

数据解读

前11个月我国燃油摩托车市场呈上升趋势

中国工业报记者 祁晓玲

12月18日,中国摩托车商会发布最新统计数据,数据显示,11月,摩托车的产销环比和去年同比均显著增

市场竞争日趋激烈

业内专家认为,随着禁摩、限摩政策在多地趋于放宽,以管理替代禁止,为行业发展注入了新活力,国内市场竞争愈发激烈。

2024年11月,我国摩托车全行业产销情况呈现良好态势。燃油摩托车产销139.52万辆和137.79万辆,产销量环比增长4.32%和4.65%,同比增长15.41%和14.86%。电动摩托车产销26.75万辆和26.91万辆,环比增长1.27%和3.86%,同比增长0.43%和9.46%。

回顾1-11月摩托车产销数据,有着诸多变化特点。全行业共产销摩托车1815.49万辆和1816.45万辆,产量同比下降0.9%,销量同比增长1.25%。

从不同车型来看,跨骑车产销902.87万辆和899.78万辆,同比增长22.23%和20.97%;踏板车产销525.8万辆和531.74万辆,同比下降27.95%和22.49%;弯梁车产销155.91万辆和153.43万辆,同比增长8.26%和6.11%。从各车型销量占二轮车总销量的比重看,跨骑、踏板和弯梁三类车型占比分别为56.78%、33.35%和9.68%。

正三轮摩托车产销230.75万辆和231.35万辆,同比增长5.21%和5.46%,其中普通货运三轮产销191.67万辆和192.68万辆,同比增长3.14%和3.75%;普通客运三轮产销38.21万辆和37.8万辆,产销同比增长14.42%和12.7%。

有专家指出,从不同排量车型发展趋势来看,大排量休闲娱乐摩托车(排量250cc以上,不含250cc)展现出强劲的增长势头,这反映出消费者对于高品质、高性能摩托车产品的需求日益旺盛,也预示着市

出口金额稳步攀升

我国摩托车出口量和出口金额都在稳步攀升,且在多个细分品类上均保持着同比、环比的增长,展现出强劲的出口发展趋势。

2024年前11个月,我国摩托车出口量与出口金额整体呈现良好的增长态势。从单月来看,11月摩托车出口95.19万辆,环比增长6.57%,同比增长20.47%;出口金额6.04亿美元,环比增长9.1%,同比增长25.73%。其中,二轮摩托车出口90.6万辆,环比增长7.89%,同比增长21.15%;三轮摩托车出口4.59万辆,环比下降14.15%,同比增长8.46%。

1-11月,摩托车生产企业产品出口总额79.32亿美元,同比增长23.36%。整车出口量达996.28万辆,同比增长26.13%,出口金额62.81亿美元,同比增长22.06%。摩托车发动机出口103.74万台,同比增长20.15%,出口金额2.18亿美元,同比增长18.44%。沙滩车出口44.22万辆,同比增长31.02%,出口金额10.76亿美元,同比增长34.91%。摩托车零部件出口金额3.56亿美元,同比增长18.03%。

综合各月及整体阶段的数据,可以明显看出我国摩托车出口量和出口金额都在稳步攀升,且在多个细分品类上均保持着同比、环比的

市场前景展望

部分城市依旧存在禁摩政策,这在很大程度上遏制了摩托车市场在这些区域的扩张步伐,使得潜在的消费需求无法释放,限制了国内市场的整体规模。

在当前的发展态势下,我国摩托车市场后续发展存在诸多机遇点。从国内需求拓展方面来看,随着居民生活水平的提高以及消费观念的转变,摩托车已经不再仅仅是简单的代步工具,而是逐渐成为一种休闲娱乐、展现个性的载体。大排量休闲娱乐摩托车(排量250cc以上,不含250cc)产销的高速增长就是有力证明,如1-11月其产销分别达到70.38万辆和68.89万辆,同比增长46.72%和40.04%。这反映出消费者对于高品质、高性能摩托车产品的需求日益旺盛,国内休闲娱乐型摩托车市场有着广阔的拓展空间。并且,在部分城市对于禁摩、限摩政策开始重新审视并考虑逐步放宽

