

8月淡季仍保持高增长,车市有望实现“金九银十”态势

日前,乘联会公布了8月份全国乘用车市场产销量情况。数据显示,8月国内狭义乘用车市场零售销量达187.1万辆,同比增长28.9%。1-8月,国内狭义乘用车市场零售销量累计达1295.0万辆,同比增长0.1%。

乘联会指出,8月新能源车与传统燃油车环比走势均受政策推动明显,加之各地出台鼓励消费政策力度大,主流车企生产持续拉升,改变了淡季规律,进一步拉动8月车市火爆。物流和供应链的持续改善,以及购车优惠政策的效果逐步显现,也为8月销量的稳定增长提供了重要支撑。基于这一良好的增长态势,乘联会认为,9月预计产销同比仍有有望高增长,可实现“金九银十”的良好局面。

■新快报记者 张磊



廖木兴/制图

新能源热度不减,混动市场增势凶猛

今年8月份,新能源汽车产销分别完成69.1万辆和66.6万辆,产销同比分别增长1.2倍和1倍。中汽协副秘书长陈士华表示,8月新能源汽车产销同比继续保持高速增长,月度产销再创历史新高,市场占有率达到了28%。

在产品投放方面,随着自主车企在新能源路线上的多线并举,市场基盘持续扩大,厂商批发销量突破万辆的车企达到16家,占新能源乘用车总量84%,其中传统车企占据了11家。以奇瑞集团与广汽集团为代表的传统车企在本月新能源表现相当突出,其中广汽集团旗下新能源品牌广汽埃安8月销量达到2.7万辆。

值得一提的是,8月插电混动同比增长高达159.2%,比纯电动板块增势更加凶猛。比亚迪之后,传统车企纷纷发力混动技术,吉利雷神Hi·P、长城柠檬混动DHT、长安iDD、奇瑞鲲鹏DHT超级混动相继问世,混动市场竞争呈现愈演愈烈态势。

此外,纯电动市场A00+A0的经济

型电动车市场势头不减,八月份A00级批发销量12.4万辆,A0级批发销量9.3万辆,分别占据纯电份额的25%和19%。

各地政策方面也接连释放出新能源利好信号。5月底,四部门联合发布《关于开展2022新能源汽车下乡活动的通知》、财政部及税务总局减征部分乘用车车辆购置税;8月份,国务院常务会议决定,新能源汽车免征车辆购置税政策延长至2023年底。吉林省、河南省近期也在进一步研究出台支持新能源汽车消费的政策措施。乘联会表示,当前各地对于新能源车型的促消费政策,无论在补贴金额还是覆盖面上均不低于燃油车,有助于新能源汽车市场保持高速增长态势。

值得注意的是,尽管新能源车企市场层面节节攀升,但大部分车企仍处于走出亏损泥潭状态,以造车新势力车企为典型,仍处于烧钱的阶段。今年二季度,“蔚小理”的净亏损均大幅增长,三家公司上半年合计亏损近96亿元,甚至坊间也出现了“小鹏卖一台车亏7万”“蔚来卖一台车亏将近11万”等说法。

比亚迪称“王”,自主品牌整体向好

自主品牌销量占比呈现出增长态势。据乘联会数据统计,8月份自主品牌零售85万辆,同比增长41%;自主零售份额为45.8%,同比增长3.8个百分点,前8个月累计份额46%,相对于2021年同期增长6.9个百分点。

相比之下,8月份主流合资品牌零售量为77万辆,同比增长18%。其中德系品牌、日系品牌、美系品牌同比均有不同程度下跌。

分品牌来看,比亚迪自4月份首次登顶乘用车车企销量榜单后,8月份再次回到榜首,以16.9万辆的成绩位居第一,而一汽-大众以微弱的劣势位居第二名。紧随其后的依次是上汽大众、上汽通用、长安汽车、吉利汽车、东风日产、广汽丰田、一汽丰田和奇瑞汽车。

在新能源板块热的带动下,比亚迪稳坐“自主一哥”地位。尽管比亚迪成功超越了一汽-大众,但后者的8月销量也超过了16万辆,并且前八个月累计销量达到110万辆,也是目前唯一一家今年销量过百万辆的车企。

