

前三季度共实施汽车产品召回97次
涉及车辆269.4万辆

据新华社电(记者陈炜伟)国家质检总局新闻发言人陈熙同日前表示,前三季度我国共实施汽车产品召回97次,涉及车辆269.4万辆,比去年同期分别增加了43次和134万辆。其中,受质检总局缺陷调查影响召回114.6万辆,占全部召回数量的42.5%。

陈熙同在日前举行的质检总局例行发布会上说,在全部召回活动中,国产合资品牌汽车召回占召回总数的72.1%;国产自主品牌汽车召回占召回总数的13.0%;进口品牌汽车召回占召回总数的14.9%。

据介绍,按召回涉及汽车总成统计,因制动或车轮问题召回数量最多,召回24次共计68.7万辆,约占今年汽车产品召回总数量的25%;因发动机缺陷召回16次,共62.0万辆,约占召回总数量的23%,排第二;排在第三位的是转向或悬架问题,召回14次共计59.2万辆,约占22%;其他原因依次为动力传动系统缺陷、电子电器缺陷和车身部分缺陷。

陈熙同表示,与此同时,质检总局进一步加大缺陷信息收集分析力度。前三季度,质检总局共收到汽车产品缺陷投诉13313例,比2012年同期增加5523例,增长70.9%。对所有缺陷投诉信息,组织有关单位逐一进行技术分析,针对投诉信息中风险程度较高、涉及安全的问题,及时开展缺陷调查。

J.D. Power:自主品牌质量显著提升

本报讯 J.D. Power 亚太公司日前发布的2013年中国新车质量研究报告显示,自主品牌在新车质量方面大幅缩小与国际品牌之间差距,整个行业的平均问题发生率创造了历史新高。

J.D. Power 发布中国新车质量报告,旨在衡量新车车主购车后2至6个月内经历的问题,并将新车质量问题明确划分为设计缺陷和故障/无法操作两大类。新车质量的综合得分以每百辆车的问题数(PPI100)来衡量,分数越低表明问题发生率越低,质量也越高。自主品牌的总体新车质量平均为155个PPI100,与2012年相比减少了57个PPI100,进步主要归功于发动机/变速箱和空调系统的问题发生率大幅降低,其问题发生率分别减少了12个PPI100。

J.D. Power 表示:“广汽传祺、启辰、荣威和纳智捷的表现优于行业平均水平。这一研究基于2012年10月至2013年6月期间购买新车的21181位车主的反馈,涵盖65个品牌的213款车型。”(子烽)

北京明年购车摇号指标减9万

本报讯《北京市2013-2017年机动车排放污染控制工作方案》任务分解表日前发布。从明年起,每年24万个的小汽车摇号指标将缩水近四成,配置机动车指标变为15万辆,而且不同类型机动车配比额度会有变化。其中新能源车的配比率逐年递增,从最初的每年2万个逐渐增加到每年6万个。普通小汽车的“限购令”则将逐年收紧,到2017年每年非新能源车的配比率仅为9万辆。

目前,北京小客车配置指标额度为每年24万个。平摊到每个月,个人指标为17600个,单位指标为1600个,营运类小客车还有800个。由于弃号等因素,个人指标数平均每个月会有几百个增幅。

今后,人们通过摇号这种方式获取在京购车资格将越来越难。从明年起,北京每年配置机动车指标15万个。未来4年,北京新增小客车数量最多为60万辆,这比2010年一年北京新增机动车的数量还少。北京机动车总量突破600万辆大关将被推迟大约19个月的时间。

未来,限购令的范围也将扩大。北京将修订《北京市小客车数量调控暂行规定》实施细则。9座以上的大中型客车、货车以及其他车型也将调控。(肖捷)

车载信息娱乐系统被指过于复杂不可靠

本报讯 据欧洲媒体报道,美国知名质量检测机构《消费者报告》称,消费者对于各式车载信息娱乐系统的领悟力与满意度的差别较大,这些系统包括凯迪拉CUE、福特MyFord/MyLincoln Touch以及本田的HondaLink娱乐系统等等。

如今的车载信息娱乐系统拥有大量的音频选择,可连接智能手机实现电话免提,还可提供数据服务,这些丰富多彩的功能吸引了大量的科技迷前来购买,但是通过消费者的体验,其中很多功能却让人失望。

在购买了搭载有新型现代车载信息娱乐系统的凯迪拉克、本田、福特和林肯的消费者中,60%的人认为在第一个星期的驾车体验中需要学习如何操作这些系统。根据《消费者报告》国家调查中心新鲜出炉的调查显示,超过三分之一的消费者在体验中或多或少都遇到了问题。

此外,新的车载信息娱乐系统使用反映的差异很大程度上取决于年龄。65岁以上的调查对象中有68%的认为操作困难,这一情况在45~64岁的调查对象中则是52%,而在18~44岁的调查对象中为37%。

《消费者报告》指出,随着驾驶者对其操作系统的熟悉,他们会觉得新的系统更容易上手。(子烽)

