

安凯客车靠政府补贴强度日

本报讯 (记者戴明阳)日前,安徽安凯汽车股份有限公司半年报发布,今年上半年,该公司营业收入增长9.42%至22.5亿元,但营业利润与去年的2501.24万元相比,同比大幅下滑55.45%至1114.24万元。财务报表显示,如果扣除政府补贴等非常性损益,上半年该公司实际运营是亏损的,亏损金额2277.37万元。

一位不愿透露姓名的汽车证券分析师告诉记者,在过去很长一段时间内,安凯客车在公路客车和旅游客车市场上的份额都比较小,它能生存下来,完全是依靠城市公交车市场,但今年上半年安凯客车在城市公交车市场没有更好的表现,所以才造成了利润大幅下滑的现状。

2014年上半年,客车市场受铁路分流、超长班线限制、旅游出行方式多样化等因素的影响,公路客车和旅游客车需求下降;受益于国家颁布的大气污染治理政策以及新能源推广及黄标车淘汰的刺激,上半年节能与新能源公交市场整体处于平稳增长态势。

中通网统计数据显示,2014年上半年行业累计销售客车113647辆,同比下降3.63%,其中6米以上客车累计销量为82483辆,同比下降10.46%。

据记者了解,上半年,安凯客车共销售各类客车3844辆,同比下降27.38%,降幅高于行业平均水平。

上述汽车分析师表示,随着客车市场的发展,行业集中度会越来越高,安凯客车的市场份额会进一步下降,市场会继续向宇通客车、中通客车这些在公路客车和旅游客车市场做得比较好的公司倾斜。如果没有政府的补贴,像安凯客车这类客车企业将被整合。

一汽-大众召回部分宝来 1.4T 汽车

据新华社电 (记者徐庆松)质检总局日前发布消息称,一汽-大众汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,决定自2014年10月1日起,召回2010年5月至2012年3月期间生产的部分宝来1.4T汽车,共计54024辆。

本次召回范围内部分车辆由于供应商生产制造原因,车辆的转向助力回油管在极端情况下可能会发生破裂,导致转向助力性能下降,转向沉重,存在安全隐患。

本次召回活动是在质检总局缺陷调查影响下开展的,一段时间以来,质检总局缺陷产品管理中心收到部分消费者反映大众宝来汽车转向助力回油管发生破裂问题的投诉。收到投诉后,质检总局立刻组织专家对上述问题进行了缺陷调查和风险评估。专家分析认为,转向助力回油管破裂,容易引发车辆事故。一汽-大众汽车有限公司决定采取召回措施消除故障隐患。

该公司将为召回范围内的车辆免费更换改进后的转向助力回油管,以消除安全隐患。该公司将通过授权经销商主动联系相关车主,安排免费检修事宜。

上汽集团召回部分荣威 550 轿车

据新华社电 (记者徐庆松)质检总局日前发布消息称,上海汽车集团股份有限公司乘用车分公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,决定自2014年8月25日起,召回2008年5月至2009年8月期间生产的部分荣威550轿车,共计58477辆。

本次召回范围内部分车辆由于供应商油泵法兰支架的设计制造问题,车辆在长期使用后,油泵法兰支架回油管接头可能出现裂纹,极端情况下会导致燃油泄漏,存在安全隐患。

本次召回活动是在质检总局缺陷调查影响下开展的,一段时间以来,质检总局缺陷产品管理中心收到部分消费者反映荣威550汽车燃油泄漏的问题。收到投诉后,质检总局立刻组织专家针对上述问题开展了缺陷调查和风险分析。专家分析认为,油泵法兰支架回油管接头裂纹会导致燃油泄漏,风险较高。上海汽车集团股份有限公司乘用车分公司决定采取召回措施消除车辆安全隐患。

该公司乘用车分公司将为召回范围内的车辆免费更换改进后的零部件,以消除安全隐患。该公司乘用车分公司将通过电话和邮件等方式主动与召回范围内的车主取得联系,安排免费检修事宜。

克莱斯勒遮阳板着火调查结束

本报讯 据美国媒体报道,美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)日前表示,由于克莱斯勒召回并修复了遮阳板存在起火隐患的SUV车辆,其将结束对克莱斯勒的调查。

去年8月,针对3起关于大切诺基的起火事故,美国国家公路交通安全管理局展开了调查,最初的调查对象包括14.6万辆2012年款大切诺基SUV,该机构今年1月份又扩大了调查范围。

美国国家公路交通安全管理局称,事故车辆的遮阳板采用三个螺丝固定在汽车顶篷上,在初步组装或后续对于车顶区域的维修中,车辆遮阳板的一个或多个螺丝可能穿透了遮阳板线路,造成短路,从而导致起火事故。

