

车市26年来首遇寒冬 仅豪车销量逆流而上

中高端车型所占市场份额持续上升;中国市场已成为各豪华品牌必争之地,多家车企纷纷加快其国产化进程

证券时报记者 陈慧芳

“金九银十”不复存在,2018年或将成为中国车市26年以来首个销量负增长年度。根据中汽协数据,中国汽车产销月度数据已连降4月。乘联会最新数据显示,10月国内狭义乘用车销售195.0万辆,同比下降13.2%;今年1-10月狭义乘用车累计销售1812.8万辆,同比下降2.1%。至此,今年乘用车市场已连续5个月出现销量负增长。

但在中国车市第一次领略“寒潮”之际,豪华车市场却别有洞天。从乘联会公布的销量数据来看,豪华车在10月份的零售量相比去年同期增长了7.4%,尤其是大部分豪华轿车车型都迎来了两位数的增幅。面对日益重要的中国市场,销量分别前三名的德系三强奔驰、奥迪和宝马,也加快了其产品的国产化进程。

车市低速增长恐成常态

中国汽车工业协会日前发布的月度产销数据,今年10月,中国汽车产销分别完成233.4万辆和238万辆,比上个月分别下降0.9%和0.6%;比上年同期分别下降10.1%和11.7%。汽车产销量环比均呈下降态势,同比降幅更为明显,延续了7月份以来的下降走势。这意味着,中国汽车月度产销数据出现了4连降。

总体而言,今年1-10月,汽车产销分别完成2282.6万辆和2287.1万辆,产销量比上年同期分别下降0.4%和0.1%。中汽协表示,1-10月汽车产销同比双双下降,为今年以来的首次负增长。

全国乘用车市场信息联席会分析称,造成这种情况的主要原因是乘用车市场出现了“结构性分化”。此前,在进口整车和零部件降税政策的推动下,乘用车市场消费升级趋势明显。据统计,今年10月,豪华车零售同比增长7.4%,自主品牌传统燃油车零售下降14.9%,主流合资品牌零售下降14.6%。

另外,曾经扛起中国乘用车市场销量大旗的细分市场SUV,在经历了前些年的“野蛮生长”后,销量也有所回落。据中汽协数据,今年10月,全国SUV销量环比下降0.21%,同比下降14.69%,仅为87.09万辆;1-10月SUV累计销售810.60万辆,同比增幅已收窄至1.55%。

对此,工信部副部长辛国斌表示,汽车产销高速增长时期已经过去,低速增长可能将成为汽车市场的常态。但与此同时,我国汽车行业集中度也在进一步提高。我国汽车产业仍有很多积极向好因素,考虑到我国老旧汽车报废更新替代量与部分三、四线小城镇的需求量,汽车行业的成长空间仍较广阔。”辛国斌说。

豪华品牌逆势增长

在今年10月国内车市的“哀鸿遍野”中,豪华车阵营却逆势增长。根据全国乘联会日前给出的数据,今年10月,豪华车零售同比增长7.4%,自主品牌传统燃油车零售下降14.9%,主流合资品牌零售下降14.6%。豪华车销量逆势增长的表现,在已步入寒冬的车市中格外亮眼。

值得注意的是,豪华车在中国汽车销售市场中占据的市场份额也在逐年扩大。根据乘联会数据,2015年至2017年,豪华车在全国乘用车市场所占市场份额分别为6.2%、6.3%、7.4%,呈逐步稳健扩大趋势。到了2018年,豪华车市场份额在第一季度就跃升到8.5%,随后第二季度扩大至9.1%,第三季度9.5%;今年1-10月,豪华车市场份额综合达到9%,较过去三年全年所占市场份额大幅提高。

另外,豪华车销量中份额持续增长的是中高端车型。2018年A及A以下级别车型的份额均较前两年

品牌	2018年10月		2018年1-10月	
	销量	同比增长	销量	同比增长
梅赛德斯-奔驰	50231	9.20%	550938	12.70%
宝马(含MINI)	56439	12%	516068	6%
奥迪(含香港)	56729	5.40%	539730	14.20%

