



“中经车视界”，由《中国经营报》汽车版组全新打造，一个及时了解汽车行业动态，聚焦车企新闻、营销策略，实时呈现独家观点的线上发布平台。  
车视界微信号：zjcsj2014

C10 | 销量跌回十年前 神龙汽车“翻身仗”难打

C11 | 小二租车押金退还延迟 共享汽车行业现押金信任危机

>C9~C12

曾三度折戟 混改受挫

## 奇瑞尹同跃的高端市场攻坚战

本报记者 夏治斌 刘媛媛 上海报道

在汽车市场向置换需求转变之时，奇瑞汽车再次向高端市场发起冲击。

1月24日，EXEED星途首款量产车TX在芜湖工厂下线，新车将于今年3月份正式上市。据悉，EXEED星途是奇瑞汽车旗下的全新高端子品牌。

### 冲击高端市场

数据显示，2018年全年奇瑞汽车共销售新车75.28万辆，同比增长11%，但并未完成2018年初定下的目标。这一情况在2017年也发生过，当时奇瑞便定下年销90万辆的目标，最终全年销量为68万辆。

据悉，星途是奇瑞在高端化布局上的重要部署，也是奇瑞下一个打磨十年的品牌。2017年9月，星途曾在法兰克福车展亮相，开始进入大众视野。首款量产车型星途TX，定位在15万元级别的紧凑型SUV，也是星途品牌征战目标细分市场的关键突破。

在下线仪式上，奇瑞汽车股份有限公司党委书记、奇瑞汽车有限公司董事长尹同跃表示：“星途品牌是历时10年时间打造的，今年星途品牌计划销量目标为6万辆，与此同时将努力完成10万辆的销量目标。”

“近几年，中国汽车市场开始消费升级，中高端市场份额逐年增加。刚刚过去的2018年，虽然销量整体下滑，但中高端市场却逆势上涨。”因此，汽车分析师任万付认为，奇瑞再次冲击中高端市场，是由于吉利、长城等通过领克和WEY在中高端市场站稳脚跟，上汽、广汽等自主品牌在冲击中高端市场表现良好，这极大刺激了曾经的自主品牌“老大”奇瑞。在其他自主品牌纷纷冲击中高端市场的情况下，奇瑞自然也不甘落后。

不过，冲击高端市场并不是一件容易的事。有观点认为，领克和WEY品牌能够成功，得益于吉利汽车和长城汽车多年来在10万~15万

实际上，这并非奇瑞汽车首次冲击高端市场。早在2004年，作为国内自主品牌的“一哥”，奇瑞汽车就已经发布了首款中级轿车东方之子，但东风之子表现并不如人意，此后奇瑞又先后通过瑞麒品牌、观致品牌多次冲击高端品牌，均未取得良好成绩。

不过，在新车上市的风光背后，《中国经营报》记者注意到，

奇瑞汽车近期负面消息不断，似乎并未做好在高端领域大显身手的准备。日前，奇瑞汽车因车辆质量问题召回瑞虎3xe纯电动汽车，共计8580辆。与此同时，公司虽然2018年全年共销售新车75.28万辆，同比增长11%。但距离2018年初定下的“确保90万辆，争取100万辆”还相差甚远。

值得一提的是，2018年9月，

奇瑞汽车及其母公司奇瑞控股同时发布增资扩股公告。前者拟增资底价为79.11亿元，后者为83.33亿元，合计162.44亿元。在经历过四次延期公告后，至今无人接手。

对于上述情况，《中国经营报》记者联系奇瑞汽车方面并发采访函，截至记者发稿未收到回复。

### 回归“一个奇瑞”

然而，如今已四个月过去，在长江产权交易所网站上，奇瑞增资扩股的交易情况仍显示为“未成交”。

实际上，星途品牌是奇瑞汽车向高端发起冲击的第四次尝试。在此之前，奇瑞2004年率先在自主品牌的序列中推出了首款中级轿车奇瑞东方之子，遗憾的是，当时东方之子并未把奇瑞品牌推向高端。

其后，在2009年，奇瑞汽车又发布了多品牌战略，推出了面向中高端市场的瑞麒品牌，可惜推出后一直叫好不叫座。然后就是在2013年推出了观致，依旧成绩不如人意。

在本报记者的采访过程中，汽车流通行业资深专家贾新光曾表示，奇瑞此前一直奉行“多生孩子好打架”的理念，开展多品牌战略，然而在没有稳定的市场、没有明星产品的情况下，品种多且杂乱反而导致后续发展出现了不稳定的情况。

2009年，奇瑞汽车一口气推出了瑞麒、威麟和开瑞三个子品牌，并规划出30余款新产品。然而，2011年，奇瑞汽车开始尝到多品牌战略的“苦果”，全年销量下滑至64.3万辆。2012年，降幅进一步加大，全年销量仅为56.33万辆，同比下滑12.4%。此后，奇瑞汽车所看重的观致和凯翼也并未达到公司预期，反而成了拖累。

