



汽车行业双周刊

2012年2月（上） 总第9期

发布：北京华经纵横咨询有限公司研究部
地址：北京西城区裕民路18号北环中心
电话：010-82252636
传真：010-82250535
网址：www.chinacir.com.cn

目录 Contents

一、特别关注

汽车召回条例发布

- 汽车召回超180万辆 召回制度需完善
- 2011汽车召回条例发布 车企拒召回可吊销许可

二、热点追踪

- 新能源车渐热 汽车企业争先布局混合动力
- 毕马威：中国汽车产能到2016年将严重过剩
- 各方预测2012年车市好于去年 增速约为8%

三、国内动态

- 国内二手车市有望超越新车 行业迎来拐点
- 北京将推机动车电子化保单 助力交通管理
- 国家发改委：成品油价格改革措施仍在论证

四、国际视野

- 大众计划2018年使全球工厂数量增至100个
- 萨博汽车竞购结果预计将于2月底尘埃落定
- 马自达或将遇财政危机 拟寻求新合作伙伴
- 劳斯莱斯销量大增 10年之内力争业务翻番

五、调研与数据

- 中国已成汽车巨头最大市场 通用销量最高
- 1月汽车产销下滑三成 自主品牌仍难脱困
- 2012年众车企调高目标：产量与销量双增长

六、双周声音

- 长安集团董事长徐留平 融合必将历经阵痛
- 安进：江淮将完善全球市场格局行业增速8%
- CODA总裁：中国电动车市场潜力比美国更大

目录 Contents

附：关于我们

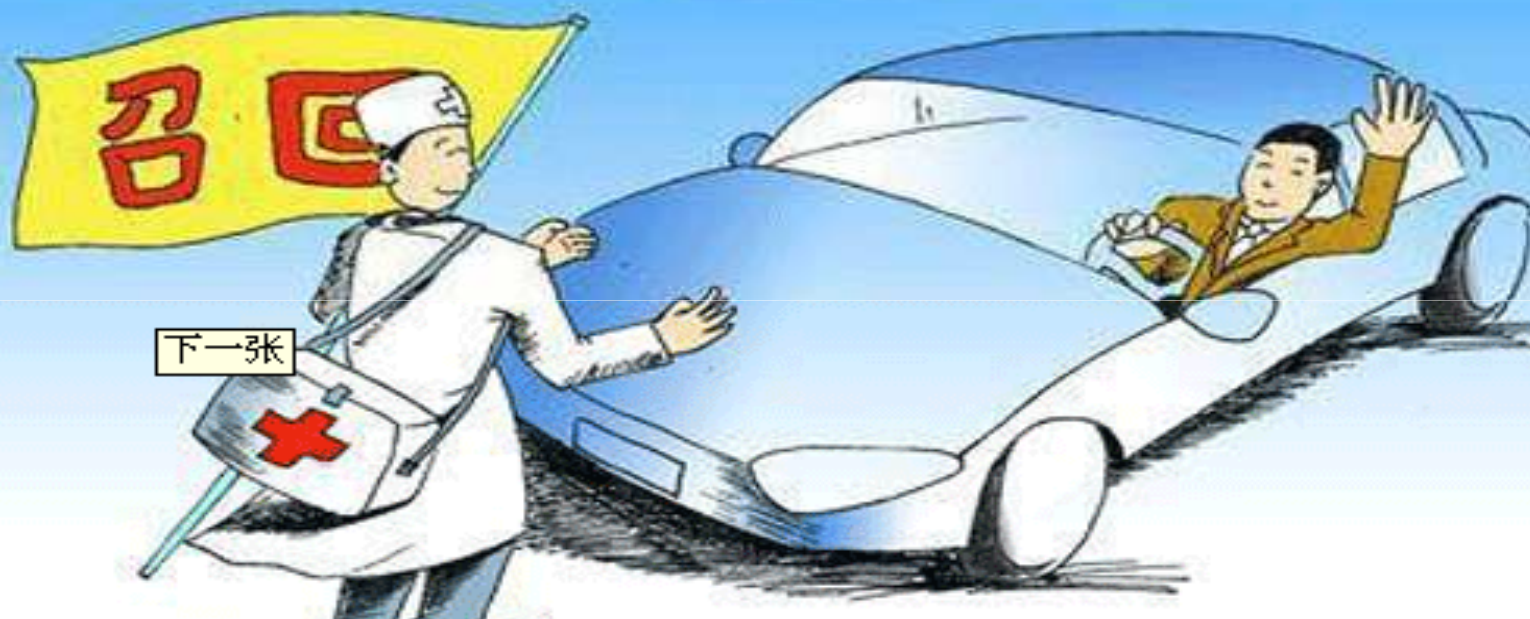
1. 关于北京华经纵横咨询有限公司
2. 华经纵横关于信息行业的研究成果推介

华经纵横《汽车行业双周刊》

北京华经纵横咨询有限公司将定期从媒体公开发布的信息中，整理编辑中国汽车行业双周刊，旨在帮助关心汽车行业发展的各界人士，了解中国汽车行业的主要动态、标志事件、重要观点、关键数据，以便在全局视野中更好地思索、改进相关工作。

本刊内容均来源于公开出版发行的合法出版物和网站。摘取的信息和评论，如无特殊注明，均不代表本公司观点。

（本期责任编辑：李芳菲）



【特别关注】

汽车召回条例发布

- 汽车召回超180万辆 召回制度需完善
- 2011汽车召回条例发布 车企拒召回可吊销许可

汽车召回条例发布

汽车召回超180万辆 召回制度需完善

据统计，2011年国内总共召回汽车180万辆，其中累计召回数量排在前五位的汽车分别为：广汽本田、上海通用、长安福特马自达、北京现代和神龙汽车有限公司。广汽本田召回113.9905万辆，上海通用召回24.6468万辆，长安福特马自达汽车召回8.8082万辆，北京现代召回7.2868万辆，神龙汽车召回6.3491万辆。

其中比较著名的召回事件有：2011年8月，广汽本田由于动力传动系统存在缺陷，召回了部分雅阁、奥德赛和思铂睿轿车，总量超过75万辆，成为到目前为止，国内召回数量最大的一次召回行动。

