

海外供应链风险加大

汽车核心零部件进口替代迎来机遇

□本报记者 崔小粟 张玉洁



国内汽车产业 二季度恢复步伐料加快

□本报记者 崔小粟 实习记者 吴勇

多家车企近日披露的产销数据显示,3月乘用车产销同比降幅依然较大,商用车降幅收窄较明显。分析人士认为,汽车终端销售市场短期受到抑制。随着企业有序复工,到店客流复苏,行业环比改善迹象明显。国内汽车全产业链已度过最差时点。二季度汽车板块有望加快恢复,行业景气逐步回暖,但难以恢复到去年同期水平。

3月销售情况明显好转

中国汽车工业协会4月10日披露的数据显示,3月汽车产销均超过140万辆,分别达到142.2万辆和143.0万辆,环比分别增长4.0倍和3.6倍,同比下降44.5%和43.3%;1-3月汽车产销分别为347.4万辆和367.2万辆,同比分别下降45.2%和42.4%。从一季度情况看,占据行业销售总量近九成的十家企业销量下降幅度微低于行业降幅,同时行业集中度提升。1-3月汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为329.5万辆,同比下降41.7%,低于行业降幅0.7个百分点;占汽车销售总量的89.7%,高于上年同期1.1个百分点。1-3月销量排名前十位的轿车生产企业共销售汽车97.7万辆,占轿车销售总量的73.8%。与上年同期相比,十家企业销量继续呈较快下降态势。其中,上汽大众和上汽通用降幅明显。

1-3月,销量排名前十位的SUV生产企业共销售汽车82.5万辆,占SUV销售总量的60.2%。与上年同期相比,一汽大众销量继续保持快速增长势头,其他企业均呈较快下降。1-3月销量排名前十位的MPV生产企业共销售汽车12.3万辆,占MPV销售总量的90.4%。与上年同期相比,十家企业销量均呈两位数下降。其中,上汽通用五菱和长安汽车降幅明显。

中国汽车品牌仍面临较大压力。3月份中国品牌乘用车共销售43.3万辆,同比下降48.2%,占乘用车销售总量的41.5%。同时,市场占有率比上月下降11.1个百分点。1-3月,中国品牌乘用车共销售115.5万辆,同比下降47.3%,占有率同比下降1.5个百分点。此外,1-3月美系和韩系车市场份额下滑,德系和日系车份额则同比提升。

商用车销量降幅总体低于乘用车

部分车企披露了3月及一季度产销数据。乘用车方面,吉利汽车公告,公司3月销量为7.3万辆,环比增长245%,同比下滑41.4%;今年第一季度总销量为20.6万辆,同比下滑43.8%。上汽集团3月份产销快报显示,3月产量为20.62万辆,同比下降64.03%;销量为23.14万辆,同比下降58.56%。1-3月累计产量65.74万辆,同比下降56.87%,累计销量为67.90万辆,同比下降55.7%。江淮汽车3月产销快报显示,3月销量为3.4万辆,同比下滑23.13%;今年一季度销量8.3万辆,同比下滑35.53%。*ST海马3月产销快报显示,今年一季度累计汽车产量1469辆,同比下降59.94%;一季度累计销量2591辆,同比下降49.12%。商用车方面,亚星客车4月8日公告,3月公司生产客车358辆,同比增长35%;销售客车385辆,同比增长35%。1-3月公司累计生产客车536台,同比下降18%;累计销售客车554台,同比下降16%。宇通客车3月汽车销量合计1874辆,同比下滑55.77%;产量合计1976辆,同比下滑54.40%;1-3月销量累计5156辆,同比下滑51.26%;产量累计5504辆,同比下滑47.69%。江铃汽车3月产量2.17万辆,同比下降35.99%;销售各类汽车2.5万辆,同比下降31.96%。2020年1-3月累计产量4.25万辆,同比下降30.66%;销量4.5万辆,同比下降30.93%。

申万宏源证券指出,2020年一季度汽车行业受疫情波及,上游零部件及中游整车生产普遍存在2-3周的延期开工,下游终端销售市场需求受到短期抑制。但自3月起行业有序复工,到店客流复苏,产销端跌幅收窄,环比改善迹象明显。一季度国内汽车全产业链已度过最差时点,后续潜在风险集中于全球配套下的海外汽车产业链。

华金证券认为,2020年3月产销出现环比大幅改善,行业呈现明显的复苏迹象。近期出台了一系列恢复经济、稳定市场预期的货币政策和财政政策,以及稳消费、支持新能源汽车发展等政策,二季度汽车行业将出现明显的改善。

随着新冠肺炎疫情得到有效控制,中国汽车市场逐渐好转。中国证券报记者采访了解到,车企加班加点,产能并未成为制约产业发展的重要因素,但需求端消费信心仍不足,恢复尚需时日。

