

2018-05-08

范騷

吉利 (0175) 挑戰中國乘用車第一股

昨天收市後，吉利汽公佈本年度四月份總銷量：128,817 部，同比增長 49%。筆者本以為，在 2018 年中國內需數據普遍不振的情況下，汽車銷售增長將會放緩，在港上市的車企將無一幸免。然而，吉利年初至今已連續四個月交出了逆天的優秀業績，實在令筆者自覺有眼無珠。

2018 年 1 至 3 月，吉利同比銷量分別增長 51%，24% 和 39%，營運表現冠絕恆生指數成份股。



未經審核之二零一八年四月銷量

吉利汽車控股有限公司(「本公司」，連同其附屬公司統稱為「本集團」)董事會欣然宣佈，本集團於二零一八年四月之總銷量為 128,817 部，較去年同期增長的 49% 及較二零一八年三月增長的 6%。本集團二零一八年四月之出口量按年增長 187% 至 1,860 部。於二零一八年四月，本集團於中國市場之總銷量為 126,957 部(包含本集團擁有 50% 權益之合營企業所銷售領克品牌汽車的銷量)，較去年同期增長的 47%。二零一八年首四個月之總銷量為 515,113 部，較去年同期增長的 41%，並達至本集團二零一八年全年銷量目標 1,580,000 部之 33%。

於二零一八年四月，本集團「新帝豪」車型及「遠景」轎車的銷量分別為 22,667 部及 12,417 部。本集團運動型多用途車型「Geely Boyue」(吉利博越)之銷量為 23,025 部。本集團跨界運動型多用途車型「Emgrand GS」(帝豪GS)之銷量為 12,425 部。本集團 A+ 級轎車車型「Emgrand GL」(帝豪GL)之銷量為 12,749 部。本集團運動型多用途車型「Vision SUV」(遠景SUV)之銷量為 10,983 部。

於二零一八年四月，本集團「領克01」車型的銷量為 9,079 部。

務請注意，上述銷量數字未經審核，亦未經本公司核數師確認，或會予以調整並有待最終確認。本集團刊發財務業績後，股東及潛在投資者務必詳閱。

承董事會命
吉利汽車控股有限公司
公司秘書
張儀仁

香港，二零一八年五月七日

圖片來源：披露易，吉利汽車二零一八年四月銷量

中國工信部部長苗圩在三月初提出，2020年中國新能源汽車佔比目標是10%。跟據中國汽車工業協會的數據，2017年中國汽車總銷量是2887.78萬輛，當中新能源汽車銷量77.7萬輛，佔比2.7%。筆者假設2020年中國汽車總銷量是3000萬輛，10%新能源汽車佔比的目標也就是300萬輛，反映市場缺口極大，兩年半內銷量要翻四倍才能達標。

吉利汽車作為行業的優秀代表，大股東兼主席李書福在2018年3月8日，第十三屆全國人大第一次會議浙江代表團全團會議上，向全國記者豪言：在2020年，吉利的新能源汽車銷售將佔集團整體銷售90%以上。吉利2018年的銷售目標是158萬輛，筆者假設2020年吉利的銷售目標是200萬輛，90%佔比已經是180萬輛，豈不是佔了全國新能源汽車銷售目標的60%？

由此可見，吉利背負著中國汽車產業綠色化的國家重任，在政府的期望下扮演著優秀學生的角色，即使目標艱鉅亦勇敢承擔。同時，跟據中國工信部2017年9月27日的《乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分並行管理辦法》，也就是市場俗稱的「雙積分」政策，就要每年產量大於3萬輛的企業，需生產或進口一定比例的新能源汽車，以獲取一定的積分佔比。政策定於2019年強制執行，2019年和2020年的新能源汽車積分佔比分別為10%和12%。

乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法

发布时间：2017-09-27 来源：政策法规司

中华人民共和国工业和信息化部
中华人民共和国财政部
中华人民共和国商务部
中华人民共和国海关总署
国家质量监督检验检疫总局

令
第44号

《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》已经2017年8月16日工业和信息化部第32次部务会议审议通过，并经财政部、商务部、海关总署、质检总局审议同意，现予公布，自2018年4月1日起施行。

工业和信息化部部长 苗圩
财政部部长 尚捷
商务部部长 钟山
海关总署署长 于广洲
质检总局局长 支树平

2017年9月27日

圖片來源：中國工信部，《乘用車企業平均燃料消耗量與新能源汽車積分並行管理辦法》，2017年9月27日

此政策無疑對國產自主汽車品牌，包括龍頭企業吉利，是一大利好。多年來中國汽車產業的市場佔有分化，國內多家合資企業百花齊放。它們累積了龐大的傳統燃油汽車銷量基數，但甚少提前布局新能源汽車的生產技術和廠房，難以在短短兩年半內達到政策所規定的積分佔比。

