上市车企半年报陆续出炉——

新能源车企上半年亮点频现

■本报记者 卢奇秀

核心阅读

今年上半年,受新冠肺炎疫情影响,我国新能源车企销量下降、业绩下滑。但不少车企在开拓海外市场和技术创新等方面表现抢眼。下半年,新能源汽车市场有望恢复增长态势,部分车企已经开始为下半年的"逆袭"冲刺。

近日,多家上市车企陆续发布2020年年中财报。受新冠肺炎疫情影响,国内新能源汽车行业产销量出现大幅下滑。在此大环境下,车企经营业绩普遍下降,但在营收业绩之外,车企积极开拓海外市场、加速研发等表现亮眼。

营收集体下滑

中汽协数据显示,今年上半年新能源汽车产销量分别完成39.7万辆和39.3万辆,同比分别下降36.5%和37.4%。

车企销量下滑,营收集体承压。广汽集团今年上半年营业总收入约为256.42亿元,较上年同期减少约9.56%;归属于上市公司股东的净利润约为23.18亿元,较上年同期减少约52.87%。

新能源汽车南北两家头部企业,比亚迪和北汽都受到较大冲击。数据显示,上半年,比亚迪新能源汽车销量为6.07万辆,同比下滑58.34%;北汽新能源销量仅为1.47万辆,同比下滑77.44%。

比亚迪表示,因汽车业务减少,导致上半年营业收入减少为605.03亿元,同比下降2.7%。但因产业链布局完善,在其他业务带动下,归属于上市公司股东的净利润为16.62亿元,同比增加14.29%。

北汽蓝谷半年报显示,上半年实现营收31.12亿元,同比下滑69.84%;净利润转亏,共亏损18.63亿元,同比减少2814.98%。

江淮汽车今年上半年销售纯电动乘用车1.71万辆,同比下降56.22%。上半年实现营业收入249.41亿元,同比下降7.63%;归属于上市公司股东的净利润-1.47亿元,同比下降217.84%。

作为目前国内产销量规模最大的汽车公司,上汽集团的表现也不尽如人意,上半年实现营业收入2837.4亿元,同比下降24.6%;归属于上市公司股东的净利润为83.94亿元,同比下降39.01%。

长安汽车表示,当前在经济面临下行压力,外部环境不确定性因素增加的情况下,居民消费信心明显不足,而汽车作为可选消费,短期需求受到明显抑制,汽车市场下滑导致车企当期经营压力加大。

海马汽车产销则基本陷入停滞状态,上半年累计销量为6529辆,同比下降55%;实现销售收入13.11亿元,同比下降43.54%;归属于上市公司股东的净利润为-1.73亿元,但与上年同期相比减亏545万元。

力帆实业处境更为艰难,目前该公司债务负担沉重,汽车板块生产经营处于非正常状态。8月21日,法院已裁定受理公司破产重整案,其股票已于8月25日被实施退市风险警示,股票简称被改为"*ST力帆"。

出海、研发成亮点

虽然新能源汽车市场上半年日子难过,不过车企在征战国际市场和技术研发等方面也不乏亮点。

上汽集团表示,其新能源汽车登陆欧洲市场后,销量节节攀升。6月份上汽电动车在欧洲市场的销量已跃上"千辆级"台阶。其中,在英国电动车市场,MG EZS车型销量稳居前三,在荷兰和挪威也已跻身市场前列,首批328辆上汽大通MAXUS EV30纯电动智能物流车已发运挪威。

自主品牌新能源产品加快走向全球,在比亚迪身上也有所体现。上半年比亚迪海外市场业务实现快速增长,顺利完成了西班牙、瑞典、印度、日本等国家订单的交付。国内市场方面,上半年比亚迪继续向中山、西安、杭州、柳州等城市投放纯电动客车,在原有市场的基础上寻找和开拓新市场。上半年比亚迪纯电动大巴销量同比实现大幅增长。

逆境之中,车企同步加码研发。3月,比亚迪发布并量产新一代电池产品——刀片电池,6月推出搭载刀片电池及高性能碳化硅电机控制模块的新车型"汉"上市;上汽英飞凌顺利实现全球最先进的第七代IGBT(绝缘栅双极型晶体管)量产,相比进口产品成本有了大幅下降,400型燃料电池电堆和系统研发也在快速推进。

江淮汽车则将混改推向更深层次,与大众汽车进入全面战略合作阶段,开创汽车产业外资企业首度参与国企混改的先例。江淮与蔚来汽车合作的第三款车型EC6改造及量产试制已全面开展,为9月量产打下良好的基础。