在持续的销量滑坡后，奇瑞汽车意识到一心不可二用，开始进行战略收缩，回归“一个奇瑞”，停用瑞麒和威麟两个品牌，并快刀斩乱麻，及时“砍掉”了观致汽车和凯翼汽车，分别转让给了宝能集团、宜宾市汽车产业发展投资有限责任公司和四川省宜宾普什集团有限公司。

经过一系列的内部品牌调整后，奇瑞汽车决心只做正向开

发的高品质产品，摆脱低端、廉价的标签，似乎一身轻松。没想到的是，在2017年底卖掉观致前，奇瑞汽车于2017年9月又推出了EXEED高端序列；2018年1月，奇瑞汽车又宣布推出一个从属于奇瑞商用车（开瑞）的全新产品序列——捷途。不禁让人怀疑，奇瑞是否陷入了“多生孩子好打架”的怪圈。不过，奇瑞官方一再强调，捷途并非新品牌，只是新品序列。

值得一提的是，除了品牌战略之外，奇瑞汽车的混改进展也一直备受关注。2018年9月17日，奇瑞汽车与其母公司奇瑞控股分别在长江产权交易所发布增资扩股公告，披露下一步的增资扩股和产权交易信息。9月25日，上述两大项目分别以79.11亿元和83.33亿元的交易底价正式挂牌，合计162.44亿元。

据了解，此次奇瑞控股欲募集资金总额对应的持股比例为31.4419%，新股东将变身奇瑞控股第一大股东。而在奇瑞汽车方面，在增资扩股完成之后，新增投资方持股比例为18.5185%，是除奇瑞控股之外的第一大股东。

尹同跃此前在接受媒体采访时表示，此次增资扩股是通过引入新股东，在存量资本基础上增加注册资本，把“蛋糕做大”的一次战略引资，资金将重点用于发展奇瑞“2025战略”的新技术和新业务。然而，如今已四个月过去，在长江产权交易所网站上，上述两大项目的交易情况仍显示为“未成交”。

那么，在新车市场萎靡、产品竞争优势不强、增资扩股不顺利的情况下，EXEED星途品牌将如何在高端市场打赢攻坚战？



冲击高端市场的奇瑞汽车。

本报记者 刘媛媛/摄影

元消费区间的精耕细作，以及两家公司在资金、技术、客户口碑等方面的积累。

记者注意到，奇瑞汽车在上述方面并无优势。数据显示，2018年全年奇瑞汽车共销售新车75.28万辆，同比增长11%，但并未完成2018年初定下的目标。这一情况在2017年也发生过，当时奇瑞便定下年销90万辆的目标，最终全年销量为68万辆。任万付指出，奇瑞销量未达预期，主要是受市场不景气以及产

品竞争力不足的影响。

业绩方面，根据此前发布的第三季度财务报告，报告期内，奇瑞汽车实现营收178.29亿元，亏损达14.43亿元；负债总额达到599.90亿元，其中流动负债466.26亿元，负债率已经高达74.5%。

产品方面，奇瑞汽车亦饱受质疑，日前，奇瑞汽车按照有关规定，向国家市场监督管理总局备案了召回计划，决定自即日起，召回2017年12月28日至2018年10月

26日生产的瑞虎3xe纯电动汽车，共计8580辆。

记者统计奇瑞汽车最近的车辆召回信息发现，在2018年9月27日，奇瑞汽车也向国家市场监督管理总局备案了召回计划，决定自2018年11月1日起召回，共计175834辆。加上此次奇瑞汽车召回的8580辆，两次共召回车辆184414辆。

种种不利因素下，今年星途品牌能否交出令奇瑞满意的答案？

## 申华控股临“保壳”大考 控股股东频“输血”

杨玲玲 本报记者 刘颖辉 上海报道

近日，“老八股”之一的上海申华控股股份有限公司(600653.SH,以下简称“申华控股”)公告称，鉴于目前公司存在少量房地产业务，根据非公开发行的相关政策，公司需进一步处理房地产相关业务，公司申请中止2018年度非公开发行A股股票的审核，公司将适时申请恢复审核。

事实上，上市近29年的申华控股近年来经营状况并不理想，2010年至2017年连续8年扣非净利润亏损累计达到21.71亿元。另外，2017年申华控股亏损金额达5.71亿元。2018年前三季度，申华控股净利润为-1.07亿元。

日前，申华控股公告表示，拟将其持有的广发银行1.45%股份转让给华晨集团，转让价格超过16亿元，预计增加公司税前净利润7亿~11亿元。分析人士指出，转让广发银行股权的交易，可以让申华控股2018年的业绩实现“翻身”，避免因连续两年亏损而“披星戴帽”。

针对中止非公开发行股票审核事项以及企业业绩发展等问题，《中国经营报》记者致电致函申华控股董秘办，相关工作人员表示：“公司中止非公开发行股票的相关事项以公告披露为准，至于公司接下来是否存在被实施退市风险警示的可能，可关注近期即将发布的2018年业绩预告。”

