

3.9 万元起步

奇瑞新 QQ 开始预售

□记者 乔乔

本报讯 新 QQ 于 1 月 21 日开始在全国 300 余家奇瑞 4S 店正式预售，预售期间共计有 3 款车型，价格分别为活力版 3.9 万元、快乐版 4.1 万元、时尚版 4.3 万元。据记者了解，预售期间，厂家还推出了预订送多彩个性专属内饰套装的活动。另据厂家透露，新 QQ 3 月份正式上市后还将推出自动挡车型。

随着各地经销商陆续有实车到店，广大

QQ 车迷首次与新 QQ 进行亲密接触。相比之前的车型，新 QQ 不变的是时尚的色彩和快乐的笑脸。新款 QQ 有八种名字很 Q 的车身颜色，例如“可可棕”“芝士米”“松露白”“罗兰紫”等，加上个性多变的内饰色彩，可以 DIY 搭配出多种色彩选择，满足消费者各种个性化需求。“大眼睛”式大灯依旧在，它是 QQ 笑

脸的灵魂所在，3564*1620*1527 的车身尺寸是新款 QQ 的内部空间可以在 A00 级车中翘首称雄，更大的空间和更安全的享受将为它注入

新的活力。搭载奇瑞自主研发第二代发动机，其有高功率、高扭矩、油耗低等优点，并享有国家 3000 元惠民补贴。

新款 QQ 作为第 1000001 辆 QQ 于本月上旬在奇瑞芜湖工厂正式下线，随后引起市场的强烈关注，经过两周时间，奇瑞已经紧锣密鼓生产发车超 2000 千台。据了解，在上周刚启动的终端活动中，已达成数百台预订，市场热度激增。

自 2003 年上市至今，QQ 凭借可爱的外

观及稳定性能，受到了市场的一致追捧，圆了百万家庭的汽车梦想，是中国小车市场第一辆畅销过百万车型，也是自主品牌首款产销过百万的车型，畅销海外 80 余个国家逾 18 万台。新款 QQ 站在这个百万量级的新起点上，集动感车身、缤纷色彩、节能环保和快乐文化于一身，有理由期待它用更加绚丽的色彩、更加人性化的设计和更高的品质给 2013 年的车市带来一场欢乐的盛宴。

微车有望驶出低谷

行业两极分化加剧

随着城镇化的加速以及国家对“三农”问题的关注，微车企业有望迎来利好，业界专家称，微车销量的低谷期已经过去，随着微车市场的发展升级，微车 MPV 化和高端化已经成为未来发展的一大趋势。

市场或回暖

中汽协数据显示，微车市场表现仍不乐观，2013 年 1 月产销量分别为 18.07 万辆和 19.71 万辆，产量同比下降 9.07%，销量下降 1.59%。不过，全国乘用车联合会(下称“乘联会”)统计数据则乐观得多，1 月微车市场销量达 24.3 万辆，同比增长 28%。

对于两个单位统计数据的差别，新华信国际信息咨询(北京)有限公司汽车行业分析师彭静指出，这是由于中汽协从今年 1 月份起将五菱宏光划分到 MPV 细分市场进行统计，实际上如果加上这部分的销量，二者的数据是基本一致的，微车市场同比增长大概在 27%。

对此，乘联会副秘书长崔东树认为，微车市场是农民和个体私营业主等为主的消费群体，随着新农村建设，农民消费能力提高和经济活动半径加大，客货兼顾的微车的需求是刚性的。近期的新型 MPV 化微客的发展很快，这对微客市场的升级发展和市场拓宽很有利，而微车销量的低谷期亦已经过去。

不过，彭静指出，如果单看 1 月份数据就认为今年的微车市场会有增长的判断不大准确，因为去年春节是在 1 月份，而今年春节在 2 月份，销售日不同。因此，单看 1 月份的数据做判断并不客观，今年微车市场的走势仍要看整个一季度的数据才更准确。

“根据我们的判断，在经历了连续两年的下滑之后，2013 年微车市场将止跌，不再下滑，展望甚至还将有小幅增长，但不会特别明显。”彭静分析称，整个中国的微车市场需求在不断新增和淘汰换代的动态平衡下维持在一定的规模，而 2013 年的微车市场仍将维持在 240 万~250 万辆的规模。