分析人士指出,由于海外疫情蔓延,海外汽车零部件供应链风险将加大,主流整车企业对国内相关零部件企业的扶持力度加大,汽车核心零部件进口替代迎来机遇。

推进复工复产

焊接、喷漆、组装,在长城汽车重庆工厂的生产线上,2500多名员工正开足马力生产皮卡车,解决订单积压问题。长城汽车重庆工厂公共关系部部长安玉贺向中国证券报记者表示,一季度生产计划受到了疫情影响。自复工以来,公司产量正在不断提升,目前日产量已超过去年的最高水平。4月10日,中国汽车工业协会发布的数据显示,重点企业复工复产情况比预料的要快。据协会掌握的23家企业集团最新复工复产调查情况统计,整车生产基地全面复工,员工返岗率86%,复产情况达到去年平均水平的75%。不过,疫情对众多汽车及零部件生产厂家影响深远。

危中藏机

如何在“寒冬”中生存,是一些汽车产业链生产厂家需直面的问题。从目前情况看,高端化、差异化的产品定位和稳健的经营策略,使得一些企业受到的冲击相对较小。按照湖北省疫情防控工作的统一要求,丹江口市东发曲轴有限公司前不久才全面复工。但公司董事长黄贵国认为,这为企业发展带来了难得的休整期。“这一行要想技术完全吃透至少需要十年。技术不过关,只能做低端产品打价格战,从长远看不利于企业发展。”东发曲轴主要从事发动机曲轴的制造和生产。公司是东风汽车公司4H曲轴产品的独家供货商。通过东风公司这个大客户,公司锁定了一部分订单。此外,公司生产一些高端曲轴产品,主要满足海外市场的高端定制需求。黄贵国对中国证券报记者表示,技术升级需要通过不断投资新设备,而人的因素单靠企业管理很难实现。

消费逐步复苏

随着全国疫情防控形势持续向好,汽车消费正逐步复苏。根据中国汽车流通协会发布的数据,3月乘用车市场零售达到104.5万辆,同比下降40.4%,同比降幅较2月收窄38个百分点,呈现谷底V型的良好态势。中国汽车流通协会乘联会秘书长崔东树分析称,经销商订单基本恢复到正常水平的65%以上。但售后业务恢复先行,终端零售恢复缓慢,新车销售更多以线上积累订单为主。“最近两周以来,进店消费人数增长明显。周六周日到店客户达到30至40批,一天可成交10至15辆。”北京泊士联负责人赵保中告诉中国证券报记者,近来的客户来源明显感觉与以前不同。“消费人群大多数属于刚需,很多是通过直播平台充分沟通后直接来店付款,目的性明确。”今年以来,多地频频出台政策,支持汽车产业健康发展。据中国证券报记者不完全统计,浙江、吉林、辽宁、湖南、广州、佛山、珠海、南昌等地陆续出台促进汽车消费政策,通过汽车下乡、新能源汽车购车补贴、鼓励购买“国六”标准新车等方式促进汽车消费。在江西南昌某事业单位工作的于冬(化名)想入手一台沃尔沃XC60,已经观望了一年左右。南昌市近日出台了促进汽车消费的鼓励政策,疫情期间在南昌市范围

内购买新车的消费者,可以获得1000元/辆的补贴款。不过,于冬仍然不为之所动。“相比于买车总价格,1000元补贴吸引力并不大。”于冬告诉中国证券报记者,想再观望一段时间,也许后续更多品牌会推出力度更大的让利措施。长城汽车某4S店的一位销售人员告诉中国证券报记者,现阶段很多消费者仍在等待政策,持币观望者较多。预计第二季度汽车销售情况会比一季度更明朗。值得关注的是,很多城市要求购买本地生产和销售的车才能获得当地政府补贴。例如,宁波、长春推出的政策要求,消费者购买的新车须为本地生产、销售,并在本地上牌。长沙市则要求,消费者需要在指定经销商购买上汽大众长沙工厂、长沙比亚迪、广汽三菱、广汽菲克、湖南猎豹等车企生产的车辆,并在长沙上牌方可享受一定补贴。“地方政府鼓励汽车消费最终还是为了推动本地汽车产业发展。”中汽协副总工程师许海东表示,这种现象可以理解。建议地方制定政策时充分考虑全国市场的流通,可以给大家都带来好处。许海东表示,汽车消费市场不仅仅是依靠政策刺激,繁荣的核心与宏观经济发展有关。消费者收入增加、四五线城市以及农村居民收入稳定增长,这些因素都将支撑汽车产业发展。



新华社图片 制图/王力

特斯拉A股“小伙伴”有望成其全球供应商

□本报记者 崔小粟

标准版Model 3成功试水中国市场后,特斯拉加速将这款“走量”车型在华全面铺开。4月10日,特斯拉宣布,即日起特斯拉Model 3长续航后轮驱动版(中国制造)与高性能全轮驱动版(中国制造)开放预订。特斯拉相关负责人表示,特斯拉上海超级工厂正开足马力生产,产能迅速回升,加速实现2020年产15万辆的目标。分析人士称,凭借价格优势与规模效应,特斯拉A股产业链“小伙伴”未来有望成其全球供应商。

