

“金九”成色尽显 汽车产销两旺

——今年前三季度乘用车销售排行分析

中汽协 9 月份《汽车产销快讯》显示,乘用车季节旺销特征显著,产销环比同比均为两位数增长,四个大类品种销量环比较快增长,同比中除微客降幅明显外,其他品种保持增长。1~9 月乘用车累计产销也呈两位数增速,其中销售增幅较前 8 月提升 0.94 个百分点,同比提高 7.08 个百分点。

自主乘用车销量提升但份额仍有下降、自主轿车销量难进市场十强、日系车市场复苏加快且增速居于榜首、汽车出口两位数下滑、车市交易价格延续下行,勾画出“金九”乘用车市场的主要特征。

乘用车市场点评

1.自主量升份额降:自主品牌乘用车 9 月份销量和占有率较上月提升,但同比仍有所下降,销售 60.86 万辆,销量占乘用车销售总量的 38.19%,占有率环比提升 0.18 个百分点,同比下降 4.52 个百分点。其中自主品牌轿车销售 27.62 万辆,其销量占轿车销售总量的 25.92%,占有率环比提升 1 个百分点,同比下降 4.35 个百分点。

1~9 月自主品牌乘用车累计销售 512.50 万辆,增长 12.14%,销量占乘用车销售总量的 39.89%,占有率同比下降 0.67 个百分点,降幅较前 8 月有所加大。其中自主品牌轿车累计销售 231.12 万辆,增长 10.16%,销量占轿车销售总量的 26.73%,占有率同比下降 0.14 个百分点。

国产轿车 9 月份销售和 1~9 月累计销售中,销量十强完全被大众和通用等品牌车型所把持,自主品牌至今无一打入十强行列。

2.日系增速居榜首:9 月份日系乘用车市场增速达三位数,高居榜首。日系车当月销售 27.80 万辆,较上月增加 7.22 万辆,环比提升 2.24 个百分点,同比增长 165.58%,其销量占我国乘用车销售总量的 17.45%。其中轿车销售 20.27 万辆,同比增速达 165.88%;其销量占我国轿车销售总量的 19.02%,环比提升 2.26 个百分点,同比提升 5.86 个百分点。1~9 月日系车累计销量 198.28 万辆,与去年同期比较,尚存 7.73 万辆差距。前 9 个月累计销量占我国乘用车销售总量的 15.43%,较前 8 个月提

升 0.22 个百分点。

德系车 9 月份增速环比略低,但德系和美系增幅同比高于行业平均数。

3.汽车出口仍走低:中汽协数据:汽车生产企业 9 月份出口乘用车 4.79 万辆,环比增长 15.56%,同比下降 38.79%。轿车、MPV 和微客出口同比两位数下滑,唯有 SUV 微增 4.06%。1~9 月乘用车累计出口 43.40 万辆,下降 10.82%,其中轿车为 290543 辆、MPV 为 5497 辆、SUV 为 99532 辆、微客为 38402 辆。

4.车价延续向下行:据国家发改委价格监测中心对全国 36 个大中城市监测,9 月份国产乘用车价格延续下行,环比下降 0.10%,同比增长 1.75%。其中轿车与 SUV 价格环比分别下降 0.08%和 0.07%,同比分别增长 1.03%和 3.44%;微客价格与上月持平,同比下降 2.26%。

乘用车企业销售点评

乘用车企业 9 月份排名前十中,上汽通用五菱、东风日产、长安福特、北京现代和一汽丰

田两位数增长,其余一位数增长。上海大众等前 10 家企业销售乘用车 96.48 万辆,占乘用车销售总量的 60.55%。

1~9 月销售排名前十家乘用车企业中,东风日产同比下降 1.74%,降幅收窄 8.26 个百分点;上汽通用五菱低增 4.97%,其他 8 家均为两位数增长。上海大众等前 10 家乘用车企业累计销售乘用车 737.20 万辆,占乘用车销售总量的 57.37%。

轿车销售排行点评

9 月份轿车销售排名前十家企业,销售与上月比均呈不同程度增长,其中东风日产、广汽本田和长安福特增速更显著。上海大众等前 10 家企业当月销售轿车 71.15 万辆,占轿车销售总量的 66.78%。

1~9 月轿车销售前十位企业,累计销售同比均呈一定幅度增长,其中长安福特、比亚迪、上海大众和东风悦达起亚增长超过 20%。一汽大众等前 10 家企业 1~9 月销售轿车 577.93 万辆,占轿车销售总量的 66.84%。

(张伯顺)

工信部开出“死亡名单”

48 家车企被首批“劝退”

国内车企“只生不死”的怪圈即将终结。工信部日前公示首批 48 家“劝退”车企名单,并给出为期 2 年的整顿期。如果上榜企业到 2015 年 10 月 31 日依然无法通过相关考核,将被暂停汽车产品的生产资质。业内人士分析,这是我国汽车行业退出机制启动的标志,虽然对市场竞争格局很难有直接影响,但其释放的政策信号或将加速汽车企业兼并重组的步伐。

