

困境之外也有优势 上汽大众将如何重振雄风?

近日,上汽大众被曝将关闭其中国工厂,主要生产帕萨特和斯柯达车型的南京工厂首当其冲。对此,上汽大众回应称,生产基地调整是必要的经营行为。

然而,官方澄清依然难挡外界猜测,毕竟其巅峰不再,并已出现走下坡路的趋势。而这背后,无不与传统燃油车份额被新能源车侵蚀、品牌电动化转型慢、过往明星车型优势不再等因素相关。

不过,有业内人士称,尽管目前上汽大众面临诸多困难,但依然有其优势,若运用好不排除重回巅峰的可能性。

■新快报记者 罗晓彤



■廖木兴/制图

南京工厂被曝“关闭” 上汽大众回应:正常运行中

日前,有知情人士向媒体透露,上汽大众或将在明年关闭南京工厂,以应对燃油引擎汽车需求的放缓,南京工厂的部分员工将被通知搬迁到上汽大众仪征工厂工作。

与此同时,该消息人士还透露,浙江宁波一家制造斯柯达车型的工厂也已闲置数月,正在考虑关闭,并调整斯柯达的品牌战略。

不过,关于南京工厂关闭的具体“转移时间表”,该人士表示官方还未有明确的时间,同时指出,该工厂后

续是完全关闭还是出售,官方同样还没有具体的方案。

记者了解到,上汽大众的南京工厂主要负责生产帕萨特及斯柯达旗下多款车型,年产能达到36万辆。去年,上汽大众宣布其位于上海安亭的第一工厂将永久关停时(工厂主要生产大众Polo、斯柯达晶锐等小型车,其产能合并至仪征工厂),市面就有消息称上汽大众将关闭南京工厂的消息,更有南京工厂的员工在接受媒体采访时透露,南京工厂的地皮在2025

年到期了就会关停。

对于关闭南京工厂的消息,上汽大众对外表示,企业对生产基地做出调整,是正常且必要的经营行为。基于市场需要和产品规划,上汽大众未来有很多新产品要推出,包括全新的燃油产品和新能源产品。基于全新产品型谱,生产基地也要作相应的规划。

上汽大众还称,目前南京工厂的一切生产工作都在正常运行中,同时帕萨特全系车型产能充足,生产、销售一切正常。

电动化智能化转型缓慢 但依然有机会重振雄风

企业对生产基地做出调整是正常且必要的经营行为,但为何要调整,背后又有什么样的动机呢?

近年来,国内新能源汽车快速发展,让传统燃油车的市场份额有了明显缩减。在这样的背景下,过去一直以燃油车为“当家花旦”的上汽大众,势必会受到冲击。

记者注意到,在2017年、2018年、2019年的时候,上汽大众年销量还超200万辆。但到了2020年,上汽大众的销量就开始呈下滑的趋势。数据显示,2020年至2023年,上汽大众销量分别为150.55万辆、124.2万辆、132.08万辆和121.5万辆,同比增长-24.79%、-17.5%、6.35%和-8.01%。

至于今年前8个月,上汽大众销量达67.81万辆,同比下降4.81%。这无疑预示着上汽大众年销量破200万辆的巅峰期已经过去,甚至掉出乘联分会统计的汽车厂商年销量排行榜前三名的位置。

产能方面,上汽大众也存在利用率不足的问题。从上汽集团2023年的财报来看,其设备年产能为208.8万

辆,但实际产量仅有120.2万辆,这意味着产能利用率只有58%。今年前8个月,上汽大众产能利用率为49.13%,基于此,如果上汽大众不改变当前产销水平,全年将有超100万辆产能处于闲置状态。

当下,汽车市场竞争、卷价格、卷技术,以智能化为核心的下半场正在加速到来。尽管上汽大众对此已经有改变、有布局,但其电动化、智能化转型仍难以跟上行业发展步伐。

经济学家新金融专家余丰慧认为,目前上汽大众面临的主要问题是市场需求变化,尤其是新能源汽车的快速崛起,导致传统燃油车市场萎缩。此外,品牌老化、竞争加剧和产能过剩也是其面临的重要挑战。不过余丰慧也谈道:“尽管面临诸多困难,上汽大众依然有其优势。首先,它在中国市场有深厚的品牌基础和广泛的用户群体。其次,公司在技术研发和生产制造方面积累了丰富经验,技术实力较强。此外,它拥有庞大的经销商网络和稳定的供应链体系。”

中国企业资本联盟副理事长柏文喜也认为,上汽大众可以依赖自身这些优势通过一些策略进行破局,比如加强新能源汽车的研发和推广,以适应市场转型的需求;利用其在燃油车市场的领先地位,逐步过渡到电动化和智能化;加强与本土科技企业的合作,提升产品的智能化水平;优化生产基地配置,提高生产效率和市场竞争力;持续进行成本优化和供应链管理,保持价格竞争力等。

至于上汽大众能否重回巅峰时期,余丰慧认为并非不可能,但需要在多个方面进行根本性的变革和创新。只要抓住新能源和智能化的发展机遇,灵活调整战略,逐步恢复市场竞争力,上汽大众仍然有机会重振雄风。

柏文喜也表示上汽大众是有可能重回巅峰的,其“油电同进”战略,以及与奥迪的合作开发智能数字平台,都是想要重回巅峰的重要举措;当然这还不够,还需要采取更积极有效的策略来应对瞬息万变的市场变化。

9月车市 呈高速增长态势 “金九”效果显著

新快报讯 记者罗晓彤报道 中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会(以下简称“乘联分会”)日前对外表示,国家报废更新政策及各地方以旧换新置換政策稳定发力,大力拉动车市增长,叠加“中秋”及“十一”节日效应,9月车市呈高速增长态势,“金九”效果显著。

乘联分会称,自8月起,报废更新补贴申请量增长迅速,9月补贴申请量仍保持高位,截至9月14日,全国累计收到汽车报废更新补贴申请超100万份。截至9月19日,全国几乎所有省份均已出台并落实汽车置换补贴政策,单车补贴金额均较为可观,预计将为车市带来新一波增长动力。

经销商端调研结果显示,9月终端人气逐周平稳提升,中秋假期客流处于明显高位,且新能源增长势头略强于传统燃油车。近期又有新势力品牌的入门级纯电车型相继上市,继插电混动之后,纯电市场也有望进一步下探,打开入门级私人消费者市场。

最新调研结果显示,9月第2周整体车市折扣率约为24.0%,与上月基本持平。零售量占总市场近八成的头部厂商本月零售目标环比上月增长约10%。乘联分会初步推算9月狭义乘用车零售总市场规模约为210.0万辆,同比去年增长4.0%,环比上月增长10.1%,新能源零售预计可达110.0万辆,同比增长47.3%,环比增长7.3%,渗透率约52.4%。



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道