

销量腰斩 5G能否救手机市场

疫情暴发,手机行业已经受到了一定的冲击。3月10日,中国信通院公布的国内手机市场2月数据显示,2月国内手机出货量大幅下滑56%,部分手机厂商也下调了今年的出货预期。造成这一结果的原因主要有两个,一是消费者需求下降,二是产能还未恢复。值得关注的是,5G手机在整体销量中的比重明显增加,有望成为整个行业的救命稻草,而手机企业们近一个月也纷纷推出了多款5G手机。

2月出货量大降

中国信通院发布的数据显示,2月国内手机市场总体出货量638.4万部,较上年同期下降56%,其中,智能手机出货量为634.1万部,同比下降54.7%,占同期手机出货量的99.3%;2G手机有4.3万部、4G手机396万部、5G手机238万部;国产品牌手机出货量为585.8万部,同比下降55.3%,占同期手机出货量的91.8%;上市新机型10款,同比下降70.6%,占同期手机上市新机型数量的62.5%。

而中国信通院此前发布的1月数据显示,国内手机市场总体出货量为2081.3万部,同比下降38.9%,其中2G手机34.6万部、4G手机1500.3万部、5G手机546.5万部。这也显示出,2月手机出货量环比继续大幅下滑。

各手机品牌的日子也不好过。在这600多万部的出货量中,安卓手机出货约584万部,剩下的49万部才是iPhone,这比苹果手机去年同期的出货量下降了60%。

与此同时,苹果在华销售受到了明显冲击。作为美国以外苹果硬件收入最大来源地,可能正是因为中国市场2月销售数据的暴跌,导致苹果CEO库克前不久向投资者预警,提示新一季度的财报将难达预期。

