

首批 48 家汽车生产企业被工信部亮出了“红牌”,在 2 年整顿期内如果依然无法通过相关考核,将被“劝退”

汽车企业面临新一轮洗牌

■本报记者 徐潇

日前,首批 48 家汽车生产企业被工信部亮出了“红牌”——这不仅意味着进入“劝退”名单的车企申报的新产品不会被受理,而且在 2 年整顿期内如果依然无法通过相关考核,将被“劝退”。

根据《特别公示车辆生产企业(第 1 批)》公告,首批名单包括吉林通田汽车有限公司、抚顺金信客车有限公司、扬州新亚车辆有限公司等 48 家车企。

业内人士表示,这是继今年 8 月份下发《关于建立汽车行业退出机制的通知》后,工信部采取的进一步举措,意在进一步推动行业兼并重组,淘汰落后、无生产能力,产品质量难以保证的汽车厂商,我国汽车行业当前散、乱、弱的现象或将有所改观。

上榜车企边缘挣扎

事实上,有关汽车行业产能过剩的质疑声近年来从未间断。有业内专家指出,从短期来看,我国汽车行业存在产能严重过剩的风险并不大。但是,如果任由中国汽车市场年度产量规模无序增长的话,整个行业将面临严重的产能过剩问题。

据《2013~2017 年中国汽车销售行业市场调研与营销策略分析报告》统计,目前我国有各类车辆生产企业 1300 多家,包括汽车整车企业 171 家、摩托车企业 120 家、专用车企 900 多家、三轮汽车和低速货车企业 135 家。

工信部认为,在这 1000 多家企业中,有一批企业多年来处于停产或半停产状态,产量极少甚至没有产量,生存十分困难,已成为我国汽车产业兼并重组的主要阻力之一。

以工信部网站公示的首批“劝退”车企——吉林通田、石家庄中博汽车、沈阳华龙



许丛军/CFP

客车、哈尔滨客车厂、陕西秦星汽车等 48 家企业为例,几乎都是边缘化的车企。这些车企在社会上知名度极低,且在市场上早已失去竞争力。

记者调查发现,不少中小汽车生产企业产销量较小,不专、不精,产品档次较低,且主要面向低端市场,售价低廉,整体研发实力不足,售后服务保障差,基本上在生存边缘挣扎。

实际上,在车企的背后往往是地方政府在阻碍淘汰的步伐。在此背景下,产量极少甚至没有产量的车企,却依然能凭稀缺的“壳”资源生存下去。

“一方面地方政府不让你退出,另一方面,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。”河北一家地方车企的负责人告诉记者,究其原因,多数是地方上的“有形之

手”过度干预和地方保护所造成的,毕竟,汽车生产企业能够提供大量就业机会和提升 GDP。

不过,有业内人士认为,虽然收购这些企业可以获得一个“壳”资源,但也会承受相应的经营、经济等多方面的负担,上汽、北汽等大型汽车集团基本不会考虑将它们作为兼并重组对象。因此,对于不能维持正常生产经营的汽车企业实行特别公示管理,要求其整改,不如直接撤销资质,使其尽快“入土为安”。

劝退公示期为两年

根据《特别公示车辆生产企业(第 1 批)》的公告,首批共有 48 家车企,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,不予受理被特

认为齿轮磨损间隙大,差速器应为不合格产品。

目前,厂家对于后桥差速器问题投诉的回复为“联系用户解释说明,过保配件需用户自费处理”,而这样的处理方式令车主大为不满。据车主反映,差速器行星齿轮垫片磨损后,4S 店要求更换后桥差速器总成,而维修费用需要 2000 元左右。

来自陕西的李先生和沙先生都在投诉中“吐槽”,虽然整车质保期为 3 年或 6 万公里,但后桥相关部件只保 2 年或 4 万公里,这样的做法本就令人难以接受。令车主不满的是,2010 款五菱宏光的质保期为 2 年或行驶 4 万

五菱宏光行驶顿挫遭投诉

问题上;而进入下半年,尤其是近两月,有关后桥问题引起的车辆顿挫并伴有异响问题,则成为新的焦点。

实际上,在 2013 年 7 月就已有车主针对五菱宏光后桥问题进行投诉。来自广西的冯先生在投诉中表示,其所驾驶的五菱宏光行驶 6000 多公里,就出现后桥异响并出现顿挫感。车主