下滑,相应增长的份额则体现在B级和C级豪华车上:2018年至今,豪华车销量B级份额由去年的41.9%微增至42.4%,C级车也由去年的35.8%扩大至37.6%。对此,乘联会表示,豪华车市场的需求走强不是简单的低端化延伸、冲击中高级国产车的需求,而是豪华化的趋势仍在持续加强。

10月份最新数据显示,梅赛德斯-奔驰及smart品牌今年在中国大陆累计交付55.09万辆新车,同比增长12.7%。其中,得益于奔驰C级和E级车型的热销,10月在华销售5.02万辆,同比增长9.2%。

奥迪品牌今年1-10月在华累计销量突破50万辆,达到53.97万辆,同比增长14.2%。10月奥迪在华销量达到5.67万辆,同比增长5.4%。

前不久加大在华投资的宝马,其1-10月累计销量同样突破50万辆,达到51.61万辆,同比增长6%。虽然累计销量与奔驰仍相差约3.5万辆,与奥迪相比也还有约2.4万辆的差距,但仍然保持着不错的增速。10月,宝马(含MINI)在华销售5.64万辆,同比增长12%。

德系三强国产化提速

中国市场俨然成为各豪华品牌逐鹿汽车市场的必争之地,多家豪华品牌车企正在加快其国产化进程。

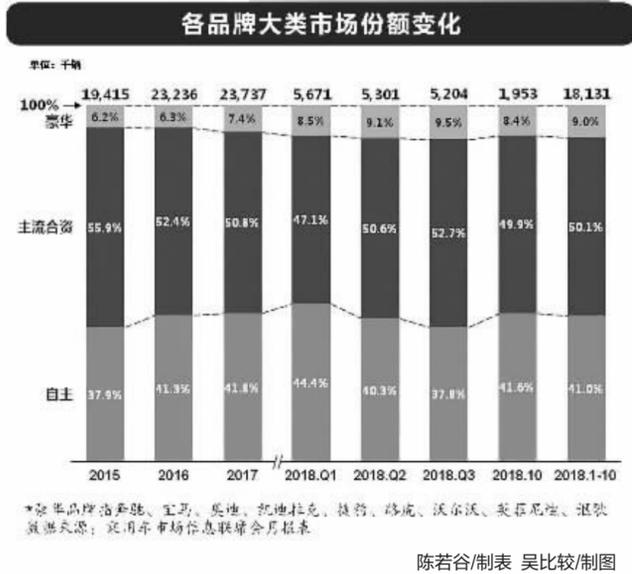
11月14日,戴姆勒集团官方宣布,计划投资总计超过11亿元人民币(约合1.45亿欧元),在中国建立研发技术中心。这是继2014年梅赛德斯-奔驰乘用车首个研发中心“落户”北京之后的第二个研发技术中心。今年5月,北京奔驰高端新能源车生产基地正式落户北京顺义,共投资119亿元,一期产能15万辆,产品计划于2019年底下线。并且奔驰还将进一步挖掘中国市场的潜力,明年北京奔驰将新增19万辆电动车产能,以支持EQ系列电动车投产。

今年宝马对其中国战略进行了升级,将中国市场纳入全球布局。对于宝马集团来说,中国不仅是全球最大的销售市场,更是引领未来出行的战略市场。10月,宝马集团宣布加大对中国的投资,不仅将华晨宝马合资企业合同延续到2040年,还将新增投资30亿欧元,对宝马在沈阳的生产基地进行升级和扩建。此外,除继续与华晨的合作外,宝马与长城合资生产电动版MINI的项目也在稳步进行。

奥迪去年与一汽集团签订的“十年商业计划”持续推进。今年正值一汽和奥迪合作三十周年,3月份双方成立的全新合资销售公司和移动出行合资公司也在有序推进中,全新奥迪A6L与全新奥迪A7 Sportback将在未来两个月内正式上市。奥迪备受瞩目的纯电动车型e-tron将于2019年正式上市,并在2020年实现国产。随着年规划产能15万辆的奥迪Q工厂在长春的建成投产,新的产能支持也有望助力奥迪的SUV车型销量再上一个台阶。奥迪方面表示,到2022年,奥迪旗下国产车型将超过10款。

