

二季度以来降幅收窄

# 中汽协预计全年车市销量同比下降10%

□本报记者 崔小粟

7月10日,中国汽车工业协会(简称“中汽协”)发布的数据显示,上半年汽车销量1025.7万辆,同比下降16.9%。由于对疫情的有效控制,以及伴随各地促进汽车消费政策的持续带动,汽车销量自二季度以来降幅收窄。中汽协副总工程师许海东预计,三、四季度增长的节奏应该会放慢,综合计算下来,在相对乐观的情况下,全年销量预计同比下降10%。

## 总体表现好于预期

6月,汽车销量完成230万辆,环比增长4.8%,同比增长11.6%,销量刷新了往年同期历史新高。中汽协副秘书长陈士华表示,受疫情影响,今年一季度销量下滑明显,5月份以来出现明显的恢复性增长。

由于对疫情的有效控制,以及伴随各地促进汽车消费政策的持续带动,汽车销量自二季度以来累计降幅继续收窄,总体表现好于预期。整体来看,上半年汽车销量完成1025.7万辆,同比下降16.9%。

其中,乘用车从5月开始销量增速实现由负转正,前6月销售787.3万辆,同比下降22.4%;商用车在货车的拉动下,继续呈现大幅增长,销量在4月和6月两次刷新历史新高。今年前6个月,货车销售238.4万辆,同比增长8.6%。

## 分化现象明显

值得关注的是,在车市经历结构化调整的过程中,新车消费正在呈现高端化趋势。乘联会数据显示,6月,豪华车零售同比增长27%,环比增长9%,市场份额创出14.9%的历史新高。

与此同时,入门级乘用车销量份额正在急剧下滑。上半年,8万元以下乘用车市场零售量与2017年相比已下降63%,远高于市场总体下降幅度。“这对大部分自主品牌车企来说都是巨大的打击,不仅会带来产能利用率的下降和经销商亏损加剧,还容易导致产销体系崩盘。”崔东树表示。

事实上,尾部车企正在面临加速出清。力帆股份近日被一纸“债权人向法院申请公司破产重整”的公告推上风口浪尖。而众泰汽车因2019年年报巨亏,被实施“退市风险警示”处理。崔东树对中国证券报记者表示:“车企的发展需要长期的技术积累以及产品、采购和营销渠道等综合资源,如果持续销量低迷,同时面临债务等方面的压力,要想翻身难度很大。”

今年上半年,自主品牌乘用车市场份额持续下降,销量仅为285.4万辆,同比下降29%,市场份额为36.3%,销量下降幅度高于市场整体降幅。与此同时,德系、日系市场份额却在逆势上扬。中汽协数据显示,德系、日系乘用车上半年市场份额已分别扩大至25%、23.7%。

乘联会指出,车企分化加剧,主要是新车消费高端化所致。消费者的

## 新能源车全年销量有望达110万辆

新能源汽车产销情况持续低迷。上半年,新能源汽车销售39.3万辆,同比下降37.4%。其中,1-3月,新能源汽车销量同比分别下滑54%、75.2%、53.2%。从4月份开始,新能源汽车产销虽然呈现恢复性增长态势,但总体看产销仍处在较低水平。4-6月,新能源汽车销量同比分别下滑26.5%、23.5%、33.1%。

4月23日,财政部等四部委发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》,将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至2022年底,其中,2020年补贴退坡幅度为10%。

“由于去年补贴下滑力度较大,即便新能源汽车补贴政策延续两年,厂家仍然处于亏损状态,所以厂家要在战略上进行相应调整。”许海东表示,此外,由于受到疫情影响,公众出行偏好从公共车型转向私人出行,出租网约车更换新车受到一定影响,进而降低了新能源汽车市场的需求量。

但业内人士仍对下半年新能源车市场保持乐观态度。崔东树预计,从7月开始的下半年,新能源车月均增速预计将保持正增长。

“今年的车市呈现乘用车市场弱,卡车市场强的‘乘弱卡强’特征。”乘用车市场信息联席会秘书长崔东树分析认为,由于今年卡车市场出现疫情后的报复性反弹,而乘用车市场呈现消费低迷的恢复性增长,充分体现了汽车市场的生产类与消费类产品市场脱节的特点。

崔东树进一步分析称,电商物流拉动公路运输的需求增长,国三柴油车淘汰的换车刚需以及地方债刺激工程和基础设施项目是上半年卡车报复性增长的主要原因。

许海东表示,汽车市场二季度回升是由于一季度被抑制的消费能力集中释放。“疫情对汽车消费带来了实实在在的影响,尤其影响了部分底层消费者,因此三、四季度增长的节奏应该会放慢,综合计算下来,在相对乐观的情况下,全年销量预计同比下降10%。”