长。外贸出口方面延续之前的增长趋势,而内销市场同样环比与同比均实现了增长,大排量休闲娱乐型摩托车继续保持高速增长的状态。从1月至11月的整体情况来看,在

市场竞争日趋激烈

业内专家认为,随着禁摩、限摩政策在多地趋于放宽,以管理替代禁止,为行业发展注入了新活力,国内市场竞争愈发激烈。

2024年11月,我国摩托车全行业产销情况呈现良好态势。燃油摩托车产销139.52万辆和137.79万辆,产销量环比增长4.32%和4.65%,同比增长15.41%和14.86%。电动摩托车产销26.75万辆和26.91万辆,环比增长1.27%和3.86%,同比增长0.43%和9.46%。

回顾1-11月摩托车产销数据,有着诸多变化特点。全行业共产销摩托车1815.49万辆和1816.45万辆,产量同比下降0.9%,销量同比增长1.25%。从不同车型来看,跨骑车产销902.87万辆和899.78万辆,同比增长22.23%和20.97%;踏板车产销525.8万辆和531.74万辆,同比下降27.95%和22.49%;弯梁车产销155.91万辆和153.43万辆,同比增长8.26%和6.11%。从各车型销量占二轮车总销量的比重看,跨骑、踏板和弯梁三类车型占比分别为56.78%、33.35%和9.68%。正三轮摩托车产销230.75万辆和231.35万辆,同比增长5.21%和5.46%,其中普通货运三轮产销191.67万辆和192.68万辆,同比增长3.14%和3.75%;普通客运三轮产销38.21万辆和37.8万辆,产销同比增长14.42%和12.7%。有专家指出,从不同排量车型发展趋势来看,大排量休闲娱乐摩托车(排量250cc以上,不含250cc)展现出强劲的增长势头,这反映出消费者对于高品质、高性能摩托车产品的需求日益旺盛,也预示着市

场正逐步朝着多元化、高端化转型。例如,1-11月大排量休闲娱乐摩托车产销分别达到70.38万辆和68.89万辆,同比增长46.72%和40.04%,其增速远超部分传统中小排量车型。在企业销售方面,1-11月燃油摩托车销量前10名企业(集团)为大长江、隆鑫、宗申、广东大冶、新大洲本田、广州豪进、重庆银翔、洛阳北方、五羊-本田、江门市珠峰,这10家企业共销售摩托车838.7万辆,占摩托车总销量的56.05%。电动摩托车销售前十名企业(集团)为雅迪科技集团、宗申、浙江绿源、江苏新日、江苏淮海、巴士新能源、东莞市台铃、五星车辆、隆鑫、春风动力,分别销售134.95万辆、48.37万辆、37.94万辆、24.86万辆、18.64万辆、15.94万、7万辆、5.79万辆、5.32万辆和5.25万辆。由此可见1-11月,这一阶段摩托车市场整体产销趋势有着不同车型之间的差异,各企业在市场中的表现也各有亮点。

春风动力相关负责人表示,公司坚持自主创新,专注于大排量水冷动力技术研发制造,通过打造高端动力技术装备这一差异化路线,在国内外市场站稳脚跟。今后将持续根据市场变化,优化产品结构,在保持大排量摩托车优势的基础上,也会适当拓展中小排量产品,以覆盖更多消费群体,并且继续加强与全球各地经销商的合作,完善售后服务体系,为消费者提供更好的购买和使用体验,进一步巩

固在国际市场上的地位。雅迪科技集团在电动摩托车领域有着自己的应对策略,其表示鉴于当前电动摩托车市场竞争激烈以及消费者需求向环保、便捷、高性能等方向转变,企业会继续发挥在品牌、渠道等方面的优势,加大对电池技术、智能化功能等研发投入,推出更多续航长、安全性高且智能化程度高的电动摩托车产品,抓住国内市场需求恢复以及国际市场对环保型交通工具需求增长的机遇,提升产品的市场占有率,尤其在东南亚、南美等新兴市场加大推广力度。