数据显示,2017年豪华车市场的销量达到261万辆,同比增长18%,其中进口豪华车约69.7万辆,与2017年相比增速仅为1%;国产豪华车则为159.1万辆,比去年增速达到14%。乘联会秘书长崔东树认为,今年豪华车主要是国产车走强,这也是因为国产豪华车品质优异、产品丰富,因此拉动了消费升级。

数据显示,今年乘用车市场已连续五个月出现销量负增长。2018年或将成为中国车市26年以来首个销量负增长年度。不过,豪华车在10月份的零售量相比去年同期增长了7.4%,尤其是大部分豪华轿车车型都迎来了两位数的增幅。



汽车金融还能火多久

证券时报记者 杨苏

近期,汽车金融领域迎来上市热潮。然而,汽车市场消费在下滑是不争的事实,有业内人士判断,金融行业创业已近尾声。无论如何,汽车销量的下滑与汽车金融业务的飞速增加,必然不能长久共存。

资本市场历史经验表明,任何一个行业迎来业内公司集中IPO,很多时候均为该行业的顶点时期。公司上市后或许可以继续维持几年的高速增长,但很难达到投资者的预期,例如电器连锁零售行业、光伏产业等等。

新能源汽车补助政策的调整、中外贸易和汽车行业制度的新形势,以及对国内消费能力的谨慎预期,都给汽车行业发展带来不小的压力。但在这样的环境下,汽车金融仍然继续着较高的增速。

也许,正是消费能力的下降,才给汽车金融提供了更多的业务机会。另一方面,国内较低的汽车普及率,以及对美国、印度更低的汽车金融市场份额,让汽车金融业务仍然有着很大的预期空间。

目前,商业银行、持牌汽车金融公司和P2P车贷平台是汽车金融领域主要的三类玩家。而通过资产证券化、金融债等方式降低资金成本,以获得长期稳定的低成本融资渠道,是汽车金融业务拓展的主要思路,甚至一度曾出现零利率贷款产品促进消费者购车。

事实上,我们在很多热门娱乐节目、楼宇终端,都能看到促销购车的汽车金融类广告。一成首付的广告语屡见不鲜,许多公司大手笔聘请一线娱乐明星做广告造势。通常情况下,高速发展会掩盖绝大多数问题,一旦业务发展速度放缓,就会引爆地雷。有业内人士在网络上公开爆料,某些银行做了10年汽车金融但没有出现一笔坏账,不过下属助贷公司实际上承担了大部分风险,不爆则已,一旦爆发就是大问题。

记者尚无法核实上述爆料,但超出消费能力的行为,一定会承担相应的代价。比如二手车消费贷款,也是从事汽车金融业务公司的主要领域之一。犹记2015年一季度A股市场疯狂之时,银行突然出现许多抵押房子贷款的客户,这当然是一种对资产加杠杆的行为,如果贷款的现金无法获得超出利息等成本的收益,那么这些人将承受沉重的代价。

经过几轮热钱后,共享单车行业几乎陷入沉寂,幸运找到接盘方的企业过得也并不好。在很多时候,资本不是一个好孩子,用“欲让人灭亡,必先让他疯狂”来形容是非常贴切的。许多整车企业也在大力推进汽车金融业务,在一段时间内经营现金流为负可以理解,但必定不是长久之计。我们与海外汽车市场很高的金融渗透率数据的差距,未来一定会趋近。

浩物股份重启11亿并购重组 蓝黛传动再谋收购

证券时报记者 刘宝兴

近一个月时间里,已有两家汽车行业上市公司——浩物股份和蓝黛传动重启并购重组,另有多家公司的重组申请获得中国证监会受理。

浩物股份重启并购重组

浩物股份于11月9日晚公告,公司董事会会议当天通过了相关议案,拟继续推进发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金事项。