华为则直接下调了今年的出货量预期。据报道,华为预计,今年其智能手机年出货量

将下降20%左右,这是近十年来华为手机出货量首次下降。华为2019年的手机销量超过2.4亿部,如果2020年下滑20%左右,预计今年销量仅为1.9亿-2亿部。

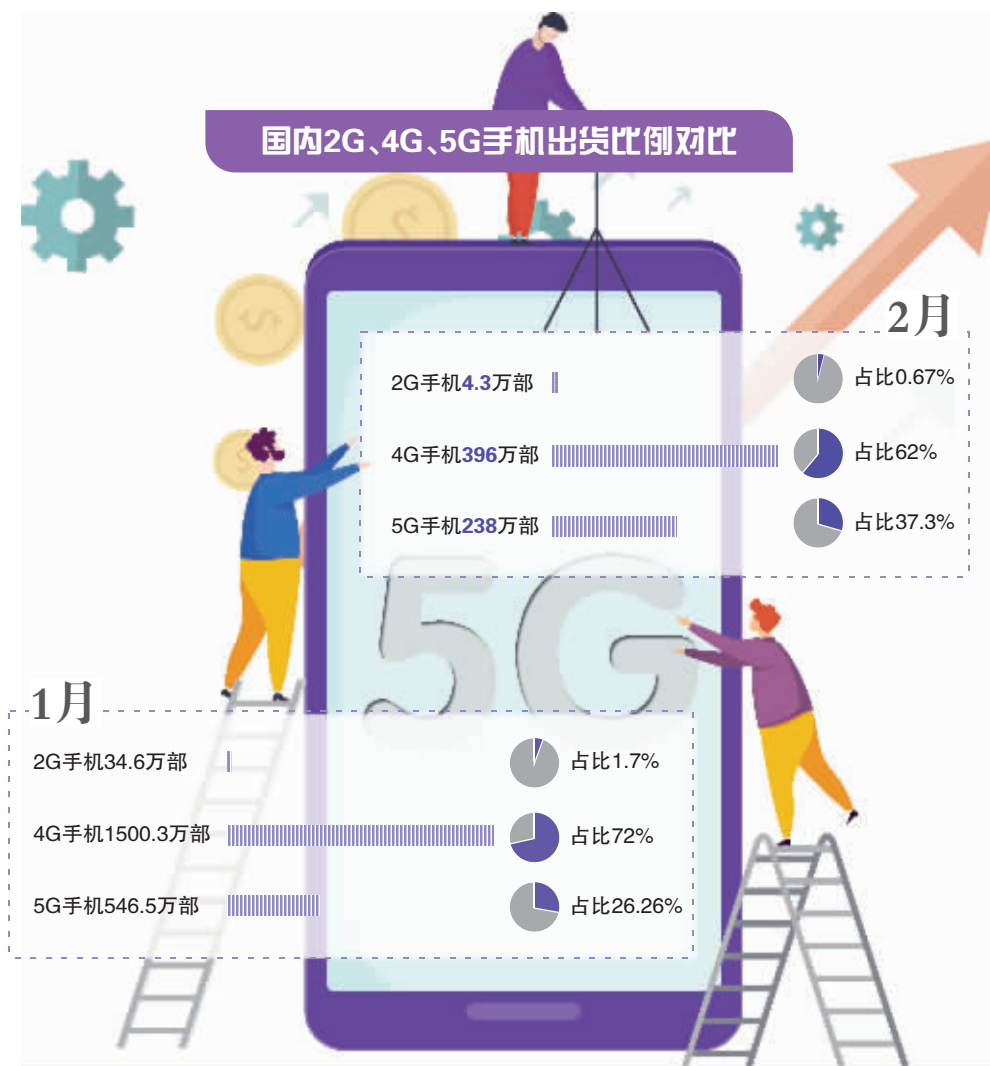
产能需求齐受挫

疫情暴发,一方面终端需求受到了冲击,另一方面则是供应链生产受挫。

消费者王女士告诉北京商报记者:“本来准备趁着过年的优惠活动换一部手机,但今年由于疫情的原因,复工时间推迟,在家待着也不太需要更换新手机,不如等疫情过去再换,旧手机将就还能用”。另一位从事餐饮业的陈先生则表示,行业受冲击比较大,这几个月收入大幅减少,手机能用就不换了,能省就省。

此外,根据上游供应链的消息,苹果已经将新款iPhone零部件的订单从一季度推迟到二季度,推迟的原因主要还是代工厂产能无法恢复至最大,从而保证正常的订单交付,新iPhone可能仍会在3月上市,但供货可能会十分有限,产能需要到4月才能爬升。据悉,目前富士康的复工并不理想,其在郑州的工厂产能只恢复了50%,这也导致了iPhone生产陷入困境。

另据报道,华为已经开始第二波智能手机砍单,具体砍单对象由年初的4G机型延展到



5G手机,想借此来消化目前华为高达四五千万部的库存。华为是全球第二大智能手机厂,仅次于三星。市场担心,二季度原本就是手机行业淡季,要靠华为等非苹果大厂撑场,若华为再砍单,相关供应链只怕更加艰难。

OPPO方面最近在接受采访时也坦言,“这次疫情对整个行业都产生了影响,疫情发

生以后,很多区域的商业体处于停滞状态,线下门店关闭,我们的工程师、生产员工、管理人员的复工也都受到一定影响,我们的上游供应商也遇到同样的问题,所以一线生产这边也显得比较紧张。现在我们工厂已经复工了80%左右,不能回来的员工也在远程办公,效率有所影响,但工作都在开展”。

5G手机忙救场

值得注意的是,在2月手机市场的销售数据中,5G手机的占比却异军突起,不断攀升。对比数据可以发现,今年2月5G手机出货量为238万部,市场占比为37.28%;1月5G手机出货量为546.5万部,市场占比为26.26%。截至2020年1月,仅华为的5G手机出货量就超过1000万部。

也就是说,5G已经成为激活手机行业发展的关键解药。根据消费者的反馈,绝大多数人表示,如果需要换手机,肯定会直接换5G手机。

2月以来,小米、vivo、OPPO、华为、三星和魅族等品牌纷纷发布了新款5G手机,如小米10系列、iQOO3、OPPO Find X2、华为Mate Xs、三星Galaxy S20系列和腾讯黑鲨游戏手机3。

不过,主流厂商中,只有苹果一家还没有5G手机。北京商报记者就首款5G手机的发布时间联系到苹果,截至发稿,对方未作出回复。

业内对于5G手机还是充满信心的,尽管在如此特殊时期,5G换代的科技趋势依旧不会逆转。电信分析师马继华强调,从全年来看,5G手机的销售不会受多大影响,疫情结束以后会迅速回升。

“这几年手机的整体销量增长都已停滞,行业集中度越来越高,好在5G手机才刚刚开始,因为价格较高,所以市场普及度还有限,5G手机真正的销售热潮最起码要到下半年,即2000元以下的5G手机上市,5G手机的销量就会快速增长。”产业观察家洪仕斌说。

对于行业趋势,小米集团董事长雷军分析,今年是5G技术普及之年,小米将在5G潮流中扮演急先锋角色。他透露,小米今年已经布局了10款左右的5G手机。

北京商报记者 石飞月

拉响经营危机警报的大韩航空

作为韩国最大航企,大韩航空在疫情冲击下所面临的经营压力实属空前。3月10日,大韩航空中国公司相关工作人员向北京商报记者证实,确实已经接到内部信:疫情暴发恐对公司生存带来挑战,诸多业务已经暂停,但相信能够克服这一危机”。据悉,目前这家航空公司已削减了超过80%的国际运力,并在内部推行了相应的自救措施,如削减运营成本、鼓励员工无薪休假等。但同时该公司员工接连被确诊,又给运营带来更大不确定性。对此,业内人士指出,其实在疫情前,大韩航空因削减日本航线已导致营收下滑,而在中国市场上,又面临国内航空公司和韩国低成本航企的双重挤压,加之此次疫情的打击,大韩航空陷入巨大危机之中。