集中度提高

在微车市场或将回暖的 2013 年，国内微车市场两极分化的竞争格局进一步加剧，市场集中度不断提高。

据中汽协数据统计，2012 年微车共销售 225.67 万辆，同比下降 0.07%。其中，销量排名前五家企业共销售 198.60 万辆，占微车销售总量的 88.01%。其中上汽通用五菱共销售 121.23 万辆，占比高达 53.7%。

而据乘联会的最新统计，今年 1 月份微车销量排名前四强：上汽通用五菱、重庆长安、东风小康、北汽威旺，销量合计占微车市场总销量超过 98%。

彭静分析认为，尽管从 2008 年来至 2009 年间，微车市场的火爆导致很多原来非微车制造企业开始进入这一细分市场，使得



这个市场的竞争企业数量迅速膨胀，但是从整个行业集中度来看，整个竞争格局未有明显变化，尤其是前三的变化并不大。

“后来者中可能有些具有特别的优势，但由于微车制造业在规模优势上特别重要，而且行业领先者在长期经营当中渠道优势也较明显，前三强的网络布局非常广，这使得后来者难以对行业领先者造成有效的威胁。”彭静认为。崔东树也指出，微车市场竞争经历 2009 年市场暴增的大扩容后，强者恒强的特征充分体现。

2009 年我国曾出台以刺激内需为主的“汽车下乡”政策，该政策对农民购买 1.3 升以下排量的微车等给予一次性财政补贴。这一政策导致 2009 和 2010 年我国微车销量大增 79.7%和 25.5%。

不过，在 2011 年国家购置税优惠、汽车下乡等优惠政策取消之后，微车市场的整体行情急转直下，而市场硬着陆给盲目扩张的微车企业带来的负面效应也持续显现。随着市场环境的变化和消费升级，微车市场开始进入“调整期”。

企业竞争加剧

乘联会今年 1 月数据显示，尽管微车市场整体保持增长，但昌河、哈飞以及一汽吉林等微车企业 1 月销量下滑严重，降幅分别达到 73.6%、71.6%和 29.7%。

值得注意的是，尤其是近年来受哈飞、昌河整合之困的长安，其市场份额在不断缩小。

盖世网统计数据显示，长安微车的市场占有率从 2010 年的 37.9%下滑至 2012 年仅剩 27.1%，而这部分丢失的市场基本上被上汽通用五菱全部“吃掉”，后者在 2010 年~2012 年间的市场占有率从 43.6%提升至 56.1%。

一位市场分析人士指出，长安近年来在微车市场份额的不断萎缩更多应该说是企业内部经营管理方面的因素。长安的产品线比较臃肿，定位相对模糊，产品之间出现交叉和重叠的情况较多，这种定位不清晰导致了“兄弟打架”的现象较多。

不过，崔东树认为，长安微车的市场占有率在 2011 年~2012 年下降是客观现实，但现在已经明显恢复，其新品跟进速度快，市场份额已经逐步回升。

(财经)

万博瑞任华晨宝马副总裁

华晨宝马汽车有限公司任命万博瑞先生(Peter van Binsbergen, 45 岁)担任营销高级副总裁，任命自 2013 年 4 月 1 日起生效。

现任营销高级副总裁戴雷博士将在 3 月 31 日正式离任。万博瑞先生在宝马工作了 19 年，在南非、日本和德国市场担任过市场、营

销和网络发展高级管理职务。华晨宝马汽车有限公司总裁兼首席执行官康思远说：“我非常有信心万博瑞先生将凭借他丰富的国际市场经验为华晨宝马在中国业绩的发展作出贡献。”

(和玲)

竞购菲斯克易 运作菲斯克难

中国多家车企竞购美国菲斯克 专家称变数多难乐观

2 月 6 日，美国增程式豪华电动汽车生产商菲斯科寻求收购要约截止后，万向、北汽、东风和吉利汽车四家参与接触的中国车企浮出水面。公开信息显示，东风集团和吉利汽车日前已为竞购展开正面交锋。据说，东风或将出价 3.5 亿美元购买菲斯克 85%的股份，吉利已经向菲斯克派驻工程师团队，对该企业的技术进行专业评估。