值得关注的是,在四家上市汽车集团中,8月份上汽集团、东风汽车集团以及广汽集团依旧保持着两位数增速,只有长安汽车呈现出两位数负增长态势。官方数据显示,8月份长安汽车集团销量为13.87万辆,同比下滑16.04%。长安汽车旗下合资品牌也呈现出负增长态势,长安福特8月销量为2.45万辆,同比下滑18.63%;长安马自达8月销量为5316辆,同比下滑2.57%。

对于长安汽车负增长,业内人士分析认为,西南地区限电是主要因素,受到持续数日限电影响,川渝部分企业暂时停产时间较长,如长安乘用车环比7月减产43%。而随着高温缓解,9月排产方案优化,有理由相信长安汽车在“金九银十”将有更好的表现。

对于后续市场表现,乘联会展望,9月产销同比仍有望实现高增长,特别是成都车展及近期众多新车集中上市,配合地方政府的促消费政策,对秋季车市有促进意义。而考虑到按惯例9月后会进入促销收缩期,因此9月是购车最佳时机。

传统车企孵化新能源品牌 疯狂涌入资本市场

新快报讯 记者张磊报道 近日,广汽埃安新能源汽车股份有限公司创立大会暨第一次股东大会顺利召开,决议广汽埃安新能源汽车股份有限公司正式成立,并引入战略协同董事。这也意味着,在混改的道路上,埃安迈出关键一步。

公开资料显示,去年8月,广汽埃安

宣布正式启动混合所有制改革,对新能源企业业务研发能力及业务资产重组启动整合工作;11月,埃安完成资产重组,实现“研产销”一体化;今年3月,埃安完成员工股权激励,建立长效激励机制,充分激发体制活力;8月26日,广汽埃安A轮融资项目在广州产权交易所正式挂牌,符合条件的投资者可于挂牌期间8月26日至9月23日报名参与增资,进场摘牌。按照挂牌价格,广汽埃安A轮投前估值约850亿元,融资150亿元,投

后估值预计超过1000亿元。

事实上,不只是广汽埃安,近两年来自传统车企孵化出的新能源电动汽车品牌都在加速赶考资本市场。具体来看,上汽智己、长安阿维塔、东风岚图在近期均宣布了融资或预增资计划的相关消息。智己、阿维塔已经完成A轮融资,其中阿维塔融资完成后,估值将近百亿元;智己在首轮市场化融资顺利完成,估值将达到近300亿元。东风汽车集团旗下岚图汽车也启动了成立以来的第一次外部股权融资。

此外,吉利旗下品牌极氪在去年8月便获得了英特尔资本、宁德时代、哔哩哔哩、鸿商集团和博裕投资五家公司的联合战略投资,总额为5亿美元,其中整体占极氪股比约为5.6%。估值已经接近100亿美元。极氪CEO安聪慧此前在接受媒体采访时表示“未来极氪不排除上市”。

传统车企“小号”疯狂涌入资本市场,与其大幅烧钱有着紧密联系。广汽埃安此前披露的数据显示,2019-2021年净亏损分别为6.21亿元、6.88亿元和13.89亿元,三年累计亏损近27亿元;岚图汽车从成立以来一直处于亏损状态,

根据公告披露,截至今年6月30日,岚图汽车资产总额74.12亿元,负债总额飙升至65.29亿元,资产负债率达到88%,所有者权益仅剩8.83亿元。广汽集团董事长曾庆洪也曾在公共场合指出,目前除特斯拉的新能源整车厂之外都是亏损的,都没有钱赚,这是共识。

值得一提的是,不同于造车新势力选择社会资本,传统车企“小号”更愿意将投资方锁定为产业链上的合作伙伴和“国家队”基金。例如阿维塔目前的大股东主要是长安汽车和宁德时代,智己的领投方主要有交通银行、上汽集团、国家绿色发展基金等。

对此,汽车行业分析师张翔向记者表示,和造车新势力有所差异,传统车企孵化出的品牌会把第一波红利给到产业链上的利益相关方,抱团发展;此外考虑到以后的IPO,它们多数还是会选择在国内上市,而人民币资本主要集中在产业资本或国有资本手上,这对它们来说是比较有利的。



廖木兴/制图



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道