根據2017年中國新能源汽車積分佔比數據，吉利汽車早已達標，積分比達18.2%。可惜行內的其他傳統合資廠牌如上汽(大眾)、東風(標致、雪鐵龍、本田)、一汽(大眾、本田)、長安(福特)、廣汽(豐田、本田)，均遠遠未能達標。「雙積分」政策的落實令這些企業在維持銷量平穩上升的同時，又要加大投資，佈局新能源汽車生產和銷售，企業營運面臨嚴峻考驗。

新能源	1-12月					12月				
	传统车	新能源产量	积分	车数占比	积分占比	传统车	新能源产量	积分	车数占比	积分占比
中方集团										
上汽	635	6.38	16.6	1.0%	2.6%	61.6	1.1	2.7	1.8%	4.4%
东风	347	1.44	5.8	0.4%	1.7%	37.0	0.4	1.8	1.2%	5.0%
一汽	313	0.43	1.14	0.1%	0.4%	28.2	0.20	0.6	0.7%	2.0%
长安	219	6.10	17.5	2.8%	8.0%	20.8	1.1	3.1	5.3%	14.8%
广汽	211	0.94	3.0	0.4%	1.4%	18.8	0.4	1.4	2.0%	7.5%
北汽	188	10.36	29.2	5.5%	15.6%	21.9	1.9	5.3	8.8%	24.3%
吉利	134	7.64	24.3	5.7%	18.2%	17.5	1.0	3.2	5.7%	18.2%
长城	88	0.76	2.2	0.9%	2.5%	10.1	0.3	0.8	2.8%	7.6%
奇瑞	53	2.81	7.8	5.3%	14.7%	6.6	0.3	0.8	4.4%	12.4%
比亚迪	30	9.19	27.8	30.7%	93.2%	3.5	1.4	4.4	41.0%	124%
众泰	33	3.56	9.6	10.9%	29.3%	6.5	0.4	1.1	6.2%	17.1%
江淮	14	2.81	7.9	19.6%	55.2%	0.6	0.2	0.5	25.5%	81%
福汽	18	0.56	1.67	3.0%	9.1%	1.2	0.48	1.45	39.3%	119%
华泰	9	0.57	1.8	6.0%	18.6%	1.5	0.05	0.13	2.1%	8.3%
总计	2362	55	160	2.3%	6.8%	243	9.5	28.2	3.9%	11.6%

圖片來源：全國乘用車市場信息聯席會秘書長崔東樹

相反，自主汽車品牌如吉利、比亞迪和北汽新能源，早已佈局生產新能源汽車。尤其是吉利全力銷售的新系列「領克」：去年上市的「領克01」、今年上市的「領克02」和「領克03」，均將有插電混動版本。

新產品

領克品牌：

- 領克02 跨界車
- 領克03 轎車
- 01、02、03插電混動版本



圖片來源：披露易，吉利汽車 2017 年全年業績顯示材料

雖然 2017 年吉利在乘用車銷量僅次於上汽，屈居第二，但在此消彼長的形勢下，2020 年吉利有望挑戰中國乘用車第一股。

2017年中国品牌汽车分车型前十家生产企业销量排名

2018年06月18日 09:43 来源：中汽协会行业信息部

2017 年中国品牌汽车分车型前十家生产企业销量排名

单位：万辆、%

排名	汽车		乘用车		商用车	
	企业名称	销量	企业名称	销量	企业名称	销量
1	上汽集团	282.22	上汽集团	244.88	东风公司	57.97
2	中国长安	166.28	吉利控股	130.52	北汽集团	54.21
3	东风公司	148.48	中国长安	122.96	中国长安	43.31
4	吉利控股	130.52	长城汽车	95.03	上汽集团	37.34
5	北汽集团	127.01	东风公司	90.51	中国一汽	31.42
6	长城汽车	107.02	北汽集团	72.80	中国重型	30.01
7	奇瑞汽车	58.88	奇瑞汽车	57.76	安徽江淮	28.30
8	中国一汽	57.15	广汽集团	50.86	陕汽集团	18.78
9	广汽集团	51.02	比亚迪汽车	40.97	重庆力帆	13.33
10	安徽江淮	50.52	湖南江南	31.70	长城汽车	11.98
十家企业合计		1179.09	938.01		326.66	
中国品牌企业合计		1478.28	1084.67		393.60	
占中国品牌比重		79.76	86.48		82.99	

注：以上企业数据均按集团口径统计。

圖片來源：中汽協會行業訊息部，2017 年中國汽車企業銷量排名

無獨有偶，在美好的前景和政策扶持下，跟據昨天的股權披露，5月2日李書福在場內斥資4.33億增持2015.4萬股，均價21.479元，已經是今年內第二次大手增持。上一次李書福增持在1月19日，當時買入1883萬股，斥資4.7億，均價也比較高，是24.99元。比起公司回購股份，企業的老闆自家掏腰包增持股份，是對市場更強的定心針：兩次增持的消息曝光當天，股價升幅最多超過5%。

在貿易戰和市場流動性緊縮陰霾過後，吉利的股價表現或將再度「開車」，筆者和大家一起拭目以待。

資料來源：資本雜誌