今年7月,克莱斯勒对问题车辆进行了召回,并对遮阳板内的电子线路进行了重新组装。召回涉及到2011年至2014年款Jeep大切诺基和道奇Durango SUV,规模总计为89.5万辆,其中65.1万辆分布在美国,4.57万辆在加拿大,2.3万辆在墨西哥,其余17.5万辆分布在北美自由贸易区以外的区域。

(子烽)

市场份额遭遇“十一连降”

自主品牌汽车如何突围

■本报记者 孙喜保

中国汽车工业协会日前公布了7月份中国汽车市场销售情况,遗憾的是,在各种限购政策以及被合资品牌蚕食份额的情况下,自主品牌乘用车市场占有率连续11个月下滑,其中轿车市场占有率跌破20%,为近5年年来最低。

在中汽协常务副会长董扬看来,“中国的自主品牌汽车已经到了最危急的时刻。”经过十几年高速发展,中国的汽车工业取得了看似不错的成绩,年产销总量连续几年位居世界第一,但代表本国汽车工业制造水平的自主品牌为何会出现如此状况?

占比持续下滑

公开数据显示,7月份自主品牌汽车共销售46.9万辆,环比下降17.2%,占乘用车销售总量的34.6%,占有率比上月下降近1.7个百分点,比去年同期下降超过0.6个百分点。而当月自主品牌轿车的市场占有率更是跌破20%,比上月下降3.3个百分点至17.7%,已经大幅低于德系品牌10多个百分点。

而从今年上半年的汽车销售情况来看,国内近20家主流自主品牌车企百余款车型,上半年共销售轿车136.82万辆。在众多外国品牌中,仅德国大众上半年在中国市场销量就超过180万辆。业界惊呼“百余款自主品牌车型销量抵不上一个大众。”

其实,在过去4年中,虽然中国的汽车产销数量均保持世界第一,但自主品牌汽车市场占有率却一直呈现下降趋势。统计显示,2010~2013年自主品牌汽车市场份额分别为33.8%、31.3%、30.8%、29.9%。市场分析人士认为,未来自主品牌市场份额仍将会呈



现加速下探趋势。

与自主品牌形成鲜明对比的是国外汽车品牌市场占有率逐步走高,欧系品牌市场份额从2009年的20.8%升至今年上半年29.3%,美系品牌从2009年的11.2%升至14.8%,韩系品牌从2010年的9.2%升至10.4%。

遭遇内外夹击

在一些业内人士看来,多年来“市场换技术”的战略实际上并没有起到应有的作用,合资品牌汽车的普及反而让中国的自主品牌汽车失去了向上发展的途径。尤其是近两年来,随着合资品牌更多介入中低端市场,凭借着质量和品牌优势,让自主品牌汽车的价格优势逐渐消失,进一步挤压了自主品牌的生存空间。

■新华社记者 南辰

针对近期消费者反映较多的一汽大众新速腾后轴纵臂断裂问题,国家质检总局执法督查司于近日正式启动对新速腾的缺陷调查,已组织缺陷产品管理中心进行跟踪监测,对消费者提交的投诉信息进行技术分析,组织专家对相关故障车辆进行了调查核实,并已约谈一汽大众公司,要求一汽大众公司尽快解决消费者反映的质量问题,积极配合缺陷调查,切实保护消费者人身财产安全。

由此可见,部分新速腾消费者向质量监督部门投诉的信息得到了重视,并引发质检总局相关部门启动缺陷调查。在质检总局发布启动缺陷调查消息后不久,一汽大众公司立刻正式回应:“对此我们十分重视,我们将全力配合国家质检总局此次调查。”

奇怪的是,在质检总局宣布启动针对速腾的缺陷调查之前,一汽大众还发布过一份强硬的官方声明,称根据最新诊断报告显示,速腾的后悬架问题属于极个别案例,并非设计和制造过程中出现的批量问题,请广大消费者放心。一汽大众将严格按照国家汽

在与刘先生攀谈中,记者得知,刘先生是一名在京某互联网公司上班的职员,平时工作并不是很忙,有时还可以在家办公。一次偶然机会,他得知能通过叫车软件“拉活儿”,刘先生就做起了“拉黑活儿”的兼职,每月至少能有3000元入账。据记者了解,与刘先生一样,通过叫车软件兼职“拉活儿”的上班族还有很多。

针对此种现象,中国电子商务协会政策法律委员会专家委员赵占领指出,商务租车主要有三类模式,一类是传统的租车企业,自己买车并有经营场所,他们的司机有些是自己招的,有些是劳务派遣过来的。第二类模式是商务租车软件,由软件提供方组织司机培训,但车辆是挂在租赁公司的名下,司机跟第三方劳务派遣公司签劳动合同,然后劳务派遣公司把司机派遣到租赁企业。第三类模式是P2P租车,私家车主把自己的车在不用的时候放在平台上出租。这种P2P租车模式是一个信息交易的中介平台。