上海通用是因为车辆发动机燃油管在极端工况下接头可能会脱开，造成燃油泄漏，导致车辆熄火或无法启动。如遇到外部明火，存在起火的隐患。召回了133074辆新君威2.0L、2.4L和99857辆新君越2.4L。长安福特则因车辆部分空调辅助加热器电源线可能与空滤器支架发生干涉，导致电源线绝缘材料磨损进而发生短路，使电源线发热、冒烟。召回6599辆蒙迪欧-致胜。另外，由于车辆前大灯清洗泵可能对清洗液液位传感器产生信号干涉，当清洗液液面低于设定值时，驾驶员不能从DIM（驾驶员信息系统）中得到清洗液液位低的信息并及时添加清洗液。长安福特还召回了942辆国产沃尔沃S40、3034辆进口沃尔沃XC60、84辆进口沃尔沃C70。

从近几年的召回情况来看，国内相关车市召回制度不断完善当中，但就目前的召回情况来看，仅仅是一种形式，并没有给厂商带来多大的压力。业内专家认为召回不应该仅仅以一种形式存在，更重要的是对中国的消费者负责，召回制度有待完善。

召回范围过窄：在发达国家，汽车缺陷召回范围很广，不仅包括汽车整车，同时还包括汽车零部件、汽车轮胎、儿童座椅等。而在我国，涉及到的召回仅仅涉及到汽车整车，相比发达国家来说，还不够完善。

处罚机制不健全：我国《缺陷汽车产品召回管理规定》中对于“制造商获知缺陷存在而未采取主动召回行动的，或者制造商故意隐瞒产品缺陷的，或者以不当方式处理产品缺陷的行为”，仅规定“主管部门应当要求制造商按照指令召回程序的规定进行缺陷汽车产品召回”，但是没有规定相对应的罚则，因此，即便出现生产者发现产品缺陷隐瞒不报或不召回的情况，主管部门也缺乏相应的处罚依据。

处罚力度过轻：我国《缺陷汽车产品召回管理规定》中规定的最高罚款金额只有区区人民币3万元，还不及汽车一个关键零部件的价值。即使按最高限额进行罚款，制造商仍不按照规定实施召回的，根据我国《行政处罚法》的规定，主管部门每日加罚3%，一天也只有900元的罚款。这对财大气粗的汽车生产商来说，根本谈不上有什么法律威慑力。

（来源：三秦都市报，2月07日）

汽车召回条例发布

汽车召回条例发布 车企拒召回可吊销许可

国务院法制办昨天公布《缺陷汽车产品召回管理条例》（征求意见稿）征求公众意见，条例规定，汽车生产经营者确认汽车产品存在缺陷，应立即停止生产、销售、进口存在缺陷的汽车产品，并实施召回。拒不对缺陷产品实施召回，情节严重的可直接吊销相关许可。

进口车销售商担责

根据征求意见稿，在我国境内注册，生产汽车产品并以其名义颁发产品合格证的企业，从境外进口汽车产品到境内销售的企业承担召回责任。

为及时对缺陷产品进行必要的召回，征求意见稿规定，汽车厂商应建立并保存有关汽车产品和汽车产品初次销售的车主信息记录，保存期不得少于10年。未按照规定保存有关汽车产品、车主信息记录的，最高可处20万元罚款。

汽车租赁经营者也应当建立相应的汽车产品经营台账及维修记录，保存期不得少于5年。

任何人可投诉缺陷

根据征求意见稿，任何单位和个人可向国务院质检部门投诉汽车产品可能存在的缺陷。国务院质检、公安、卫生等有关部门应当建立车辆生产、安全技术检验、销售、登记、维修、召回、消费者投诉、人身伤害等信息共享机制。

国务院质检部门缺陷产品召回技术机构承担缺陷汽车产品召回具体技术工作。国务院质检部门应及时向社会公告已确认的汽车产品存在缺陷的信息以及生产者实施召回的相关信息，对汽车产品存在的其他危及人身、财产安全的不合理的危险，可发布预警信息。

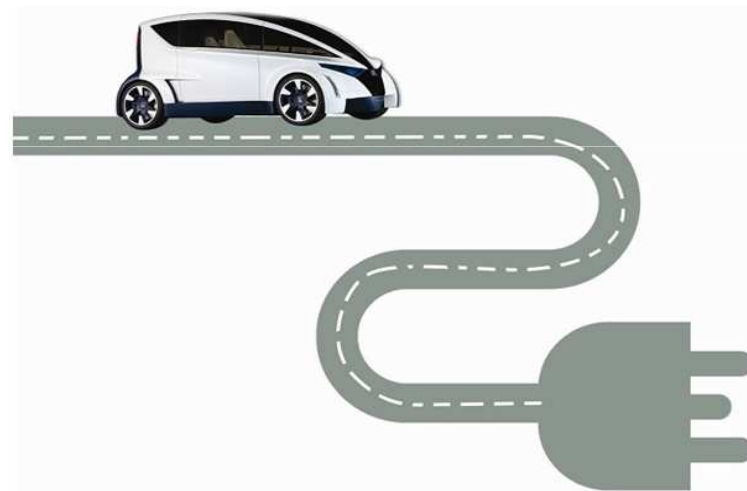
随车缺陷轮胎入法

征求意见稿有专门一条针对轮胎，“汽车产品出厂时随车装备的轮胎存在缺陷的，由汽车产品的生产者负责召回；未随车装备的轮胎存在缺陷的，由轮胎生产者负责召回。”

专家表示，轮胎是重要配件，极有可能危及车主安全，因此多方呼吁纳入召回范围。加上锦湖轮胎等事件引发的社会关注，将轮胎纳入召回条例是众望所归。

（来源：京华时报，2月05日）

[回到目录>>](#)



【热点追踪】

1. 新能源车渐热 汽车企业争先布局混合动力
2. 毕马威：中国汽车产能到2016年将严重过剩
3. 各方预测2012年车市好于去年 增速约为8%

新能源车渐热 汽车企业争先布局混合动力

在中国汽车市场增长放缓的背景下，被视为未来增长热点的新能源车型却迎来了生机。今年以来，日系纷纷发布了各自混合动力车型的具体上市计划。而奥迪、宝马等高档车品牌也即将在今年完成一系列产品混动化的布局。

