

行业资讯 | HangYeXunFeng

四月销量首现负增长 车市或将迎来“拐点”

陆文军 王晓明

中国汽车工业协会 10 日公布
的最新统计数据 displays, 受鼓励政策退出、油价高企、日本地震等多重因素
影响, 今年以来国内车市销量增幅大幅回落, 4 月份更出现 27 个月以来首次负增长。

随着各种制约因素增强, 业内人士普遍认为我国车业增速放缓已成必然趋势, “井喷” 将逐步回归理性, 或将迎来的“拐点”也给国内车业盲目扩张的冲动带来警示。

27 个月“首负” 车市面临“点刹”

今年 4 月, 原本不应是汽车销售淡季, 而且还往往因为自驾度“五一”假期的刺激而成为居民购车的小高潮, 但今年 4 月, 中国车市却迎来 27 个月以来首次负增长。

据统计, 今年 4 月, 国产汽车产销 15353 万辆和 15520 万辆, 环比下降 15.98% 和 15.12%, 同比下降 1.85% 和 0.25%。中国汽车工业协会预计今年国产汽车产销增幅可能低于预期。

光是一线城市, 车市增速放缓也开始波及国内二、三线城市。吉林

省长春市素有“汽车城”之称, 2010 年
产销整车突破 150 万辆, 产值突破 3000 亿元, 双双跻身全国前三甲。副市长隋忠诚介绍说, 全国一季度汽车销量增速大幅回落, 其中 3 月份销量增速不足 6%, 为 2009 年 4 月以来最低。“长春一季度销售仅增长 5.6%, 增幅比去年同期回落 68.5 个百分点, 其中 3 月份汽车销量已经出现零增长。”他说: “目前全市汽车库存 6.5 万辆, 同比增加 1.7 万辆。”

“近年来中国汽车市场出现了超常规增长, 同时也产生了一些不切实际的乐观情绪, 但井喷行情不可能长期维持, 这是规律。”同济大学汽车学院教授周钊说, “总体来讲, 中国汽车市场远远没有饱和, 但也不可能维持前几年的增速, 合理回归有利于长期发展。”

多因素推动汽车市场 “周期性调整”

业内专家认为, 目前中国汽车市场依然处于发展初期, 背靠 13 亿人口的巨大消费市场, 潜力依然有待释放。但超常规快速发展毕竟难以持续。目前国内汽车消费增速大幅回落, 就已经透露出国内汽车业发展转折期到来的信号。

实际上, 随着我国汽车市场高速发展, 一些制约性、限制性因素正在积聚, 影响国内车业进一步发展。一方面, 随着油价上涨, 能源制约加大; 国内城市拥堵加剧, 环境制约加大; 汽车排放污染问题突出, 生态制约加大。

2011 年伊始, 北京率先出台汽车消费的限制性政策以“治堵保畅”, 各地纷纷开始考虑出台汽车消费限制性政策, 再加上鼓励性优惠政策全部到期取消, 令车市景气指数突然感受到了几分凉意。

一位证券机构汽车业分析师认为, 目前销量增幅明显下降由多种因素叠加导致, 一方面, 目前购置税优惠政策、汽车下乡和以旧换新政策的退出, “政策市” 的红利已经不再; 另一方面, 油价上涨、部分城市启动的限制性政策, 确实对汽车销售以及消费意愿产生了抑制; 此外, 日本地震影响还在延续, 近期日系合资厂陆续宣布减产, 未来影响将进一步显现。

“汽车业调整期正在临近, 增速放缓已成必然。”汽车分析师贾新光认为, 强烈的市场需求依然将支撑中国汽车产销增长, 但涨幅必然要调整, 除了行业发展的周期性规律之外, 国内车业面临三大发展瓶颈——

市场前瞻 | ShichangQianZhan

苏晖:北京车市五月份也很难回暖

“京城车市在 4 月份没有回暖, 5 月份也很难回暖, 很可能还是会与 4 月份持平。京城的整个第二季度也很难出现回暖, 汽车销售市场情况变得越来越复杂。” 5 月 10 日, 原亚运村汽车交易市场总经理苏晖在对京城汽车市场进行四月份综合分析时如此表示。

“4 月份北京销售新车 3.1 万辆,

仅比 3 月份的 2.5 万辆增长 20%, 仅看增长率不算低, 但与其他数据相比已经很低了。” 苏晖认为, 4 月份的 3.1 万辆是由三大动力带动的, 包括备案车的延时, 摇号车的释放, 以及清明和五一双节的影响。三大动力都没有使京城的车市动起来, 5 月份没有这些动力因素, 车市又怎么上去呢?

