

汽车周刊

- 启辰 R30 击穿合资车价格底线B6
- 全新奔驰长轴距 C 级车全国预售B6
- 新能源汽车慎防乐极生悲B6

本报事业发展部主编 | 总第 548 期 | 2014 年 7 月 23 日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

各大车企离年终目标还有多远？



部分主流车企上半年销量完成情况			
企业	1-6月销量	全年目标	完成率
上海大众	94万辆	160万辆	59%
一汽大众	91万辆	79万辆	54%
上海通用	82万辆	160万辆	51%
上汽通用五菱	79万辆	180万辆	44%
北京现代	55万辆	110万辆	50%
东风日产	48万辆	110万辆	44%
长安福特	40万辆	79万辆	51%
长城汽车	35万辆	89万辆	44%
神龙汽车	34万辆	70万辆	49%
东风悦达起亚	31万辆	65万辆	48%
一汽丰田	25万辆	66万辆	38%
奇瑞汽车	21万辆	36万辆	58%
比亚迪	21万辆	55.5万辆	38%
吉利	19万辆	58万辆	33%
广汽本田	18万辆	50万辆	36%
广汽丰田	18万辆	40万辆	45%
一汽轿车	13万辆	30万辆	43%
新民图表	窦云阳 制表		

2014年已过了一半，各大车企的业绩报告逐渐出炉，与往年一样，面对半年销售成绩，几家欢喜几家愁。但大家最为关心的是，各大车企离年终目标究竟还有多远？

本文统计的17家主流乘用车车企中，仅有6家企业(上海大众、一汽大众、上海通用、北京现代、长安福特、奇瑞汽车)销量完成率达到或超过50%。还有多达三分之二的企业没有达到“中考”及格线，其中4家车企(一汽丰田、比亚迪、吉利、广汽本田)完成率均低于40%，显示出车企之间差距扩大，两极分化加剧。(详见上表)

从第一阵营看，上海大众、一汽-大众、上海通用三家领衔上半年车企销量榜，三家都已经完成了年度销量计划的一半以上，表现均十分强劲。从上半年销量前三名的企

业来看，他们“中考”能轻松过关获得优秀成绩，是因为有合理的产品布局。在各个细分市场，都有拿得出手的卖座产品。如不出意外，它们下半年完成年度目标应该不成问题。对于这三家来说，年终达标早已不是重点，夺取今年全国市场销量第一的宝座才是关键。不过，由于三家车企实力十分接近，再加上后市风云毕竟难以预料，要想决出雌雄，恐怕要等到年末最后冲刺时才能尘埃落定。

与欧美竞争对手相比，第二阵营的日韩系的半年成绩就没那么出彩。上半年日系车占总市场份额的15.3%，较去年增加0.8个百分点；日系下半年仍将以恢复为主调。虽然上半年几大日系车企都没有完成全年销量任务的一半，但从上半年向上的走势来看，部分日系车企完成

全年任务应没有太大的难度。

对丰田而言，上半年在华仍保持了两位数增长，随着第十一代卡罗拉和雷凌的上市，预计下半年的销量还将继续增长。本田上半年在华销量跌宕起伏，不过随着调整市场策略，从6月起各款车型纷纷销量向好，已找回止跌反弹感觉。不过广汽本田上半年完成率偏低，要想后半程追赶目标，难度着实不小。日产尽管上半年销量完成度不足50%，但日产对全年完成任务依然信心十足，新一代奇骏SUV在华走热，正成为推动增长的主力，期待下半年继续发力。

虽然上半年韩系车的市场占有率较去年同期微降，但北京现代上半年同期增长11.3%。其销量主要靠瑞纳、朗动和去年底上市的名图支撑；下半年即将上市的ix25，将对销

量起促进作用。东风悦达起亚上半年较上年同期增长12.1%，其中轿车和SUV的增长率分别为13.6%和8.36%。东风悦达起亚上半年完成了47.8%，属于正常水平。

最让人纠结的，当属内资自主品牌企业。上半年自主品牌乘用车的市场占有率持续下滑，尤其是自主品牌轿车，6月的市场占有率为2009年以来的月度新低，自主品牌下半年面临的形势十分严峻。不过，自主品牌在重压之下也不乏闪光点。上半年长安汽车跻身乘用车企业十强，给了人们一线希望。奇瑞上半年在艾瑞泽7、瑞虎5拉动下，以21万辆的销量完成了全年销售目标的58%，下半年完成全年销售目标应不成问题。