### 负债率攀升 偿债压力凸显

初创于1986年的申华控股，1990年成为首批在上海证券交易所上市交易的股票之一，是著名的“老八股”之一。上市以来，申华控股实际控制人和主营业务多次变更。华晨集团2003年11月成为其控股股东以后，申华控股逐步确立了以汽车消费相关产业为主导的业务格局。

近年来，申华控股的业绩表现并不理想。数据显示，2000年至2017年，申华控股仅2009年和2010年扣非净利润为盈利，其他16年均为亏损。同时，自2010年以来，公司扣非净利润连续8年为负，累计扣非净利润亏

损达21亿元。

根据交易所相关规定，沪深两市的主板和中小板上市公司，若连续两年亏损，将会被实施退市风险警示；若连续三年亏损，将会被暂停上市；若连续四年亏损，将会由交易所作出是否强制终止上市，也就是强制退市的决定。

数据显示，申华控股2014年全年亏损2.38亿元，不过2015年盈利5200多万元，成功避免被实施退市风险警示。然而值得一提的是，申华控股2015年通过二级市场减持金杯汽车股票共计3454.14万股，其中2015年3月、4月和12月减持的数量分别为

1473.52万股、1080.62万股和900万股。申华控股2015年因上述减持行为实现投资收益约1.78亿元，占公司2014年经审计净利润-1.8亿元绝对值的近100%，且导致其2015年度扭亏为盈。

根据《上海证券交易所股票上市规则》的有关规定，上述资产出售事项应当提交股东大会审议并对外披露，但申华控股未履行股东大会审议程序，也未及时履行信息披露义务，直至其披露2015年年度报告时才予以披露。因信息披露不及时，申华控股还遭到了上交所通报批评。

### 华晨集团频频“输血”

去年以来，面对经营困境，申华控股多次“断臂求生”。2018年年中，申华控股就重大资产重组与华晨集团达成初步意向。

据了解，截至目前，华晨集团已支付11亿元的首期转让价款，同时，广发银行1.45%股份已过户至华晨集团旗下。

不过，在申华控股积极酝酿“保壳”动作的同时，监管的步伐也紧随其后，上交所要求公司结合自身经营情况、主营业

务盈利能力、标的资产质量等，补充披露公司进行本次交易的主要考虑。

同时记者注意到，2018年以来，这并不是申华控股第一次将所持股权转让给控股股东华晨集团，以回笼资金。

根据记者查询梳理，2018年年初，申华控股将全资子公司华安投资持有的华晨东金20%股权协议转让给华晨集团，转让价格为1000万元。转让完成后，华安投资不再持有华晨东金股权，交

易预计影响公司当期净利润117万元左右。同时，公司还将全资子公司华安投资持有的晨达公司50%股权协议转让给华晨集团，转让价格为140万元，交易预计影响公司当期净利润155万元左右。

同时，2018年6月1日，申华控股披露非公开发行股票预案称，拟向华晨集团非公开发行股票，募资不超过13亿元，扣除发行费用后拟全部用于偿还银行贷款。彼时，申华控股指出：

另外，申华控股2017年年报数据显示，2017年1~12月公司实现营业收入58.02亿元，同比下降33.64%；归属于上市公司股东的净利润-5.71亿元，同比下降957.01%。亏损金额达5.71亿元。

同时，申华控股2018年前三季度季报的情况也不容乐观。其三季报显示，前三季度公司营业收入51.1亿元，同比增长39.84%；归属于上市公司股东的净利润-1.07亿元，同比增长63.03%，再度面临“保壳”大考。

记者还注意到，2015年、2016年、2017年及2018年1~9

月，公司流动比率分别为0.75、0.87、0.76及0.86，速动比率分别为0.57、0.66、0.53及0.59，母公司资产负债率分别为78.71%、69.71%、71.69%及78.96%，合并层面的资产负债率分别为75.02%、71.62%、75.89%及76.15%。2016年以来，公司流动比率及速动比率均处于较低水平，并且资产负债率水平逐年上升，显示公司偿债压力逐步增加，财务风险有所上升。

对于后续如何将如何缓解较高的偿债压力和财务风险，记者联系申华控股董秘办，相关负责人并未正面回应记者问题。

“与同行业上市公司相比，公司的资产负债率较高，存在一定的财务风险。较高的资产负债率水平一定程度上限制了公司未来债务融资空间，因此，本次非公开发行有利于改善公司资本结构，增强财务稳健性，防范财务风险。”

不过，近日申华控股再次发布公告称，鉴于目前公司存在少量房地产业务，根据非公开发行的相关政策，公司需进一步处理房地产相关业务，经与保荐机构

海通证券股份有限公司讨论，公司拟申请中止公司2018年度非公开发行A股股票的审核。

申华控股中止非公开发行股票事项审核，是否会对财务状况带来影响？接下来，它具体将对房地产相关业务作何处理？针对上述问题，申华控股董秘办相关工作人员对记者表示：“中止非公开发行股票的相关情况已在公告中予以说明，根据上市公司信披的相关规定，更详细的情况暂不方便对媒体披露。”