“北京市场的销量不容乐观, 即使是大众系的车型, 4 月份销量下滑也比较明显。” 5 月 9 日, 一位北京某经销商集团的高层在接受 21 世纪经济报道记者采访时表示。

4 月份北京市有两个特点, 京城车市降价促销趋势明显, 优惠力度加大, 以此吸引有资质的消费者, 但即使降价促销仍未刺激市场。外



交通、能源和环境问题, 也制约着国内汽车业可持续发展。

“拐点”之忧 警示盲目扩张冲动

专家认为, 国内汽车销量增速大幅回落, 是政策与市场、国际与国内多方面因素综合作用的结果, 整体看影响汽车产业增长的不利因素明显增多, 国内汽车消费已经进入新一轮调整周期, 汽车产业或许已经到了一个新的“拐点”。

在国内汽车刚性需求支撑下, 预计未来汽车消费将呈现平稳增长态势, 汽车企业应尽快从过去的“要规模”向“要效益”转变, 避免继续盲目扩张产能。

姜军认为, 汽车产销量同比增长大幅度回落, 显示出汽车行业拐点初现。从历年月度汽车销售量统

计分析可以看出, 3、4 月份是一年之中比较重要的月度。然而今年的 3、4 月份却没有给市场带来惊喜, 准确地讲应该出乎大多数人的意料, 一季度大幅下滑的产销量预示着我国汽车行业将进入新一轮调整。“全行业现在应该冷静下来, 企业要把提高效益作为方向; 同时也要充分认识到当前的现实, 重新审视发展规划。” 他说。

同济大学新能源汽车工程中心副主任章桐表示, 对广大汽车生产企业和经销商来讲, 今年仍然面临严峻考验, 因为大家已经习惯了 40% - 50% 的增长速度, 很多决策都是按这样的趋势制定的, 现在是作出调整的时候了。“从企业角度看, 不能再盲目扩张产能, 而应转向要效益转变。” 他说: “企业应把更多的注意力从整车生产向做好服务、品质、理念等方向转变。”

专家解读 | ZhuanJiaJieDu

中国车市 没那么悲观

中汽协常务副会长兼秘书长董扬预计, 今年国产汽车产销增幅可能低于预期的 10%, 形势严峻。董扬指出, 今年 4 月份, 中国汽车产销出现负增长, 成为除了日本之外, 世界主要汽车产销大国中仅存的个别。

虽然今年 1-4 月份, 国产汽车累计产销 643.11 万辆和 653.39 万辆, 同比增长 5.09% 和 5.95%。但是今年前 4 个月, 月度汽车销量同比增长率和汽车销量累计增长率, 一直呈下滑趋势。这也许就是中汽协认为形势严峻的主要原因。

4 月销量并不算低

但是, 如果分析一下自 2009 年以来 28 个月的月度销量, 今年 4 月份 155.2 万辆的销量并不算低。2009 年月度销量最高的 12 月汽车销量只有 141.36 万辆。2010 年 12 个月中有 6 个月的销量低于 155 万辆。

2011 年 4 个月中, 除了 2 月份适逢春节长假, 销量只有 126.7 万辆, 1 月和 3 月的销量都超过了 180 万辆, 分别是 189 万辆和 182 万辆, 而 2010 年最高月度销量不过是 173 万辆。

由此可见, 今年前 4 个月的销量, 除了 2 月受春节影响较低以外, 有两个月开创历史最高纪录, 1 个月超过 155 万辆, 总体并不算太差。

另外, 个别月份汽车销量下滑, 不能代表全局, 也不能代表未来几个月的趋势。还需要综合了解。

商用车拖了后腿

4 月份销量之所以同比下降, 其中一个重要原因是商用车下滑严重。由于国家推出新的商用车油耗准入标准, 许多商用车不达标, 减少了生产和供应, 导致 4 月份整体负增长。

据中汽协统计, 4 月份商用车销售 40.97 万辆, 比上月下降 14.81%, 与上年同期比较, 商用车销售下降 7.84%。但是, 占汽车销量近 3/4 的乘用车, 4 月份并未下降, 而是增长 2.79%。

在乘用车各品种中, 轿车增长 4.16%, MPV 增长 3.88%; SUV 增长 18.91%, 只有交叉型乘用车同比下降 10.45%。交叉型乘用车之所以下降, 一是前两年增长太快, 二是汽车下乡政策取消影响了销量。

增速放缓不必悲观

从今年开始, 相关优惠政策退出, 对车市带来一定负面影响。但是也要看到, 这些优惠政策的效果已经十分有限, 退出对车市影响不大。

另外, 节能汽车补贴已经公布了第五批推荐名单, 车型达到 200 多个, 1.6L 以下乘用车, 大多数可以享受 3000 元补贴的优惠。这一政策比退出的其他优惠政策力度要大得多。

另外也要看到, 今年是车市调整年, 增速放缓也在预计之中, 不必悲观。

中国的汽车保有量仍然偏低, 中国消费者对汽车的刚性需求还将持续许多年。因此长远来看, 中国汽车产销有可能长期保持两位数增长。

(张 雯)