菲斯克有啥

据了解，菲斯克 Karma 是以生产豪华插电式混合动力跑车知名，自 2005 年成立之初起就面临“新能源车无法享受美国加州补贴”、“刚获补贴不久即受累电池质量而停产”等现状，进而传出要“寻找战略性的投资者或合伙人”等局面，对于这样一个“命运多舛”的企业，为何会引起中国企业的“破产争夺战”呢？

“与酷劲十足的跑车外形相比，菲斯克的电机及电控技术在国际上处于一流梯队，目前在这方面的技术及研究对中国企业而言是一个软肋。”一位不愿透露姓名的业内人士指出，不论是混合动力还是纯电动汽车，目前国内的电控技术仅停留在控制电机启、停，而对于新能源汽车能耗降低的转速、驱动能效控制方面，技术储备还不足。

上述人士还指出，以市场销售量较大的江淮同悦纯电动汽车为例，其电机及与之相配套的电控系统售价即为 8 万至 10 万元，而市场价格则为 7.5 万元，如果没有国家及地方政府的补贴政策，很难形成市场及规模化。

对于收购菲斯克的根本原因，泰君安汽车行业分析师张欣分析，主要原因还是缩小各自企业在新能源汽车的研发周期，加快产品市场投放进程。

竞购方变局背后

“万向即便收购了菲斯克，对于其新能源汽车发展之路也没有太多帮助。”张欣说，最根本的原因在于万向不具备汽车生产资质，这样的话，收购菲斯克对万向也没有任何好处，所获得的技术及专利无用武之地。

“北汽在收购菲斯克问题上，更多的是试探。”张欣分析道，北汽在新能源汽车道路上主要选择的是纯电动汽车发展模式，其北汽、福田等品牌的纯电动车已有 1000 多辆的市场运营经验，而菲斯克核心技术在于其混合

动力技术，与北汽的战略方针不符。

与万向、北汽的试探相比，东风、吉利则有着自己的“如意算盘”。2011 年初，东风汽车公布了包括“在未来五年投资 30 亿元用于新能源汽车项目”的“十二五”规划。规划中称“要加快节能与新能源汽车研发和产业化，预计 2012 至 2013 年有产品上市，包括混合动力及纯电动汽车”。可是受制于研发能力、人才储备等因素，东风集团过去几年的新能源发展进展在各大汽车集团中并不突出。

吉利汽车也在新能源汽车上辗转多年，此前已经研发出了插电式混合动力车型 EC7、EC8 以及纯电动车 EK-1、EK-2 等几款新能源汽车，但目前其销量仍为零。

面对记者“东风是否在极力收购菲斯克”的提问时，东风集团内部相关人士在 2 月 21 日接受记者采访时表示，目前没有关于收购的信息可以披露。另据有媒体传出的“吉利报价不超过 3 亿美元收购菲斯克”的消息，吉利公关总监杨学良则表示“对媒体盛传有关吉利与菲斯克之间的所有话题均不予评论”。

前景难料

“菲斯克成立仅有几年，且产品投放也不足两年，很难相信其拥有核心技术，车型是由多家企业的零部件组装也说不定。”张欣说，当去年 A123 出现电池质量及被收购的传闻时，菲斯克立马就停产了，这就说明了其核心技术受制于人。

“一旦中国人收购了菲斯克，势必会将工厂移植到中国来，很难保证原有的供应商会继续供应零部件，如同庞大、青年收购萨博一样，最后坏在了通用手里。”张欣担忧道，即使双方企业同意，如同万向收购 A123，还得接受破产法院、美国境外投资委员会等机构的批准，中间耗时、耗资也难免，对企业压力也不小。

除了政策风险外，收购后的运营风险也很大。“硬件可以花钱买到，但是人才呢？一旦收购来的技术使用完毕怎么办？未来若没有后续技术及车型跟进，也很难会有市场表现。”张欣认为，混合动力技术领先的成熟车型丰田普锐斯在海外有很好表现，可是在中国却面临“无人问津”的地步，使用菲斯克的技术新车，难言成本会低于普锐斯。

(孙金凤)