

销量下滑 效益持续回落

中汽协呼吁车企防投资过热

中国汽车市场27个月以来首次出现负增长,汽车企业利润增速低于销售额增速,市场低迷的现状给国内各车企“十二五”期间新一轮的“造车运动”蒙上了一层阴影。

5月2日,中央电视台新闻联播播出了“警惕汽车产业产能过剩”的新闻,再度将汽车业产能过剩提到了风口浪尖。

根据国内汽车企业的“十二五”规划汇总,中国在2015年将形成年产4000多万辆产能,如按汽车销量年均增长10%计算,2015年中国汽车销量为2908万辆,届时产能利用率仅为73%。

5月10日,在中国汽车

工业协会召开的信息发布会上,中汽协常务副会长兼秘书长董扬指出,业界针对汽车产业产能过剩问题的争议,实际上是担心行业投资过热的表现。董扬认为,在过去的十年里,国内汽车市场每年平均增长24%以上,市场容量每五年就会增加两倍;而“十二五”期间汽车行业的规划是市场容量增加一倍,比过去的增长速度减少了一半,因此目前汽车行业不存在投资过热的问题。

在董扬看来,汽车企业仍面临生产紧张的问题,同时对大企业年均15%的增长规划,董扬也表示“符合行业发展增速”。

董扬的预测并非没有



根据,2010年中汽协年初统计,全行业的生产能力是1720万辆,但最后产销量均超过1820万辆,像一汽-大众、上海大众、东风日产、北汽福田等很多大企业更是加班加点,赶制订单。

事实上,对于汽车企

业而言,汽车企业今年效益的明显下降,也让产能投资的热度有所降温。根据中汽协对国内17家重点企业的统计,1-3月,共完成利润总额530.22亿元,同比增长8.66%,增幅比1-2月回落7.83%,增速低于同期营业收入增速6.23

个百分点。

不过,国内四大汽车集团“十二五”将产能锁定在500万辆以上,董扬认为这是一个非常冷静的规划,并不存在投资过热的问题。他分析认为,过去十年,汽车产销平均年增长率是24%,即每五年市场增加2倍,而车企集团“十二五”期间的规划是仅增加一倍。与此同时国内汽车企业集团通过提高效率、整合兼并重组,完全有能力实现自我超越。

虽然董扬认为对产能问题的担心实际上是对投资过热的担心,但记者发现目前汽车业仍存在结构性过剩的现象。自今年购置税减半、汽车下乡、以旧

换新政策取消后,交叉型乘用车销量下滑严重,成为了扶持政策缺失后增速减缓的主要对象。

统计数据显示,4月交叉型乘用车销量下滑了10.45%,而在去年政策的鼓舞下,各汽车集团纷纷加大了交叉型乘用车的投入,扩大产能,结构性过剩已不可避免。

对此,全国乘用车联席会秘书长饶达表示,市场经济就是产能过剩经济,但不能出现严重过剩。2011年被称为是中国汽车市场的拐点年,因而车企都会面临着不同程度的销量及利润下滑,这也会迫使车企收缩扩张的步伐。

本报记者 蓝朝晖/文并摄

收编华域 上汽整体上市收官

自4月6日发布整体上市方案后,上汽集团整体上市的步伐一直未放缓。上周,未上市资产及华域汽车归入上海汽车麾下,开启了上汽集团整体上市进程。

5月13日,华域汽车发布公告称,分别接到其现任股东上汽集团及拟接任股东上海汽车的来函,被告知上汽集团拟向上海汽车转让华域汽车60.10%股权的事项已分获上海汽车董事会通过及国资委审核批准。如果这一股权流转能顺利通过上海汽车股东大会及证监会的审核,华域汽车的大股东将变更为上海汽车,但华域汽车的实际控制人依然为上汽集团。

按照上汽集团的整体上市方案,上海汽车拟向上汽集团及其全资子公司上汽工业有限公司发行股份购买资产,其中涉及华域汽车、南汽模具、彭浦机器厂、中汽投等22家公司股权以及办公用房等其他资产和负债。所注入资产主要涵盖零部件、汽车服务贸易、新能源汽车三大板块业务。此次重组完成后,除房地产等少数资产外,上汽集团旗下控制的所有经营性资产均置入了上海汽车,基本上实现了上汽集团资产的整体上市。

据悉,此番重组完成后,上海汽车将成为华域汽车的控股股东,持股60.1%,同时,上汽集团也将不再保有经营业务,实现整体上市。上汽集团日前公布,今年一季度实现营业收入963.97亿元,同比增长53.85%;营业利润94.56亿元,同比增长72.49%。尽管业绩不俗,但有业内人士预测,通过本次资产注入,上汽预计全年将实现远高于行业整体增速的业绩增长。

本报记者 蓝朝晖

松元史明:新骐达专为中国打造



国内汽车市场的增长潜力,让越来越多的国际汽车企业将发展的重点放在了国内。日前,继在中国全球首发后,新骐达的试驾活动也在国内展开。面对全球范围内首次试驾新骐达的媒体,东风日产乘用车公司总经理松元史明表示,在新骐达的整个研发过程中,中方起到了至关重要的作用,可以说新骐达就是按照中国市场需求,由中方主导研发的。