日系车抢跑

在国内市场，作为最早引进混合动力车型的丰田日前宣布，国产第三代普锐斯即将于2月22日正式上市，目前第三代普锐斯已经开始在长春丰越工厂生产。

去年10月末，丰田汽车掌门人丰田章男在为丰田研发中心奠基致辞中首次明确了丰田在华引入新能源车的时间表，其表示2013年将引入插电式混合动力车型和纯电动车型。同时，研发中心的破土动工也被外界视为丰田发力混合动力的信号。

作为混合动力的先驱者，丰田在国内目前已经推出了凯美瑞混合动力版以及雷克萨斯CT200h等多款混动车型。

同样开始推动其混合动力技术国产的还有本田，去年本田就已宣布本田混合动力车型在2-3年内将在中国生产。按照计划，2012年本田在中国市场推出的重要新车，大多带有“HYBRID”标识，包括Insight、CR-Z跨界车、飞度混合动力型、思域混合动力型。

车企全线布局

尽管混合动力车型由于价格较高，终端销量在中国一直令人侧目，但在高档车领域，混合动力技术早已展开了暗战。

丰田旗下高档品牌雷克萨斯去年率先推出了定价在30万元以内的CT200h，奥迪、宝马等高档品牌也纷纷跟进，力争全系产品实现混动化。

此前，一汽-大众奥迪销售部执行副总经理张晓军透露，2012年奥迪将有多款混合动力车型进入中国，并部分实现国产。

华晨宝马则在去年4月推出了混合动力版宝马加长5系，加上此前引进的宝马7系和X6混合动力，组成了宝马混合动力量产车型的第一梯队。

值得关注的是，政策对混合动力汽车的定性出现松动，各大汽车厂商已经开始将目光锁定在了混合动力上。大众和通用纷纷发布了最新的混合动力车型，本土企业如长安、奇瑞、上汽等也有混合动力车型推出。虽然与普锐斯相比，各车企的混动车型都是建立在现有车型的基础上，但对于混合动力技术而言，各车企已经完成了从低端到高端的一系列产品覆盖。

“一旦补贴政策对混合动力的补贴额度提高，以及在政府主导下不断加大对混合动力汽车的市场宣传和推广，都将推动混合动力的产业化进程加快，这无疑将盘活新能源汽车市场的第一个细分市场。”一位业内人士说。

（来源：北京商报，2月07日）

[回到目录>>](#)

毕马威：中国汽车产能到2016年将严重过剩

毕马威最新发表的调查报告指出，2016年，中国汽车市场将会是金砖四国（巴西、俄罗斯、印度及中国）中供过于求问题最严重的国家。

对于中国车市2016年的预测来自毕马威发布的第13份全球汽车业高管人员年度调查报告。该调查访问了全球200名汽车业高管人员，其中有超过一半的受访者认为，产能过剩及供过于求将是中国未来面临的主要问题。

关于中国汽车产能“结构性过剩”的担忧在国内业界一直存在。据统计，2015年中国汽车产能将达到3250万辆，这意味着三年后，汽车年销量要增长一倍。而从去年的状态来看，中国汽车业正在进入增速回落期。

该调查的另一个结论是，中国汽车制造商正通过合资公司及联盟形式拓展海外业务，中国也将继续在全球汽车市场独占鳌头。调查显示，在2016年国际市场中占有率预期将会上升的20大汽车制造商之中，有9家是中国品牌，包括吉利汽车、上海汽车及奇瑞汽车。

毕马威中国汽车业主管合伙人安德鲁指出，中国汽车制造商及其合资伙伴日趋紧密的合作，对行业未来的发展亦相当关键。他认为，最近中国的投资政策有所转变，海外代工制造商（OEM）在市场准入及发展方面将会更依赖他们的合资伙伴；与此同时，中国代工制造商也立志拓展海外市场。两者紧密合作，才有利争取互惠互利的最佳策略效益。

此外，调查报告同时指出，75%的受访者认为成熟及新兴市场正在接轨，意味着两个市场不久将面对同样的机遇和挑战。这对来自成熟市场的代工制造商意义重大，他们将会获得更多的机会，但同时在本土的传统及最新技术汽车市场，需要面对来自金砖四国生产商的激烈竞争。

（来源：经济观察报，2月14日）

[回到目录>>](#)

各方预测2012年车市好于去年 增速约为8%

中国汽车市场去年3%的微增长并没有让各界对2012年汽车市场过分悲观。日前在京举行的2012年中国汽车市场研究高峰论坛上，国家信息中心信息资源部主任徐长明认为，2012年国家出台全局性的汽车鼓励和限制政策的可能性都不大，但不排除仍有区域性的限制政策，基于此又考虑到经济发展大环境，他预计，2012年中国乘用车市场增长率将在10%以上，也就是说2012年的汽车市场要比去年好。

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光认为，2012年汽车市场将发生结构性的变化，乘用车市场仍会保持增长态势，其中SUV、MPV车型将持续快速增长，轿车增长可能在8%左右。但是小排量轿车的增速会逐步放缓，中级车增速加快，市场竞争加剧。

东风悦达起亚汽车有限公司总经理苏南永认为，中国政府对外发布了今年GDP增速起码8%以上，如果GDP增长维持9%以上的话，汽车市场的增长也可以跟经济增长同等水平，达到9%左右，虽然没有前几年的增长那么高，但也是比较乐观的增长。

不过，也有对今年汽车市场持谨慎乐观态度的。中国汽车流通协会有形市场分会常务副理事长苏晖则表示，中国汽车市场经过几年的爆发式增长后已经进入低速增长阶段，他预计今年车市销量达到1900万辆左右。

与新车销售增速大幅放缓形成反差的是，2011年二手车却风景独好。汽车流通协会副秘书长沈荣介绍，2011年二手车销量达420万辆，同比增长15%。在实行限购的北京，去年新旧车销量比更是达到1比1。沈荣预计，2012年二手车销量将达500万辆。二手车的大发展，正是中国汽车市场逐渐走向成熟的标志之一。