在市场竞争格局变化方面,业内专家认为,随着禁摩、限摩政策在多地趋于放宽,以管理替代禁止,为行业发展注入了新活力,国内市场竞争愈发激烈。同时,国际上中国摩托车虽然凭借完整产业链、不断提升的产品质量和性能,以及日益增强的品牌影响力,出口量和出口金额稳步攀升,但也面临着如日本、欧美等国外品牌在高端市场的竞争压力,还有印度等同样具备较强生产能力国家的挑战。像日本品牌在中小排量摩托车和大排量中高端市场有着技术和品牌的领导优势,欧美品牌则牢牢占据高端摩托车市场。而且当下市场集中度也在发生变化,部分头部企业凭借技术、品牌、渠道等优势,市场份额进一步巩固,而一些竞争力不足的企业则面临着被淘汰或者需要转型的局面。

据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。

此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

市场前景展望

部分城市依旧存在禁摩政策,这在很大程度上遏制了摩托车市场在这些区域的扩张步伐,使得潜在的消费需求无法释放,限制了国内市场的整体规模。

在当前的发展态势下,我国摩托车市场后续发展存在诸多机遇点。从国内需求拓展方面来看,随着居民生活水平的提高以及消费观念的转变,摩托车已经不再仅仅是简单的代步工具,而是逐渐成为一种休闲娱乐、展现个性的载体。大排量休闲娱乐摩托车(排量250cc以上,不含250cc)产销的高速增长就是有力证明,如1-11月其产销分别达到70.38万辆和68.89万辆,同比增长46.72%和40.04%。这反映出消费者对于高品质、高性能摩托车产品的需求日益旺盛,国内休闲娱乐型摩托车市场有着广阔的拓展空间。并且,在部分城市对于禁摩、限摩政策开始重新审视并考虑逐步放宽

长。外贸出口方面延续之前的增长趋势,而内销市场同样环比与同比均实现了增长,大排量休闲娱乐型摩托车继续保持高速增长的状态。从1月至11月的整体情况来看,在

场正逐步朝着多元化、高端化转型。例如,1-11月大排量休闲娱乐摩托车产销分别达到70.38万辆和68.89万辆,同比增长46.72%和40.04%,其增速远超部分传统中小排量车型。在企业销售方面,1-11月燃油摩托车销量前10名企业(集团)为大长江、隆鑫、宗申、广东大冶、新大洲本田、广州豪进、重庆银翔、洛阳北方、五羊-本田、江门市珠峰,这10家企业共销售摩托车838.7万辆,占摩托车总销量的56.05%。电动摩托车销售前十名企业(集团)为雅迪科技集团、宗申、浙江绿源、江苏新日、江苏淮海、巴士新能源、东莞市台铃、五星车辆、隆鑫、春风动力,分别销售134.95万辆、48.37万辆、37.94万辆、24.86万辆、18.64万辆、15.94万、7万辆、5.79万辆、5.32万辆和5.25万辆。由此可见1-11月,这一阶段摩托车市场整体产销趋势有着不同车型之间的差异,各企业在市场中的表现也各有亮点。

春风动力相关负责人表示,公司坚持自主创新,专注于大排量水冷动力技术研发制造,通过打造高端动力技术装备这一差异化路线,在国内外市场站稳脚跟。今后将持续根据市场变化,优化产品结构,在保持大排量摩托车优势的基础上,也会适当拓展中小排量产品,以覆盖更多消费群体,并且继续加强与全球各地经销商的合作,完善售后服务体系,为消费者提供更好的购买和使用体验,进一步巩

固在国际市场上的地位。雅迪科技集团在电动摩托车领域有着自己的应对策略,其表示鉴于当前电动摩托车市场竞争激烈以及消费者需求向环保、便捷、高性能等方向转变,企业会继续发挥在品牌、渠道等方面的优势,加大对电池技术、智能化功能等研发投入,推出更多续航长、安全性高且智能化程度高的电动摩托车产品,抓住国内市场需求恢复以及国际市场对环保型交通工具需求增长的机遇,提升产品的市场占有率,尤其在东南亚、南美等新兴市场加大推广力度。

在市场竞争格局变化方面,业内专家认为,随着禁摩、限摩政策在多地趋于放宽,以管理替代禁止,为行业发展注入了新活力,国内市场竞争愈发激烈。同时,国际上中国摩托车虽然凭借完整产业链、不断提升的产品质量和性能,以及日益增强的品牌影响力,出口量和出口金额稳步攀升,但也面临着如日本、欧美等国外品牌在高端市场的竞争压力,还有印度等同样具备较强生产能力国家的挑战。像日本品牌在中小排量摩托车和大排量中高端市场有着技术和品牌的领导优势,欧美品牌则牢牢占据高端摩托车市场。而且当下市场集中度也在发生变化,部分头部企业凭借技术、品牌、渠道等优势,市场份额进一步巩固,而一些竞争力不足的企业则面临着被淘汰或者需要转型的局面。

