

2012 年终特稿

汽车产业在调整中再出发

来自中国汽车工业协会最新统计数据显示,今年前 11 个月我国汽车产销分别为 1748.29 万辆和 1749.32 万辆,比上年同期分别增长 4.5% 和 4%。根据平均增速估算,我国汽车产销今年有望突破 1900 万辆。

事实上,从 2001 年开始,中国汽车市场产销年均增速超过 20%,仅用 10 年左右的时间,销量就从 200 万辆增长到 1800 多万辆,由一个重要的新兴市场,一跃成为全球最大的汽车市场。这种增长速度和发展模式,在全球汽车工业发展进程中都是实属罕见的。然而,从 2011 年开始,我国汽车市场在复杂的经济和市场环境因素作用下,增速放缓。今年如果顺利迈上 1900 万辆的台阶,市场增幅仍将保持个位数。因此,2012 年,我国汽车产业的主题毫无争议地可以表述为调整 and 变化。而对于广大汽车制造商而言,他们更为清醒地认识到,我国汽车产业正在从新兴市场机遇期向成熟市场发展期过渡。如何调整思路,适应这一新的发展形势,将在未来新的十年,决定企业的发展层次。

作为这个产业的长期观察者,我们试图用五大关键词来勾勒 2012 年中国汽车的大轮廓,直击产业发展内核。

关键词一 微增长

我们可以先看这样一组数据,2008 年我国汽车市场总销量为 938.05 万辆;2009 年达到 1362.16 万辆;2010 年共销售 1804.19 万辆;到 2011 年,销量达到 1853.34 万辆。增速持续放缓,我们该怎样解读?

国家信息中心信息资源部主任徐长明认为:“今年的车市持续低速运行,所谓低速大家可以看得出来,到目前为止,1 至 9 月份的需求增长率只有 2.8%,跟过去十几年的速度相比差距很大,持续就是连续,去年就是低增长,今年又是低增长。”但是对于业界目前普遍定义的微增长,徐长明有着自己的理解。他表示,根据对全球汽车市场先导国家的分析,每个国家汽车市场的发展都有两个高速增长时期,第一个高速增长期是从千人 5 辆车一直发展到千人 20 辆

车,这是速度最快的时期,销量平均增长率大概在 30% 左右,持续时间比较短,大概在 5 年。我们国家第一个高速增长期是从 2001 年到 2008 年,年均 30.4%,2001 年我们的千人保有量达到 4.7 辆,2008 年达到千人 21 辆;第二个高速增长期是从千人 20 辆一直延续到千人 130 辆,大概持续时间是 10 年左右,销售的年增长率是 20%。2009 年我国从理论上开始进入到第二个高速增长期,但是我们由于汽车产业的振兴规划,把速度反而提上去了,现在有所下滑,也是正常的。他判断,在第二个高速增长期,由国家经济的结构特征所决定的,时间相对会比较长,大概要 15 年左右,年均速度相对低一点。“但离微增长还有很长的时间。”

关键词二 消化库存

库存压力成为今年很多汽车经销商面对的共同难题。由于受到市场增速放缓、需求下降,以及厂家加快扩网布局等因素影响,导致汽车经销商普遍出现库存存大的问题,而此起彼伏的“价格战”又再次卡住了经销商发展的命脉。根据一项全国车市经销商库存系数调查结果,今年 10 月份已经有超过八成经销商的平均库存超过 1.5 个月,有的甚至达到 2.5 个月。

中国汽车流通行业协会会长何黎明表示,今年整个新车市场增长处于低速增长的态势,市场的稳定发展面临非常严峻的挑战。他认为,2010 年以来,国家鼓励汽车消费的政策,引发了当时汽车市场的井喷,但也透支了今天的市场。而近两年来各地纷纷采取了限行限购,对汽车市场产生了较大的影响。同时,一些进口品牌供应商对中国市场预期过高,其结果是库存居高不下。