车类上市公司第三季度财报相继发布

业绩超越预期 车市整体转好

■ 李永钧

近日,汽车行业2013年第三季度财报的披露相继展开。截至10月底,80家汽车制造业上市公司中,有60余家公司发布了2013年三季报,超过75%上市公司业绩预喜。至此,业界年初对于车市的谨慎预期已基本上被乐观情绪代替,8%的销量年增长预期也已上调至两位数。

整车整体上升

统计数据显示,一汽轿车利润增长明显。长安汽车、江淮汽车、比亚迪、海马汽车净利润与去年相比,同样大幅提升。半年报中已拔得头筹的一汽轿车继续上涨趋势,今年1~9月,公司共实现营业收入209.81亿元,同比增长15.7%;净利润7.79亿元,同比增长350%。长安汽车的净利润增幅同样在预料之中,前三季度长安汽车营业收入达280.35亿元,净利润22.85亿元,分别同比增长38.64%和20.54%。

与一汽轿车和长安汽车相比,自主品牌江淮和海马的上涨有点出人意料。在9月份主流车企的乘用车销量中,江淮汽车是为数不多的几家下滑企业之一,但在其发布的第三季度完整报告中,今年前三季度净利润达7.4亿元,比去年同期增长81.2%。不断被边缘化的海马汽车前三季度的净利润也达到1.99亿元,同比增长223.34%。前三季度,公司实现营业收入70.89亿元,同比增长19.77%。

上汽集团10月30日公布的三季报称,2013年前三季度实现营业收入4193.78亿元,去年同期为3509.99亿元,增长19.48%;前三季度归属于上市公司股东的净利润为179.97亿元,去年同期为161.31亿元,增长

11.57%。长城汽车三季报显示,前三季度实现归属于上市公司股东的净利润61.72亿元,同比增长60.67%。比亚迪三季度报告显示,比亚迪第三季度净利3800万元,同比增长727%,前三季度净利4.65亿元,同比增长20倍。金杯汽车前三季度实现营业收入38.89亿元,同比增长14.86%;实现归属于上市公司股东的净利润3726.27万元,同比增长113.91%。

在汽车行业普遍回暖的情况下,仍有个别企业处于亏损状态。今年1~9月,一汽夏利净利润亏损近亿元,与去年同期盈利8319万元相比,明显下降。金龙汽车前三季度实现归属于上市公司股东的净利润1.06亿元,同比减少25.42%。安凯客车前三季度归属于上市公司股东的净利润亏损2435.15万元。

从目前来看,汽车企业业绩分化的趋势并不明显。总体来讲,汽车行业企业在资本市场进入上升周期,整体上升是趋势。

零部件“水涨船高”

今年前三季度汽车整车销售迅速反弹,受此影响,汽车行业上游的发动机、零部件、轮胎等行业前三季度“水涨船高”,相关上市公司由此纷纷预告第三季度业绩向好,全年业绩获得支撑。

统计发现,包括威孚高科、天润曲轴、兴民钢圈、隆基机械等在内的多家汽车零部件公司去年业绩同比下滑,而今年前三季度业绩同比实现增长,增速最快的为云内动力,前三季度实现净利润1.1亿元,同比增长120.31%。主营轮胎生产的黔轮胎A前三季度报告称,公司前三季度实现净利润1.3亿元,同比增长106.23%。公司将业绩大增主要归因于产品售价降幅低于原材料价格降幅,以及得到的政府补助及投资收益较上年同期大增。

威孚高科主营内燃机燃油系统产品、燃油系统测试仪器和设备的制造,公司今年前三季度实现营业收入42.31亿元,同比增长



相关数据显示,奥迪前三季度在华销量增20.6%。 王启明/东方IC

幅增加。

国内唯一一家以汽车车身冲压件业务为主业的上市公司金马股份,三季报显示净利润为3216.35万元,增长61.42%。主要生产汽车离合器的长春一东,则在今年前三季度实现了“扭亏为盈”。兴民钢圈2013年1~9月份归属于上市公司股东净利润6879.61万元,同比增长22.02%。隆基机械2013年1~9月归属于上市公司股东的净利润4588.7万元,同比增长57.39%,公司去年同期归属于上市公司股东净利润1434.36万元。豪迈科技前三季度实现净利润2.42亿元,同比增长近六成。

威孚高科主营内燃机燃油系统产品、燃油系统测试仪器和设备的制造,公司今年前三季度实现营业收入42.31亿元,同比增长

材料价格低位的影响,即上市公司主要是毛利率提升导致的业绩增长。也就是说,今年汽车行业上市公司的业绩增长,尚属于外因拉动式的业绩增长,比如钢材、橡胶、铝这些价格未来的走势影响到汽车行业的利润变化。总体看来,汽车行业开始进入业绩增长周期。

另一个层面上,按照目前的态势,明后两年中国汽车业有望迎来又一个高增长期,增幅有可能达到20%以上。随着竞争要素的变化,未来的竞争更在于制造能力、产品研发能力、平台能力、体系能力等方面。中国汽车企业会越来越分化,不会有这么多品牌和企业同时存在的。这一情况也将在资本市场有所体现。

