



中国汽车自主品牌： 淘汰赛已经开始



随着近几年国内市场乘用车保有量迅速增长,已趋于饱和,合资板块进一步下探,中国车企自主板块面临的形势更加严峻,利润空间将会进一步挤压。

7月19日,2018《财富》世界500强排行榜正式出炉。其中整车企业有6家,分别为:上汽集团(36名)、东风汽车集团(65名)、北汽集团(124名)、一汽集团(125名)、广汽集团(202名)、吉利集团(267名)。

尽管名次较上一年均有所提升,但车企利润率仍处于比较低的水平。除了吉利集团之外,其他五大集团依赖合资品牌增量的现象仍然较为严重。与此同时,包括上汽集团、广汽集团在内,尽管自主板块销量实现了大幅增长,但盈利水平仍远低于合资板块。

“除了产品本身盈利能力外,企业机制管理、控制成本等能力都会影响利润情况,包括品牌号召力和生产效率差距带来的盈利能力差异,这些方面自主板块与合资板块仍有不小的差距。”全联车商投资管理(北京)有限公司总裁曹鹤在接受采访时表示。

增量不增收

数据显示,从自主板块销量来看,2017年,上汽乘用车全年销售新车超过52万辆,同比增长62%,比2016年增长了将近20万辆;广汽乘用车销售48.55万辆新车,同比增长29.86%;吉利汽车销售117.85万辆,同比增长51.62%;北汽新能源销售10.3万辆,同比增长近一倍。

然而,规模性的增长并未带来盈利的增加。其中只有吉利集团和一汽集团的利润率超过4%,分别为:4.42%和4.11%;上汽集团以3.95%的利润率紧随其后;北汽集团、广汽集团和东风汽车集团的利润率分别为2.23%、1.97%和1.50%。而在盈利中,自主板块的贡献微乎其微。

而在跨国车企方面,丰田、大众、

戴姆勒、日产2017年利润率分别达到了8.5%、5%、6.4%以及6.2%。

“自主板块目前的盈利很大程度上来自对SUV等细分市场的把握。”国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青表示。事实上,这也是自主板块盈利能力远不如合资板块甚至跨国车企的原因所在。

如曹鹤所言,除了产品体量的增长,企业的管理能力也是实现盈利的关键因素。在这方面,跨国车企的表现尤为突出。比如丰田,虽然2017年其销量下降至全球第三位,但得益于精益生产和管理、对成本的控制以及良好的销售结构,丰田的利润依然雄踞全球第一,且短期内该地位无人撼动。大众汽车和戴姆勒都经历了“柴油门”危机,且支付了不菲的召回费用,但仍有较高的利润表现。

从目前情况来看,合资板块仍是上汽集团、北汽集团、一汽集团、广汽集团以及东风汽车集团业绩支撑的主要来源。

以北汽集团为例,2017年,北汽集团营业收入695.91亿美元,净利润为15.55亿美元,均实现了同比增长。但这份成绩单主要得益于北京奔驰的利润大幅提升,而非北汽自主业务的增长。北京汽车2017年财报显示,其营业收入87%由合资公司北京奔驰贡献,北汽自主和北京现代都出现断崖式下滑。

上汽集团2017年营业收入较2016年增长了150亿美元,同比增长超过10%,但净利润仅增长2.7亿美元,增长不足6%。尽管上汽乘用车增势迅猛,但在上汽集团2017年690万辆的总销量中,旗下合资车企贡献了超过620万辆的业绩,自主板块占比仅为10%。

“事实上,上汽集团近两年已经展现出其机制管理能力,即便目前自

主板块还未有明显盈利提升,但长期来看还是值得期待。”曹鹤表示,这也是对企业可持续发展能力的一种考验。

“不加速前进也没有退路”

自主板块无法保持持续性稳定增长,也是一个不容忽视的因素。

北汽自主在2015年以前一直处于亏损状态,从2015年下半年开始,密集的产品投放带来了规模性销量增长。2016年,北汽自主销量一举突破20万辆,经营亏损由2015年的33.4亿元收窄至27.45亿元。然而,好景不长,由于产品力不足,2017年北汽自主销量直接跌至10.5万辆,经营亏损扩大至75.01亿元。

与北汽自主遭遇同样场景的还有东风自主以及长安自主。在短暂的高速增长后,面临的即是难以遏制的下滑。

针对北汽自主板块的销量严重下滑问题,在“北汽集团再度晋级世界500强新闻发布会”上,北汽集团董事长徐和谊表示:“创新是唯一办法,沿着老路追没戏。加大创新力度,走适合自己的创新之路,北汽就是全面新能源化,这就是我们的创新之路,燃油车不玩了,北汽没戏,或者戏也不大。”

在2014年~2017年4年时间亏损154.86亿元之后,北汽终于决定放弃燃油车,专注发展新能源车。而长安集团也意识到了生存的危机感,开启了第三次创新创业计划,制定了向现代科技服务型企业的转型战略。在长安汽车总裁朱华荣看来,“不加速前进也没有退路,尤其是大型的集

团,想依靠合资来持续维持发展不太现实”。

而上汽集团以及广汽集团也开始加大产业链端布局,以求提升体系竞争力。在大量投入新能源三电技术、传统燃油车技术提升的同时,上汽集团把握住了新能源+互联网+智能化的大趋势,积极参与到新能源汽车的整条产业链中。包括与宁德时代、英飞凌、麦格纳在电池、电动车功率模块和电机方面全面合作,还在新能源汽车后市场设立安悦充电、环球车享等,前瞻性布局使得其在新能源汽车的产业链体系中已经具有了较强的优势。

广汽集团则不甘示弱,启动了智联产业园的建设,后续将联合合作伙伴累计投资超450亿元,以新能源整车制造为核心龙头,并与宁德时代、蔚来汽车等成立合资公司,扩大新能源版图。

谈起自主板块的盈利能力,J.D. Power副总裁梅松林表示,“企业利润有高峰有低谷,但战略布局必须持续性投入,哪怕是牺牲暂时的盈利来布局未来,都必须去做。毕竟市场不等人。”

在曹鹤看来,随着近几年国内市场乘用车保有量迅速增长,到今年年底基本接近两亿辆,已经趋于饱和。这也就意味着市场的竞争更加激烈,“合资板块进一步下探,自主板块面临的形势更加严峻,利润空间将会进一步挤压。”

(据人民网)