上海工厂战略地位凸显

特斯拉官网显示,中国制造Model 3长续航以及Performance高性能车型起售价补贴后为33.905万元/辆,补贴前为41.98万元/辆。国产长续航Model 3的国际工况法续航里程为668公里,预计2020年6月起开始交付。目前特斯拉Model 3已实现在售全系车型国产。分析人士指出,随着国产车型扩容、国产化率提升,特斯拉的制造成本将进一步降低,抢占更多市场份额。近期特斯拉上海工厂频繁释放消息。4月8日,特斯拉高调曝光了其上海超级工厂内部生产线,全方位展示了上海超级工厂总装车间、涂装车间和焊装车间等车间。特斯拉对外事务副总裁陶琳称,特斯拉上海超级工厂正开足马力生产,产能迅速回升,加速实现2020年年产15万辆的目标。特斯拉上海工厂在2月10日正式复产,属于国内较早实现复产的汽车工厂之一。据了解,目前该工厂的复工率超过九成,产能已超过疫情前水平。同时,特斯拉二期工程建设正在全力推进中。

4月11日,据上海市新闻办公室官方微博,特斯拉上海超级工厂正在招聘员工,岗位包括设备维修技师、生产班长、质量检验员、超声波检测技师等。4月3日,特斯拉公布了好于预期的一季度交付数据。2020年一季度,特斯拉共生产10.3万辆电动车,同比增长33%,交付约88400辆,同比增长近15%,创有记录以来的最好一季度表现。特斯拉方面表示,上海超级工厂的生产持续创新高。乘联会数据显示,3月特斯拉在华销售汽车10160辆,创下了其在中国市场的月销量新高。乘联会秘书长崔东树称,目前特斯拉的销量占中国电动汽车销量的30%。

4月10日中汽协发布了3月新能源汽车产销数据,但当月统计数据未包含特斯拉。中汽协副秘书长陈士华表示,按照相关法规要求,国内任何一家汽车生产企业均需准确、及时、完整向中汽协报送经营数据。目前特斯拉没有向中汽协报送相关数据,中汽协无法验证其数据的真实性。

受疫情影响削减开支

特斯拉上海工厂建设如火如荼,而其他地区的工厂处境略显艰难。近日,特斯拉宣布降薪和部分人员休假。根据特斯拉北美人事部门发出的一封邮件,从4月13日起特斯拉将临时采取降薪措施以削减开支。具体而言,副总裁以上级别的工资削减30%,总监以上级别的工资削减20%,其他员工工资削减10%。不能在家工作且未被分配到现场关键岗位的员工将安排暂时休假。此外,特斯拉全球其他地区的员工将进行一定程度降薪。对于特斯拉中国如何实施降薪政策的问题,特斯拉中国相关负责人4月10日向中国证券报记者表示,特斯拉中国区全球副总裁以及总监级别员工自愿减薪,和美国总部保持一致共渡难关。其中,全球副总裁减薪30%,总监级别减薪20%,其他中国区员工的薪资待遇目前保持不变。特斯拉方面称,会尽最大努力保证一线团队不受影响。特斯拉中国区现有各项业务的开展以及生产工作将继续按计划进行。特斯拉预计,位于美国加州的弗里蒙工厂将于5月4日重新开工。降薪措施预计将实施到今年第二季度末。

欧洲市场方面,据媒体报道,特斯拉位于德国柏林的超级工厂建设已停止,由于土壤问题导致其不得不修改地基,因此需要更新施工申请书并递交至柏林市政府,提出新的地基施工方案。德国环保部随后证实,在特斯拉的要求下,早前的地基施工方案申请书将暂停执行。

国产化进程有望加速

美国市场方面,供应端和需求端同步下滑,特斯拉二季度表现面临不确定性。华尔街分析师纷纷下调了特斯拉的全年交付预期。Wedbush分析师DanIves预计,特斯拉今年将最多完成42.5万辆交付。花旗银行分析师ItayMichaeli预计,特斯拉今年将交付约43.4万辆电动汽车,低于此前预计的51.7万辆。近一个月来,特斯拉股价累计下跌超过20%。兴业证券汽车分析师指出,短期受全球公共卫生事件影响,中美工厂产能投放有所延迟,但上海工厂已基本恢复正常水平,产能持续爬坡,预计4月初有望达到3500辆/周的产能。后续,上海工厂的国产化进程有望加速。从中长期看,伴随上海工厂Model 3放量、国产Model Y上市,欧洲工厂投产以及Semi、Cybertruck等新车型上市,特斯拉将进入为期3-4年的全球市场放量周期。凭借价格优势与规模效应,国内特斯拉产业链伙伴未来有望成其全球供应商。