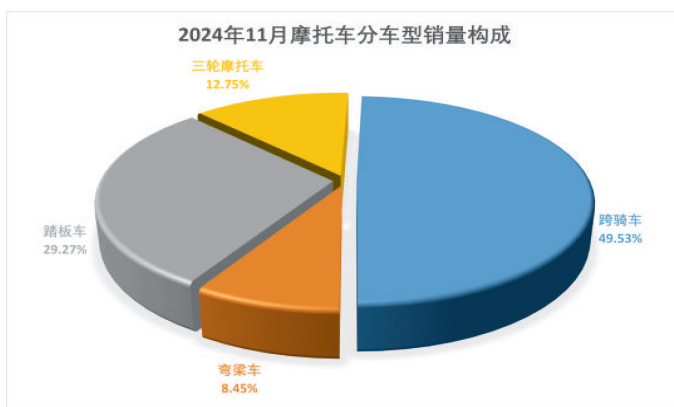
据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行



工业产值破千亿元

摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。

据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行

业当下的运营状态。综合来看,摩托车生产企业在经济效益方面面临着机遇与挑战并存的局面,后续需要进一步优化成本控制、提升利润水平等。据中国摩托车商会统计的数据显示,1-10月,我国摩托车生产企业在各项产值与营收数据方面呈现出一定的变化特点。从工业总产值来看,完成了1094.25亿元,同比提高7.60%;工业销售产值达1094.52亿元,同比提高6.86%;工业增加值为203.81亿元,同比提高6.51%。在营业收入上,实现了1185.43亿元,同比提高8.25%。整体而言,工业总产值、工业销售产值以及营业收入相较于去年同期都有一定程度的增长,这体现出摩托车生产行业在规模与业务拓展方面有着积极的发展态势,业务量处于稳步上升通道中。此外,前10家企业营业收入共计742.88亿元,同比提高9.83%,占摩托车生产企业总营业收入的62.67%,同比提高0.90个百分点,显示出头部企业在市场营销方面的优势地位进一步巩固。10月末,摩托车生产企业应收票据及应收账款253.94亿元,同比增长12.86%;产成品存货53.16亿元,同比提高13.50%,二者共计307.10亿元,占流动资产总额的26.53%,同比提高1.75个百分点,这反映出企业在资金回笼以及库存管理方面的相关情况,也侧面体现了行



中国摩托车商会
CHINA CHAMBER OF COMMERCE FOR MOTORCYCLE

本版由中国摩托车商会协办

中工车评

电动自行车何以超标不止

董扬

11月1日,政府有关部门颁发三项有关电动自行车的安全标准,旨在遏制日益严重的电动自行车电气安全问题。其实,电动自行车的生产、使用、管理长期以来存在重大问题。安全问题也不仅仅是电气安全,还包括乘员安全,随意行驶机动车道、非机动车道和逆行带来的其他交通参与者的安全问题。另外还有超重、超速、超载问题。笔者曾在汽车产业的政府管理部门和行业社团组织长期工作,与电动自行车属于同类交通运输工具的摩托车属于汽车行业,所以对这个问题重大矛盾有过长期研究。

对此,笔者的看法是:首先,电动自行车长期超标不止的主要原因是社会需求和政府管理的长期错位。

两轮机动车是人类社会的重要交通运输工具,电动两轮车是重要的发展方向。以汽油为燃料的摩托车与汽车技术同源,同步发展,是人类社会的重要交通工具,特别是在气候相对温和和经济不太发达的国家和地区。主要特点是造价相对低廉,使用灵活,并且占用道路资源少。据统计,在普通道路上,一辆摩托车占用的道路资源是轿车的1/4,用摩托车通行道路使用效率高于轿车。国际交通运输专家一直有一派观点,认为应该更加重视两轮交通工具,这样可以降低交通运输成本,节约道路资源。以汽油为动力的传统摩托车的主要问题在于有害气体排放高。而电动两轮车(在我国,被划分为电动摩托车和电动自行车),既可以延续燃油两轮车灵活快捷低成本的优势,又能避免排放高的缺点,因而成为全世界关注的重要发展方向。