徐长明认为，今后汽车市场的主要增长点将在二三线城市。但按照目前三线地区的市内交通状况、县城及农村的道路状况，根本无法支撑车辆的大规模增长，因此建议地方政府尽快加大这些地区的市内道路建设。

（来源：北京晨报，2月07日）

[回到目录>>](#)



【国内动态】

1. 国内二手车市有望超越新车 行业迎来拐点
2. 北京将推机动车电子化保单 助力交通管理
3. 国家发改委：成品油价格改革措施仍在论证

国内二手车市有望超越新车 行业迎来拐点

中国汽车流通协会副秘书长沈荣最近表示，中国的汽车市场经过了几十年的发展到今天，作为重要组成部分的二手车市场已经开始受到更大关注，未来几年，二手车市场业绩很有希望超越新车。

二手车交易量上升

“2011年新车市场出现了一个不断向下探底的过程。但是二手车市场可谓‘风景这边独好’。”

回顾2011年二手车市场，从前10个月市场来看，整个二手车交易总量达到342.48万辆，2011年实现15%的增速，预计达到420万辆左右，是完全有可能的。与新车3%的增速相比，风景这边独好的结论应该说是有所依据的。

沈荣表示，谈到2011年的中国二手车市场，不得不提到京城车市。他说，由于京城车市出现显著的变化，给2011年中国二手车市场发展留下了浓墨重彩的一笔。去年6月份京城首次出现了第一次新车与二手车的销售量交易量达到1:1的比例关系，中国的汽车消费市场开始从此步入一个成熟的发展阶段。后来达到了1:1.26，这表明京城车市已经步入了成熟发展期。

市场将步入拐点

沈荣称，虽然目前二手车市场正在向健康方向发展，但是也应该看到二手车市场存在的区域性差异。目前二手车市场80%的份额主要集中在10个省市。说明市场集中度很高，也说明二手车在区域发展不平衡。沈荣说，当然我们也可以认为二手车市场还有很大的发展空间，一旦形成一定积蓄后，二手车市场会超出新车，能够成为汽车市场中的一个原动力、一个领跑者。

对于二手车市场的变化，沈荣表示，目前，我国二手车市场步入拐点，将实现重大转变。

首先，经营机构趋向规模化经营，行业集中度将显著提升，代表行业规模化经营特征的批发环节的出现，将彻底颠覆长期存在的“小作坊”式经营方式。与此同时，专业化分工将更加明晰，收车、批发、零售等主营业务经营机构将取代以往经营实体的“万金油”特征。

其次，跨区域流转将成为未来趋势。区域性、全国性的交易服务平台建设与发展，将成为二手车领域新的亮点和产业发展的新动力。

再次，置换车成为二手车市场的主要来源。据北京北辰亚运村汽车交易市场一站式数据显示，2011年5月，在用车换购新车上牌率从去年2月的不足5%提高到去年5月的44%，同比去年4月提高了3个百分点；北京去年5月有6600辆车以旧换新，占二手车京内过户量的51%。亚市二手车过户数据显示，去年5月用换购指标购置二手车占北京市之间过户量的34.7%；购买15万元以下二手车的占当月亚市更新指标的89.4%，其中置换3万元以下二手车占30.5%，3万-15万元占58.94%。

最后，4S店逐渐成为二手车的业务中心，经营公司将成为二手车业务的基本经济细胞，经销商集团优势将逐步显现。

新旧车交易比例持平

沈荣预计，未来10年二手车市场的交易总规模比重将进一步上升，年度交易规模将达到3640万辆，新车与二手车交易比例接近1:1。2014年前后，全国二手车市场将实现1000万辆交易规模；2020年，全国有望实现新车、二手车交易4000万辆规模，1:1的成熟汽车市场标志将在全国实现。

在此期间，二手车业务内涵将进一步拓展：第三方服务平台将发挥更大作用；针对二手车经营和二手车消费的金融服务将有长足发展；针对二手车的专业仓储、物流业务将蓬勃发展；服务于二手车市场的互联网应用技术、检测鉴定技术与设备也将日新月异。

（来源：中华工商时报，2月10日）

[回到目录>>](#)

北京将推机动车电子化保单 助力交通管理

新华社北京2月10日电（记者 郭宇靖）记者10日从北京市保监局了解到，为方便百姓，助力首都交通管理，北京市保监局将会同有关部门年内推出“机动车畅通卡”，实现机动车电子化保单。该卡将车辆信息等内容融为一体，并有缴费功能。

据了解，通过该卡将逐步实现机动车电子化保单、登记检验管理、简易事故自助理赔等功能，方便消费者投保理赔，辅助交管部门加强首都交通管理。

北京市保监局有关负责人表示，这是北京推动行业发展深化机动车管理和保险服务创新的一步，简单来说车主只需携带一张卡片出行，发生交通事故后，在附近的查询机上刷卡打印信息，就可以直接修车理赔，这将大大减少路上往返时间。此外，该卡除了存储车辆保险信息外，今后有望纳入车辆其他信息，并赋予缴费功能。

近年来，北京推出的交通事故快速处理、酒后驾车违法行为与交强险保费挂钩等制度措施，在缓解北京道路交通拥堵、规范驾驶行为等方面发挥了积极作用。

（来源：新华社，2月11日）

国家发改委：成品油价格改革措施仍在论证

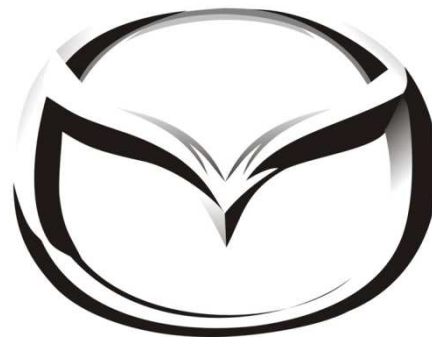
发改委有关负责人7日表示，近期，发展改革委对2008年底出台的现行成品油价格形成机制运行情况进行了总结评估，在此基础上进一步研究提出了成品油价格改革完善方案，主要围绕缩短调价周期、加快调价频率，改进成品油调价操作方式，以及调整挂靠油种等方面内容，进一步完善现行成品油价格形成机制。