危急时刻

由于疫情的持续影响,大韩航空预订率断崖式下降,大量航班被迫取消,其145架客机中约100架已经停飞。韩国当地媒体也指出:大韩航空运营的120多条航线现已中断了89条,国际运力方面也下降了80%以上,此前公司历史上最困难的时期,也只削减了大约18%的运输供应量,足见此次危机的严重性”。

据悉,大韩航空总裁吴起洪在公司内部信中表示,受疫情影响,全球一半以上的国家限制从韩国出发的乘客入境,余下从韩国出发的航班也随着入境限制国越来越多而被取消或压减;随着航班削减,公司的收益也在下降。但更严重的是,情况随时可能进一步恶化,而且无法预测这种状况会持续到什么时候,如果继续拖延下去,公司的生存将会难以保证”。

运力被迫削减,大韩航空也不得不启动一系列的自救措施,如推迟投资、削减运营支出,鼓励员工自愿休假、接受部分空乘人员一个月的休假申请等措施,但危机却还在深化。2月25日,因一名乘务员患上新冠肺炎,大韩航空随即暂时关闭了位于仁川国际机场附近的仁川运营中心,3月6日,该公司又一名机组人员被确诊。

而据韩国防疫部门3月9日通报,截至当天下午4时,韩国较当天0时新增新冠肺炎确诊病例

96例,累计确诊病例7478例,成为新冠疫情最严重的国家之一。由此,也让被称为“韩国之翼”的大韩航空起飞之路更加坎坷。

竞争加剧

更值得关注的是,大韩航空在亚洲最大市场之一的中国,日子似乎也不好过。大韩航空对北京商报记者表示:“作为中国地区通航城市最多的外国航空公司,大韩航空大陆地区30余条定期航线中目前大多数航线已经停飞或减班运营,目前还有北京/上海/广州/沈阳/延吉至首尔仁川机场的航线还在运营。”在大韩航空的中国官方微博评论区,不少网友表示近期大韩航空的官网客服电话很难打通,同时,还有消费者质疑,眼看疫情防控仍处于关键阶段,目前该公司为何没有推出针对“五一”退票的相关政策。对此,大韩航空中国公司相关负责人也告诉记者:“会根据疫情发展情况随时对退改签政策进行调整,也会将最新的退改签政策在官方网站随时公示,具体的政策以官网公示内容为准”。但如果退改签政策扩围,也势必让这家航企遭受更大损失。

不仅如此,早在疫情前,大韩航空在中国航线中就面临日益激烈的竞争态势;“钱”途难言乐观。大韩航空中国公司高管曾公开表示,“中国国内航企发展十分迅速,2018年全年,中国航空公司引进了超过400架新飞机,硬件方面已经十分优秀了。另外,同年国内航空公司新开航线中仅国际航线就达到了167条,新增航线主要集中在东亚、东南亚、北美等大韩航空航线密集的区域,这些变化确实都给我们带来了越来越强烈的竞争压力”。

另一方面,韩国当地低成本航企对大韩航空的竞争也不容小觑。从2019年冬春航班计划情况来看,中韩不少新增航线航班均由低成本航空公司承运,其中济州航空在2019年新开通了包括三亚、烟台在内的5条航线,新增航班27个;德威航空和首尔航空则新开设了仁川到沈阳和张家界等航线。从运力分布上看,济州航空也正在大力开发韩国仁川飞往我国东北、山东、海南等地航线,而釜山航空也在去年入驻仁川机场,并在仁川至深圳航线上与大韩航空展开竞争。而

随着低成本航空与全服务航空竞争态势的日益加剧,大韩航空的中国市场也受到阻碍。

“钱”途难料

多重不利因素夹击下,大韩航空深陷泥沼。航空市场分析师罗之瑜在接受北京商报记者采访时分析,大韩航空的困境来自多个方面:首先,从去年开始,韩日关系就极大影响了大韩航空的日本航线,造成了一定的损失”。据一组被广泛引用的数据,由于日韩航班缩减,致使去年行业旺季时,大韩航空营业利润急剧下降至179亿韩元,同比下降约70%。虽然该公司将其日本航线运力转投至东南亚航线,但路线供应的增加也引发了激烈的竞争,经营状况并不亮眼。

