

动荡的中国汽车市场

文 | MFC 编译

“2018 年 1 ~ 12 月份，中国汽车中国乘用车销量下滑至 2235.06 辆，同比减少 5.8%，而且随着电动化进程

不断推进，以及大型国有汽车厂合并的传言，使得市场颇有震动。” Nick Gibbs 对当前中国汽车行业的趋势进行

概述。

对中国汽车业来说，这是令人神往的一年。随着中国这个全球最大的汽车





市场进入一个新的成熟阶段，这个市场经历了一系列的巨变，不仅给企业带来了好处，还有坏处。

其中主要的不利因素是销量放缓，这暴露出产能过剩的问题。无论如何，对国外汽车制造商来说，有利的一面是，中国决策层对来自全球的政治压力表现出了敏感，大幅削减了进口关税，并宣布国外汽车制造商最终将能够拥有其合资企业 50% 以上的股权。

目前最令人沮丧的是销量连续五个月下滑，12 月份销量同比下降 19.2%，环比 11 月份增长 9.8%，至 221.7 万辆，为 7 年来最大降幅。全年累计销量 2235.1 万辆，同比下降 5.8%。

最令人意想不到的。例如，法国的

标致雪铁龙集团 (Groupe PSA) 预计 2018 年的销量将比去年的 2380 万辆增长 2%，而雷诺 (Renault) 在其半年度财务报告中预计销量将大幅增长 5%。IHS 分析师称，股市下跌可能归因于全球市场的不安情绪，而不是市场本身存在的任何根本性结构性问题。

“美中之间的贸易冲突已导致经济放缓，削弱了客户的信心。”高级分析师尼廷·布迪拉贾 (Nitin Budhiraja) 表示。他还指责不断上涨的汽油价格，这让消费者担心一种商品的所有成本，而这种商品几年之后可能就不再需要了。他说：“未来，人们很有可能采取无车共乘的方式。”

两面性

不管是什么原因，衰退对全球和中国品牌都造成了冲击。福特汽车 9 个月的销量下降了 30%，至 58.5 万辆，这引发了其合作伙伴长安汽车第三季度的利润预警。长安汽车还与马自达有合作关系。中国销量最好的汽车品牌大众汽车 (Volkswagen) 9 月份汽车和面包车销量下降 11%，导致大众集团旗下品牌销量下降 5.7%。与此同时，通用汽车的两家合资企业上汽通用和上汽通用五菱的销量下降了 6.1%。

中国汽车工业协会 (CAAM) 的数据显示，8 月份中国各品牌的需求下降了 11%，停止了此前的增长势头。通常可靠的 SUV 增长机器（更为灵活的中

国品牌占据了一半的市场)也摇摇晃晃,8月份中国品牌SUV销量下降14%。今年9月,SUV总销量下滑10%,尽管9个月销量仍增长3.4%,至720万辆。

旋转的木马

在中国的汽车使用世界里,没有什么东西是一成不变的,现在每个人都在努力争取地位,以便安然度过新常态的时期。这里有许多因素在起作用,其中大部分是中国政府政策驱动和消费者消费提升,这些因素包括:必须提高电动汽车和电动汽车的销量;国外汽车制造商希望不受任何特定合资企业的阻碍。如果衰退持续下去,各方都必须处于安全的位置,这一点日益紧迫。

为了提高竞争力,人们普遍预计中国政府将合并一汽、东风汽车和长安汽车这三大国有企业,打造全球最大的汽车制造商之一。分析师公司ZoZoGo的负责人迈克尔·邓恩(Michael Dunne)表示:“合并的关键原因是,通过共享平台和研发成本,提高产品开发的效率。”

规模的扩大将有助于该公司削减零部件成本,使其能够以更具竞争力的价格销售汽车。长期以来,这三家汽车制造商一直受到批评,称它们忽视了自己的品牌,而将收入依赖于合资伙伴。这些合资伙伴包括大众(VW)、丰田(Toyota)、马自达(Mazda)、PSA集团(groupPSA)、日产(Nissan)、本田(Honda)、起亚(Kia)和福特(Ford)。合并对其他品牌来说可能是个坏消息。邓恩补充称:“中国的大型并购将不可