浩物股份此前披露的方案显示,该公司拟通过发行股份及支付现金的方式购买浩物机电和浩诚汽车合计持有的内江鹏翔100%股权,交易对价合计为11.86亿元。但在10月18日,中国证监会并购重组委召开会议审核该重组方案,认为浩物股份本次发行股份及支付现金购买资产并募集配套资金事项,不利于上市公司减少关联交易,避免同业竞争,最终,对该方案做出了不予核准的决定。

对于继续推进该并购重组事项,浩物股份表示,本次交易拟收购的标的资产质量良好,具有良好的发展前景,有利于提高公司在汽车产业的综合竞争

力,继续推进本次交易符合公司经营业务规划及长远战略发展需要;同时,控股股东履行承诺将内江鹏翔100%股权注入公司,有利于提高公司资产的独立性,符合公司及全体股东的长远利益。

资料显示,内江鹏翔此前支持了浩物股份重点项目“曲轴生产线”的建设,并负责该项目前期土地、房产的投资建设;浩物机电曾承诺,在内江鹏翔名下“曲轴生产线”项目整体厂区建设工程满足一定条件后,提议将所持有的内江鹏翔100%的股权转让给浩物股份。在去年9月,浩物机电对内江鹏翔进行增资,并以内江鹏翔为主体整合了旗下经营良好的乘用车经销和汽车后市场服务相关优质资产。目前,乘用车经销和汽车后市场服务业务成为内江鹏翔的主营业务。

对于浩物股份而言,目前该公司以汽车发动机曲轴业务为主营,若完成对内江鹏翔的收购,公司将获得“曲轴生产线”项目相关的经营性资产及二期建设资金,并新增乘用车经销和汽车后市场服务业务。

浩物股份表示,根据中国证监会并购重组委的审核意见,公司将协同交易对方及中介机构,进一步

修改、补充、完善本次交易方案及相关申报材料。

蓝黛传动拟收购台冠科技

另一家汽车行业上市公司蓝黛传动,同样于近日宣布重启收购案。10月31日晚间,蓝黛传动披露了拟收购深圳市台冠科技有限公司89.6765%股权的预案。需要说明的是,这是蓝黛传动于今年5月终止重大资产重组事项后,再度筹划收购台冠科技的股权。

回溯资料显示,蓝黛传动于今年3月披露正在筹划重大资产重组,但在5月份,蓝黛传动宣布终止本次重大资产重组事项,具体原因在于,蓝黛传动与交易对方未能就本次交易的核心条款达成一致意见,难以在较短时间内形成具体可行的方案以继续推进本次重大资产重组。当时,蓝黛传动透露,拟收购标的为深圳市台冠科技股份有限公司(于今年4月更名为深圳市台冠科技有限公司)。

在终止收购台冠科技股权后不久,蓝黛传动以自有资金向台冠科技增资3847.5万元,借此取得台冠科技5%股权;同时,蓝黛传动以3847.5万元收购台冠科技股东周桂凤、黄昌狄、魏平合计持有的台冠科技5%股权。由此,在此次

披露预案前,蓝黛传动已经取得了台冠科技合计10%的股权。

根据蓝黛传动最新披露的预案,该公司拟向厦方投资、中远智投、潘尚峰等33名交易对方,以发行股份及支付现金的方式购买台冠科技89.6765%的股权,其中,股份对价4.34亿元,现金对价2.81亿元,合计作价7.15亿元。若此次交易完成,蓝黛传动对台冠科技的持股比例将变为99.6765%。

据悉,台冠科技是一家以触摸屏及触控显示一体化相关产品为主营的公司,而蓝黛传动主营乘用车变速器总成、乘用车变速器齿轮及壳体等零部件。在蓝黛传动看来,台冠科技的触摸屏产品可运用于车载智控显示设备,而公司收购台冠科技,有利于拓展触控显示业务上下游产业链。

值得一提的是,在蓝黛传动披露预案之前,证监会于10月30日发布声明称,将加快推动三方面工作,其中一项为提升上市公司质量,加强上市公司治理,规范信息披露和提高透明度,创造条件鼓励上市公司开展回购和并购重组。”

此外,11月以来,ST嘉陵发行股份购买资产的申请和中华控股非公开发行股票事项,均获得中国证监会受理。