



宝沃申请破产 观致被拉黑 汽车市场按下优胜劣汰加速键

中青报 中青网记者 张真齐

大约五六年前,市场上流通的汽车品牌和车型,种类数量都非常多,有的品牌和车型,不少人甚至都不认识。回忆起汽车市场的发展,在东方基业汽车城从事二手车买卖的周立凡对记者说。

不过,汽车市场百花齐放的情况在近几年发生了明显的变化。周立凡直言,从2019年开始,很多小众和冷门品牌的车型不怎么流通了,日德品牌和国产头部品牌的车型则越来越多,赢家通吃的感觉越发明显。

事实上,周立凡强者愈强,弱者愈弱的感受并非错觉。早在2020年年初,中国机械工业联合会会长王瑞祥就曾预言,在中国消费增速下滑和行业去产能、去库存的多重因素叠加效应下,2020年将是落后产能的淘汰整合之年,产业集中度将进一步提升。

如今,随着市场体系逐渐成熟化,马太效应加剧;与此同时,受新冠肺炎疫情反复、原材料短缺等因素影响,在可以预见的未来,只有小部分的头部品牌,能够抢占大部分市场份额,而现存的上百家中下游汽车品牌,其中的大部分将被陆续边缘化,甚至被市场无情地淘汰。

末位车企进入淘汰倒计时

统计数据显示,过去一年,传统燃油车市场现存85个品牌,月销量千台以下的品牌有34个,有9个品牌消亡。预计未来3-5年,80%的品牌将面临关停并转。

北京宝沃就是进入淘汰倒计时的车企之一。4月,北汽福田汽车股份有限公司

(以下简称“北汽福田”)发布公告称,已于4月8日向北京市第一中级人民法院提交了破产清算申请。4月22日,北汽福田再发布公告表示,北京市第一中级人民法院已裁定受理北京宝沃的破产清算申请。

在不少业内人士看来,北汽福田之所以放弃宝沃,最重要的原因莫过于其市场表现令人失望,实在扶不起来。

北汽福田发布的业绩报告显示,2021年的亏损主要是由于北京宝沃相关事项计提减值,影响利润总额预计-46.56亿元,另考虑公司因持有北京宝沃的股权确认投资收益等共计影响上市公司利润总额预计-52.91亿元。

事实上,宝沃这种濒临死亡的状态已持续了一段时间。从北汽福田决定转让股权开始,不断有“接盘侠”的名字传出,但最后都未能成功接手。宝沃的停摆也让它最终走向破产清算的境地,这个自诩为“德系四强”BBBA的汽车品牌,最终还是没能在中国市场上保全自己。

进入2022年,由于疫情、供应链断供等各种问题,汽车圈的进进出出也变得更为平常。只不过有的车企找到了新的投资方,有的车企却资不抵债,不得不退出市场,北汽宝沃绝非在2022年倒下的唯一一家车企。

近日,山东省汽车流通协会发布公告,称观致汽车的总部已经人去楼空,为了维护消费者权益,把观致汽车拉进了黑名单。

山东省流通协会发布的《关于观致品牌汽车的消费警示》显示,该协会接到济南多起关于观致汽车无售后服务的投诉,经协会调查,目前济南市4家宝能观致汽车直营店都已经关门停业,厂方服务电话也已经注销。



在中国消费增速下滑和行业去产能、去库存的多重因素叠加效应下,落后产能必然迎来淘汰整合,产业集中度将进一步提升。统计数据显示,过去一年,传统燃油车市场现存85个品牌,月销量千台以下的品牌有34个,有9个品牌消亡。有预计称,未来3-5年,80%的品牌将面临关停并转。视觉中国供图

随后,该协会向观致汽车所属的宝能集团总部所在地邮寄发送询问函,因人去楼空,信函甚至无人可收,只能被退回。记者拨打了观致汽车官方客服电话,发现该号码已显示不存在。

更重要的是,不仅仅是在济南市,全国的观致汽车经销商都正悄然退场。有消费者向记者反映,目前北京的观致汽车授权经销商均已关停。记者随后拨打了观致汽车官网显示的北京授权经销商电话,仅一家处于无人接听状态,其他门店电话均显示为空号。

与此同时,在观致汽车官网显示的全国授权经销商,大部分也已名存实亡。记者在调查中发现,不少观致汽车经销商门店关停,更有经销商在销售观致汽车的同时,还在销售其他品牌车型。