记者也观察到,众多豪华品牌将今年的业绩寄希望于中国市场,为抢占更多市场份额,年初开始的各品牌之间的竞相降价,而一旦有“标杆”车型降价,就将迅速得到其他主流品牌的响应。从年初奔驰 E 级、S 级率先降价,在宝马 7 系、奥迪 A8L 等车型先后跟进,豪华车市场价格一度波动剧烈。过惯了日子的好日子,豪华品牌经销商们从过去加价卖车到如今降价“保命”,着实

体验了一把“云霄飞车”的刺激。

关键词三 自主品牌

2012 年对于中国汽车自主品牌来说,是一个艰难的年份。自主品牌面临的压力和挑战正在持续增加。国际汽车工程师学会主席李骏说,中国自主品牌的未来不能停留在低端制造,依靠低价格的竞争不可持续。相继进入战略转型期的自主品牌汽车企业在 2012 年并没有拿出更多的新品猛冲市场,而是宁愿放慢发展速度,主动调整,在战略层面对未来的发展作出重新定位和考量。选择性的有所为,有所不为,在差异竞争的道路中找到最符合自身发展的路径,这一全新的思路,对于我国年轻的自主品牌汽车企业而言,显然是个进步。

我们看到,尽管奇瑞汽车今年新品“零投放”,但战略布局却日益清晰。11 月 6 日,广汽集团与奇瑞汽车在京签署了合作框架协议,国内首个由两家自主品牌车企组成的战略联盟诞生。根据协议,广汽与奇瑞将在未来 3 年,在整车、核心零部件及新能源等技术研发、体系能力建设等领域开展合作与共享,实现优势互补,共赢发展,共同提高企业核心竞争力。对于这一标志事件,有关专家表示,这为当前形势下中国汽车产业加快自主品牌的发展开拓了新的思路。

关键词四 新能源车

今年 7 月 9 日,国务院正式颁发《2012-2020 节能与新能源汽车产业发展规划》,明确了销量、能耗两个目标,意味着政策制定部门在节能与新能源汽车技术路线、推广模式等一直争议不断的问题上终于达成一致,我国新能源汽车产业发展路线逐步明确。12 月 3 日,工信部对初步确定的“2012 年度新能源汽车产业技术创新工程拟支持项目名单”予以公示。从名单上看,此次 25 个项目包含纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车和动力电池项目,涉及江淮汽车、东风汽车、长安汽车、比亚迪、长城汽车和上汽集团等多个汽车企业。

显然《规划》的出台是对我国新能源汽车发展打了一剂强心针。但无法回避的问题是,在现阶段发展新能源汽车,无论从技术、安全

性、盈利性等各方面分析,都不占优势。与往年相比,今年在新能源汽车领域,政策亮点多于市场亮点,也表明我国新能源汽车产业正在走向规范化;过往无序竞争,跑马圈地式的发展也将暴露出一些问题。相关统计数据显示,今年前 10 个月,国内主要乘用车企业共销售新能源汽车 7713 辆,而且大部分的电动车和插电式混合动力车多为汽车企业与当地政府部门在公共交通领域开展的示范运营,市场需求乏力。因此,在今年传统汽车产销增速放缓的环境下,汽车企业对于新能源汽车的积极性也不比往年,观望与等待的情绪为这一持续“高热”的领域降了温。

关键词五 政策频出

2012 年,政府相关部门出台汽车政策法规十分密集。包括今年 1 月 1 日起实施的《乘用车生产企业及产品准入管理规则》、《车辆购置税征收管理办法》、《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》以及 1 月 30 日正式实施的《外商投资产业指导目录》、2 月 24 日公布的《2012 年度党政机关公务用车选用车型目录》、3 月 1 日实施的电动汽车充电接口和通信协议的四项国家标准、《乘用车内空气质量评价指南》、5 月 1 日实施的专用校车安全国家标准、7 月 9 日公布的《节能和新能源汽车产业发展规划(2012-2020)》、7 月 24 日正式实施由国务院批准的《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》以及 10 月 10 日国务院第 219 次常务会议审议通过的《缺陷汽车产品召回管理条例》,可以说,涵盖了汽车产业发展的方方面面。