下半年有望恢复增长

从月度数据看,自今年二季度以来,新能源汽车市场呈现稳步回升态势。下半年基于国内经济复苏预期,新能源汽车市场有望恢复增长态势。

志不求易者成,事不避难者进。比亚迪方面表示,其新能源新车型将集中在下半年推出,继新车型汉之后,全新车型宋Plus将于下半年亮相,进一步完善细分领域产品,还将推出改款车型唐、e2、e3等车型。随着集团新能源汽车产品的迭代、创新技术的应用和新车型的发布,新能源汽车业务有望迎来新的增长。

北汽方面表示,下半年将迎难而上,加快向中高端市场迈进,ARCFOX αT作为其"产品升级、品牌升级"战略的首款高端车型,将于年内正式上市。此外,北汽还将开发更多换电车型,开放换电技术平台,加大力度布局充换电基础设施建设,继续发挥在分时租赁、长租业务、换电业务、出租、网约大客户方面的优势,推进对公业务市场,并以北京、厦门、海南为重点推广与建设区域,打造能源管理与服务、动力电池梯次利用的"样板间"。

江淮汽车则表示,将坚持"大力发展新能源车"的企业战略不动摇,加大资源投入,推动新能源汽车技术产业化和市场化发展,持续提升在新能源汽车、研发能力和在电池、电机、电控等关键零部件产品的技术突破,加大新能源汽车在公共服务领域、商业运营和私人消费市场领域的推广。

企业观察

新车评

理性看待新能源车企业绩下滑

■别凡

新能源车企半年报陆续发布,"跌"字当头,引发热议。然而,仔细想来,这实属意料之中。

首先,年初新冠肺炎疫情对全球各领域带来深刻影响,部分行业损失惨重。在此背景下,新能源汽车行业也难"置身事外",零部件供应短缺、消费需求下降、市场不景气,新能源车企产销量下降在所难免。

其次,当前是我国新能源汽车行业转型发展的关键时期,一方面,自去年7月开始补贴大幅退坡,新能源车企收入下降;另一方面,我国汽车产业开放格局持续扩大,独资外企,如特斯拉凭借强大的品牌力疯狂收割市场,国企混改,如大众入股江淮也给新能源车市带来不少变数。自主品牌新能源车企刚"断奶",即要面对劲敌竞争,调整期的不适应也在情理之中。

但不可否认,除去外部客观因素,我国新能源车企自身实力不够强大也是事实。经历十年培育与发展,新能源车企本应打造强大产品力与品牌力,但目前看来,自燃事故仍频频见诸报端,在面对特斯拉等外资品牌时仍缺乏足够竞争力。可以说,百姓为新能源汽车"掏腰包"的决心仍旧难下,仍未形成"自主品牌新能源汽车就是比外国牌子好"的认识。这是我国新能源车企需认真思考的问题。

事非经过不知难。发展新能源汽车产业,技术创新是关键,政策支持不可少,企业的奋发图强更是至关重要。当前新冠肺炎疫情在我国已得到有效控制,消费需求逐渐回暖,欧洲市场对电动汽车接受度也在大幅提升,产业链上诸多新技术屡获突破,新能源汽车下乡等提振市场活动渐次开展,可以说,新能源车企面临的形势比上半年已有极大改善。经历"谷底"的新能源车企是时候拿出百倍精神爬坡了。

新版《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》正式施行——

新能源车市准入门槛下降

■本报记者 黄珮

政策解读

9月1日,工信部日前发布的修改后的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》(以下简称《准入规定》)正式开始实施。记者注意到,修改后的《准入规定》删除了对研发能力等方面的要求,以及过渡期临时条款,降低了企业进入行业的准入门槛,还将生产企业停止生产的时间由12个月调整为24个月,有效减轻了企业压力,有助于进一步激发企业活力。

显然,准入门槛的放低,势必会让更多企业加入新能源汽车"赛道"。然而,面对可能骤增的"入局者",新能源汽车行业今后的发展会顺利吗?准入门槛的降低,是否会让行业面临良莠不齐的风险?