避免地稀释全球企业已下滑的影响力。”

合资过程得到的是容忍,而非喜爱。许多汽车制造商私下表示,他们不愿投资更多研发,因为他们不确定合作伙伴将如何使用他们的技术。2018年早些时候,中国表示,将取消国外汽车制造商持股不得超过一半的规定,到2022年,这一规定将具有法律效应。尽管如此,宝马也很快宣布将向其合资公司华晨汽车(BMW)投资41.6亿美元,将持股比例从50%提高到75%。

谁会接受呢?如果一汽、东风和长安真的合并,合并后的公司规模将大到任何一家全球汽车制造商都无法控制,即便是对购买力堪比大众的其他企业来说也是如此。在其他企业眼中,上汽已经大到大众无法吞并(上汽的另一个合作伙伴通用汽车(GM)可能也会反对),戴姆勒(Daimler)的电动汽车合作伙伴比亚迪(BYD)也是如此。不过,戴姆勒收购另一家合作伙伴北汽控股是一种可能性。

分析师公司Autovista表示,中国放弃这一长期要求的部分原因是,随着两国在一场贸易战中变得更加根深蒂固,此举不仅可以安抚美国,还可以因为这一裁决达到目的。吉利在一份报告中援引吉利收购沃尔沃汽车(Volvo Cars)和莲花(Lotus)的例子称:“此举可以被视为中国对汽车行业更有信心,中国企业正在打入欧洲市场。”

认可中国的竞争力

市场环境日益严峻的一个结果是,代表全球汽车制造商,中国品牌越来越

愿意与世界竞争,例如吉利(Geely)、长城(Great Wall)、上汽集团(SAIC)的荣威(Roewe)品牌和广汽(GAC)。

斯柯达(Skoda)等公司就是一个很好的例子。中国已经是捷克品牌最大的市场,今年早些时候,该公司推出了凯美格(Kamig)——一款只在中国销售的小型SUV。与明年的欧洲同行不同,该车型是与中国合作伙伴上汽(SAIC)共同开发的,采用的是旧的PQ平台,而不是更新的MQB。这节省了成本,使斯柯达能够以一种吸引“三五线城市”居民的方式定价。“三五线城市”是中国品牌在较小城市地区获得巨大吸引力的地方。斯柯达还将推出库柏(coupe)风格的旗舰车型KodiaqGT——这是另一款专为中国设计的车型。这将是该公司SUV系列的第四款车型,并可能在品牌到2020年将在华销量翻番至60万辆的计划中发挥关键作用。

与此同时,福特对江铃(JMC)的一款紧凑型SUV进行了改装,并将其打上了“领地”的标签。江铃是福特的三个合资伙伴之一。就像斯柯达(Skoda)的卡米克(Kamig)一样,香港将把目标对准不太富裕的买家(即便在三四年前,这也是不可想象的)。福特有意将目标对准了较小城市的消费者。该公司说,中国68%的中型SUV消费者居住在这些城市。

电动车的优势

关于电动汽车扩张的重大新闻现在已经成为常态,2018年秋天,有两个故事争相引起了关注。首先,特斯拉已经为其在中国的第一家汽车工厂购买了

土地，该工厂位于上海，这标志着这家加州公司进入中国的长期酝酿。第二件事是，大众已与合作伙伴上汽 (SAIC) 开始在上海安亭建设其首家纯电动汽车工厂。

这家德国汽车制造商表示，它的新工厂将拥有年产 30 万辆汽车的能力，所有这些汽车都将基于其新的电气化 MEB 平台。该公司预计将于 2020 年投产，首款车型是 VW 品牌的 SUV。其他集团品牌的电动汽车也将紧随其后，包括奥迪 (Audi)，这将是上汽与高端品牌的首次合作。

61 万平方米的工厂将设有冲压车间、电池组装配工厂和道路试验。它将拥有 1400 多台具备“工业 4.0”能力的机器人，这可能意味着这些机器人将能够通过 Wi-Fi 或其他协议进行通信，以提高工厂效率。