购买力逐步升级,尤其是换购群体的比例在逐步增大,消费均价逐年走高的倾向十分明显。

随着车市下行压力下的竞争加剧,高端品牌车型的价格下压趋势进一步凸显。根据乘联会统计,豪华品牌汽车销售均价从2017年的35万元下降到33.5万元,合资品牌汽车的均价从13.8万元降到13.5万元,自主品牌新车在性价比提升的同时,交易均价也从2017年的8万元上升到2020年的9.3万元。

“豪华车与合资车价量双向下压,而自主品牌车均价在提升,带来的结果就是自主品牌车的价格优势不再,8万元以下需求明显趋弱,高端车型突围又很艰难。未来低端市场成长关键点或将落在入门新能源车型的个人客户竞争上。”崔东树表示。

尽管自主品牌乘用车市场份额持续下降,但也有部分品牌销量逆势上扬。上半年,汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为913.9万辆,同比下降16.5%,好于行业0.4个百分点,占汽车销售总量的89.1%,高于上年同期0.4个百分点。其中,一汽集团、长安汽车销量实现逆势增长,同比分别增长2.3%、1.34%。但行业龙头上汽集团上半年销量同比下滑超过三成。

新版“双积分”政策的出台或将是托底新能源汽车销量的一大原因。日前,工信部发布了关于《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》修正案,新版双积分管理办法将大幅降低正积分供给,并鼓励低油耗车型。

崔东树认为,随着补贴下降,中小企业的新能源积分获取难度增大。很多大企业新能源积分尚未有效获得,新能源积分的价值增大,新能源积分交易价格会在去年超低的交易价格基础上实现暴增。

今年上半年,国产特斯拉Model 3的产量为4.98万辆,是纯电动汽车市场最畅销的车型,在特斯拉的带动下,新能源汽车的普及范围和产销量正在稳步回升。许海东指出,新能源汽车预计三、四季度有相对稳定的小幅增长,全年新能源汽车销量有望达到110万辆。

美团王兴高调“带货”

# 理想汽车即将赴美IPO

□本报记者 崔小粟

北京时间7月11日,理想汽车正式向美国证券交易委员会(SEC)提交招股书,拟在纳斯达克上市,股票代码“LI”,计划首次公开募股筹集1亿美元。如果一切顺利,理想汽车有望成为继蔚来之后,第二家在美上市的中国造车新势力。

## 申请纳斯达克挂牌

理想汽车表示,公司打算申请在纳斯达克全球市场挂牌,证券代码为“LI”。投行高盛、摩根士丹利、瑞银集团、中金公司为理想汽车首次公开募股的联席主承销商,老虎证券和雪盈证券担任副承销商。

据了解,理想汽车在招股说明书中披露的1亿美元融资额,后续数字还会更新。在招股书中,理想汽车暂未透露发行价格区间、发行量等信息。

股权分布方面,招股说明书显示,当前理想汽车创始人兼CEO李想为公司第一大股东,股权占比25.1%,拥有70.3%的投票权。美团点评CEO王兴和其关联方美团是第二大股东,持股23.5%,拥有9.3%的投票权。

招股说明书显示,理想汽车2018年、2019年、2020年第一季度总营收分别为0.284亿元、8.52亿元;2018年、2019年分别净亏损为15.32亿元、24.38亿元;2020年第一季度净亏损为7711万元(约1089万美元),上年同期净亏损为3.58亿元。

公开资料显示,理想汽车成立于2015年(前身为车和家),是一家专注电动汽车研发与制造的初创公司,于2018年10月发布了旗下首款增程式SUV“理想ONE”,定位豪华大中型SUV。该车于2019年12月正式对外批量交付。截至今年6月30日,理想ONE交付已超过10400辆,创下造车新势力全新车型最快交付10000辆纪录。

## IPO前经过8轮融资

在今年春季媒体沟通会上,李想曾表示:“3年之内不开发展新车型,只做理想ONE。”

招股书中的表述也印证了李想的上述说法。公司计划在2022年推出一款全尺寸SUV,将配备下一代EREV增程式动力系统。此外,公司还将通过开发包括中型和紧凑型SUV车型在内的新车型来扩大产品阵容。

事实上,有别于其他新能源汽车的纯电动路线,理想汽车选择了增程式电动车为基础打造动力总成。有观点认为,理想ONE综合续航里程高达800km,增程式电动车是现阶段最为实用的车型。也有观点认为,这种技术路线没有突出新能源理念,与传统汽车差别不大。

与其他造车新势力纷纷选择代工模式不同的是,理想汽车坚持自建工厂,2018年12月以65亿人民币收购重庆力帆汽车获得造车资质。目前,理想汽车在江苏常州自建工厂,设计年产能10万辆,涵盖冲压、焊接、涂装、总装四大车间。