公里,出现此问题的车辆几乎都是刚出保修期不久,集中在使用两年多或行驶 4 万多公里左右,有些车主甚至在 2 万多公里时就已出现此类问题;与其他品牌车型相比,如此大量出现后桥差速器故障的案例也鲜有耳闻。就以上两点来看,车主认为五菱宏光的后桥差速器应存在批次性质量缺陷。车主表示,厂家一味地以质保期为借口,这样的做法是不负责任的。

鉴于五菱宏光差速器行星齿轮垫片磨损,有可能导致差速器损坏的严重后果,车主们希望厂家尽快查明故障原因,为老车主彻底解决后桥差速器隐患,并及时改善产品质量。另据车主反映,2013 款五菱宏光或存在相同的问题。(肖捷)

■李永钧

在中国以爆炸式速度增长的超豪华车,迎来“急刹车”,宾利、保时捷、劳斯莱斯等多个汽车厂家公布的上半年销售数据显示,超豪华车在中国市场已经转冷,过去动辄翻番的销量不复存在,大有江河直下之势。

集体滑坡

从 2012 年下半年开始,超豪华车在中国销售就遭遇到了“减速带”。有数据显示,2013 年一季度,超豪华车市场销量仅为 915 辆,与 2012 年相比同比下滑 35.5%。在经历了几年的高速增长后,超豪华车在中国的销量突然进入了停滞期。

兰博基尼 2009 年在华销量为 80 辆;2010 年在华销量达到 206 辆;2011 年同比增长 70% 至 342 辆;2012 年为 230 辆。预计 2013 年兰博基尼在华销量将在 200 辆左右,较 2012 年同比下滑近 13%,跌回 2010 年的水平。

除了兰博基尼之外,宾利和法拉利也在华陷入了下挫态势。以法拉利为例,2013 年上半年,法拉利在中国销售的汽车数量比 2012 年同期下降了 12.5%。根据菲亚特财务报表,第一季度大中华地区占据法拉利 8% 全球销量份额,第二季度为 10%,总计交付 340 辆。宾利上半年在全球交付了 4279 辆,较去年同期下降了 15%;捷豹路虎提高 16%;奥迪攀升 17.7%。原因在于中国中产阶级不断壮大,普通豪华品牌定位适中,受益胜过超豪华车。

不过,就在超豪华车在中国裹足不前的同时,价位稍低的豪华车表现明显甚佳。宝马在华销量同比增长 15%;捷豹路虎提高 16%;奥迪攀升 17.7%。原因在于中国中产阶级不断壮大,普通豪华品牌定位适中,受益胜过超豪华车。

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,符合技术安全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。

记者在调查中发现,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,也无法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。与此同时,这些年虽然国内汽车业兼并重组声浪很高,但推进并不顺利,成功案例实属凤毛麟角,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。

事实上,早在今年 7 月,工信部就已发出《关于建立汽车行业退出机制的通知》,一度被视为或将加速汽车行业兼并重组步伐的政策信号。

工信部产业政策司对此解读称,《通知》的发布和实施,旨在贯彻落实《汽车产业发展政策》和《汽车产业调整和振兴规划》,提高汽车企业核心竞争力,加快汽车产业转型升级,推动汽车产业由大变强。

《通知》的发布和实施,将打破长久以来汽车行业备受诟病的生产资质“终身制”,对提高产业集中度,调整产业组织结构,完善汽车投融资管理,转变汽车产业发展方式,推动汽车产业转型升级都有着十分积极的作用。

对于当前政策调整是否影响汽车行业竞争格局,有业内人士指出,劝退名单出炉淘汰的几乎都是没有产量和销量的厂商,因此短



标致雪铁龙陷债务泥沼 欲“借东风”自救

标致雪铁龙集团(PSA)正在经受生存考验。2012 财年,PSA 亏损达 50.1 亿欧元,抵消债务前提下,其自有资金尚不足 1 年的资本支出。此前的 2008 到 2012 财年,PSA 仅 2010、2011 年短暂实现盈利,其他年份均处于亏损之中。日前,PSA 首次证实正通过投资银行与东风汽车等购买者接洽,计划出售股权换取现金。这是 PSA 全球自救的最新举措。

