

海外电动化转型加速 细分市场消费升级

# 新能源汽车市场化“引擎”动力十足

□本报记者 崔小粟

受补贴退坡影响,国内新能源汽车景气度承压。中国汽车工业协会(简称“中汽协”)数据显示,2019年11月,我国新能源汽车销量同比下降43.7%,月度销量“五连跌”。

随着我国新能源汽车产业发展规划出台,成本持续下降,有望推动新能源汽车行业发展换挡至市场驱动。此外,欧洲电动化提速,特斯拉国产化超预期,全球视角带来海外增量。业内分析人士指出,中国电动化供应链最为完善,应在中游寻找具备全球竞争力的供应链优质企业。在海外电动化提速,叠加国内电动车行业处于多重底部的背景下,看好新能源汽车行业发展前景。

新华社图片

## 国机汽车陈有权:着眼未来 提前优化结构布局

□本报记者 崔小粟

近日,国机汽车股份有限公司董事长陈有权在第十六届中国进口汽车高层论坛期间接受中国证券报记者采访时指出,立足当下,在扩大租赁业务和汽车金融业务规模、增加利润、提升高质量发展水平的基础上,国机汽车更放眼未来产业机遇,积极开拓创新,提前优化结构布局。

### 2020年进口汽车市场存在不确定性

目前我国汽车产业处于新一轮调整周期,新车销量进入平台期,车市已经由增量市场竞争转为存量市场竞争,汽车消费观念也从“卖产品”到“卖服务”转变。自2018年中国汽车市场出现28年来的首次负增长后,2019年汽车产销量进一步下滑,降幅进一步扩大,达到10%左右的负增长。

国机汽车发布的《中国进口汽车市场发展研究报告(2019-2020)》显示,在国五国六排放标准切换背景下,中国进口汽车市场呈现供需双降、行业库存压力有所缓解、市场结构深化调整、新能源汽车高速增长、平行进口汽车逆势增长等特征。另据中国进口汽车数据库数据显示,2019年1-9月累计进口汽车78.9万辆,同比下降6.9%。经销商交付客户进口车(AAK)销量为61.5万辆,同比小幅下降1.1%。

随着宏观经济下行压力加大,陈有权预计2020年进口汽车市场存在较大不确定性,从业者或将面临十多年发展史上最大的挑战。对于国机汽车来说,进口汽车相关业务占公司规模很大比重,未来的不确定性相应更大。陈有权表示,在立足当下,扩大租赁业务和汽车金融业务规模,增加利润,提升高质量发展水平的基础上,国机汽车更放眼未来产业机遇,积极开拓创新,提前优化结构布局。

### 涉足新能源汽车领域

2017年初,国机汽车开始涉足新能源汽车领域,并在2019年4月16日发布了国机智骏汽车品牌,同时推出“智行悦心”的品牌口号。在研发端,国机智骏自主掌握“三电”核心技术,并开发了电动汽车专属平台,以打造出符合国际标准、全球品质的电动汽车。目前,国机智骏新能源汽车已经下线并举行了首台车交付仪式。

陈有权介绍,国机智骏电动车具有运行经济、外形尺寸小、内部空间大、起步速度快、驾驶操控性能强、智能网联等优势。有两个最佳使用场景:一是家庭第二辆车的最佳选择,小型、经济、环保,适合城市代步;二是作为每天行驶200公里以内的交通工具。

陈有权指出,在产品定位方面,国机智骏洞察用户真实需求,推行“大众化”产品定位,以GX5、GC1、GC2三款紧凑型及以下电动汽车切入新能源汽车主力市场,以平台化战略实现重点细分市场精准布局。在渠道层面,国机智骏选择以自营店+加盟店+大客户的“1+1+1”创新营销模式重点攻克核心市场区域,迅速实现规模化市场布局,在全国范围内形成具有一定规模的销售服务网络。

“好马配好鞍”,对于新能源汽车制造商来说,要切实解决服务方面的用户痛点问题,改善服务体验。”陈有权表示,对于国机智骏而言,未来将以央企平台为依托,以成为纯电动汽车行业的最佳售后服务者为目标,以让用户省心、放心、消除后顾之忧为己任,为用户实施以“温柔及时”为核心的售后服务,包括8年15万公里超长质保、流量畅享、三级充电保障、全天候道路救援等多项服务举措,用诚意与责任担当用户。