值得注意的是,有别于传统汽车依赖第三方的销售模式,理想汽车建立了直营的销售服务网络。据理想汽车披露,截至2020年6月,理想汽车在全国18座城市开设有21家零售中心,覆盖城市包括北京、上海、广州、深圳、成都、杭州、南京、苏州、天津、武汉、西安等。到2020年年底,理想汽车直营零售中心数量预计将提升至60家,网络将覆盖全国绝大多数的省份。

公开信息显示,IPO前,理想汽车已进行了8轮融资。2015年车和家首先得到明势资本的天使轮融资,2018年后,理想汽车的单次融资规模开始上升,B轮融资达到30亿人民币。

2019年8月以后,美团及其创始人王兴与理想汽车的绑定开始频频见诸报端。2019年8月16日,理想汽车宣布完成5.3亿美元(约合人民币37亿元)C轮融资,其中,

王兴个人领投近3亿美元。今年6月底,理想汽车获得5.5亿美元D轮融资,其中,美团领投5亿美元,李想跟投3000万元。D轮融资后估值为40.5亿美元。

真金白银投资的同时,王兴还频频为理想汽车“带货”。今年5月29日,王兴“喜提”理想ONE后,表示可以代替自己原有的沃尔沃XC90和特斯拉ModelS。6月17日,王兴又在饭否网上发布动态说“父亲到北京看望家人,体验了自己的理想ONE之后,主动说等回到龙岩后要把自己的奔驰S换成理想ONE”。

## 与美团出行版图息息相关

支持理想造车看似是王兴的个人兴趣,但实际上与美团商业版图息息相关。从共享单车到网约车、无人车等出行业务,近年来,美团不断壮大自己的出行领域版图。继2019年将摩拜“收入囊中”以来,4月28日,中国证券报记者获悉,美团计划在2020年采购逾200万辆共享电单车,加大对共享电单车的投入。

今年以来,王兴已经多次公开表达他对中国新能源车市场的信心:“未来电动车第一名大概率会出现在中国,而不是美国。中国市场潜力巨大,而且短期内不会有一家独大,电动车创业公司有很多机会。”

有业内分析人士指出,美团之所以投资理想汽车,应该是更多考虑在一个看好的产业赛道上,选取优质公司投资,短期内与美团自身的本地生活业务联动性并不算大。长期而言,在无人驾驶技术与语音交互成熟之后,不排除双方尝试在线下生活交付场景做一些创新性尝试。

这取决于理想自动驾驶的发展进度。目前来看,与竞争对手相比,理想自动驾驶水平并不十分突出,但如果根据最新技术路线图来看,也基本上符合王兴的预期——理想汽车计划在2024年左右,将L4级别的自动驾驶能力OTA到量产车上。

## 技术与政策齐发力

## 车联网千亿元市场迎更大发展机遇

□本报记者 宋维东

日前,随着5G R16标准冻结,车联网发展迎来重要标志性时刻,产业发展正在提速。同时,相关政策频出,为车联网产业健康、快速发展保驾护航。业内人士表示,当前,汽车智能化与电动化已成明确趋势,超低延时通信网络基础将加快车联网产业的发展,在技术、政策等因素的综合推动下,规模超千亿元的中国车联网市场正面临更大发展机遇。

## 应用加速

在万物互联的时代,汽车产业迎来重大变革。特别是近年来,随着汽车行业电动化、智能化、网联化、共享化的深入推进,车联网发展日益提速。

具体来看,车联网是以行驶中的车辆为信息感知对象,借助新一代信息通信技术,实现车与X(即车与车、人、路、服务平台)之间的网络连接,提升车辆整体的智能驾驶水平,为用户提供安全、舒适、智能、高效的驾驶感受与交通服务,同时提高交通运行效率,提升社会交通服务的智能化水平。

近期,车联网发展又迎来重大标志性事件。7月3日,国际标准组织3GPP宣布R16标准冻结,这标志着5G第一个演进版本标准完成,5G商用也进入了深水区。

据悉,5G应用包含三大场景,分别为增强宽带场景(eMBB)、超低时延高可靠通信场景(uRLLC)和海量机器通信场景(mMTC)。此前的R15标准作为5G的基础版本,主要面向eMBB,而R16标准则主要针对uRLLC和mMTC。

业内人士表示,R16标准不仅增强了5G的功能,让5G进一步走入各行各业,催生新的数字生态产业,还更多兼顾了成本、效率、效能等因素,使通信基础投资发挥更大的效益,进一步助力社会经济数字化转型。R16标准的完成,意味着5G从人与人的连接,扩大到了人与物的连接、物与物的连接,为物联网与车联网产业化加速奠定了基础。