虽然汽车板块的三季报还未全部发完,但在业内人士看来,今年内我国汽车市场稳定增长的态势已经明确。汽车需求持续好于市场预期,使得终端库存、价格水平始终保持平稳,同时受益于原材料价格维持低位,行业盈利能力持续提升,预计四季度仍保持两位数增长。

但也有人认为,回顾2012年第三季度,在多重因素影响下,超过六成上市车企净利润下滑。这成为今年车企利润大幅上涨的主要背景。就今年三季度财报来断言自主品牌走出了困境还太早,从目前动辄两倍的净利润增幅来看,上市公司的财务数据并不能反映企业真实的生产经营状况。更重要的一点是,自主品牌的毛利率并未见回升。虽然车企都在财报中称产品结构调整带来了利润率的提升,但将单车利润稍高的新车与老款车型摊后,平均的销售毛利率仍在下滑。不过,在业

后市增长可期

汽车行业在资本市场的周期性调整刚刚开始。对于今年三季报的普遍爆发增长,分析认为,业绩增长一个重要因素来自于原

汽车厂商高调备战“双十一”

■ 文岩

随着一年一度电商狂欢节“双十一”的即将到来,近日汽车之家网站表示,将斥资5000万元打造首届“双十一疯狂购车节”。

与往年的“双十一”有所不同的是,今年众多汽车厂商将高调“加盟”电商大战,使2013“双十一”更加热闹。而此举将给汽车网购和汽车电商行业带来怎样的影响,也在引起业内关注。

近日登录各大电商网站发现,东风雪铁龙、东风标致、长安欧诺、北京汽车等品牌也纷纷赶在“双十一”之前在网上“开店”,参与到网络营销大战之中,并发布“网上购车”促销政策。有的在预订之前就送五六百元的优惠券,有的则宣称网上购车可参加抽奖,有“百分百的中奖机会”。目前开设网店的汽车销售商主要有两种类型,一类是由汽车厂家直接开设的网络旗舰店,如吉利、上汽乘用车等,另一类则是各个地方性的汽车4S店,这些4S店的网络销售店一般都标明“只在实体店所在区域内销售”。除了吉利等少数几家本土品牌旗舰店可以在网上全款卖车之外,多数网店只能在网上下订单,然后再在实体店选购、购车。

据了解,此次“双十一疯狂购车节”早在数月前就开始秘密酝酿,目前国内外各大主流汽车厂商已经悉数入场,各厂商的打折促销方案正在紧张筹划中,同时也盯紧着竞争对手的打折力度。据透露,相对于购车利润,众厂商更看重首届网络购车节的市场效应,众厂商更看重首届网络购车节的市场效应,并不足为奇。

对此,业内人士表示,首届“双十一疯狂购车节”意义深远,显示网络购车与实体店形成互补的营销模式,正成为一种趋势。随着市场增量的提升,网络购车的比例也会随之增加。汽车网站本身对于销售汽车有着天然的优势,在庞大的汽车厂商体系和大量精准用户群体的支撑下,如果今年“双十一疯狂购车节”成交量突破万辆,众厂商更看重首届网络购车节的市场效应,并不足为奇。

目前,北京小客车配置指标额度为每年24万个。平摊到每个月,个人指标为17600个,单位指标为1600个,营运类小客车还有800个。由于弃号等因素,个人指标数平均每个月会有几百个增幅。

今后,人们通过摇号这种方式获取在京购车资格将越来越难。从明年起,北京每年配置机动车指标15万个。未来4年,北京新增小客车数量最多为60万辆,这比2010年一年北京新增机动车的数量还少。北京机动车总量突破600万辆大关将被推迟大约19个月的时间。

未来,限购令的范围也将扩大。北京将修订《北京市小客车数量调控暂行规定》实施细则。9座以上的大中型客车、货车以及其他车型也将调控。

车载信息娱乐系统被指过于复杂不可靠

日产汽车下调全年盈利预期

日产总裁兼首席执行官卡洛斯-戈恩日前表示,受召回及亚洲销售减速影响,日产下调年度利润前景20%。 东方IC供图

汽车安全气囊缺陷原因分析报告发布

安全气囊未弹出占投诉一半

重要原因,倘若连接线路设计不合理,容易出现断路、短路的情况,致使系统无法正常工作。

报告同时指出,近几年,很多企业都曾因气囊存在的安全隐患问题对车辆进行过召回,但由于安全气囊工作原理的特殊性,气囊在碰撞弹出时需考虑多方面因素,又无法模拟现场进行科学检测,在遇到事故纠纷时,汽车生产企业往往避重就轻,以多种理由规避责任,回避安全气囊未弹出系质量所致。

报告分析,从实际来看,汽车安全气囊缺陷问题不仅大量存在,而且原因涉及多个方面。从工作原理来看,如果气囊在碰撞中未打开,排除碰撞时的力度及角度问题,这往往与碰撞传感器的灵敏度及装配位置有很大关系。除此之外,线路问题也是引起气囊无法打开的

报告分析,从实际来看,汽车安全气囊缺陷问题不仅大量存在,而且原因涉及多个方面。从工作原理来看,如果气囊在碰撞中未打开,排除碰撞时的