

市场传真

2014年重卡市场回眸及2015年展望

■ 胡搜

2014年重型卡车市场回顾

1. 市场同比少量下滑

2014年1-11月,实现重卡(含载货车、牵引车、各类底盘等)销量687644辆,同比下滑0.93%。在整体卡车品系市场份额中,占比约23.7%,比上年同期上升两个百分点。从车辆结构变化比较上看:牵引车销售比例从去年的41%上升至45%,自卸车占比从去年的35%下降至2014年约30%,载货车和专用车占比也下滑至25%左右。

牵引车:4x2驱动形式牵引车增幅高达134%,6x4牵引车涨幅约为12.5%、天然气牵引车增速达17.6%。其中以港口牵引车增长率较大;自卸车:8x4驱动形式搅拌车实现了34%的上涨,8x4以及6x4驱动形式自卸车下跌幅度也在10%以上。在城市渣土运输工程车等细分市场上,2014年以来,重卡车企纷纷推出国IV和天然气渣土运输工程车,抢占这块市场。

受国家宏观经济形势影响,2014年重卡市场流年不利,总体市场下滑幅度微小,也许销量与上年同期持平,预计全年销量将达76.5万辆上下,同比增长率在正负1-2个百分点之间。其中,载货车销量20万辆左右,牵引车销量28.5万辆上下,底盘类销量27.5万辆。

2014年以来,用户对国IV缺乏认知,油品以及其他配套设施仍无法完善,造成国IV车辆滞销的原因之一。尽管2014年一部分地区已经提前实施国IV标准,但由于购车成本、使用成本、配套设施建设等问题存在,造成众多用户一直处于观望状态。另有一些用户一直在国III车与国IV车之间徘徊,因终端市场需求走势依旧低迷,2014年上半年国III库存继续偏高尚未消化完毕,导致2014年四季度市场“翘尾”效应不明显,终端需求仍然不振。

2. 受宏观经济不景气影响需求变小

重型卡车市场历来是国民经济的晴雨表和政策法规的风向标。重卡作为生产资料与劳动工具,受宏观环境和市场形势双重影响,2014年以来,GDP增速持续放缓、经济结构深入调整以及重卡市场趋于饱和和需求结构调整,国家级及地方级公路、铁路以及基础设施项目建设拉动需求力度不够,黄标车淘汰政策落实情况较差,尤其是国IV政策实施的不确定性、不统一性对行业影响很大。尤其是退黄换绿、

2014年,重卡市场销量同比上年少量下滑,但国内重卡企业的技术与国外相比差距却在逐渐变小,经济、节能、环保、可靠性、舒适性、操控性等基本性能越来越好,在节能和轻量化方面不断进步,在安全性上也不逊于舶来车。预计2015年重卡市场与2014年相比,可能会有十个百分点左右的降幅,但黄标车的淘汰更新将会成为2015年一大亮点,高技术、高附加值产品将成为市场主流。



物流规划、区域经济的发展以及行业规范等几方面因素,也影响了整个行业的需求变化,利空消息为重卡行业增添了诸多不确定因素。

2014年下半年,重型卡车市场受益于国际原油价格下跌以及因年末保增长而来的一大批铁路、公路和基础设施建设项目集中获得批复上马等利好因素。而利空因素主要受2014年整体经济下行压力加大、经济形势不景气,造成很多工程无法投入建设,房地产市场大范围低迷以及基建投资增长乏力等大环境因素影响,市场对车辆的需求量变小,因此卡车的销售也受到了影响。

2015年重卡市场展望与产品发展趋势

1. 宏观经济“结构性减速”

2015年重卡市场将继续受国家宏观经济“结构性减速”,GDP增速持续放缓、消费在国民经济中占比继续下降和国内重卡市场趋于

饱和等因素影响,预计未来五年之内,重型卡车市场将保持平稳低速发展并步入“微增长”时期。2020年,重卡市场预计年产量极有可能达到100万辆。黄标车的淘汰更新将会成为2015年一大亮点,将对渣土车、港口牵引车等细分市场起到正面的推动效应。此外,物流方式的变化决定公路车是市场主角,尤其是高效物流牵引车以及载货车未来的市场机会更大。

