

# 一帶一路覓商機 五菱力拓東南亞

## 首站進軍印尼 生產基地下半年投產

內地汽車工業近年飛速發展，汽車產量及銷量持續高速增長。面臨愈發激烈的行業競爭，主營汽車發動機、零部件及專用汽車產銷的五菱汽車（00305），冀通過海內外產能擴充、產品研發及「商轉乘」策略，提升競爭力。集團主席袁智軍接受大公報記者訪問時透露，將緊貼政策優勢，謀求打入新能源市場，進一步轉型升級。

大公報記者 吳涵宇



▲五菱汽車冀通過海內外產能擴充、產品研發及「商轉乘」策略，提升競爭力

據中國汽車工業協會統計，2016年內地汽車產銷雙雙超過2800萬輛，增幅再度提升。與此同時，內地汽車工業的競爭也愈來愈激烈。受惠於核心客戶上汽通用五菱（SGMW）不斷提高的市場佔有率，五菱汽車去年上半年營業額錄得85.02億元（人民幣，下同），較去年同期上升26.6%，毛利增加18.9%，淨利潤6621.7萬元，同比猛增131.5%。集團財務總監黎士康表示，整體業務水平保持良好，預計全年營業額可突破160億元。

### 擴大內地西部生產規模

五菱汽車主要生產基地位於廣西柳州市，並不斷向外產能擴充。袁智軍介紹，除原有的柳州河西工業基地外，集團新增加了柳東基地和重慶基地，還擴大了青島的生產線，冀借此拓展中國西部地區的生產規模。通過跨省的生產網絡，提高生產效率、增加產能，以滿足不斷增長的需求。

除了國內生產線布局，五菱汽車還計劃向海外拓展生產基地。袁智軍透露，SGMW已投資7億美元，在印尼建廠拓展海外業務，五菱汽車亦會跟隨其步伐。印尼是全球第四人口大國，汽車行業發展潛力巨大，袁智軍透露，印尼也是五菱汽車進軍海外的首站，在「一帶一路」的契機下，亦有開拓東南亞等沿線市場的計劃。目前印尼生產基地正在籌建當中，預計下半年投產。

SGMW既是五菱汽車的核心客戶，亦是集團旗下的合資公司。柳州五菱汽車、上海汽車集團和通用汽車（中國）投資公司於2002年合資成立上汽通用五菱，至今，其銷售收入的年複合增長率高達26.8%。根據最新公布的數據，去年全年上汽通用五菱銷售額錄得1042億元，合共售出超過213萬輛整車，成為廣西首個年銷售收入破千億元的製造企業。集團收入佔比最多的零部件業務板塊，就得益於上汽通用

五菱旗下五菱宏光及寶駿系列在乘用車市場的理想表現。

另外，五菱汽車的發動機業務方面，在乘用車新產品的研發投產及核心客戶銷售強勁的共同推動下，去年上半年營業額同比大增62.4%。

### 關注零部件技術升級

集團旗下附屬公司柳州五菱柳機動力（五菱柳機）主要負責發動機開發製造，

過去以商用小型車的發動機生產為主。但是袁智軍指出，考慮到商用領域的成本價格高、競爭壓力大，近兩年集團打入附加值增長較高的乘用車發動機及零部件領域，成功推出了集團首款擁有自主專利的乘用車專用發動機NP18。

NP18主要用於上汽通用五菱寶駿730及560型號的多用途車輛（MPVs）及運動型多用途車（SUVs），由於售價高於商用小型車專用的發動機，令乘用車產品收入佔比超過商用小型車。

此外，五菱柳機旗下的合營企業柳州菱特，去年完成了3.0升進階型號V6（V形6缸）發動機的研發，今年內將投產。

袁智軍表示，未來重點關注零部件技術升級，尋求與國際企業合作，提高產品質量標準及技術能力，進一步由商用車領域向乘用車領域轉型。同時加強技術研發與創新，緊跟市場需求，加大力度開發新產品，中長期來看，市場前景廣闊。

增長較高的乘用車發動機及值

## 內地補貼收緊扶優扶強



政府的政策支持和高額補貼，一直是推動新能源汽车行業發展的重要利好因素，去年內地新能源汽车年銷量50.7萬輛，佔全球銷量67%，保有量更突破百萬輛，居全球首位。不過隨著政府不斷調高補貼門檻，加大「騙稅」行為的查處力度，新能源車企面臨挑戰，行業差距或將進一步擴大，龍頭企業優勢料顯著。

工信部本月初宣布，新能源汽车補助資金專項檢查取得最新進展，要求重慶力帆乘用車、鄭州日產汽車等七家車企，針對調查出現的問題進行為期兩個月的整改，驗收通過前，暫時收縮該批車企申報推薦車型的資質。工信部此前調查發現，新能源行業車企過度依賴補貼政策，部分車型補貼標準偏高、實際使用率低。針對這些問題，新能源補貼政策也在不斷完善和調整。