宝沃和观致的情況,只是汽车行业淘汰赛的一个缩影。近日,江苏南通市中级人民法院更新了一则关于江苏S汽车公司的拍卖信息,相关资产起拍价约为23.78亿元,开拍时间为5月30日。

种种迹象表明,江苏S汽车公司正是赛麟汽车。这也意味着赛麟汽车正式进入破产清算流程。

不可否认,每一个新兴的行业和热点,都必然需要经历从零到一、从一到多、从多到精这样一个发展、筛选与淘汰的过程。汽

车市场同样也遵循这个道理。如今的汽车市场,显然已经进入了残酷的淘汰阶段。

新能源汽车内卷严重

当前,汽车行业面临的考验非常严峻,不仅是制造端,销售端的4S店也有很多处于半停滞状态。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,汽车行业正面临多重考验,不仅有2020年开始的疫情阴霾,还有俄乌冲突、欧洲局势变化、原材料价格上涨等不利因素,让汽车行业全面承压。

毫无疑问,汽车行业面对的需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力,加速了行业竞争,那些此前就表现出一定颓势的车企,极有可能就此退出市场。哪怕是在风头正劲的新能源汽车领域,位次之争也变得愈加复杂和激烈。

5月1日,多家造车新势力公布了2022年4月的交付量。受上海疫情的影响,多地汽车生产及销售均出现停摆,新势力出现了交付量的整体下滑,且未出现月交付量破万的品牌。

其中,零跑汽车4月交付量达到9087辆,首次夺得造车新势力月交付量第一,小鹏汽车交付量为9002辆,排名第二,哪吒汽车以8813辆的交付量排名第三。

值得一提的是,零跑汽车4月交付新车9087辆之后,已经实现连续13个月同比增长超200%。1-4月,零跑汽车的累计销量已经达到了3.06万辆,整体销售势头表现得较为强劲。

而作为造车新势力龙头的蔚小理三家,除了小鹏外,均出现了销量下跌。4月,小鹏汽车交付量为9002辆;1-4月,小鹏汽车累计交付4.35万台,同比增长

136%。

4月9日,蔚来创始人、董事长李斌表示,受疫情影响,自3月份以来,蔚来汽车位于吉林、上海、江苏等多地的供应链合作伙伴陆续停产,由于上述原因,近期不少用户的车辆会推迟交付。

数据显示,蔚来汽车4月交付量为5074辆。截至2022年4月底,蔚来累计交付19.79万辆电动汽车。

不难看出,2022年以来,蔚来汽车销量增速有所放缓。有业内人士分析称,蔚来较高的单车售价和目前产品力老化是其增速放缓的主要原因。

目前,蔚来汽车主销的ES8、ES6和EC6车型均为2021年之前发布,近期开始交付的新车ET7,4月仅实现交付693辆。

理想汽车4月交付量为4167辆,创下今年以来交付量的新低,原本计划于4月发布的新车理想L9也推迟了发布。理想汽车联合创始人兼总裁沈亚楠表示,自3月末以来,由于长三角疫情反弹,全行业的供应链、物流和生产出现了被严重扰乱的情况。

与此同时,理想汽车常州基地和超过80%的供应商位于长三角地区,部分供应商无法供货或完全停产。现有零部件库存消化后无法继续维持生产,对理想汽车4月的生产造成很大影响,导致部分用户的新车交付延期。

今年将是汽车行业加快重组的一年,尤其是新能源汽车领域,也将迎来激烈的竞争淘汰赛。中国汽车工业协会副总工程师许海东表示,随着新能源汽车行业进入市场化的激烈竞争状态,行业优胜劣汰速度将加快。

对于新能源车企业来说,竞争白热化和资金链紧张等问题,造成内卷严重。少量头部车企尚且面临重大考验,其他新能源车企的问题就会更大。在新车需求增长放缓和车企生存成本逐步加大的情况下,品牌号召力不足、技术和服务缺失的企业,将很难生存下去。

有分析人士称,没有造血功能的车企,如果不能成功找到血源,或许将在此轮淘汰赛中彻底倒下。汽车企业百家千面,过得都挺好的日子一去不复返了,汽车市场已经按下优胜劣汰的加速键。

