

现代汽车离“前三”目标渐行渐远？

本报记者 王伟

彼时，现代汽车提出“未来10年进入全球销量前三位”的目标。如今，看到北京现代第一工厂将被接手的消息，不免让人感觉有些唏嘘。



近日有消息称，“已经停摆了两年的北京现代第一工厂将被理想汽车接手。”消息一出，不免让人感觉有些唏嘘。

“转手”在华工厂的背后，是北京现代工厂产能利用率较低的现实。目前，北京现代在全国已形成“三地五厂”的生产格局，合计年产能高达165万辆。但其2020年的销量仅为50.2万辆，产能利用率为30.4%。根据业内预

计，产能利用率保持在80%以上，工厂才能健康运营。

近些年，国内汽车市场竞争格局发生的最大变化，就是韩系车、法系车的落寞，但与之相对的是国产车的崛起。

从2011年提出“未来10年进入全球销量前三位”，到如今的“到2025年跃升为全球前三大电动车制造企业”愿景。现代汽车要重拾往昔辉煌并不容易。

性价比不高啦？

不过，到了2018年新能源汽车转型的时代之交，现代汽车利润却同比大幅下滑64.83%。

销量下滑是拖累利润的主要因素之一。销量数据显示，2015年至2019年，现代汽车全球销量分别为496.3万辆、486万辆、450.7万辆、459万辆和443万辆，除2018年销量同比微增1.8%以外，基本上呈下降趋势。

经贸和政治等敏感问题，为现代汽车的市场扩张蒙上了阴影，中国和美国两大市场销量低迷。

据平安证券分析，中国自主品牌依靠SUV

市场崛起。同时，豪华品牌价格持续下探。现代汽车在双重挤压下丧失了性价比优势，销量大幅下滑。在美国市场，现代汽车也未逃出销量逐年下滑的窘境。

“韩系车在华市场份额降低的原因在于其对中国市场的理解出现了偏差。”中国汽车工业协会副总工程师许海东表示，“韩系车在品牌宣传、产品定位及更新等方面，均已落后于欧系、美系、日系等主流合资品牌。另外，自主品牌竞争力逐渐提升，不断蚕食合资品牌的市场份额。其中，韩系车首当其冲。”

艰难突围

不过，从一个大局的角度而言，现代汽车的发展总体还是处于快速行进中。

就如理想汽车接手北京现代第一工厂，对于现代而言，这样不仅能获得大笔的资金，更是能帮助其处理过剩产能，优化资产结构。从2018年开始，现代汽车加大对电气化转型、自动驾驶等新兴领域的研发投入。现代汽车将在2025年前推出38款新能源车型，并将投入100万亿韩元，将目前的业务分为智能移动出行设备和智能移动出行服务两大板块。

韩系品牌从去年下半年开始，加大了在中国市场上的新车投放力度。第十代索纳塔、第

首个“透明”A柱技术标准发布

6月1日，浙江省汽车工程学会批准发布《乘用车数字透视A柱系统性能要求和试验方法》团体标准。浙江省汽车工程学会透露，由合众新能源汽车有限公司提出的《乘用车数字透视A柱系统性能要求和试验方法》已按程序完成制订，并于6月1日首次批准发布，自发布之日起生效。

有分析认为，该标准的出台将填补我国新能源汽车智能安全相关领域的技术标准空白。

去年3月，合众旗

下产品品牌哪吒汽车研发的“透明”A柱正式量产，并搭载到哪吒U上，哪吒U也由此成为全球首款搭载“透明”A柱的量产车。

该“透明”A柱是基于哪吒汽车AR-View系统，采用OLED柔性屏无缝衔接A柱内饰，大幅提升显示对比度的同时，保障了原有的机械强度，配合自主研发的智能软件算法和外部高清摄像头，实现了A柱的“透明”可视化。

(蓝田)

全新奕泽IZOA双擎版上市

6月6日，全新奕泽IZOA双擎版上市。新车首次搭载基于TNGA架构打造的丰田2.0L混合动力发动机，动力性能和燃油经济性相较奕泽IZOA均获得了提升。

全新奕泽IZOA双擎版首次搭载丰田2.0L混合动力发动机，可智能组合发挥发动机和电动机的各自优势；总功率达到135kW。另外，全新奕泽IZOA双擎版百公里综合油耗低至4.5L，拥有同级最小的5.2m转弯半径及前后独立悬架。

此外，配置全面升级的全新奕泽IZOA燃油版也同步推出。燃油版车型使用了2.0L发

动机与10速双传动CVT变速箱组成的钻石动力组合，可输出126kW最大功率和203Nm最大扭矩。

在安全配置方面，全新奕泽IZOA双擎版全系标配新一代TSS智行安全系统(包含PCS预碰撞安全、AHB自动调节远光灯等进阶主动安全驾驶功能)，并配备ICS智能雷达刹车辅助功能及PVM全景监控系统。值得一提的是，奕泽IZOA双擎版还全系搭载了同级的10个SRS安全气囊。

全新奕泽燃油版市场指导价为14.58万至16.58万元。双擎版指导价17.48万至18.98万元。(行成)

扩张往事

遥想北京现代的巅峰时期，曾以突飞猛进的市场表现，创造了引以为傲的“现代速度”。根据北京现代和东风悦达起亚官方公布的数据，2013年至2016年间，两家企业年总销量在160万-180万辆的高位上下波动。

与之形成鲜明对照的是，彼时产能上的不足，成为限制现代汽车发展的一大桎梏。以北京现代为例，其在2015年先后启动了河北沧州工厂和重庆工厂的建设，将总产能提升至165万辆。

然而，就在新增产能得以释放的2017年，北京现代的销量开始出现断崖式下跌，此后便一蹶不振；东风悦达起亚也呈现出相似的市场走势。伴随着销量持续走低，韩系车的市场份额也呈现逐年下滑的趋势。根据中汽协的数据，2017年，韩系车在华市场份额突然下跌至4.6%；2020年，其在中国市场份额已下探至3.5%。

郑梦九是现代汽车“神话”的缔造者。他掌管公司的21年间，现代汽车由一个区域品牌，旋风般地上升为全球第五大汽车生产商，并被丰田汽车前社长张富士夫多次形容为“可怕的对手”。2010年，现代汽车取代福特，跃升至全球销量第四位，跻身与丰田、通用汽车、大众所在的“第一集团军”。郑梦九领导下的激进策略还在继续。2011年，现代汽车提出“未来10年进入全球销量前三位”的目标，把准星对准了通用汽车、丰田和大众。

麦肯锡在一份调研报告中充分肯定了现代汽车成功的海外战略，并指出其获胜的“秘诀”是因为立足于全局，在质量、技术、设计及二手车残值等维度进行了全方位的提升。除了提升汽车质量和性能外，现代汽车吸睛十足广告，以及对热门体育赛事的慷慨赞助也助其成功打造了极具运动感的品牌形象。

聚焦未来出行、新能源汽车技术、自动驾驶、智能座舱、核心零部件、汽车新材料新技术全产业链

上海国际汽车创新技术周 IATW 2021

2021/06/27-29 上海 11th SHANGHAI (浦东龙阳路2345号)

第十一届上海国际汽车内饰与外饰展览会
第四届国际智能座舱与自动驾驶技术创新展览会
第十一届上海国际车灯及车侧照明技术展览会
第十三届国际新能源汽车技术及轻量化新材料、智能装备(上海)展览会

【扫码一键订票】