而在政策层面对汽车产业影响最大的,无疑是限购政策的进一步扩大。我国汽车市场在经历爆发式增长之后,一些被快速发展掩盖的矛盾渐渐凸显出来。尤其在汽车保有量激增的同时,道路建设、停车场等硬件设施以及文明行车的素养并没有得到相应提升。这也是我们步入汽车社会后,将长期面对的一个问题。继上海、北京之后,今年广州市也出台限购政策。而随着汽车保有量的增加,限购很可能会成为越来越多大城市治理拥堵的选择。(据《经济日报》)

东风 Honda 艾力绅:

提供物超所值的高端驾乘享受

今年 6 月 7 日,ELYSION 艾力绅在深港澳国际车展上正式发布,三款车型分别售价为 VTi 舒适版 28.38 万元、VTi 豪华版 29.38 万元和 VTi-S 尊贵版 31.98 万元,以极具竞争力的价格优势引发广泛关注。出乎外界意料的是,这款 MPV 并非像现时市面上的 MPV 产品那样主攻公商务或家用市场,而是定位为具备舒适性、安全性和高档感的“Stylish MPV”。

兼顾舒适乘坐与动感驾驭

真正的 MPV 是集轿车、商务车和旅行车功能于一身的多功能车型。ELYSION 艾力绅作为一款全方位满足新世代精英人士需求的“宽享全座舱”,不仅体现了国内 MPV 市场的主流价值,还以追求驾乘乐趣为原点,回归真正 MPV 的本源。

“ELYSION”语源希腊神话的“乐园”,意味着为所有驾乘者提供极致的享受。全员 7 人座沙发座椅材质高档柔软舒适,使乘员的四肢得以充分舒展,减轻长时间驾乘产生的疲惫感。此外,ELYSION 艾力绅还应用了 Honda“MM”空间设计思维,灵活地将车内空间运用到极致,多种座椅组合方式提供舒展的驾乘体验,真正做到宽享空间,随心所欲。

ELYSION 艾力绅为消费者带来源源不断的驾乘乐趣,在于“宽享全座舱”在强调宽敞舒适的乘坐空间之时,还兼顾了动感敏捷的驾驭性能,打破 MPV 不重视操控性的偏见。ELYSION 艾力绅创新融合轿车化底盘,应用领先科技的悬挂系统和减震系统,在 2.4L i-VTEC 发动机强劲的动力供给和 VSA 车辆稳定性辅助系统的支持下,既保证行驶性能,更全面降低路噪和车体震动,独享舒适的驰骋之乐。

物超所值的性价比优势

据了解,ELYSION 艾力绅是东风 Honda 旗下首款 MPV 产品,同时也是三大日系品牌(本田、丰田、日产)在华生产的首款高端 MPV,如今率先引入国产后 28.38~31.98 万的价格优势显而易见,也为国内消费者提供更低的购车门槛。

如今,国内油价居高不下,油耗已成为日常养车成本最大的支出项和可变项,促使节能也成为 MPV 性价比的评判指标。ELYSION 艾力绅神经调校和优化过的 2.4L i-VTEC 发动机,使其提升动力性能同时更省油耗,适应中国消费者的实际情况,是 Honda 本土化策略的重要体现。

在这“寸油寸金”的年代,作为高端 MPV 的 ELYSION 艾力绅却实现了经济油耗——提供强劲动力的同时,百公里综合工况油耗仅为 9.4 升,对于同级同排量一般不低于 10 升的车型而言,ELYSION 艾力绅的表现尤其出众。而且通过 ECON 智能化绿色节能辅助系统,还能进一步降低发动机能耗。

随着汽车市场的发展和人们生活水平的提高,中国消费者已不满足于公商务或是家用 MPV。ELYSION 艾力绅既满足了国内 MPV 市场主流价值需求,又融合了 Honda 充满驾控趣味的 DNA,引领 MPV 价值全面回归,给驾乘者带来高端享受。28.38~31.98 万的价格物超所值,相信对于不少追求高品质生活的精英人士来说是个不错的选择。(东风)