“有关改革措施目前仍在论证过程中。各方面基本达成共识后，拟向社会公开征求意见。”这位负责人表示。近年来，我国石油消费持续增长，对外依存度不断提高，2011年超过了56%。目前国际政治经济形势较为复杂，伊朗核危机可能引发国际石油市场震荡和油价飙升的事件不能排除，“我国石油供应安全面临严峻挑战”。因此，无论从充分利用国际国内资源保障国内成品油市场供应的角度，还是从运用价格杠杆促进石油资源节约的角度，都需要坚定不移地推进成品油价格改革，理顺成品油价格。

“现在上调油价，有利于抹平之前由于国际油价上涨而国内成品油未作调整的价差，从而使新机制出台后国内成品油价格的涨幅不至于过大，客观上有利于新定价机制的出台。”中国石油大学工商管理学院副院长董秀成表示。

（来源：中国证券报，2月08日）

[回到目录>>](#)



【国际视野】

1. 大众计划2018年使全球工厂数量增至100个
2. 萨博汽车竞购结果预计将于2月底尘埃落定
3. 马自达或将遇财政危机 拟寻求新合作伙伴
4. 劳斯莱斯销量大增 10年之内力争业务翻番

大众计划2018年使全球工厂数量增至100个

据Inautonews网站报道，大众汽车集团正在规划未来的扩张计划，计划到2018年使全球工厂数量增至100个。

大众正在为奥迪北美工厂寻找合适的位置，并计划在东南亚修建工厂在当地生产汽车，同时将扩大在中国的汽车产量。

在成功收购德国最大的卡车公司MAN后，大众汽车新增了31家工厂。而在收购前大众汽车已经拥有62家工厂。

大众汽车计划在2018年前使其全球汽车年产量达到1000万辆。

大众汽车生产总监麦恺德（Michael Macht）表示：“大众不会关闭欧洲的工厂。与关闭的行为相反，大众在德国和欧洲的工厂现在并且将来都将是我们在全球取得成功的支柱。这也是我们在那里慎重地向新技术和产能进行投资的原因。”

大众汽车拥有3万家供应商，其中6000家是核心供应商；50万名工人，生产10个品牌的约200个车型。2011年新增了42个车型，今年预计还将新增49个车型。“通过我们的协作生产战略，在平台战略中保持严格的纪律，我们将实现上述目标。”

（来源：搜狐汽车，2月14日）

萨博汽车竞购结果预计将于2月底尘埃落定

据saabsunited网站报道，根据P4 West的消息，萨博管理层对该公司未来命运的决定将在本月底之前最终出台。他们希望能够在本月底之前终止进程。

土耳其Brightwell持股投资公司目前处于较为有利的局面，且得到了萨博母公司瑞典汽车公司CEO维克托-穆勒的支持。浙江青年莲花汽车有限公司（Zhejiang Youngman Lotus Automobile Co，简称“青年汽车”）此前曾提出以30亿瑞典克朗的价格向萨博发起竞购。

但据知情人士表示，为了扭转萨博的颓势并维持其运转，还需要额外50亿瑞典克朗。由于青年汽车多次未能达到早前的承诺且在历经数月的竞购均以失败告终，目前该公司的具体意向尚不清楚。浙江青年莲花汽车有限公司董事庞彩萍（Rachel Pang）曾向SaabsUnited证实，有意让萨博继续在瑞典运营，并在Trollhättan工厂启动生产。她与青年汽车是否能够兑现承诺目前还有待事态的进一步发展。

（来源：搜狐汽车，2月14日）

[回到目录>>](#)

马自达或将遇财政危机 拟寻求新合作伙伴

马自达汽车公司CEO山内孝日前透露，因财政前景不容乐观，公司目前正在积极寻求新的联盟合作伙伴。

马自达汽车公司预计，2011-2012财年（2011年4月1日至2012年3月31日），公司或将净亏损1千亿日元（约合12.9亿美元），全球销量下滑2%至125万辆。按照以上的预测，马自达将出现4年连续亏损的局面。相对于其它日本汽车制造商来说，马自达汽车的出口比例比较大，但是目前日元持续走强严重侵蚀日系车企出口利润，因而马自达受到的打击也相对较大。为对抗日元走强，马自达目前正在墨西哥新建工厂，预计该工厂将从2013年开始为美国以及拉丁美洲市场生产马自达2和马自达3。

山内孝表示，筹集资金对于马自达汽车公司来说是当务之急，公司正在考虑一切可行的办法，不排除抛售公司股票。若不能筹集到资金，马自达的信用评级将面临降级的风险。早在2009年，马自达汽车公司通过抛售公司股票募集资金12亿美元，用来研发环保科技包括创驰蓝天（Skyactiv）发动机技术以及车身结构轻量化技术等。山内孝期望创驰蓝天技术能够为马自达引来新的合作伙伴。

福特汽车公司持有马自达33%的股份，然而自2008年，福特汽车公司开始抛售其所持有马自达的股份，到2010年时，福特仅持有马自达4%的股份。

（来源：搜狐汽车，2月10日）

劳斯莱斯销量大增 10年之内力争业务翻番

据MarketWatch报道，劳斯莱斯首席运营官Mike Terrett在本周一对外表示，作为英国飞机发动机制造巨头，该公司在未来十年里业绩将翻番。

劳斯莱斯在新加坡的一家新组装工厂正式投入运营。Mike Terrett是在这家工厂的开业上发布上述表态的。劳斯莱斯表示，预计新工厂的年度引擎产能为250个，这意味着其将达到最大年产能水平生产。其位于英国Derby的引擎工厂目前的年产能仅为200个。

根据最新发布的统计数据显示，劳斯莱斯在其发布的汽车销量数据中显示，在2011年，该公司的汽车销量增长31%，达到3538辆。这主要得益于旗下Ghost和Phantom的畅销。Ghost车型的售价为16.5万英镑，消费受众为年轻的企业家和高管。这一消费群体也成为劳斯莱斯销售增长的主要推动力。

从具体的市场来看，在2011年，劳斯莱斯在亚太地区的汽车销量增速达到了47%，其中，中国已经成为该公司最大的市场。在英国市场和北美市场，该车的销量增速分别为30%和17%。而在德国和俄罗斯市场，劳斯莱斯的汽车销量较上年翻番。