电动汽车的竞争是为了响应中国政府提出的各种目标，比如减少中国对石油的依赖。该公司希望到 2020 年可生产 200 万辆电动或插电式混合动力汽车，届时将迫使制造商实现占总销量 12% 的所谓“新能源汽车” (NEV) 销量。到 2025 年，中国政府希望每年新能源汽车销量至少达到 700 万辆。

但到 2020 年，购买激励措施将完全结束，届时胡萝卜将被大棒取代。公司将不得不遵守目标，或从目标以上的公司购买信贷。一些制造商已经与众泰 (Zotye)、大众 (VW)、江淮 (JAC)、宝马 (BMW) 和长城 (GreatWall) 建立了所谓的合规合作关系，以便迅速生产和销售电动汽车，以确保它们是合法的。

销量激增：2017 年中国电动汽车

销量为 77.7 万辆，同比增长 53%。中国汽车工业协会的数据显示，2018 年前九个月，这一数字几乎被超越，销量增长 81%，至 72.15 万辆。IHS 修订了产量预测，预计到 2020 年产量为 267 万辆，到 2025 年接近 700 万辆，高于此前的 560 万辆。

但中国政府正密切关注这一增长。国家发展和改革委员会 (NDRC) 今年早些时候发布的规则草案称，任何计划在汽车制造业产能不足 80% 的地区进行生产的项目都将被叫停。寻求扩大所有汽车产能的现有汽车制造商，必须证明其产能利用率高于行业平均水平，并在去年生产了 30 多万辆汽车。ZoZoGo 的数据显示，中国目前的年产能可为 4100 万辆，而实际产量为 2900 万辆。

有利处境

除了迅速好转的中国汽车制造商受到的干扰，德国高端品牌仍销售良好，市场份额也在增加。奥迪 (Audi)、梅赛德斯 (Mercedes) 和宝马 (BMW) 的销量都非常相似，梅赛德斯在 2018 年前九个月的销量为 500707 辆，略高于上年同期，同比增长 13%。奥迪或许会放弃常规的销量冠军宝座而烦恼，但随着去年经销商问题的解决，销量增长了 15%，至 483001 辆。宝马 (BMW) 以 459629 辆位居第三，增长 5.3%。

奥迪 (Audi) 和宝马 (BMW) 正在本土生产更多车型。后者将于 2018 年在中国东北城市沈阳开始生产 X3 SUV，电动 iX3 将于 2020 年上市。据报道，更大的 X5 也将上市。宝马的 SUV 生产主要集中在美国，此举被解读为对特

朗普征收关税的回应。10 月，宝马说这是花 30 亿欧元 (34.2 亿美元) 来更新其沈阳设施，包括铁西工厂产能翻番。该公司去年还在沈阳开设了一个电池组装工厂。

奥迪也在转向运动型多用途车 (SUV)，从今年第二季度推出的加长版小型 SUV 开始，加入 Q5 和 Q3 的行列。该公司目前在长春一汽工厂生产 4 款车型，在佛山南部生产另一款较小的 A3 车型，产能为 60 万辆。奥迪表示，“未来几年”这一数字可能会扩大到 70 万辆。

IHS 认为，到 2023 年，奥迪将在中国生产 5 款车型，增至 13 款。其中一款将是基于大众 MEB 电动平台的电动汽车，它将与合资伙伴上汽集团 (SAIC) 在上海安亭建立一家新的纯电动工厂。

捷豹路虎 (Jaguar Land Rover) 在高端汽车领域表现不佳。去年 10 月，捷豹路虎在英国索利哈尔 (Solihull) 的工厂停产两周，以减少在中国销量暴跌后不断增加的库存。该公司与合作伙伴奇瑞 (Chery) 在中国生产汽车，但进口更昂贵的车型，如路虎揽胜 (Range Rover)。彭博社 (Bloomberg) 分析师安贾尼·特里维迪 (Anjani Trivedi) 去年 10 月写道，这更大程度上是捷豹路虎战略的问题，而不是其竞争市场的问题。它只是把市场搞错了。

中国决定将进口关税从 25% 降至 15%，这将大大有利于占进口汽车 80% 左右的高端品牌。MFC