有业内人士分析认为,作为月均销量超过万辆的车型,新骐达对东风日产的重要性不言而喻。

据介绍,新骐达的轴距、后排膝部空间尺寸,达到了同级最长的2700mm超长轴距和同级最大的681mm膝部空间。同时,新骐达采用与天籁同级的

周密领先三维超静音工程,从“隔音”、“风噪”和“发动机噪声”三个维度,营造出同级车中领先的静音水平。

近两年东风日产成为国内车市发展最为迅猛的企业之一,骐达是功臣之一。截至目前,骐达上市6年,国内累计销量已达到75万多辆,平均年销量在1.2万辆以上,成为该级别市场平均增速最快、平均销量最高的车型之一。

“骐达是支撑东风日产销量的主力军。”松元史明对于骐达对东风日产的重要性给予了肯定。

据介绍,5月底,新一代骐达将上市,其中包括搭载1.6 TURBO发动机的新车型。与上一代不同,新骐达只有两厢版本。

“新阳光会填补新骐达三厢车型停产后的空白,新骐达的目标瞄准两厢车王。”松元史明说,“我认为新一代骐达在市场规模总体放大之后,两厢的新骐达也可以达到过去的(两厢+三厢)市场规模。”

据松元史明介绍,三厢车方面,东风日产已经拥有天籁、轩逸和新阳光3款车型,可以完全满足消费者对三厢车型的需求。

面对日本地震对生产的影响,松元史明告诉记者,东风日产在全力以赴

地追赶,今年77.2万辆的销售计划不会调整。

“我们会有很多的举措去达成这个目标。例如,今年已经上市的新阳光和新逍客的销量都非常好,新骐达上市后,我们还会有后续的新车型导入,通过这些举措,我想今年相比去年增长17%的目标一定可以达成。”松元史明分析说。

2010年东风日产全年销量超过66万辆,同比增长27.4%。2011年,东风日产的销量目标是77.2万辆。为达到此目标,东风日产必须加大产品竞争力,两厢将是重要一环。

数据显示,2010年我国两厢车增速远超三厢车,而如今“80后”、“90后”已成车市消费主力,未来两厢车旺销的趋势将更加明显。 本报记者 钱瑜

海外传真

福特CEO穆拉利:暂无退休计划

对于传闻已久的退休问题,福特汽车公司CEO穆拉利日前辟谣称,福特正处于良好的上升阶段,其本人暂无退休计划。

其实,关于穆拉利退休的猜测已经持续很长时间,因为到今年8月份他就将满66岁,而65岁就已经是美国法定的退休年龄。

日前,福特汽车公司年度股东大会结束后,穆拉利正式对外表示,他与福特之间合作很愉快,目前并无退休的计划。“我并

没有想过要退休。”穆拉利说。

据了解,福特汽车公司董事长福特2006年辞去了福特CEO的职务,并从波音公司聘请了穆拉利来做公司的CEO。“穆拉利2025年之前不会退休。”福特曾经开玩笑地说。

这里需要提到的是,福特汽车公司关于退休年龄并无强制规定。

据悉,穆拉利1945年8月出生在加利福尼亚州的奥克兰市。穆拉利在来福

特汽车之前,有着37年的航空业工作经验。仅凭他以往的工作经历,看不出和汽车有任何关联。就在他2006年出任福特CEO的当年,福特的亏损达到了127亿美元,濒临崩溃边缘。当时所有人的质疑几乎要变成愤怒:“为何不找更懂车的人来解决问题?”但穆拉利在铺天盖地的质疑中证明了自己。

刚到福特上任6天,穆拉利就宣告出售福特旗下豪华品牌捷豹和路虎、阿

斯顿·马丁和沃尔沃。

随后,阿斯顿·马丁以4.79亿英镑出售给英国一家财团,捷豹和路虎作价23亿美元卖给印度塔塔集团。

“卖了个好价钱。”业内人士这样评价这两笔交易。而在销售情况尚好时,穆拉利又抵押了公司的几乎全部资产去筹钱。这种行为虽然看起来像场豪赌,但令福特在这波危机中独力支撑,没有向政府要钱。

在穆拉利的一系列举措下,2010年,福特净利润达20%,至65.6亿美元,为1999年以来净利润最高值。2010年福特在全球范围内共售出了552.4万辆汽车(包括沃尔沃销量),同比增长了13.5%。

今年一季度,福特汽车公司实现利润26亿美元,这是福特连续第八个季度实现盈利,也是13年以来同期的最好水平。

福特公司股价12日收盘时上涨了11美分,达到

每股15.26美元。而在2008年,福特的股价一度下跌至每股1.43美元,今年年初,福特股价一度上涨至每股18.97美元。

美国汽车业资深观察人士认为,福特之所以能够坚持财务独立,主要归功于穆拉利所采取的新型运营策略以及一些及时的战略措施。“他对福特的发展制定了新的方向,才使福特成功地从泥潭中走出来。”上述观察人士说。

本报记者 钱瑜/编译