记者日前用易到软件预约租车,司机刘先生告诉记者,因为他开的是自己的私家车,并不是租赁公司的车,所以如果被城管查到,就面临被罚款的危险。

在与刘先生攀谈中,记者得知,刘先生是一名在京某互联网公司上班的职员,平时工作并不是很忙,有时还可以在家办公。一次偶然机会,他得知能通过叫车软件“拉活儿”,刘先生就做起了“拉黑活儿”的兼职,每月至少能有3000元入账。据记者了解,与刘先生一样,通过叫车软件兼职“拉活儿”的上班族还有很多。

针对此种现象,中国电子商务协会政策法律委员会专家委员赵占领指出,商务租车主要有三类模式,一类是传统的租车企业,自己买车并有经营场所,他们的司机有些是自己招的,有些是劳务派遣过来的。第二类模式是商务租车软件,由软件提供方组织司机培训,但车辆是挂在租赁公司的名下,司机跟第三方劳务派遣公司签劳动合同,然后劳务派遣公司把司机派遣到租赁企业。第三类模式是P2P租车,私家车主把自己的车在不用的时候放在平台上出租。这种P2P租车模式是一个信息交易的中介平台。

随着互联网订单以及APP软件的发展,出现了易到、Uber这样的商务约车平台,并开拓了随叫随到服务。由于租赁公司的车数量不足,租车市场火爆,私家车主开始趁机“拉活儿”。

据了解,因为对传统的出租车行业有冲击,在某些国家,包括美国的部分州,一些商务约车平台是被立法禁止的。

在中国消费者协会律师胡钢看来,北京市以及其他很多地方出台了汽车租赁管理的办法,核心是为了保护消费者的利益。

上半年公车拍卖数量明显增长



中国商务部新闻发言人沈丹阳日前在例行发布会上透露,由于中国公车改革步伐加快,各地公车拍卖数量明显增加。他援引商务部全国拍卖信息管理系统的统计称,2014年上半年,全国机动车拍卖业务同比大幅增长44.3%,成交额为35.7亿元人民币,其中,政府委托的车辆拍卖业务增长非常明显。图为山西某厅级单位公车停车场。

■李永鈞

眼下,一场针对汽车行业反垄断的调查正如火如荼地展开,豪华车品牌价格纷纷跳水,跌声一片。尽管此次国家对汽车行业反垄断调查力度空前,但最终成效几何?目前大多数观点仍持审慎态度。

长期以来,一些豪华车确实存在暴利,在中国市场的售价,较之国外市场明显偏高,甚至有些车型高达数倍之多。随着反垄断调查的深入,8月13日,湖北省物价局将首单罚单发给了武汉市场的四家宝马汽车经销商。这四家企业因协商统一收取PDI检测费的行为构成价格垄断协议,共被处以162万元的罚款。此外,还有媒体报道称,一汽-大众奥迪及湖北奥迪经销商涉嫌反垄断的罚单金额也已初步确定。其中,针对厂家一汽-大众奥迪的罚金或将达到18亿元,湖北

11家经销商的罚款金额从600万元到4000多万元不等。

而另一方面,面对史上最强的“反垄断”风暴,豪华车厂商纷纷主动降价,在某种程度上是一种“主动认错”的诚意表态,但值得注意的是,虽然表面上降了“天价”,但不少厂商仍否认垄断的存在,将降价理由归于“让利消费者”。

足见此类降价仍属浅尝辄止,“做姿态”用途大于实际意义。特别应该警惕的是,以后时机一到,又可能在供不应求时通过“加价”的手段弥补回去,使轰轰烈烈的“反垄断”走过场。

由此可见,无论降价还是罚款,都不是解决汽车行业价格垄断的根本方法。“反垄断”不能只“治标”不“治本”。汽车行业涉嫌纵向垄断,不是降价或罚款能够解决的,根本方法是从源头上杜绝暴利渠道,铲除滋生垄断行为的土壤,较之厂商细枝末节的动作更值得期待。

从制度层面而言,2005年4月我国开始实施《汽车品牌销售管理实施办法》,被视为形成汽车行业垄断现状的法规根源。由于规定了单一汽车品牌独家授权,由整车厂指定经销商,本质上即为垄断授权。据此,整车销售渠道、OEM汽车零配件流通渠道全被主机厂合法的悉数掌控,导致汽车制造商一家独大,一手遮天,汽车及零配件价格层层加码,消费者成为待宰羔羊。