多地出台政策促消费 车市回暖还需这些妙方

中青报 中青网见习记者 王志远

受新冠肺炎疫情等因素影响,今年4月,我国汽车销量完成118.1万辆,环比下降47.1%,同比下降47.6%,各家车企4月份下滑幅度在30%-60%。

汽车作为大宗消费品,一直是推动各地GDP增长的重要来源。国家统计局数据显示,一季度社会消费品零售总额108659亿元,同比增长3.3%。其中,除汽车以外的消费品零售额97920亿元,增长3.6%。换言之,汽车消费大概造成0.3%增速的落差,汽车消费动能明显不足。因此,拉动汽车消费是稳定汽车产业、推动消费平稳增长的首要任务。

北京大学经济学院副教授薛旭表示,从短期来看,北京和上海受疫情影响,无论是汽车的使用量还是购车的可能性都大幅下降。从中长期来看,人口结构变化、收入增长放缓等因素,也会影响到汽车消费。

为加快消费恢复,拉动经济增长,保障和改善民生,畅通国内大循环,4月25日,国务院办公厅发布《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》(以下简称《意见》)。

《意见》提出,稳定增加汽车等大宗消费,各地区不得新增汽车限购措施,已实施限购的地区逐步增加汽车增量指标数量、放宽购车人员资格限制,鼓励除个别超大城市外的限购地区实施城区、郊区指标差异化政策,更多通过法律、经济和科技手段调节汽车使用,因地制宜逐步取消汽车限

购,推动汽车等消费品由购买管理向使用管理转变。

一线城市要放宽汽车限购,拉动新车消费

数据显示,到2021年6月底,我国汽车保有量达到2.92亿辆,每千人拥有汽车超过200辆。而根据公安部统计,截至2022年3月底,全国机动车保有量达4.02亿辆。我国千人汽车保有量并无显著增长,和发达国家相比,我国汽车市场增长潜力依然很大。

随着近年来私家车的普及,汽车保有量增加带来的道路拥堵和城市的交通管理持续优化,成为一对长期相伴而生的主题。在限购政策的背景下,城市拥堵状况并未得到明显改善,却限制了居民正常的汽车消费需求,并加剧了个人私下转让和出租车牌等违规行为。

以北京为例,北京购车指标释放数量远不能满足购车需求,中签率极低。2021年,北京最后一期普通小客车指标摇号,约60万个家庭、270万名个人申请者同池摇号,消费需求非常旺盛。从摇号现场的配置结果看,共配置家庭和和个人普通小客车指标19100个,其中配置家庭指标11665个,占比61%;配置个人指标7435个,占比39%。家庭平均中签率为1.93%,个人平均中签率为0.27%,家庭中签率是个人的7倍。

由于一线城市居民收入水平高,消费潜力大,但受限于限购政策,导致这些限购城市的牌照增长相对缓慢。因此,增加

一线城市的购车指标有望释放积压的汽车市场消费需求。

薛旭表示,北京、上海等具有明确限购措施的城市,如果不改变限购政策,就只能通过加大消费者出售二手车的积极性、补贴新车政策等方式促进汽车消费。如果可能的话,适当增加一些牌照,让消费者在短期之内能够加速购车,缓解经济下行的压力。

在薛旭看来,消费者其实是有购买能力的,但由于限购政策的局限性,导致消费者购车难度较大。目前来看,二、三、四线城市空间大,停车方便,布局新能源车充电桩成本低,发展潜力比较大。

激活农村新能源车购买欲望,消除用户忧虑

去年,我国开展了一轮新能源汽车下乡活动,取得了不错的进展,也充分展现了新能源汽车在农村地区广阔的市场前景。

中国汽车工业协会统计数据显示,2021年新能源汽车下乡车型共销售106.8万辆,同比增长169.2%,比整体市场增速高出约10%。这充分说明,新能源汽车下乡大有可为。

不过,相对于汽车下乡的短期刺激效果而言,行业更需要长期稳定的支持政策。薛旭表示,1.6L及以下小排量乘用车的消费税优惠政策确实起到了促进消费的作用,地方政府可以再次使用以推进汽车消费。

值得一提的是,当前新能源汽车在农

村地区推进使用仍面临诸多不便。一方面,农村地区出行相对方便,低速电动车或摩托车的使用率较高,促进200公里以下续航里程的新能源汽车发展,有利于改善其与低速电动车等其他车型的竞争关系。