从整体车市来看，尽管中汽协最新预测今年车市会达到8.3%增长

率，但在市场达到2200万辆这么大的量级后，车市会在此阶段徘徊一个时期，同时在合资品牌强势下压的背景下，下半年自主品牌颓势很难扭转，止跌回升的希望不大。特别是完成率在40%以下的企业，如果不采取有效的措施改变现状，或及时调整产销计划，那么完不成全年销售目标几无悬念。

不过，自主品牌车企对自己还是充满信心。据了解，下半年包括上汽乘用车、吉利、比亚迪、华晨等在内的自主品牌车企，都在进行产品升级及营销网络系统改革，以提升品牌影响力和产品力，随着渠道和产品等调整的逐渐完成，自主品牌或许会有转机。用一位本土车企老总的话说：“现在说啥都不管用，看谁能够笑到最后？咱们年底见分晓。”

李永钧

中国军团崛起 上汽首入《财富》百强

财富中文网近日发布了2014年《财富》世界500强排行榜，上汽集团、一汽集团、东风汽车、南方工业集团公司、北汽集团、广汽集团和吉利控股等中国7家汽车大企业入围。该榜单由美国《财富》杂志每年7月发布。

上汽集团去年第9次入选《财富》世界500强，排名第103位，比前年上升27位。今年第10次进入《财富》世界500强，排名第85位，较2013年排名又前进了18位，并且成为首家进入百强的上海企业，也是第一家进入百强的中国汽车企业。

榜单显示，上汽集团2013年度合并报表营业收入达到92024.8百万美元，利润4034.1百万美元。另据中汽协“产销快讯”，2013年上汽集团整车销售507.33万辆，同比增长13.72%，凭借国内市场的领先优势和开拓国际市场的卓越业绩，上汽集团在《财富》世界500强的排名进入100名之内。

《财富》世界500强中汽车企业(不含汽车零部件企业)排名及其变

化，是世界汽车企业规模变化的一个缩影，是企业沉浮和地位高低的一个标杆。中国入围的7家车企，北汽集团与广汽集团2013年首次杀入500强，今年第二次入围500强榜单，吉利控股自2012年首次进入后，连续三年上榜。与去年排名比较，中国7家车企均呈上升趋势，除上汽排名提前18位外，另6家排名及提前情况：一汽集团排名第111，提前30位；东风汽车集团排名第113，提前33位；南方工业集团排名第169，提前40位；北汽集团排名第248，提前88位；广汽集团排名第366，蹿升117位；吉利控股排名第466，提前11位。

世界其他车企排名与去年比较，变化也大。500强中排名前移的有8大家车企，德国大众排名第8，戴姆勒排名第20，美国通用排名第21，福特排名第26，法国标致排名第119，韩国现代排名第100，起亚排名第246，印度塔塔排名第287；2家车企排名持平，即日本本田排名第45，德国宝马排名第68；有5家车企排名则后退，日本丰田列第9、日产列第



61、铃木列第414，法国雷诺列第190，瑞典沃尔沃列第258。去年入围500强第440位的日本马自达，今年出局。

入选《财富》世界500强，固然是一种进步、一种荣耀。由于《财富》将企业上一财务年度的营业收入为唯一的取舍依据，并未顾及其他经济效益指标；所以我们在评估企业

规模大小、实力强弱和地位高低时，不能只看营业收入一个数据，对《财富》世界500强榜单，不必看得过分、过度和过重。今年《财富》世界500强车企的营业总收入，大众汽车261539.1百万美元，丰田汽车256454.8百万美元，前者排名升了一位，后者却降了一位；利润呢？丰田汽车18198.2百万美元，大众汽车

12071.5百万美元，丰田高出大众6126.7百万美元。标致汽车排名第119位，可他的利润是负数，亏了3076百万美元；排名在其后的9家车企，利润都是正数。再看入围500强的中国车企，南方工业集团排名第169位，利润仅22.6百万美元；排名第248、366和466的北汽、广汽和吉利，其利润分别为918.2百万美元、207.9百万美元、118.1百万美元，都明显超过南方工业集团。

中国整车企业已经有7家杀进《财富》世界500强，令人遗憾的是，中国汽车零部件企业仍然无缘《财富》世界500强，而德国的大陆、美国的江森自控、日本的电装、加拿大的麦格纳和法国的米其林等榜上有名。大陆、江森自控和电装等零部件供应商集团营业收入还超过中国的广汽整车企业集团，麦格纳和米其林超过吉利整车企业集团。这些入选《财富》世界500强的零部件供应商，都有丰厚的利润，均是四位数的百万美元以上利润。

特约撰稿 张伯顺