从利好方面看:发改委2014年底批复大量铁路、公路和基础设施建设项目为2015年基建投资和下游的重卡需求提供一定保障;利空方面:GDP、投资等关键指标增幅的不断放缓使得重卡下游需求仍将不旺。其中,2015年GDP增速将进一步下降到7%左右;而固定资产投资增速预计在17%左右,房地产业一、二线城市将维持现状,而三、四线城市的房地产业将会全面崩溃,这对工程类重卡也将会产生一定的负面影响。

2. 市场可能降幅达十个百分点

预计2015年,利好和利空政策法规共存,特别是数万辆国III车辆将在2015年初得到消化,这对2015年新车销售同样不利。2014年重卡销量的确透支了2015年一季度的销量。预计2015年重卡市场与2014年相比,可能会有十个百分点左右的降幅。

预测2015年在市场结构方面,牵引车份额可能将提升,自卸车和搅拌车市场受固定资产投资增幅放缓、房地产行业震荡调整、能源矿产行业谷底调整等不利因素影响,可能同会比较大的态势,在各大类品系中下降幅度最大,公路用车和市政用车销量将同比微升,而载货车可能持平。其中4x2车型将保持一定增长,与中高端中型卡车争抢一杯羹;6x2车型市场将有所下降,轻量化6x4高端车型需求将增长;自卸车与渣土车需求稳定,矿坑自卸车继续低迷;8x4自卸车占比将会上升。载货车6x2车型和8x4中途农副产品运输车及物流车的需求将会增长。与此同时,天然气重卡可能会在2015年有望大幅增长,LNG车型公路车辆

市场需求将进一步加大,产销量将会达到区区的7-8万辆。

3. 车辆需求结构将会继续调整

从近年来区域经济发展趋势可以发现,区域经济发展决定重卡布局粗放型传统制造业正从东部沿海经济发达地区衰减和快速向中部和西部地区转移,正在进入一个市场和商品根本性的结构性的变化时期,这一过程将会对重卡带来市场区域的影响。东部相对经济发达地区对中高端重卡的需求份额将不断加大,中重卡中低端产品在中、西部却有广阔的市场。

现阶段,重卡产品与市场主体已发生较大的变化,卡车运输主体正在发生转换,盈利模式也将发生根本性的转变,过去货车车主靠超载才能挣到钱,今后超载这个模式将被综合运输效率所取代。低品质技术级别的产品会越来越不适应公路运输的要求。长距离、超长距离、快速运输和商品的配送,对车的质量、可靠性、耐用性提出了更多的要求,这将使同质化的产品将逐渐失去竞争力,高端市场已开始快速地成长,尤其是在路网发达和经济总量较大的东部地区,将在不久的将来率先形成数量级的市场规模。

目前,重型化、大功率、多轴化市场需求越来越大。此外,重卡变速器向档间级差小的多档位、大扭矩方向发展。多档位、大速比变化范围的变速器改善了其动力性、燃油经济性和换挡平顺性,提高了整车燃油经济性。

中国重卡生产通过引进世界技术、开展国际合作或国内自主研发、技术先进、舒适性强、可靠性高的高端重卡,实现了与世界先进动力科技的全面接轨。国内重卡企业的技术与国外相比差距在逐渐变小,经济、节能、环保、可靠性、舒适性、操控性这些基本性能越来越好,在节能和轻量化方面不断进步,在安全性上也不逊于舶来车。高技术、高附加值的高端重卡将成为中国未来卡车发展的主流趋势。



投资12.9亿元

西安汽车零部件产业基地举办奠基仪式

2014年12月27日上午,西安兵器科技产业基地入园项目——汽车零部件科技产业基地项目奠基仪式举行。该项目的建设对兵器基地汽车零部件产业的集中和西安经开区建设汽车产业基地有着极为重要的作用。

该项目由西安欧脉汽车科技有限公司投资建设。项目总投资12.9亿元,占地369.5亩,规划建筑面积135640平方米。专业生产销售汽车零部件。预计营业收入达12亿元,利润总额为2.6亿元,实现税收1.6亿元。(陕西日报)