另一方面,充电桩等基础设施不足会严重影响新能源汽车进一步推广普及。新能源汽车充电桩多集中在市区和高速沿线,农村地区分布较少且不均衡,而且农村电网设施普遍薄弱,大多数充电桩仍为慢充,严重影响使用体验。

管制、维护充电设施,不断优化使用体验才能打消农村地区用户的购买顾虑。因此,在目前鼓励电动车向下延伸,对改善农村地区交通条件,方便农村居民出行,意义极为重大。

取消限迁政策,提高二手车流通性

《意见》指出,全面取消二手车限迁政策,落实小型非营运二手车交易登记跨省通办措施。

以北京、上海等实施限购措施城市为例,消费者需要置换才能再次购买新车,二手车源也因增多,但由于限迁政策,二手车无法流通,只能在当地市场消化。限迁政策取消后,各地二手车市场之间没有代沟,更多的参与者带来了更多的车源和买家,使得供求关系更加合理,更多的优质车源也可供消费者选择。

由于二手车流入无法给当地带来大量的税收,又增加了环境污染,当地政府落

实政策的动力不足,很多地方还未将解禁落到实处。汽车行业资深分析师颜景辉表示,取消限迁政策会在一定程度上影响当地新车销量,从而间接影响新车上缴的税收。

新车还有购置税,这对地方税收没有太多的好处。不过他也认为,从整个汽车市场上来看,二手车流通速度的加快也会促进新车销售。

关键的问题在于,市场应该建立一个



国家统计局数据显示,一季度社会消费品零售总额108659亿元,同比增长3.3%。其中,除汽车以外的消费品零售额97920亿元,增长3.6%。汽车消费大概造成0.3%增速的落差,汽车消费动能明显不足。因此,拉动汽车消费是稳定汽车产业、推动消费平稳增长的首要任务。

哈通:中国仍将是博世集团最大的单一市场

中青报 中青网记者 张真齐

近期,国内新冠肺炎疫情多点散发,汽车行业正面临前所未有的压力,特别是长春、上海两地疫情给汽车产业链、供应链带来了极大的挑战。

作为知名的技术与服务供应商,博世在西安、苏州、长春等多地的生产也先后受到了疫情的影响。近日,在博世中国2022年度新闻发布会上,博世介绍了稳定发展、本土创新、长期战略规划等公众较为关心的问题。



博世在中国市场将继续坚持本土化发展,积极布局包括电气化、氢能、自动驾驶、制造业升级等重点战略领域。

由于多地疫情的反弹和物流限制等因素,博世在中国各地的生产面临着不同程度的原材料供应短缺,因此我们的产能受到了一定程度的限制。博世中国总裁陈玉东透露,目前,博世在上海和江苏太仓的三个汽车部件工厂,以及位于上海嘉定的热力技术工厂均由于疫情管控原因,处于闭环生产状态。

在陈玉东看来,汽车业供应链很长,且环环相扣。整体恢复产能需要打通每一个生产供应和物流运输环节,想要完全恢复以往的生产节奏,仍需要时间和多方的共同努力。

不过,随着疫情形势的逐步缓解,以及政府、行业协会对于复工复产的重视和支持,我们看到了整个汽车产业积极好转的趋势。陈玉东表示,本轮疫情发生以来,博世一直与上级供应商和物流合作伙伴保持密切沟通,并积极分享疫情防控知识和闭环生产的经验,帮助它们尽快复工复产。

尽管下面面临着诸多挑战,但博世仍将继续加大技术创新的力度,致力于可持续发展的长期战略目标。博世集团董事长兼首席执行官哈通透露:博世将在未来三年时间里,围绕气候中立的目标投入30亿欧元,用于技术创新。

记者在发布会上获悉,博世将在各个技术领域探索能源多样化的解决方案。其中,

电气化和绿氢将是博世的两大战略重点。而在中国市场,气候中立理念已融入博世各业务板块的技术创新和产品开发之中。

例如,在汽车与智能交通技术业务板块,博世提供全栈式电气化解决方案,覆盖个人出行到运输物流场景,包含两轮、私人出行、轻卡、重卡等多种出行方式。以氢燃料电池为例,博世自2018年来持续投资建设本土研发制造能力,目前已开发出更高功率氢动力模块,将在2022年实现中国本地化生产。哈通说。