放眼美国等成熟市场,没有加价销售,没有畸形的零整比,但汽车业依然健康有序,这源于消费理念的成熟和对垄断的严厉打击,尤其得益于法律体系的保驾护航。今年6月,因存在垄断行为,美国司法部对30多家汽车零部件厂开出了23亿美元的巨额罚金。他山之石,可以攻玉。对汽车零部件垄断严加监督以保持本土汽车零部件、整车行业竞争力以及消费者权益的国际经验值得借鉴。

中国若要彻底改变汽车行业垄断局面,亟待调整、完善相关法律法规体系,形成充分的市场竞争。“解决车企垄断的源头在于调整政策,促进正常竞争和取消单一渠道,让消费者有更多的选择机会。”汽车行业资深分析师贾新光建议,让经销商成为市场独立经营的主体,由经销商来制定售后服务体系的价格,让经销商之间形成充分的市场竞争,逐渐打破现在由主机厂掌控价格的局面。

可喜的是,日前工商总局宣布将停止实施汽车经销商和汽车品牌授权经销商备案,这是一个明确的信号,说明国家已开始着手酝酿完善相关法律法规体系,从源头上解决汽车行业纵向垄断问题。相信中国汽车市场将迎来一次真正的反垄断洗礼,甚至是洗牌。在新的价格体系与市场竞争规则的框架下,中国汽车市场的竞争格局或将重新改写。



目前,深圳有意制定地方性强制标准,规定生产厂家、汽车销售方以合同的方式,承诺车內空气质量是合格的。图为8月17日在深圳工商物价大厦地下停车场,深圳市消费者委员会正在对市民的汽车进行车內空气测试。

赵炎辉 摄/CFP 供图

反垄断要“治标”更要“治本”

11家经销商的罚款金额从600万元到4000多万元不等。

而另一方面,面对史上最强的“反垄断”风暴,豪华车厂商纷纷主动降价,在某种程度上是一种“主动认错”的诚意表态,但值得注意的是,虽然表面上降了“天价”,但不少厂商仍否认垄断的存在,将降价理由归于“让利消费者”。

足见此类降价仍属浅尝辄止,“做姿态”用途大于实际意义。特别应该警惕的是,以后时机一到,又可能在供不应求时通过“加价”的手段弥补回去,使轰轰烈烈的“反垄断”走过场。

由此可见,无论降价还是罚款,都不是解决汽车行业价格垄断的根本方法。“反垄断”不能只“治标”不“治本”。汽车行业涉嫌纵向垄断,不是降价或罚款能够解决的,根本方法是从源头上杜绝暴利渠道,铲除滋生垄断行为的土壤,较之厂商细枝末节的动作更值得期待。

从制度层面而言,2005年4月我国开始实施《汽车品牌销售管理实施办法》,被视为形成汽车行业垄断现状的法规根源。由于规定了单一汽车品牌独家授权,由整车厂指定经销商,本质上即为垄断授权。据此,整车销售渠道、OEM汽车零配件流通渠道全被主机厂合法的悉数掌控,导致汽车制造商一家独大,一手遮天,汽车及零配件价格层层加码,消费者成为待宰羔羊。

放眼美国等成熟市场,没有加价销售,没有畸形的零整比,但汽车业依然健康有序,这源于消费理念的成熟和对垄断的严厉打击,尤其得益于法律体系的保驾护航。今年6月,因存在垄断行为,美国司法部对30多家汽车零部件厂开出了23亿美元的巨额罚金。他山之石,可以攻玉。对汽车零部件垄断严加监督以保持本土汽车零部件、整车行业竞争力以及消费者权益的国际经验值得借鉴。

中国若要彻底改变汽车行业垄断局面,亟待调整、完善相关法律法规体系,形成充分的市场竞争。“解决车企垄断的源头在于调整政策,促进正常竞争和取消单一渠道,让消费者有更多的选择机会。”汽车行业资深分析师贾新光建议,让经销商成为市场独立经营的主体,由经销商来制定售后服务体系的价格,让经销商之间形成充分的市场竞争,逐渐打破现在由主机厂掌控价格的局面。

可喜的是,日前工商总局宣布将停止实施汽车经销商和汽车品牌授权经销商备案,这是一个明确的信号,说明国家已开始着手酝酿完善相关法律法规体系,从源头上解决汽车行业纵向垄断问题。相信中国汽车市场将迎来一次真正的反垄断洗礼,甚至是洗牌。在新的价格体系与市场竞争规则的框架下,中国汽车市场的竞争格局或将重新改写。

去年8月,针对3起关于大切诺基的起火事故,美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)日前表示,由于克莱斯勒召回并修复了遮阳板存在起火隐患的SUV车辆,其将结束对克莱斯勒的调查。

去年8月,针对3起关于大切诺基的起火事故,美国国家公路交通安全管理局(NHTSA)日前表示,由于克莱斯勒召回并修复了遮阳板存在起火隐患的SUV车辆,其将结束对克莱斯勒的调查。