青白江构建商贸物流新高地 金茂五金机电市场顺势崛起

■ 张健

2014年12月27日,备受业界关注的金茂国际五金机电配送市场川渝地区招商发布会在成都华美达大酒店盛大举行。近800位来自四川和重庆的五金机电行业客商踊跃参会,现场气氛异常热烈。

根据《成都市北改区域产业发展规划》和《成都市商品市场布局规划》的总体要求,青白江区将作为西部重要的生产资料商贸物流承接地。据悉,在交通、物流等方面拥有特殊优势的青白江区,正在大手笔构建以五金机电、建材产业为核心的商贸集中发展区,“成绵德经济带”上的“黄金商业中心”价值日益凸显。

如果说在几年前将青白江区打造成为“大商贸、大流通、大市场”的产业规划还只是设想的话,那么今天的青白江区正在形成以物流带动大商贸的格局。在成都国

际铁路集装箱物流园区,一座占地面积逾2000亩、建筑面积超300万平方米、投资规模达100亿元、年交易额预计将突破500亿元,由贯穿五金机电配送大市场、金茂国际五金机电配送市场和中心益古城五金机电大市场三大实力市场联袂打造的在国内最具规模的五金机电商贸物流产业集群正在快速建设形成。

金茂国际五金机电配送市场位于该产业集群的中心位置,占地面积475亩,总建筑面积77万平方米,投资总额达28亿元。项目充分依托成都国际铁路集装箱物流园区强大的现代物流优势,以五金机电产品交易为贸易核心、以展会经济为运作纽带,正在建设成为一座集五金机电商贸、商务会展、仓储物流配送、电子商务交易以及餐饮休闲娱乐为一体的现代大型五金机电产业综合体。未来,金茂置业集团倾力打造的该项目,将成为西部标杆市场之一。

浙江机电产品出口强劲

■ 宪哲

在2014年外需回暖的大背景下,浙江机电产品出口延续了强劲表现。海关的统计数字显示:2014年前10月浙江机电产品出口921亿美元,比上年同期增长11.5%,拉动全省出口增长4.7个百分点。

“全省机电产品出口增长较快,一方面反映出浙江出口产品高附加值、高技术含量和拥有自主知识产权的进步,另一方面也反映出从国产替代正走向海外拓展的进步。”

浙江省商务厅产业处一位负责人表示。他举例说,全球视频监控领域龙头企业杭州海康威视数字技术股份有限公司2014年前10月出口4.7亿美元,增长74.1%;拥有省内技术专利最多的杭州华三通信技术有限公司出口7.3亿美元,增长30.8%;攻克汽车轻量化技术难关、世界级镁合金零部件龙头企业万丰奥特控股集团出口1.9亿美元,增长26.1%。

全球最大的燃煤电站除尘设备供应商菲达集团有限公司,以及浙江凯达机床股份有

限公司则通过引进、消化和再创新,在成为国家重大技术装备国产化基地的同时,也积极参与国际化市场的竞争,取得了一定成效。另据统计,2014年前10月浙江高新技术产品出口额也达到了126亿美元,同比增长8.4%。而具体到高新技术产品九大类出口中,计算机与通信技术产品、电子产品和计算机集成制造技术产品出口,同比分别增长了17%、14.7%和19.8%,这反映出浙江自动数据处理设备产业国际竞争力正快速增强。

我国大力推进汽车零部件再制造市场发展

■ 钟启

2014年12月16日,国家发改委联合四部门公示了具备再制造产品推广试点企业资格10家企业名单及再制造产品型号、推广价格。10家入选“以旧换再”试点企业包括潍柴动力(潍坊)再制造有限公司、陕西法士特汽车传动集团有限责任公司、浙江万里扬变速器股份有限公司等。

前不久,在历时近半个月,11月28日,2014年“再制造产品(汽车零部件)走进汽配城”主题宣传活动的广州市圆满落幕,活动取得了良好的社会宣传效果。“此次活动中有74家汽配经销商和汽车修理厂表达了开展再制造产品合作的意向,其中9家经销商与再制造企业签订了再制造产品经销合作意向书,为参与再制造企业来了实际经济效果。”中国汽车工业协会汽车零部件再制造分会秘书长谢建军如是说。