李胜利/东方 IC

超豪华汽车痛并快乐着

量。长期来看,超豪华车市场的需求仍随着富裕人群的增加而增加,税收的负面作用只起到暂时性的效果。2008 年,政府也对豪华车征收了高额的进口税,但是过了一年后,豪华车的销量就会反弹到加税之前。”一位业内人士表示。还有专家表示,对于超豪华车这类奢侈品,价格弹性并不大;增加税收可能使这一市场在短期内降温,但是长期看来,并不会起到明显抑制作用。另外,未来的征税行为可能反而会在政策实施前给市场带来一个销售热潮。

近期,科尔尼企业咨询公司开展了一项有关中国超豪华汽车市场的研究。研究认为,中国超豪华汽车市场销量的增长得益于中国高净值人士(即资产大于 1000 万元)数量的增加。2006 年到 2011 年期间,中国高净值人士的数量翻了三番,到 2012 年,这一超豪华汽车的潜在购买人群总数达到了 100 万人。科尔尼公司预计,到 2017 年中国将成为全球最大的超豪华汽车市场,年增长率将达到 16%~20%,销量增长的主要原因是:随着人们对 GDP 增长复苏预期的高涨,预计未来几年各地区超高净值人群将增长 8%~30%。

加速布局

既希望饱食中国超豪华市场的盛宴,又不得不面对诸多政策风险和市场风险,超豪华品牌开始在扩张和稳健发展的纠结中,不断地寻找平衡点。超豪华车的竞争力主要体现在两个方面,一是车型竞争力,二是推广体系。

在车型上,超豪华品牌已开始针对中国车市的环保趋势做出改变,降低门槛,以尽可能

地扩大消费群体,如玛莎拉蒂最经济的车型 Ghibli 已在华亮相,其新总裁 V6 车型售价甚至已下探至 150 万元以内;阿斯顿·马丁 DB9 和宾利 GTV8 的价格也均已下探至 300 万元以内。按照宾利的想法,未来还将在中国市场推出小排量 and 混合动力版车型,以获得更大的市场份额。此外,作为全球最炙手可热的汽车消费市场,各大超豪华车企业也纷纷开始将中国作为概念车和新车的首发地,今年宾利的新作飞驰全球媒体试驾就首次安排在了中国举行。

在营销层面,扩张各自在华的经销网络。宾利上半年在全球新设了 14 家授权经销商,大部分在中国,其还计划至 2015 年,将建立 45 家特约经销商覆盖大中华区所有重要城市。劳斯莱斯也将继续执行在华扩张经销网络的计划,拟将经销商的数量提高到 20 家。而法拉利、玛莎拉蒂则计划在 2015 年将其经销商网络增至 45 家乃至 50 家;保时捷也以平均每个月 1~2 家新店开张的速度大幅提升其网点数量。

与此同时,全球各大超豪华汽车制造商开始纷纷将触角伸向 SUV 车型,中国将成为各大超豪华汽车制造商大展手脚的最佳场所。7 月,英国豪华品牌宾利宣布投产首款 SUV,起价为 18 万欧元。劳斯莱斯也宣布正在考虑推出一款 SUV 车型;菲亚特计划发布玛莎拉蒂品牌 SUV,有望 2015 年投产。这无疑是一个非常积极的信号:由于看到 SUV 市场在中国的发展潜力,顶级豪车义无反顾地将目光投向这块一直没有涉足的市场,显然,这样的转型与中国市场的消费习惯密不可分。

本报讯(记者于宛尼)近日,象征海峡两岸汽车界精诚合作成果的“华人智慧碑”落户浙江杭州市的东风裕隆厂区。“这是对东风裕隆致力于提高自主创新能力的肯定,未来我们会与合作伙伴投入更多研发精力,打造智慧纳智捷高端品牌形象。”10 月 23 日,东风汽车公司总经理、东风裕隆汽车有限公司董事长朱福寿称。为了迅速打响知名度,扩大市场份额,东风裕隆将产品定位于智能化的汽车电子系统上。

东风裕隆是 ECFA(海峡两岸经济合作框架协议)签订后两岸合作的首个大型经济项目。2010 年底,总投资 34 亿元的东风裕隆正式成立,其中一期注册资本 15.5 亿元,东风汽车公司和裕隆汽车子公司裕隆大陆投资有限公司各持股 50%。杭州工厂一期第一阶段实现 12 万辆产能、配套 20 万台产能发动机。

