

# 汽车产业拐点已现,宁波如何应对?

国研经济研究院东海分院研究员 陈旭钦 胡拓 管如镜

2018年,宁波汽车制造业规上产值约2500亿元,占全年GDP总量的四分之一。汽车制造业于宁波而言是名副其实的“第一大产业”。作为宁波“246”万亿级产业体系中的两大“万亿级”产业之一,汽车制造业在全市推动制造业高质量发展的过程中具有举足轻重的地位。

但值得注意的是,当前全球汽车产业正面临重大变局,传统燃油车产业的拐点已提前来临。

由此,我们正面临着两大难题:既需要正视汽车产业冲刺“万亿级”面临的困难,又要警惕现有规划布局的传统燃油汽车将出现产能过剩的风险。

面对新的形势,宁波汽车产业加快转型升级,化“危”为“机”已迫在眉睫!

## 1

### 传统燃油车产业拐点提前来临

新能源汽车取代传统燃油车,是当前汽车产业根本性、冲击性变革。过去普遍认为,传统燃油车的销量高峰大约在2025年前后。但从2018年的情况看,传统燃油车出现的拐点早于市场预期。

从全球形势看,2018年汽车产业出现了次贷危机后的首次衰退。2018年全球轻型汽车产量约为9460万辆,同比下降0.6%;轻型汽车销量约为9360万辆,同比下降0.7%。

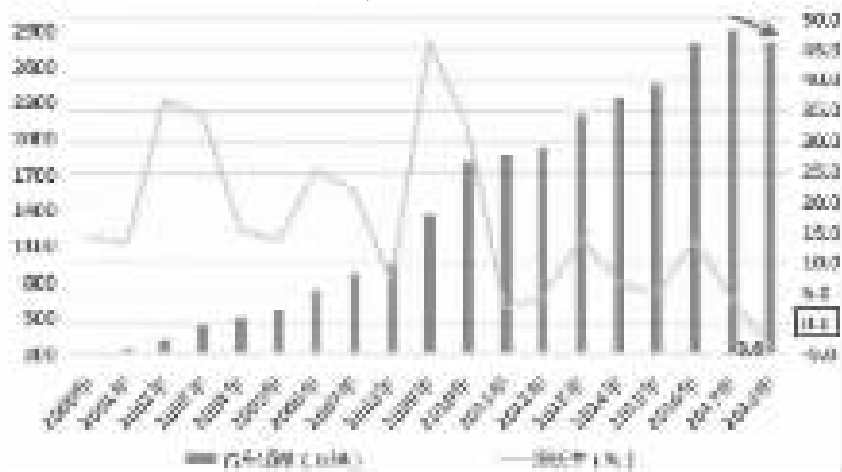
进入2019年,全球汽车产业依然呈现衰退态势。3月11日,国际评级机构穆迪将汽车行业展望由“稳定”下调至“负面”,原因是受经济增长放缓等因素影响,预计2019年全球汽车需求将持续萎缩,其中轻型汽车受到的冲击将尤其严重,销量预期直接下调超过一半。

事实上,2018年以来,通用、福特、大众、宝马等全球主要汽车巨头纷纷裁员,大幅减少传统燃油车业务的开支,停止燃油车新车型的开发,全面加速投入新能源车研发。

回到国内,中汽协数据显示,2018年中国汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆,比上年分别下降4.2%和2.8%,为1990年来首次年度下降。

过去一年,浙江省汽车行业也整体遇冷。从2018年下半年开始,汽车产销量出现下滑态势,10月份增速逼近0附近,11月出现负增长(-4.4%),12月负增长进一步扩大到-6.8%,全年累计增速也下滑到个位数(9.4%)。

2000年-2018年中国汽车销量及增速



来源:中国汽车工业协会

## 2

### 汽车行业正面临深度转型阵痛

国内汽车市场拐点提前出现是多方面因素共振的结果。

从宏观层面看,当前中国宏观经济处于下行周期,外部风险增多,居民可支配收入增长乏力。

从行业层面看,主要原因是延续到2017年底的购置税优惠政策提前透支了2018年的销量。另外,二手车限迁政策放开,导致二手车市场开始冲击新车市场。更加严格的排放标准、更加规范的共享出行、更加便捷的公共交通等因素,也进一步抑制了购置传统燃油车的边际需求。

值得一提的是,在整体产销下降的背景下,2018年新能源汽车却保持高速增长,全年产销分别完成127万辆和125.6万辆,比上年分别增长59.9%和61.7%。

从2019年前两个月的形势看,国内汽车产业继续面临新旧动能转换的阵痛。1-2月,国内汽车产销分别完成377.6万辆和385.2万辆,产销量比上年同期分别下降14.1%和14.9%。另一方面,新能源汽车产销分别完成15万辆和14.8万辆,比上年同期增长83.5%和98.9%。

业内人士分析认为,2018年将成为传统燃油车销量的历史顶部,预计未来20年国内燃油车市场将每年稳定下降3%至5%。

## 3

### 警惕传统燃油车产能过剩风险

作为宁波制造业第一大产业,宁波汽车产业凭借零部件品种齐全的传统优势,加上吉利、大众等整车企业入驻,以及汽车研究院、质检中心等创新载体的创设,目前已经形成了从原材料、零部件、系统集成、整车制造直至市场服务的完整汽车产业链。预计到2020年,全市整车产能至少达到200万辆。

然而,面对提前到来的行业变局,宁波汽车产业也不可避免地受到了冲击。2018年,宁波汽车制造业依然是全市工业稳增长的主力军,但相比上半年20%以上的增速,下半年行业颓势较为明显,导致全年11.6%的增速相比上一年的18.3%大幅下滑。

进入2019年,除了部分主机厂销量下滑外,我们调研的宁波几家汽车零部件企业,普遍反映存在“年后开工情况不及预期、订单总量继续下滑”的情况。

总体来看,按照现有企业的数量能级、管理能力和技术水平,今后几年宁波汽车产业的潜在增速,将从此前的20%下降至10%左右。这离打造万亿级产业的目标存在诸多挑战。

同时,面对传统燃油车需求萎缩,如果不抢抓机遇,转型升级,以新能源汽车的增量对冲传统燃油车的下滑态势,很可能出现产能过剩的风险。

前事不忘,后事之师。上世纪八十年代,宁波“凤凰”冰箱、“天马”电视机、“春风”收录机等本土品牌产能过剩的例子,相信不少宁波人还记忆犹新。