中重卡由于长途运输的特殊性, 其内饰材料的环保程度更应受到重视, 否则会对长时间的驾乘者健康造成更严重的伤害, 让人欣慰的是已有商用车企业采取了行动。

中重卡 “恋”上新材料新能源

李 剑

随着全球性能源危机和气候问题的日益加重, 节能环保成为汽车工业可持续发展面临的迫切课题, 要彻底改变汽车行业, 尤其是中重卡车型油耗高、污染重的现状, 需要从源头寻求解决方案, 而新能源及新材料的开发及应用, 正在被越来越多的有责任感的车企所关注, 其中更不乏商用车企业发挥了领军作用, 有效地推动了国家节能环保事业的发展。

新能源唱响节能环保主旋律

作为大排量高油耗的中重卡来说, 新能源卡车的研发及应用更是势在必行。在商用车领域, 实力雄厚的东风商用车、一汽解放两大商用车集团, 在新能源关键技术上都采取了自主研发的方式。据了解, 在东风天锦中卡以及东风天龙重卡平台上, 东风

商用车公司根据市场需求先后推出 LNG(液化天然气)和混合动力等新能源车型。

LNG(液化天然气)汽车显著的特点是不仅能满足严格的车辆排放法规的要求, 更重要的是克服了 CNG 汽车的主要缺陷, 兼有 CNG、LPG 汽车的优点, 能满足长途运输的需要, 更具实用性。因而 LNG 汽车被认为是燃气汽车的发展方向, 备受业内及车队经营者的关注。东风商用车 LNG 发动机使用清洁燃料, 环保性能更优越, 其中装配 LNG 液化天然气 dc11 发动机的天龙重卡, 不加气的续驶里程超过 600 公里。目前东风商用车在 LNG 研发上突破了多个难点, 技术处于国内领先水平。

新材料关爱驾乘者健康

众所周知, 汽车内饰所用的材料中都含有 VOC(可挥发的有机化合物

的简称), 当其含量超出了一定标准时, 会刺激驾乘者的眼睛、皮肤以及呼吸道, 并会伤害人体基因并致癌。因此低 VOC 环保材料的开发应用成为汽车厂商的当务之急。

在国内中重卡企业中, 领军企业东风商用车是国内最早开展回收利用、禁限用物质及 VOC 应对研究的商用车公司之一。早在 2005 年, 东风商用车即根据当时国内法规动向启动了东风商用车回收利用项目工作, 并领先于行业制定了针对可回收物及 VOC 挥发的企业标准。

在整车的回收利用方面, 东风商用车即根据当年出台的《汽车产品回收利用技术政策》要求, 完成了东风天龙重卡两个主力车型的回收利用率和再利用率的理论计算, 均提前达到技术政策中规定的 2017 年回收利用率和再利用率的最终目标, 并领先于行业先后制定了三份企业标准。

奇瑞 A3 导航版 9000 元豪礼大放送

者的高度认可, 购车者表示这一高科技配置在日常驾车过程中非常实用, 大尺寸显示屏能够直接清晰地提供最优驾驶路线, 尤其是去陌生地方旅游、办事的时候, 着实能让人省心不少。

目前国内汽车市场中, 配备导航仪车型的售价多在 10 万元以上, 而在 7 万元区间内的导航版车型则难觅踪迹。奇瑞 A3 是 7 万元区间内的一款高品质人气车型, 拥有“六个第一”的领先优势, 包括第一个获得五星安全评定、第一个全系标配 ESP 防侧滑稳定系统、第一个采用高效节能

的 1.6L DVVT 发动机、第一个装备 B 级车才拥有的四连杆后独立悬挂、第一个承诺 4 年或 12 万公里超长保修服务承诺、第一批享受国家惠民工程补贴政策。而奇瑞 A3 导航版车型则在保持原有出色品质的基础上, 还可享受 9000 元三重大礼促销优惠, 进一步提高了产品的性价比优势。

同时, 导航版的推出还再度提升了奇瑞 A3 的整体科技水平, 堪称 10 万元以内车型中的高科技表率。奇瑞 A3 领先的“四大科技”优势堪称同级车的标杆, 科技安全、科技动力、科技驾控、科技品位提供了全方位的高品

质享受。对于选择奇瑞 A3 的消费者而言, 导航版车型装备的智能导航仪集多媒体播放、GPS 导航、蓝牙通讯、收音机等多项高科技功能, 不仅有效解决了出行中的困难, 同时也提供了更为丰富的便携配置和娱乐享受, 堪称是车主们享受高品质生活的最佳选择。

从记者在 4S 店了解的情况来看, 奇瑞 A3 导航版推出后终端销量节节攀升。时下正值汽车消费和外出旅游的旺季, 具有高性价比和高科技表现的奇瑞 A3 导航版有理由成为市场中的“香饽饽”。(王颖超 于丹)



近日, 记者从经销商处了解到, 奇瑞 4S 店现正开展导航版促销活动。购买奇瑞 A3 导航版的消费者, 可享受价值 9000 元的三重大礼回馈, 包含 3000 元节能补贴 +3000 元油卡 +3000 元礼包。

据奇瑞 4S 店销售经理介绍, 奇瑞 A3 导航版推出后得到了广大消费