（来源：搜狐汽车，2月13日）

[回到目录>>](#)



【调研与数据】

1. 中国已成汽车巨头最大市场 通用销量最高
2. 1月汽车产销下滑三成 自主品牌仍难脱困
3. 2012年众车企调高目标：产量与销量双增长

中国已成汽车巨头最大市场 通用销量最高

随着各大汽车集团2011年销售业绩的陆续发布，全球车企的最新排名“新鲜出炉”。据各大车企日前发布的最新数据显示，美国通用汽车以高达903万辆的销量重新夺回冠军。而连续3年占据世界销量第一宝座的丰田汽车比上一年减少5.6%，仅为795万辆，退居第三位。

2011全球汽车格局巨变

数据显示，通用去年以902.6万辆的销量夺魁，大众则以816万辆排在第二位，丰田则因为销量同比下滑6%至795万辆滑落到了第三的位置。

事实上，早在去年上半年，丰田汽车的全球销量排名就下滑到了全球第三，和通用汽车之间的差距达到了80多万辆。丰田滑落到第三位，也是丰田汽车自2003年全球销量超过福特以来，首次跌出全球前两位。

在2011年全球前五中，更是只有丰田汽车出现了销量下滑。而处于第二位的大众汽车和通用之间的差距达到了86万辆，成为全球汽车行业近年来冠亚之争中最为悬殊的一次。

通用汽车因为美国和中国这两大市场的销量增长，重返销量冠军。重新夺回全球销量冠军，这对一度陷入破产保护的通用汽车来说意义非同一般。在经历两年前的破产重组后，通用汽车最终实现了重生。

2010年便超越福特跃居全球销量第四的现代起亚汽车集团，去年的销量再创新高，同比增长14.8%，成为排名前十中销量增长最快的汽车企业。

有业内人士分析认为，2011年全球汽车格局的变化，主要是因为丰田连续遭遇日本大地震和泰国水灾等影响。当然，与自然灾害相比，日元升值对丰田等体系的影响更为深远。

中国市场成主战场

值得一提的是，“中国市场的表现”决定着各大车企在全球排名的变化。

数据显示，在全球排名前五的车企中，通用汽车、大众汽车、日产雷诺和现代起亚四家企业在中国市场取得了全球第一大市场的业绩。事实上，中国目前不仅是通用、大众、日产等品牌在全球的第一大单一市场，就连奔驰、宝马、奥迪等豪华品牌也都纷纷在华取得了惊人的销量。

中国等新兴市场近年的强劲表现，让各大汽车企业开始摩拳擦掌。

据悉，通用计划到2015年，在中国市场赢得500万辆销量；丰田将2012年销量预期定在848万辆，同时，还制定了一项针对新兴市场的销售计划，预期2015年在新兴市场的销量将占到丰田总销量的50%，而目前这一比例约为40%。

大众则规划到2015年，在中国市场销量能够达到300万辆，同时计划到2018年把在美汽车销量倍增至100万辆，到2018年全球汽车销量突破1000万辆。

2011年全球车企前五名及在华销量

全球名次	全球销量（万辆）	车企名称	中国销量（万辆）	中国市场地位
第一名	903	通用汽车	254.7	第一
第二名	816	大众汽车	226	第一
第三名	795	丰田汽车	88.3	第三
第四名	739	日产雷诺	127.4	第一
第五名	659	现代起亚	123.8	第一

（来源：金羊网，2月06日）

[回到目录>>](#)

1月汽车产销下滑三成 自主品牌仍难脱困

受元旦，尤其是春节早于往年的假期影响，今年1月国产汽车产销环比和同比均呈明显下降。中国汽车工业协会（中汽协）发布的最新1月份产销数据显示，今年1月国产汽车生产129.94万辆，环比下降23.20%，同比下降27.47%；销售138.98万辆，环比下降17.75%，同比下降26.39%。车市没有如愿迎来开门红。

商用车领跑降幅

商用车产销下降幅度高于乘用车。乘用车主要品种中，与上月相比，交叉型乘用车销量降幅略低，其他品种产销下降较快；与上年同期相比，四大类乘用车品种产销均呈明显下降。

1月份各类车型全部下降，商用车降幅大于乘用车。数据显示，乘用车和商用车环比和同比均呈现负增长，商用车同比、环比降幅高于行业平均10个百分点。环比看，乘用车销量下降15.22%，商用车产销下降均超过20%；同比看，乘用车产销下降约24%，而商用车降幅约38%。季节性因素及上年年初至4月产销基数较高，是商用车降幅大的主要原因。

自主品牌难脱困

自主品牌难以摆脱下滑局面。1月自主品牌乘用车销售48.80万辆，环比下降17.13%，同比下降30.62%，占乘用车销售总量的42.05%，占有率比上月下降0.97个百分点，比上年同期下降3.96个百分点；自主品牌轿车销售21.65万辆，环比下降23.02%，同比下降38.13%，占轿车销售总量的27.15%，市场占有率比上月下降2.50个百分点，比上年同期下降5.54个百分点。

上汽继续领跑

今年1月，汽车销量排名前十位的生产企业依次为：上汽、东风、一汽、长安、北汽、华晨、广汽、奇瑞、吉利和长城，上述十家企业共销售汽车123.67万辆，占汽车销售总量的88.98%。

1月乘用车销量排名前十位的企业为：上海通用、上汽通用五菱、上海大众、一汽大众、东风日产、北京现代、重庆长安、奇瑞、吉利和东风公司。与上年同期相比，十家企业均有一定下降。1月份上述十家企业共销售乘用车70.53万辆，占乘用车销售总量的60.77%。

去年出口是亮点

同时发布海关数据显示，2011年中国汽车进出口数据均涨幅较大，2011年全年中国出口汽车84.95万辆，同比上升50.03%。进口汽车103.89万辆，同比上升27.69%。进出口贸易总额1430.75亿美元，同比上升31.83%。其中进口额度达到714.38亿美元，同比上升30.77%，出口额度689.37亿美元，同比上升32.99%。

（来源：北京晨报，2月14日）

[回到目录>>](#)