### 新能源汽车市场逐渐回归理性

由于补贴政策退坡,2019年下半年新能源车市销量受到一定影响。中国汽车工业协会数据显示,2019年7月至11月,新能源汽车销量出现“五连跌”,同比分别下降4.7%、15.8%、34.2%、45.6%、43.7%。

新能源汽车市场的销量连跌,加之国产特斯拉Model3上市,以及大众、丰田等跨国企业加大电动车型布局,2020年国内新能源汽车市场将面临前所未有的挑战。

对于新人局者国机汽车而言,此时进入新能源汽车领域是否会受到影响?陈有权表示,“短期内,国家政策变化对国机汽车进入新的产业有一定影响。但从长远来看,企业真正的发展要看自身的产品力、成本控制能力和竞争力。国家补贴政策调整,资质从严,会对新能源车的人局者有一定限制。”

值得关注的是,我国新能源汽车产业在整车、关键零部件以及配套基础设施方面仍存在不少问题,技术上与国际先进的新能源汽车也有一定差距。一些关键配件仍依赖进口,电池性能仍不能充分满足需求,个别品牌频频发生的自燃事故引起社会对新能源汽车安全问题的担忧。

陈有权认为,虽然目前中国新能源汽车市场表现低迷,但这是阶段性的。长远来看,新能源汽车市场仍然容量巨大。更重要的是,传统车企、造车新势力以及零部件企业都在加大新能源领域的投入力度,积极实现续航、安全等核心技术突破,并持续降低成本;此外,我国充电基础设施建设也在日趋完善。消费者购买新能源汽车的痛点正在被逐一解决,代表未来的新能源汽车市场前景也愈见明朗。在政策与市场双重变革的作用下,新能源汽车市场正逐渐进入理性时代,竞争本质回归“用实力说话”。

### 二手车出口前景可期

2019年国内二手车出口工作开始启动。今年7月,众多国内企业开始试水二手车出口业务,国机汽车获得首批二手车出口企业资质。7月18日,国机汽车完成天津港首单二手车出口。

陈有权表示,国机汽车的二手车出口业务在行经4个多月以后并未达到预期目标,“二手车出口市场的培育还需要一个过程。出口退税政策、渠道建设和配件供应不完善是目前二手车出口面临的主要问题。我国二手车想出口到国外,还有很长一段路要走,至少三五年内,还不能形成一定规模。”

相关统计数据显示,2018年国内二手车交易量达到1382万辆,不到新车交易量的二分之一。如按照发达国家新车销量与二手车交易量、出口量的比例来看,国内二手车无论是国内交易,还是出口都有增长空间,有望成为蓝海市场。

从发达国家汽车市场发展经验看,二手车出口也是必由之路。公开资料显示,2018年美国二手车出口量为80万辆,占美国国内销量2%。同年,日本二手车拍卖成交480万辆,其中出口140万辆。日本每年出口汽车的收入为1340亿美元,二手车交易额占汽车出口额50%以上。韩国、加拿大、墨西哥也是二手车出口大国。通过二手车出口,不仅使这些国家二手车企业开拓了新市场,获得了利润,二手车跨国流转还为这些国家新车市场腾出了空间,新车市场得以保持增长活力。

陈有权认为,虽然政府目前对于中国二手车出口持鼓励态度,但在实际执行过程中还会遇到很多壁垒和瓶颈。二手车企业跨国交易难度大,对于二手车出口,相比成熟出口国家来说,我国还需要经历培育的过程,早做打算,未雨绸缪是好事。从目前行业整体发展趋势和国际化市场看,中国二手车出口是未来汽车产业重点突破方向之一,前景可期。

## 市场承压

中汽协数据显示,2019年11月我国新能源汽车销量完成9.5万辆,同比下滑43.7%,从今年7月起已出现销量同比“五连跌”。今年中汽协已下调新能源汽车销量全年预期,中汽协秘书长助理许海东称,新能源汽车全年预期销量已下调至110万辆,全年或呈现负增长。

