽车企业必须摒弃过往一哄而上赚快钱的模式,集中力量沉下心来围绕新能源汽车市场进行技术创新、商业创新……

■ 公司点评

比亚迪 新能源汽车集大成者

作为国内新能源汽车的龙头企业,比亚迪是中国新能源汽车产业链的集大成者。公司掌握新能源汽车电池、电机、电控核心三电技术,是整车厂中独家掌握全车产业链的企业。在乘用车领域,公司推出的插电式混合动力汽车“秦”、“唐”在同类产品中销量领先。在商用车领域,比亚迪K9、E6订单火爆。电动车市场爆发带动公司业绩大幅增长,公司预计2015年归属于上市公司股东净利润为26.8亿元-28.5亿元,同比增长518.18%-557.39%。

长城汽车 SUV销量高速增长

作为国内SUV龙头,受益于1.6升及以下乘用车购置税减免政策以及年底销售旺季,长城汽车销售数据再创历史新高,2015年12月实现销售量9.6万辆,其中SUV销售7.9万辆,同比增长28.8%,环比增长7.0%。公司2015年累计实现销售85.3万辆,完成年初既定的85万辆的销量目标。2016年公司销量目标为95万辆,同比增长约12%。中信证券指出,长城汽车2016年的主要增量将来自于今年上半年上市的哈弗H7。

长安汽车 率先跨入百万俱乐部

长安汽车2015年累计销售各类汽车277万辆,同比增长9.7%。其中,自主品牌汽车共销售汽车119.9万辆,比上年增长13.6%。特别是公司自主品牌乘用车全年产销量突破100万辆,成为国内首个跨入“百万俱乐部”的自主品牌乘用车企。2016年公司自主品牌乘用车的设计产能将扩建至87万辆,产能布局将重点偏向于畅销车型逸动、CS75/35、悦翔V3/7。(任明杰)