上海证券研报指出,R16标准面向车联网应用,支持V2V和V2I直连通信,通过引入组播和广播等多种通信方式,以及优化感知、调度、重传以及车车间连接质量控制等技术,实现V2X支持车辆编队、半自动驾驶、外延传感器、远程驾驶等更丰富的车联网应用场景。

太平洋证券指出,随着行业标准的推进,车联网将获得更多的支持。目前,车联网产业已迎来实质落地,大规模投资建设在2021年开启,作为5G应用核心落地领域,V2X车联网空间广阔。

## 政策护航

近年来,无论国家层面还是各个地方,都积极推动车联网发展,出台相关政策,护航车联网产业发展。

今年2月,国家发改委等11部门联合发布《智能汽车创新发展战略》。其中明确提出,到2025年,中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产,实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。智能交通系统和智慧城市相关设施建设取得积极进展,车用无线通信网络(LTE-V2X等)实现区域覆盖,新一代车用无线通信网络(5G-V2X)在部分城市、高速公路逐步开展应用,高精度时空基准服务网络实现全覆盖。

今年3月,工信部在其发布的《关于推动5G加快发展的通知》中指出,促进“5G+车联网”协同发展,推动将车联网纳入国家新型信息基础设施建设工程,促进LTE-V2X规模部署;建设国家级车联网先导区,丰富应用场景,探索完善商业模式;结合5G商用部署,引导重点地区提前规划,加强跨部门协同,推动5G、LTE-V2X纳入智慧城市、智能交通建设的重要通信标准和协议;开展5G-V2X标准研制及研发验证。

不少地方也出台政策规划,积极推动车联网发展落地。例如,江苏省发布的《推进车联网(智能网联汽车)产业发展行动计划(2019-2021年)》提出,力争到2021年,全省车联网(智能网联汽车)产业的技术水平和产业规模居全国领先地位,产业创新生态基本构建,政策法规体系和安全保障体系基本形成,建设国家级车联网先导区和国内领先现代产业集聚区目标基本实现。

到2025年,江苏省建设成为全国车联网(智能网联汽车)重点产业集聚区,进一步确立产业规模和核心竞争力优势,全省新一代信息基础设施智能化升级全面完成,智慧城市建设水平大幅提升,智能交通应用模式不断拓展,车联网用户渗透率达到60%以上。逐步实现5G-V2X和高级别自动驾驶功能规模化商业应用,L4级别智能车辆在特定领域开始试运行,“人、车、路、云”高度协同的安全高效智能网联汽车社会建设取得重大进展。

日前发布的《沈阳市5G产业发展方案(2020-2021年)》就提出,开展5G车联网技术攻关,面向智能汽车关键技术、车联网技术及应用示范等重点方向,集中突破自动驾驶、智能座舱系统、5G-V2X等关键技术,重点研发智能车载通信系统、车联网大数据平台、智能检测平台等创新型产品。

此外,实施“5G+车联网”协同发展工程。依托中德产业园和沈阳汽车城,建立“5G+车联网”示范园区及测试场,构建车路协同信息交互、交通信息管理、公共出行服务管理等业务的数字化平台,鼓励整车生产企业开展远程控制、自动驾驶、智能泊车等智能网联汽车应用测试,打造本地特色的智能网联汽车产业生态体系。大力发展高精度地图产业,以满足5G+自动驾驶测试及示范区对地图的需求。在条件成熟的产业园区,开展园区内自动驾驶的物流车辆、专用作业车辆等示范应用。

## 产业链受益

当前,在5G技术及基础设施日益完善、汽车电子越发普及、电动汽车快速发展等综合因素作用下,车联网市场迎来更大发展机遇,助推产业链相关领域景气度提升。

太平洋证券指出,根据赛迪顾问数据,我国车联网市场规模在2018年达486亿元,预计到2021年市场规模将达到1150亿元,年复合增速约为28.1%。作为5G应用核心落地领域,车联网空间广阔,可重点关注模组、解决方案提供商等。

开源证券认为,硬件厂商是车联网中率先形成完整产业链和内在驱动力应用市场的行业。随着车联网技术的不断发展和应用范围的拓展,硬件层面需求将不断增加,带来相关公司业绩边际改善。此外,平台运营有望产生更大价值,车联网将是先设备产业链再平台应用爆发的过程。

国信证券认为,车联网市场爆发成为确定性机遇,政策驱动下全产业链有望充分受益,汽车综合诊断、商用车车载监控、车路协同V2X、智能驾驶、智慧停车等细分领域进入快速发展快车道。

上海证券认为,ETC、高精度地图、北斗导航、交通摄像头、智慧车灯、尾气监测、汽车雷达、车载摄像头、车载PCB等车联网产业链上的相关领域也将充分受益。