新规主要调整三方面内容

2017年1月,工信部正式发布了《准入规定》,并于2017年7月1日起施行。2020年初,为进一步促进我国新能源汽车产业高质量发展,工信部开始启动对《准入规定》的修改工作,并于2020年7月30日发布了关于修改《准入规定》的决定,确定了修改内容。

"自《准入规定》发布实施以来,新能源汽车生产企业能力不断提高,产品质量安全水平有效提升,我国新能源汽车产业发展取得积极进展。"工信部产业政策与法规司负责人表示,目前随着国内外形势的发展变化,为更好适应我国新能源汽车产业发展需要,工信部决定对《准入规定》部分条款进行修改。

据了解,工信部发布的2020年版《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》相较2017年版主要有三方面的调整:一是删除申请新能源汽车生产企业准入有关"设计开发能力"的要求;二是将新能源汽车生产企业停止生产的时间由12个月调整为24个月;三是删除有关新能源汽车生产企业申请准入的过渡期临时条款。

"这些修改有利于传统汽车企业的转型发展,实现传统汽车企业和产能的合理利用,也将降低新造车企业的准入门槛。过去设立一年的中断生产时间相对较短,不利于企业在困境中寻找新的机遇或借助外部资源重新发展,比如为造车新势力代工生产。"全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,而将新能源汽车生产企业停止生产的时间由12个月调整为24个月,可以给一些有拥有新能源汽车生产资质,但暂时不具备生产能力的企业生存和缓冲时间,更有利于盘活其现有资源。

降门槛不代表降技术标准

但值得注意的是,对于新能源汽车行业来说,降低准入门槛也为行业发展带来疑问:门槛降低势必会吸引大量新造车企业加入,会否令行业面临良莠不齐的风险?

记者了解到,与传统车企相比,大部分造车新势力有想法、有胆量、有谋略,也善抓机会,但也缺乏成熟成套的技术、整建制的研发团队、完整的生产能力、充足的资金等,综合实力不算强大。"准入新规大大降低了技术门槛,更有利于深化'放管服'改革,激发市场活力。"江苏省动力电池产业研究中心主任杨凯指出。

崔东树也强调,降低准入门槛,仅是减少了对新进入企业的束缚,并不意味着汽车行业技术门槛的降低,"而是表明企业准入审查的重点监管方向由研发能力转向了生产能力、质量和一致性控制能力、售后及安全保障能力。"

此外,记者还注意到,《准入规定》还对规范市场有所强调。2017版《准入规定》提出,新能源汽车生产企业擅自生产、销售未列入工信部《道路机动车辆生产企业及产品公告》的新能源汽车车型的,应当依据《中华人民共和国道路交通安全法》第一百零三条第三款的规定予以处罚;而此次工信部却将其修改为"新能源汽车生产企业擅自生产、销售未列入工业和信息化部《公告》的新能源汽车车型的,工业和信息化部应当依据《中华人民共和国道路交通安全法》有关规定予以处罚。"

"这项政策应该是针对不规范的低速电动汽车生产企业提出的,将起到较好的规范作用。"崔东树坦言,此前一些低速电动汽车生产企业经过种种努力获得了生产资质,以为有了生产资质就如同有了"护身符",开始生产没进入《公告》的低速车产品,这也是影响新能源汽车行业健康发展的问题,应该努力予以规范。

"总体来说,新《准入规定》不仅有助于规范新能源汽车市场并释放新活力,未来势必也将推动新能源汽车销量进入高增长新阶段。"业内人士表示。

资讯

首届中国电动汽车生活节在京启动

本报讯 记者**路郑**报道:"今年是中国新能源汽车发展最艰难的一年,但是我们已经从艰难中逐步走出来,新能源汽车市场未来前景仍是比较美好的。"8月31日,以"电动未来 车生活"为主题的首届中国电动汽车生活节发布会在京召开,全国乘用车联合会秘书长崔东树以《世界新能源车发展趋势与中国挑战》为题作了主题演讲,引发业内专家热烈讨论。

"现阶段,整车企业表现力比较强,但是没有零部件企业的优势,零部件企业前几位都不是中国企业。但值得骄傲的是,我们有一个巨大的产业优势,就是世界五百强中的电力企业,国家电网在世界五百强占了领先的位置,包括中国南方电网,国电投资等。"崔东树强调,新能源汽车发展核心是让消费者真正接受绿色有车生活,真正接受电动化良好发展的机遇。

数据显示,截至目前,国网开放平台已接入充电桩企业超过100家,拥有充电桩超过40万个,自营近9万个,建成了连接全国26个省、市、自治区273个主要城市的"十纵十横两环"的高速快充网络,已成为全球接入充电桩数量最多、覆盖地域最广的智慧车联网平台。而乘着"新基建"的东风,国网电动汽车公司将在2020年建设2万根国网桩,并引导30万根个人桩、10万根社区有序充电桩、2万根社会桩接入平台,提升设施利用率。实现100万根充电桩接入平台,加速打造"全国一张网",实现"一个App走遍全中国"。