东风裕隆对车型引进很谨慎,市场高增长的 SUV,以及更为细分的中高档车型成为其选择。因此推出了包括七座 SUV、MPV,以及纳智捷 5 Sedan 在内的完整产品线。

朱福寿说,中高端车型竞争愈发激烈,如果没有独到的东西,很难说服消费者,所以东风裕隆将筹码押在了智能化上。东风裕隆的相关平台已向其电子服务供应商开放,以 HTC 为代表的 IT 服务供应商都与其在智能电子领域共同开发。

2013 年老旧汽车报废更新补贴标准公布

据新华社电 财政部、商务部近日发布公告,公布 2013 年老旧汽车报废更新补贴车辆范围及补贴标准。

公告显示,2013 年 1 月 1 日~12 月 31 日期间交售给报废汽车回收企业的,使用 10 年以上(含 10 年)且不到 15 年的半挂牵引车和总质量大于 12000 千克(含 12000 千克)的重型载货车(含普通货车、厢式货车、仓栅式货车、封闭货车、罐式货车、平板货车、集装箱车、自卸货车、特殊结构货车等车型,不含全挂车和半挂车),补贴标准为每辆车 18000 元人民币。

符合上述补贴范围的老旧汽车车主,可按有关规定,凭《老旧汽车报废更新补贴资金申请表》(在所在地老旧汽车报废更新补贴联合服务窗口领取,或从商务部网站下载)、《报废汽车回收证明》(三联)原件、《机动车注销证明》原件及复印件、有效身份证明原件及复印件、与车主同名的个人银行账户存折或单位账户开户证复印件等凭证申请补贴资金。

一汽夏利三季报净利亏损亿元

本报讯 截至 10 月 28 日,80 家汽车制造业上市公司中,有 60 家公司发布了 2013 年三季报,15 家公司业绩同比下降。其中,一汽夏利业绩同比下降幅度最大,预计该公司前三季度实现归属于上市公司股东的净利润为亏损 8000 万元~11000 万元,同比下降 196%~232%。

夏利公司表示,业绩下降的主要原因是公司参股的天津一汽丰田汽车有限公司产销量同比下降,导致其向公司贡献的投资收益较去年同期下降。同时,受汽车消费升级的影响,经济型轿车市场出现负增长、竞争激烈。去年以来,公司主动进行产品结构调整,提升品牌形象,关停了部分老夏利产品,产销量亦受到了一定影响。

有业内分析人士坦言,若一汽夏利仍无受消费者认可的新产品支撑,这个品牌将会逐渐被边缘化。(于辉)

丰田(中国)召回部分进口威飒汽车

本报讯 日前,丰田汽车(中国)投资有限公司向质检总局备案了召回计划,将自 2013 年 11 月 16 日起,召回部分进口 2012~2013 款丰田威飒汽车,生产日期为 2012 年 6 月 20 日~2013 年 5 月 15 日。据该公司统计,在中国大陆地区涉及 152 辆。

上述车辆由于空调单元外壳的接缝位置处在空气囊 ECU 附近,如果空调排水管出现堵塞,空调冷凝水会从外壳的接缝处渗落在空气囊 ECU 之上,有可能导致 SRS 警告灯点亮或空气囊误展开的现象;此外,空气囊 ECU 内部的 CAN 通信电路也可能出现异常,导致关联的电动转向助力不工作,致使转向变沉;不符合中国强制性标准要求,存在安全隐患。(肖捷)

5071 辆进口讴歌 MDX 汽车被召回

据新华社电(记者陈伟伟)国家质检总局日前通报,本田技研工业(中国)投资有限公司将自 10 月 24 日起,召回部分生产日期为 2007 年 6 月 4 日到 2009 年 9 月 30 日的 2007 年~2009 年款进口讴歌 MDX 汽车。据该公司统计,在中国大陆地区涉及 5071 辆。

据通报,上述受影响的车辆由于燃油箱和注油管接口的材质不同,采用熔焊方式连接,长期使用后在外界的高温作用下,因材质膨胀系数不同,造成结合部应力集中产生裂纹,导致燃油渗透,特定情况下可能造成火灾,存在安全隐患。对于涉及缺陷的车辆,本田技研工业(中国)投资有限公司将通过讴歌特约店和讴歌特约服务店免费更换燃油箱油管接口改善后的燃油箱总成零部件。