財政部、工信部、科技部及發改委聯合發布的《關於調整新能源汽车推廣應用財政補貼政策的通知》，今年實施。《通知》提高了財政補貼門檻，並規定地方政府各級補貼總和，不得超過中央財政軍車補貼的50%，惟補貼資金撥付方式由事先預撥改為事後清算。

另外，除燃料電池車外，其他車型的2017到2018年補貼標準，在去年基礎上調20%，2019至2020年的補貼標準將於去年基礎上調40%。其中，新能源客車的補貼下調幅度最大。2017年6至8米電動客車最高補貼9萬元（人民幣，下同），較去年的30萬元，下調比例高達70%。8至10米、10米以上電動客車的最高補貼標準，亦分別下調50%及40%。

### 嚴查「騙補」淨化產業環境

財政部經濟建設司副司長宋秋玲表示，希望通過調整補貼政策，提高生產企業及產品的准入門檻，並建立動態調整目錄，令實力雄厚的企業及優勢突出的產品脫穎而出，形成扶優扶強的財政補貼機制。她續稱，政府將「重拳出擊」，繼續嚴查「騙補」企業，以淨化產業環境。

隨着補貼標準的調整，以及對車企的整頓和監察，內地新能源汽车市場進入整合期，未來增速料放緩。申萬宏源發表報告指出，補貼新政落實後，今年首季行業面臨目錄切換，價格亦將受壓，料今年第二、三季價格會趨於明朗，今年新能源車行業有望先抑後揚。

## 電動物流車年內推出

隨着環保意識的提升，以及國家政策的支持，新能源汽車開發成為內地汽車行業炙手可熱的新興領域，為車企帶來新機遇與挑戰。五菱汽車亦着手在專用汽車領域進行新能源車研發，改善專用車銷售狀況。

集團去年專用汽車業務增長，主要來自改裝廂式客貨車的銷售大升，但由於低利潤產品比例高，市場競爭激烈，加上生產成本上漲，期內經營溢利僅1.3%。為改善專用汽車業務的盈利，集團逐步降低低利潤產品的生產規模，並結合政策方向，重點研發電動車，試圖打開新能源車市場。

2009年，五菱汽車成為內地首家具備微型電動貨車生產資質的企業，並已有一款電動客車及一款電動物流車獲得政府公告。今年元旦，內地《關於調整新能源汽车推廣應用財政補貼政策的通知》正式實施，相較於傳統物流車，電動物流車獲得明顯的價格優勢，加上整車廠、租賃公司

及物流公司的積極參與，電動物流車有望成為新增長點。

### 技術成本控制有優勢

五菱汽車主席袁智軍認為，未來新能源商用車的發展速度會領先乘用。集團正在研發的小型物流麵包車擁有成熟的底盤系統，載重量達一噸，計劃今年內面向全國物流公司銷售。

據《汽車產業中長期發展規劃》，到2020年，中國新能源汽車年產量達200萬輛，2025年新能源汽車銷量佔汽車總銷量不低於20%。

面對激烈市場競爭，袁智軍認為，五菱汽車在技術及成本控制上均有優勢，因為集團在電控系統方面研究時間長，電機、電池、電控「三電」整合的系統開發技術成熟，長久以來的傳統生產，也積累了大量控制成本的經驗，對未來在新能源板塊的發展保持樂觀。



▲五菱汽車未來重點關注零部件技術升級，尋求與國際企業合作



圖打開新能源車市場，試

## 智能車市場兵家必爭地



隨着人工智能和網絡物聯的迅速發展，互聯網及IT企業爭相進軍汽車領域，智能汽車日漸搶奪主流市場。通過增加傳感器、控制器及執行器等裝置，智能汽車可藉由車載傳感系統，及信息終端產生環境感知能力，自動分析駕駛狀態，最終代替駕駛員，實現智能操控。

中國近年來不斷加強智能汽車布局，工信部亦委託中國汽車工程協會，正在進行智能汽車頂層設計的編製。不過，與十幾年前就關注智能汽車的歐美發達國家相比，中國在該領域的研發時間短，缺乏核心技術支撐，相關法律法規亦亟待完善。

此外，目前的4G網絡很難滿足智能汽車的大數據系統的高速傳輸要求，且智能零部件成本高昂，僅車頂激光雷達就高達數千美元，提升核心技術研發能力、降低成本，以及升級配套，成為智能汽車投入量產、走向商業化的當務之急。

智能網聯汽車與新能源汽车被認為是中國汽車工業轉型的重要方向，除了傳統車企外，不少互聯網企業亦躍躍欲試。今年1月舉行的美國消費電子展（CES）上，北京汽車（01958）宣布與百度聯手，展開智能汽車領域的深度合作。

信達證券認為，智能網聯汽車仍前景廣闊，尤其看好實現自動駕駛及網聯的基礎技術，即輔助駕駛及汽車人機交互兩大領域，產品的滲透率有望大幅提升。該行稱，內地企業可通過併購或自主研發，進一步縮小與外資企業的差距，在研發、產品及客戶方面具有優勢的龍頭企業或表現出色。

### 五菱汽車(00305)走勢