2012年众车企调高目标：产量与销量双增长

2011年，中国车市遭遇急刹车，产销分别为1841.89万辆和1850.51万辆，增幅分别仅为0.84%和2.45%，比2010年分别回落31.6和29.92个百分点，增速为13年来最低。但尽管如此，对已经到来的2012年，中国车企普遍持乐观态度，制定的产销目标，无一例外，都是建立在增长基础上，且幅度不低。

百万辆级车企：目标5%

上海通用去年产销实现123万辆，继续引领车市。今年，上海通用产销目标定为130万辆，增幅约6%。但考虑到迈锐宝、科帕奇等重磅新车将于年内上市，别克首款SUV也将推向市场，130万辆的产销目标略显保守。

受微车市场衰落影响，上汽通用五菱去年增幅有限，仅为5%，最终产销130万辆。年初，上汽通用五菱已确定其今年销量目标，为135万辆。宝骏630在2011年也完成2万辆销售任务，今年将挑战月销量万辆的目标。

2011年，大众在华总销量为226万辆，同比增幅17.7%，其中，上海大众116万辆，一汽大众103万辆。目前，大众还未公布其今年销量目标，但鉴于大众良好的销售势头，上海大众有望在今年挑战上海通用车坛老大的地位，而一汽大众则为120万辆。

第二梯队：目标逾10%

受地震等一系列因素影响，去年本田在华销量仅为62.4万辆，下跌5%。2012年，本田目标为增幅15%，总产销超75万辆。为实现这一目标，备受关注的CRV提前上市，本月22日便将推向市场。

2011年，东风日产实现产销80.86万辆，位居第四，仅次于上海通用和上海大众。今年，东风日产将挑战100万辆，目标增幅接近25%。事实上，数年前东风日产已经未雨绸缪，投建第二工厂，并扩充一厂产能，花都两工厂今年总产能最高将达80万辆，产能不再是障碍。

去年，北京现代实现74万辆产销量，远超其现有60万辆设计产能极限。今年，其第三工厂将投产，一期年产能达30万辆乘用车和20万台发动机，最终年生产能力将达到40万辆乘用车和40万台发动机。内部人士称，北京现代今年终极目标同样是100万辆，出于保守考虑，对外宣称仅为80万辆。据悉，北京现代第四工厂的筹划已提上日程。

丰田是2011年最失意的车企，全球老大地位最终不保，被通用和大众超越，最终排名第三，其在中国销量仅为80万辆，勉强完成全年销售计划。今年，丰田全球目标制定为848万辆，中国将承担至少100万辆的销量，目标增幅将达25%。

第三梯队：目标有增长

东风悦达起亚2011年顺利完成43万辆产销目标，2012年则锁定在48万辆。据悉，起亚汽车第三工厂已开始筹划，将于2014年投入运行。起亚汽车表示，新工厂将生产专门为中国市场开发的战略车型，年产量将达30万辆，届时将使起亚汽车在中国的年产量达到73万辆。

2012年，最为谨慎的合资车企当属马自达，一汽马自达目标仅为15.7万辆，比2011年增2万辆，增幅不小，但基数不大。另外，由于长安马自达单独合资迟迟未批，将直接影响其今年的业绩。

第三梯队中的自主车企在2012年则显得颇为低调，原因是他们在去年异常艰难，除长城较好完成年初制定目标之外，奇瑞、吉利、比亚迪、江淮、华晨等均未完成，这也使得他们不敢对外公布其今年的产销目标。不过，业内人士分析，中国车市增速放缓，但自主品牌取得增长的机会并不是没有。

（来源：搜狐汽车，2月09日）

[回到目录>>](#)



【双周声音】

1. 长安集团董事长徐留平：融合必将历经阵痛
2. 安进：江淮将完善全球市场格局行业增速8%
3. CODA总裁：中国电动车市场潜力比美国更大

长安集团董事长徐留平 融合必将历经阵痛

记者：长安集团整合昌河汽车、哈飞汽车，曾是央企汽车重组的重大里程碑事件。但2012年初的昌河汽车停工却令此事备受质疑。长安集团如何看待重组？

徐留平：年前昌河发生了一些事情，我感觉在一体化过程中，会面临一系列问题。相对于资产、渠道、采购等硬性整合，兼并重组的难点在于软整合，即企业文化和管理体系的整合。面临这些问题怎么办？我认为这些事是绕不过去的。重组的过程充满着艰辛与坎坷，每一步都如履薄冰。但管好、用好国有资产，是中国长安集团责任所在。

记者：昌河汽车停工引发的一个后患，即长安集团和主管昌河汽车的地方政府的关系。接下来，长安集团准备如何修复这一关系，从而最终保证昌河汽车真正走上正常营运之路？

徐留平：（停工风波）存在一些误解和信息的不对称。我个人认为，第一，中国长安集团有这个胸怀，不会对昌河汽车的发展产生不好的影响；第二，对于地方政府来讲，昌河汽车发展不好了对它也没好处，我相信地方政府也会通过和长安集团的沟通，来支持长安集团把昌河汽车做好。只有昌河汽车发展好了，才有多赢的可能性。最近长安集团和地方政府的沟通比较密切、比较好。

记者：昌河汽车停工事件是否会对哈飞汽车产生负面示范效应？你们有何应对措施？

徐留平：这个？不会！昌河汽车（停工事件）是在极其特殊的情况下出现的。只要我们在这一过程中把方方面面的利益处理好、沟通好，就不会对哈飞汽车造成什么影响。企业的发展还是一切的核心，没有昌河汽车的发展、没有哈飞汽车的发展，地方政府能得到什么？长安集团又能得到什么？对于员工来讲，他们关心的也是工作能不能得到保障，工资能不能增长，这才是最核心的。

所以，中国长安集团当务之急还是提升经营、提升管理、加强投资。（来源：上海证券报，2月09日）

安进：江淮将完善全球市场格局行业增速8%

江淮汽车（600418）召开股东大会，新任董事长安进在会后接受证券时报记者采访时表示，2012年，是江淮汽车“十二五”战略实现非常关键的一年，公司面临的形势、发展的环境将更加复杂、更具挑战，但是中国经济长期向好的基本面不会改变，汽车消费需求的增长态势不会改变，预计今年行业增速在8%左右。