在历经了10年政府补贴扶持发展后,2019年我国新能源汽车产业正在经历从温室成长期到完全市场化的动能切换阶段。自2009年以来,国家在税费、财政补贴和产业发展促进政策上针对车企和消费者给予了多维度支持,在各方共同努力下,我国新能源汽车产销规模快速增长。2018年新能源汽车产销达到127万辆和125.6万辆,同比分别增长59.9%和61.7%。

初具规模后,补贴加速退出。今年6月26日,2019年新能源汽车补贴新政开始实施;国家补贴标准降低约50%,地方补贴则直接退出,2019年补贴退坡幅度接近70%。

7月以前,新能源汽车销量确实走出了一波行情。中汽协数据显示,今年1-6月新能源汽车销量完成41.2万辆,同比增长高达111.5%。

但2019年7月至11月,新能源汽车销量快速下滑,同比分别下降4.7%、15.8%、34.2%、45.6%、43.7%。

中汽协副秘书长陈士华认为,新能源汽车销量下降与新能源汽车补贴退坡有直接关系。

按照2019年补贴方式计算,新能源汽车单车型最高补贴已经从2018年的最高约10万元退坡到不到3万元,导致很多包括生产高续航车型的车企生产积极性下降。“出于达到双积分要求的目的,汽车企业仍在坚持生产新能源汽车,但大规模生产和促销新能源汽车的积极性有所降低。”许海东说。

由此带来了短续航的A00级新车销量同比明显下跌。乘联会最新数据显示,今年1-11月,A00级新能源汽车销量为148977辆,同比下降48.5%,市场份额为16.7%,占比明显下降。

许海东还表示,由于今年实行了传统燃油车从国五到国六的切换,价格下降较多,国五车优惠的性价比对未降价的新能源汽车销售也有一定冲击。

## 前景广阔

虽然补贴即将退出,但国家扶持新能源汽车产业发展的方向未变。在政策方面,国家连续释放积极信号。12月3日工信部发布《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》(征求意见稿)(简称《规划》)。《规划》提出,到2025年,新能源汽车新车销量占比达到25%左右,智能网联汽车新车销量占比达到30%,高度自动驾驶智能网联汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。

分析人士指出,若以2025年新车销量3000万辆计算,《规划》发展愿景中新能源汽车新车销量或将达到750万辆左右。作为我国当前和未来15年新能源汽车发展的纲领性文件,《规划》落地后将为今后新能源汽车产业制定相关规划提供政策依据,长期利好新能源汽车产业发展。

全球电动化转型也在加速。日前德国政府宣布,拟从2020年开始,将插电混动汽车补贴从现有的3000欧元提高至4500欧元;针对价格高于4万欧元的电池驱动汽车,补贴增至5000欧元。

欧洲传统车企巨头也在积极拥抱电动时代,包括大众、宝马、戴姆勒等都在加速推动电动平台及车型投放。大众在其此前发布的2025 together战略中,计划2020年推出20款新能源车型,2025年新能源车销量100万辆,

## 需求分化

中信证券测算,当前以同级别燃油车辆与新能源车车辆作对比,新能源汽车较燃油车购置成本高4.2万元左右,每年使用成本较燃油车低1.8万元左右,预计2-3年后两者生命周期成本将打平,后期新能源车车辆将具备绝对的运营成本优势。

在市场的驱动下,国内新能源汽车行业需求料将明显分化。其中,经济性驱动运营类新能源汽车占比提升,优质车型促进消费需求。

根据乘联会对不同级别车型的市场统计,1-11月A级纯电动轿车销量为282558万辆,同比增长94.1%,市场份额31.6%。市场人士指出,A级纯电动轿车的增长,更多的增量来自于B端的出租车和网约车电动化市场。2020年该趋势有望继续保持。

此外,25万元以上的新能源汽车细分市场消费正迎来升级。1-11月新能源汽车中B级轿车、B级SUV销量分别为28094辆、25377辆,同比分别增长2151.1%、151%;插混C级轿车销

## 胎压监测系统市场发展迎来拐点 多家上市公司涉足

□本报记者 崔小粟

近期,胎压监测板块成为继ETC之后又一道与汽车相关的二级市场靓丽风景线。

根据此前国家标准化管理委员会批准的《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》相关规定,自2020年1月1日起,所有在产乘用车将开始实施强制安装TPMS(胎压监测系统)。分析人士指出,2020年法规强制安装为国内TPMS需求带来确定增量,行业发展迎来拐点。