“另外,受疫情影响,大韩航空在中国投放的大量运力也砍掉了,需求的减少就导致了收益下降。”罗之瑜称,他进一步表示,随着疫情形势的不断变化,韩国国内确诊人数继续上升,全球范围内已有多国对其提出了一定的限制措施,进一步缩小了大韩航空的业务空间。据韩国外交部3月10日消息,截至当日上午9时,对韩国采取入境管制措施国家和地区已达109个。此外,也有专家表示,随着疫情在全球形势的不断变化,长线旅游的恢复周期将进一步延长,主打长距离航线的大韩航空也势必受到影响。

针对大韩航空此次能否顺利闯关,中国民航管理干部学院教授赵巍则提出,按照业内经验来看,在面对来自外部的风险时,国家相关部门一般会出台一些扶持措施:“目前整个航空业都受到了较大打击,各方压力都比较大。航空业在国家经济占比较高,尤其是近年来韩国旅游业发展得快,韩国航空更是成为国家的主要扶持产业。”她进一步指出,航空公司的固定开支包括运营产生的人力、维修等成本,以及向机场支付必缴的停机费、税费等费用,未来大韩航空或可从相关政府部门获得一定支持,但具体扶持力度及相关措施还需后期观望。此外,业内普遍认为,由于疫情走势还不确定,所以包括大韩航空在内的多家航企,其“钱”途也不甚明朗。北京商报记者 肖玮 杨卉

特斯拉国产“减配” 工信部约谈要求立即整改

北京商报讯(记者 钱瑜 刘晓梦)针对部分特斯拉Model 3车型违规装配HW2.5组件问题,3月10日工信部装备工业一司正式约谈特斯拉(上海)有限公司。

约谈的同时,工信部责令特斯拉(上海)有限公司按照《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》有关规定立即整改,切实履行企业主体责任,确保生产一致性和产品质量安全。

据了解,多位消费者近日投诉称,所购国产Model 3车型整车控制器代码与环保信息随车清单标注不一致。部分车主反映,所购国产特斯拉Model 3标准续航后驱升级版车型搭载的为HW2.5芯片(自动驾驶硬件2.5),而非随车环保清单上标注的HW3.0芯片(自动驾驶硬件3.0)。

对此,特斯拉发布声明称,特斯拉上海超级工厂于2月10日已复工复产。期间,基于供应链状况,一部分Model 3标准续航升级版车型安装的硬件为HW2.5。随着产能及供应链恢复,特斯拉将按计划陆续为控制器硬件为HW2.5的国产Model 3标准续航升级版车型车主提供免费更换HW3.0。

一位特斯拉客服人员表示,车主也可以联系购车时对接的销售人员,确认所购车辆是否搭载HW2.5芯片,如果确认安装的为HW2.5,公司将为其提供免费更换HW3.0服务。

不过,特斯拉方面也表示,如果没有选装FSD(完全自动驾驶)功能,使用HW2.5的Model 3车型与HW3.0的Model 3车型在驾乘体验和使用安全上基本不存在区别。而对所有选装FSD(完全自动驾驶)的客户,已经为其安装HW3.0。

据了解,作为特斯拉Model 3搭载的主要芯片,HW3.0硬件负责提供FSD(全自动驾驶计算机)功能,为Model 3车型实现完全自动驾驶能力所需的核心

硬件。此前,特斯拉方面曾公开表示,由特斯拉自主研发的HW3.0芯片图像处理能力高达每秒2300帧,是之前硬件运算速度的21倍。HW2.5芯片图像处理能力仅为每秒110帧。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树认为,特斯拉上海超级工厂刚刚投产交付,在电池方面也确定与宁德时代合作,特斯拉在华的发展速度很快。但是,特斯拉应该更加尊重中国消费者,按照

减配

部分车主反映,所购国产特斯拉Model 3标准续航后驱升级版车型搭载的为HW2.5芯片(自动驾驶硬件2.5),而非随车环保清单上标注的HW3.0芯片(自动驾驶硬件3.0)。

实际承诺进行落实并提供更好的服务,才是在华长久发展之道。

数据显示,今年2月特斯拉在华交付量为3958辆,占全国电动汽车总体销量30%左右。上险数据显示,今年1月特斯拉在华新车注册量为3563辆。目前,特斯拉上海超级工厂已恢复生产,现采用单班制运营,周产量约为2000辆。据悉,特斯拉本月将启动第二班次,产量将提高到每周3500辆。此前,特斯拉全球副总裁陶琳表示,原定春节后2月初的交付会暂缓,特斯拉会尽力在疫情好转后补上之前暂缓的速度。

同时,按照规划,今年上半年特斯拉上海超级工厂将生产5万-6万辆Model 3车型,全年产量约为17万辆。到2021年,特斯拉计划在华年产量为25万辆,周产量为5000辆。