“劝退”车企公众知晓率极低

中国汽车行业“散”、“弱”、“乱”的格局由来已久,因此每一轮产能过剩的调控都首当其冲,而建立退出机制则是工信部为加快汽车行业兼并重组开出一剂药方。

工信部网站公示的首批“劝退”车企名单包括吉林通田、石家庄中博汽车、沈阳华龙客

车、哈尔滨客车厂、陕西秦星汽车等 48 家企业,无一例外都是边缘化的车企,公众知晓率极低,在市场上早已失去竞争力。

但奇怪的是,这类车企在中国并不会自生自灭,即便多年处于停产或半停产状态,产量极少甚至没有产量,却依然能凭稀缺的“壳”资源待价而沽。无论是合资车企建分公司还是本土车企跨地域扩张,收购“壳”资源从而加快审批进度都成为一大捷径。

汽车从业人员透露,一些边缘化车企勉强生产出来的产品达不到质量控制要求,也无力实现对消费者的售后服务保障,甚至靠倒卖产品合格证维持生存,由此造成不规范的汽车产品上市流通威胁消费者利益,因此工信部着手建立退出机制予以清理。

首批“劝退”车企的特别公示期从 2013 年

11 月 1 日至 2015 年 10 月 31 日止。工信部表示,特别公示期间,不受理被特别公示企业的新产品申报。被特别公示的企业经考核符合准入条件的,取消特别公示,恢复受理其新产品申报。特别公示期满后,未申请准入条件考核或考核不合格的企业,暂停其《车辆生产企业及产品公告》,且不得办理更名、迁址等基本情况变更手续。

在国内,汽车产品投产前必须通过工信部审查,符合技术标准纳入公告管理目录后才能获准生产,因此暂停《公告》且不得办理更名迁址手续就意味着车企生产资质的冻结,只能进入破产程序。

退出机制 2016 年才动真格

数据显示,目前全国有各类车辆生产企业 1300 多家,其中汽车整车企业有 171 家、摩托

车企业 120 家、专用车生产企业 900 多家、三轮汽车和低速货车企业 135 家。

在这 1300 多家车企中,哪些算是要被淘汰的落后企业?工信部去年发布的《关于建立汽车行业退出机制的通知》提出,不能维持正常生产经营的汽车和摩托车企业将实行为期 2 年的特别公示管理,具体门槛是连续 2 年年销量为零或极少。其中,乘用车年销量少于 1000 辆、大中型客车少于 50 辆、轻型客车少于 100 辆、中重型载货车少于 50 辆、轻微型载货车少于 500 辆、运输类专用车少于 100 辆、摩托车少于 1000 辆,新建汽车企业除外。对于已经破产或进入破产清算程序的汽车、摩托车生产企业,将注销其《公告》。

对此,不少业内专家提出质疑,在跨国车企生产集中度越来越高之际,中国汽车行业以如此低的销量作为退出门槛可能收效甚微,因为这类边缘企业对车市供求关系的影响可以忽略不计。另外,漫长的公示期后,退出机制到 2016 年才能动真格,很难在眼下汽车行业淘汰落后产能、加快产业升级的节骨眼上发挥作用。

十大车企产业集中度近九成

虽然国内汽车业兼并重组声浪很高,但这些年推进并不顺利,像上汽、南汽合并的成功案例实属凤毛麟角。

“各个地方政府都将汽车作为支柱产业,跨地域重组天然就有来自行政层面的阻力。”一位车企高层透露,这是不少汽车重组功败垂成的原因,而即便靠行政力量撮合的车企联姻,也往往遭遇办离婚的痛苦磨合,眼下长安重组昌河的成功就是典型案例。

去年,全球三大跨国车企的产销规模均已超越 900 万辆,而中国车企年产销规模均未突破 140 万辆。尤其是自主品牌车企,研发投入难以获得规模化生产的支撑,只能在合资品牌的市场夹缝中艰难求生。

不过,从产业集中度看,汽车行业远优于钢铁、船舶、稀土等重点行业。汽车工业协会公布的最新数据显示,1 至 9 月,汽车销量排名前十家的生产企业分别为上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、华晨、长城、江淮和吉利,共销售汽车 1406.35 万辆,占汽车销售总量的 88.54%,比上年同期提高 1.1 个百分点。

而年初工信部《关于加快重点行业企业兼并重组的指导意见》提出,到 2015 年,汽车行业前 10 家整车企业产业集中度要达 90%,建成 3 至 5 家具有核心竞争力的大型汽车企业集团。

对此,国家信息中心信息资源开发部主任徐长明表示,国内汽车行业产业集中度并不低,政府部门对推进兼并重组不需要干预太多,着力点应放在提升本土车企的核心竞争力上。

(据《北京日报》)



Mazda 3
8.68万元起
让经典触手可及!

长安马自达 | 纵享激情

周口禹泽长安马自达 4S 店 地址:周口市太昊路与中州大道交叉口向西 300 米路南 销售热线:0394-8696999 服务热线:0394-8686826