### 电池环节迎来本土供应商

胎压监测系统用于汽车行驶中对轮胎气压进行实时监测,对轮胎漏气和低气压进行预警以保障行车安全,与安全气囊、ABS(防抱死)系统构成汽车三大安全系统。由于汽车轮胎处于胀大或缺气状态都会影响汽车安全,美国、欧盟等许多国家和地区都已经立法强制实施TPMS。

2017年10月,我国颁布《乘用车轮胎气压监测系统的性能要求和试验方法》,规定于2019年1月1日起,所有中国市场新认证乘用车必须安装TPMS;2020年1月1日起所有在产车辆必须强制安装TPMS,行业发展迎来重要转折点。

长城证券研究表示,强制法规的出台促使TPMS的渗透率在2019年至2020年快速提升,到2020年将近100%,2019年至2021年中国TPMS市场空间分别为22.24亿元、32.82亿元、36.19亿元,年均复合增速约28%。

TPMS的产业链主要分为上游芯片制造封装及电池、中游模组厂及下游整车厂等环节。国内前装TPMS产品芯片多为进口,采购自英飞凌、恩智浦等半导体厂家;电池供应商多为日韩企业,如村田、松下、日立等。

中信证券指出,胎压监测系统的电池有望实现外资替代。TPMS核心元器件为芯片和电池,芯片价格占采购成本约50%,电池占比约为20%。TPMS的元器件长时间处于高速、高温环境下工作,且更换年限需要达到5-10年,要求较高。目前,前装TPMS产品芯片主要来自英飞凌、恩智浦等;电池供应商多为日韩企业,如村田、松下、日立等。亿纬锂能、鹏辉能源等公司已开始布局TPMS电池业务,有望凭借成本优势实现外资替代。

### 上市公司加快布局

在国内TPMS市场迎来蓬勃发展的背景下,四维图新、保隆科技等多家上市公司加大了相关布局。

四维图新11月27日发布公告,旗下全资子公司杰发科技自主设计的胎压监测传感器芯片研制成功并具备了量产能力。公司称,该款TPMS是中国品牌自主设计且推向市场的车规级TPMS全功能单芯片解决方案,是国产全集成高精度压力传感器、双轴加速度传感器、温度传感器、LP&RF(高频射频技术及低频射频技术)于一体的高性能胎压监测专用芯片,具有小体积高集成、低功耗、高精度传感器测量、双轴加速自定位等优势。此次杰发科技胎压监测传感器芯片的研制成功,打破了胎压监测传感器芯片目前基本由外国厂商垄断的局面,对国内胎压监测系统的产业化发展将带来积极支持作用。

保隆科技称,公司TPMS产品已经进入几乎所有自主品牌整车厂商的配套体系,并逐步进入合资品牌供应体系,同时还取得了通用全球平台的供应商资格。国元证券分析师延保分析称,保隆科技在我国TPMS市场占有率高达30%,随着TPMS渗透的不断深入以及与德国HUF集团的合资(公司持有55%股权),2019年公司TPMS业务收入有望增长30.43%。

近期,不少公司在互动易上表示直接或间接涉足胎压监测行业。12月12日,苏奥传感在互动易上回复称,经过多年的研发投入和市场培育,已经基本掌握了汽车胎压传感器国六标准需求下的OBD蒸汽压力传感器、隔离阀、FLVV阀等产品的核心技术。

12月11日,软控股份在互动平台上表示,胎压监测技术的863项目研发已经完成验收工作,暂无产业化。目前公司在轮胎芯片方面主攻RFID方向。

日上集团12月10日在互动平台表示,胎压监测业务布局已久,主要由下属子公司运通电子负责研发、生产,结合子公司运通物联网的管理平台,为客户提供综合服务。公司的TPMS产品目前已在跟多家车厂进行测试认证,TPMS产品未来的收入增长依赖于TPMS整体的市场需求。

亚太股份12月6日在深交所互动平台表示,公司研发的汽车电子控制系统ABS或ESC均能间接实现胎压监测,也申请了相关发明专利。公司于11月27日披露的ABS、ESC项目,均有胎压监测功能。