安进称，2012年，江淮汽车横向继续填补空白市场，分阶段实现地级城市全覆盖；纵向继续强化网点下沉，扎根于三、四线城市。全面推进节能环保产品开发和资源节约型制造技术的推广、应用，高度重视节能减排工作。加快DCT、1.5TGDI、新能源车等新技术应用，切实提升和畅、星锐、同悦、和悦、江淮铃年度车型等新产品投入产出效率和效益。

将进一步完善全球市场格局，加快商业营销模式转变，推进合资合作、KD工厂建设等。轻卡业务继续走高端品牌路线，实现规模与效益双丰收；重卡业务要适度扩大规模，稳住收益；乘用车业务强化结构调整，提规模增效益，打造高品质的国际形象。

（来源：证券时报，2月09日）

[回到目录>>](#)

CODA总裁：中国电动车市场潜力比美国更大

CODA 控股是一家美国私营公司，总部位于南加利福尼亚州，在电动汽车生产制造方面，CODA主要采用来自美国的驱动系统部件，包括电机、电机控制器及变速箱等，并授权中国长安集团旗下的哈飞汽车进行生产及组装。这是CODA控股公司首次参加北美底特律车展，并展出其首款零排放的CODA纯电动汽车。CODA为该款电动汽车配备了两种不同功率的电池组，旨在满足消费者对电动汽车经济性 & 实用性的需求。目前车型上所装载的31千瓦电池组，完全充电后最多能提供200公里的行驶里程。这一车型于本年度在美国上市，预计零售价为37250美元，美国政府补贴后售价可降至29750美元。

问：电动车在中国市场的发展与美国相比会有什么不同之处？

答：美国因为基础设施较好，例如地方大可以在停车库安装充电桩，而中国电动车的充电设施建设需要政府投入，短期美国电动车市场发展更快，而从长期看中国电动车市场前景和潜力一定比美国大。

问：CODA公司目前提供的电池的能量密度是多少呢？

答：很抱歉，具体的数据我一时答不出来。我们采用的是磷酸铁锂电池，它可能在功率密度上不是最高的但却是最稳定的，有一些别的电池可能能量密度表现更好但稳定性却没那么高。汽车是对安全性要求很高的产品。而且我们花了很大的工夫研发了一套比较先进的电池管理系统，这可以让电池组发挥更大的功能。此外，我们还有一个温度管理系统，可以让电池组的工作环境处于最佳状态。两个系统共同作用下，可以提高电池的效率同时保证安全。

问：目前电动车的安全问题依然是焦点，为什么那么多不同品牌的电动车出现自燃事故？

答：美国方面做了许多工作来保障电动车安全，美国高速公路管理局已经发布了许多适用于电动车的法规，当然还有许多条例规定需要不断完善。

我认为，中国在电动车安全法规完善上比美国落后，还有许多工作要做。只要法规完善，电动车的商业化道路才可以越走越顺。现在还有很多人在观望，法规不完善也是原因之一。当然，我相信政府会看到电动车发展出现的各种问题，也会出台相应的措施。

不过话说回来，我看了许多关于电动车自燃的报道，但是人们好像忘记了，每天世界上有多少汽油车自燃啊！想想看，其实作为能源来说，电池比汽油稳定性更高、更加安全。

问：电动车不是一个新产物，上世纪70年代已经出现了，现在的电动车与过去相比有多大进步？

答：最大的进步是电池技术。以前的电池又重又大，现在锂电池体积小很多。电动车真正进入商业化和个人消费的可能性变大。还有能源紧缺问题又重新浮出水面，油价波动大，部分消费者会转向电动车。从国家层面看，汽车消耗石油，中美等能源大国更倾向采用电能等替代能源。

问：大家都说2012年是电动车元年，你赞成吗？

答：目前在美国市场，电动车供不应求，例如日产聆风，有一辆卖一辆。未来三年，电动车在中国会缓慢发展，随着充电设施逐渐普及，未来十年电动车在中国会迅猛发展。

问：对于您个人来说，传统汽车和电动汽车，哪个更有意思？

答：采用汽油、柴油、电动还是混合动力，只是驱动系统不同而已。我对汽车行业的热爱是一样的。

（来源：广州日报，2月06日）

[回到目录>>](#)

关于我们

北京华经纵横咨询有限公司成立于2003年，其前身为“北京华经纵横经济信息研究中心”，是以国务院发展研究中心“中国经济报告课题组”为依托，以国务院发展研究中心、中国竞争情报学会、中国人民大学商学院的专家教授为智囊的国内著名经济信息研究机构。

目前华经纵横业务范围主要覆盖细分行业研究、市场专项调查、项目投融资咨询等领域，我们已经发展成为一家多层次、多维度的综合性信息咨询机构。

凭借密切的政府部门支持及科研院所合作，华经纵横已经构建了包括政府部门、行业协会、专业调查公司、企业内部人脉、自有调查网络等在内的多渠道、多层面的数据来源；建立了涵盖国内外上百个行业的千万级的数据库；形成了数十种独创的专业分析模型和研究方法。

作为国内权威市场研究机构，我们的成果得到了政府决策机构、企业界和投资界的高度评价，视为反映中国产业发展动向的最具权威性的成果之一。国务院发展研究中心中国经济报告课题组、中国国际工程咨询公司、北京大学经济学院、中国竞争情报学会、中国城市规划设计研究院、中国社会科学院工业经济研究所、国家发改委宏观经济研究院等国内知名研究机构对公司的发展给予了大力支持。

相关部分成果推介

1. 2012年电动汽车行业市场调研及中期发展预测报告

http://www.chinacir.com.cn/2011_hyyc/278158.shtml

2. 2012年汽车轴承行业市场调研及中期发展预测报告

http://www.chinacir.com.cn/2011_hyyc/278215.shtml

3. 2012年邮政车市场发展深度分析报告

<http://www.chinacir.com.cn/cyyj/tjbg/zdtj/03/258146.shtml>

4. 2012年非公路自卸车市场价格预测及影响因素深度分析报告

<http://www.chinacir.com.cn/cyyj/tjbg/jgyc/03/258234.shtml>

5. 2012年汽车发电机细分行业研究报告

<http://www.chinacir.com.cn/hyyjbg/ebcbbicf.shtml>



首创北环国际中心