在我国,对于两轮机动车的管理长期存在错位现象。由于我国是发展中国家,经济相对落后。即便是现在,也有不少地区经济仍较落后。改革开放以来,两轮机动车一直是我国最重要的交通工具之一。据报道,目前,我国电动自行车保有量约3.5亿辆,摩托车保有量1亿辆左右。对比我国与国际的经济发展水平和机动车保有量水平,会发现我国机动车保有量水平明显偏低。主要原因是,大量按照机动车用途使用的两轮车被统计为非机动车。可以毫不夸张地说,没有两轮机动车,我国国民经济和人民生活不可能达到现在的水平。但是在我国,长期以来作为机动车的摩托车在大多数大中城市被禁止上牌使用,只有电动自行车可以普及发展。而在现实社会活动中,又大量存在需要超过时速15公里,并且载货运输的需求,于是就产生了电动自行车长期超标不止的奇葩现象。比如,为了限制电动自行车超标,规定了时速最高不许超过25公里,规定了必须安装人力驱动

的脚蹬。而在实际使用中,脚蹬往往是摆设,把限速销拔掉以后,马上就可以提速到40公里。另外,即使在允许电动摩托车上牌使用的地区,驾驶员需要考驾照,车辆上牌增加了监管,还需要上保险。所以,使用者为了方便便宜,最好的办法是不买电动摩托车,而买电动自行车超速超载使用。说到底,电动自行车超标屡禁不止的根本原因,在于目前的管理模式不能满足国民经济发展和人民生活水平提高的需求。还有一个产业发展的重大问题需要注意。我国实施多年的分类管理模式,严重影响了摩托车产业的发展。上世纪90年代和本世纪初,我国的摩托车产业曾经居世界第一位,总产量超过全世界产量的一半。但是由于管理问题,摩托车不能进城,打断了产业技术向上升级的通道。目前我国摩托车产业已严重衰落。高端摩托车产业仍然集中在日本和德国,中低端摩托车产业又被印度、越南超越。摩托车产业几乎是我国在国家经济技术总体提升中唯一早衰的产业,甚为可惜。

其次,要想解决电动自行车长期超标的问题,比较治本的办法,应该是将两轮电动车统一分级管理。一是从实际社会需求出发,至少可以分为两大类。一类是上下班代步,另一类是运营。对于代步工具,继续按照非机动车管理,可以不考驾照,不上保险,降低使用成本。但按规定必须在非机动车道行驶,不得超速。对于运营工具,需按机动车管理,需要考驾照、上保险、戴头盔。这样关于车辆的尺寸、重量、速度都比较方便管理了。二是所有带有动力的两轮车都必须上牌。由于在我国道路监控已经普及,统一上牌便于监管。一是安全监管,出现电气安全和其他安全问题,都便于溯源管理。二是可以比较彻底地解决超标问题,因为有了牌照就方便在监控中辨识车辆的超标违规现象,管生产企业和使用者都很方便。三是这一次,多部门颁布三项电气安全法规,应该会对安全问题起到较好效果。但也有遗憾之处,这就是放宽了对于电动自行车的重量要求。放宽重量要求,可以减缓锂离子在电动自行车上应用的发展速度,给提高锂电池安全使用留出更多时间。但是重量增加也提高了行驶安全性的风险,锂电池在报废回收过程中也有铅污染的风险。另外,对于超速、超载问题,依然会很严重。所以还是需要更加治本的办法来治理。

另外政府机构改革,为两轮机动车统一上牌管理,提供了良好的条件。过去,制造产业由多部门分别管理。摩托车产业按照机动车由机械部管理,自行车由轻工业部管理。部门之间由于各自产业发展的利益驱使,统一管理很难协调。而现在,制造产业归工业和信息化部管理,完全可以统一管理。对此,自行车行业协会和摩托车行业协会意见可能会不一致,但只要政府下了决心,这个问题不难解决。现在党中央要求高质量发展,要求提高社会治理水平。这个长期存在的问题,到了从根本上解决的时候了。

(作者系中国汽车动力电池产业创新联盟理事长)