一系列的事件表明,国家在发力推进再制造市场的快速发展。

标准化体系建立助推“以旧换再”

相关部委作为“幕后推手”不只是在社会认知与行业渗透方面发挥作用,同时也在推标准化体系的建设。2013年8月,再制造产品“以旧换再”试点实施方案启动,但在实施的一年里,“以旧换再”工作并无太多进展。从2014年9月开始,五部委先后启动了再制造产品“以旧换再”推广试点企业征集工作,同月发布了《再制造产品“以旧换再”推广试点企业评审、管理、核查工作办法》和《再制造“以旧换再”产品编码规则》,推进“以旧换再”试点工作。

2014年12月初,国家再发力推进再制造

产业标准体系的建立。近日,两项再制造国家标准《GB/T 31208-2014再制造毛坯质量检验方法》、《GB/T 31207-2014机械产品再制造质量管理要求》发布。同时,据记者了解,2014年12月,相关部门共同开展再制造产品“以旧换再”,对符合条件的汽车发动机、变速器等再制造产品,按照置换价格的10%进行补贴,再制造发动机最高补贴2000元,再制造变速器最高补贴1000元。

一系列利好政策的到来,业内人士认为,汽车零部件再制造已经进入标准化发展阶段,而标准化体系建立也能更好地推动“以旧换再”政策在市场的渗透。

保险业也来助力支持

再制造在业内被评为“五好”产业。除了对国家好、对消费者好、对地方好之外,对企业以及经销商、配件商也好。谢建军认为,传统的产业市场日趋饱和,厂商之间的竞争由原来产品的竞争转为后市场的竞争,而再制造产品在后市场可以为原始的制造商拓展新的领域和空间。

我国未来汽车后市场中再制造产品的市场空间巨大。首先,再制造产品在维修配件市场中会成为一个新的增长点突破点,给经销商与配件商带来商机。在宣传活动上海站,发改委环资司新指出,再制造产业能够帮助经销商、配件商降低风险,因为再制造产品承诺达到新品的质量和性能;其次,能够帮助经销商、配件商转移风险,比如维修产品时要对产品的质量和性能负全部责任,而如果选用再制造产品,相应的质量性能风险由再制造生产厂家来承担。最后能够分担经销商、配件商的风险,保险业支持再制造行业发展,利

用保险的手段促进再制造产品的推广也是发达国家普遍采用的方式。值得注意的是,共同参与本次再制造主题宣传活动还有中国平安财产保险股份有限公司。

再制造企业将聚集发展

此次汽车零部件再制造产品走进汽配城活动中,记者了解到,再制造产品与“以旧换再”在市场推广中遇到的一些问题,除了再制造产品消费市场不成熟,社会认知度低,再制造产业健康发展的政策环境不完善外,还有通过试点验收的再制造企业都面临产能过剩、市场开发困难的问题;同时在生产过程中旧件回收、税负过高等问题一直存在。

在翻阅欧美国家再制造产业发展史时,记者发现美国在美墨西边境,欧洲在中东欧,英国在伯明翰周边地区均自发形成了汽车零部件再制造产业相对集中的地区,一些特殊有利于再制造产业发展的外部条件是形成这一现象的重要原因,这些外部条件包括宽松的产业政策、合理的劳动力成本、便利的旧件来源、完善的配套产业链、成熟的市场环境等因素促成了这些地区成为再制造企业的聚集区。

值得高兴的是,据了解,国家发改委会同相关部委正在推进的再制造产业示范基地建设正符合这一规律,国务院在循环经济发展战略及近期行动计划中规划集中建设5-10个再制造产业示范基地。据谢建军了解,目前国家已批准建设长沙、张家港再制造产业示范基地,上海临港也在开展示范基地建设的前期筹备工作,这其中张家港基地的建设取得了较快发展,为再制造产业服务的公共服务平台建设、政策支持等方面工作全面铺开。