值得注意的是,博世还是全球首家在生产经营端实现碳中和的工业企业,因此在供应链端,博世与中国的供应商发布了可持续发展指南。据了解,该指南从包括减碳意识培训、碳数据披露、碳目标设立、碳数据库建立、供应商碳意识成熟度评估和最佳亚太区供应商可持续发展评奖6个维度,在供应链中推动碳中和的进程。

而在自身的节能减碳方面,数据显示,从2019年至今,博世中国共启动443个节能项目,累计节约能源9600万千瓦时,相当于4.1万户中国家庭的年用电量。

虽然近两年全球汽车产业都处于发展的低谷期,但是博世集团2021年在华业绩保持增长,销售额达到约1286亿人民币

(约169亿欧元),较2020年同比增长9.6%,并创下在华销售新高。

陈玉东认为,博世之所以能够保持稳定的增长,依靠的是自身在长期坚持本土化战略,持续投资和加强本土研发能力建设。

近十年来,博世累计在中国市场的投入超过500亿人民币。在汽车领域,仅以博世智能驾驶与控制事业部为例,其中国区员工总数已超过1200人。其中研发人员占比近88%,分布于上海、苏州两地的研发中心。陈玉东对记者说。

与此同时,在工业领域,博世力士乐投资的乐卓液压科技(苏州)有限公司在苏州成立,为市场提供高质量和高性价比的液压产品和系统解决方案,还能够快速响应,更好地满足本土消费者的需求。

值得注意的是,随着中国汽车产业的制造升级对于零部件的质量提出了更高的要求,博世在质量管理上,也从被动和纠错转向了主动和预测。

据悉,博世苏州的团队在中国创新性地开发了Q4.0质量管理模式,以零缺陷为目标,以数据为驱动,通过智能化工具系统,实现全价值链协同的质量管理。博世希望能进一步分享自身在精益生产管理领

域的经验,支持中国制造的数字化升级,释放绿色低碳的更大潜能。陈玉东补充说。

在销售业绩持续增长的同时,2021年博世中国员工增长近3000人,其中约三分之一增长来自研发人员,主要涉及自动驾驶、软件服务和汽车工程等领域。显然,这对开发符合本土需求的创新产品,以及为全产业链提供灵活的响应,产生了至关重要的作用。

为了进一步吸引人才,博世中国也在近十年投资超过5000万人民币用于校企合作,与中国多所大学在燃料电池、自动驾驶、智能制造等领域建立长期合作。今年,我们将新增超过4000个岗位,为本土人才提供广阔的创新机会和具有全球视野的发展平台。陈玉东说。

在哈通和陈玉东眼中,2022年的开端充满挑战,博世面临着诸多不确定性,从而很难对2022年的整体表现作出准确的预期。疫情反复、芯片短缺和供应链压力仍将持续,同时原材料、能源和物流价格上涨所带来的成本压力也非常大。哈通对记者说。

不过,这并不能够影响博世对于中国市场的长远战略。哈通强调,长期而言,博世在中国市场仍将坚持本土化发展,积极布局包括电气化、氢能、自动驾驶、制造业升级等战略重点领域。

他表示,即使面临充满挑战的经济环境,博世集团仍在持续和系统性地朝着缓解全球变暖的目标而努力。此外,哈通还透露,博世将在未来三年内投资约30亿欧元开发电气化和氢能等气候中立技术。

以绿色电力为基础的电气化是实现气候中立的最快路径。这正是博世不断推进可持续出行的主要原因。哈通解释称,2021年,博世的电气化出行相关订单额首次超过100亿欧元。

同时,哈通也强调氢能至关重要:工业政策的重点应集中在让各行各业做好迎接氢能的准备。博世计划在2030年前投资近5亿欧元发展该项新业务,相关计划于2025年上市,一半的投资将在产品上市前落实。

此外,哈通在发布会上宣布,在接下来三年内,博世将额外投资100亿欧元开展业务的数字化转型。数字化在可持续方面也扮演着重要角色,而博世的解决方案也将以此为前提。哈通表示,博世今年还计划在全球范围内招聘1万名软件工程师。

未来,中国将继续保持博世集团最大的单一市场地位。长期来看,博世将继续支持本土化发展,积极布局包括电气化、氢能、燃料电池、人工智能和物联网技术创新在内的重点战略领域。哈通总结说。

汽车消费投诉与新闻线索提供,请关注网易邮箱公众账号,给我们留言。消费维权邮箱:autocyd@126.com