

理性备战 2014 年

车企产销规划陆续亮相

本报讯 跨入新的一年，各大车企 2014 年销量目标日前纷纷亮相，各车企在 2014 年备战的路径也逐渐清晰。

2014 年上海通用销量目标锁定在 160 万辆，仅增长 6.6%。增速不仅低于上海通用去年的水平，甚至可能低于乘用车市场的平均增幅。

2014 年长安福特锁定的销量目标为 79 万辆，增幅为 15.7%。从整体销量布局可以看出，长安福特 2014 年的销量增长将重点依托翼虎和新蒙迪欧。但大规模召回之后，翼虎是否还能持续热销，成为考验长安福特的一道难题。

2014 年长安马自达再次对 10 万辆的目标发起冲击，增幅要达到 40%。今年虽有产能补充和新车加码，但面临激烈的市场竞争和日系车不稳定的非市场因素，实现 10 万辆目标比较难。

北京现代 2013 年成功突破 100 万辆销量门槛，达到 103.08 万辆。2014 年，北京现代的目标销量是 110 万辆，属于稳中有升。

广汽本田 2014 年销量目标将超过 50 万辆，增速近 15%。为支撑该销量目标，今年广汽本田将导入 4 款新车，这在广汽本田过去 15 年在华发展历史中绝无仅有。虽然广汽本田声称 2014 年强势回归，但很难说广汽本田已经完全实现了在市场上的正式回归，除了加速产品导入外，广汽本田要做的事还有很多。

江淮 2014 年乘用车销量目标为 21.9 万辆，增速 41.74%。在轿车市场，江淮轿车销量已经连续两年下降，今年呈现出品类开拓和新品延伸的产品格局，尤其是定位于小型 SUV 和悦 S30 的推出值得深度关注与期待。

2014 年北汽自主品牌乘用车销量目标为 37 万辆，增速 85%。虽然原有 85% 的增长目标有困难，但今年除了原有产品外，2013 年年底上市的 BJ40 也有 8000 辆的排产计划，再加上今年计划上市的 C50 和 C60，北汽完成 37 万的年销量目标值得期待。

2014 年奇瑞销量目标为 36 万辆。2014 年艾瑞泽 7 的营销将是奇瑞的重点工作之一，现有的 519 家经销商也将有 20% 被淘汰。如果今年上市的几款新产品能够延续艾瑞泽 7 和瑞虎 5 良好的市场表现，那么奇瑞 2014 年的销量将很有可能实现触底反弹。

长城汽车 2014 年销量目标为 88 万辆，增速 16.71%。长城汽车无疑是 2013 年国内汽车市场的大赢家。从今年目标来看，16.71% 的目标低于 2013 年 21% 的增幅。此外，今年预计投放的多款新车和 2013 年底上市 的哈弗 H8 都会给长城增加不少的销量，所以长城定的目标有些保守。

比亚迪 2014 年预计 55.5 万辆左右，增速 10% 左右。比亚迪今年将推出 5 款新车型，包括双模混动 SUV 车型“唐”、高端 SUV S7、小型 MPV M3、新款 F3、思锐 2.0T 和全新 A+ 级轿车 G5。从 2011 年告别高速增长后，比亚迪在制定销量目标时趋于冷静，今年 10% 左右的增长目标有些保守。

丰田中国设定的 2014 年在华销量目标为 110 万辆，为史上最高，同比增长 20%。2014 年汽车市场整体增幅将较 2013 年有所下降，市场波动因素仍笼罩在日系品牌头顶，这样的预期太乐观。

PSA2014 年在华产销量目标上升至 65 万辆，增幅约 18.2%。其中，东风标致销售目标为 34.5 万辆，东风雪铁龙销售目标为 30.5 万辆。为完成目标，将有多款新车推出。近年来 PSA 一改在华保守形象，转守为攻，陆续将多款车引入中国市场，2014 年 14 款产品线的扩容可见其对中国市场的重视。（文君）

因产销下降所致

天津一汽夏利去年预亏 5.3 亿元

本报讯 天津一汽夏利汽车股份有限公司日前公布了 2013 年度业绩预告。预告显示，从 2013 年 1 月 1 日至 12 月 31 日，公司净利润预计亏损 4.3 亿元至 5.3 亿元，而上年同期则盈利 3420 万元。

公告指出，公司业绩下降的主要原因是公司参股的天津一汽丰田汽车有限公司产销量同比下降，导致其向本公司贡献的投资收益较去年同期下降。同时，为应对国内汽车市场消费升级，经济型轿车竞争激烈出现负增长的影响，该公司加速产品升级步伐，主动进行产品结构调整，提升品牌形象，关停了部分老夏利产品，产销经营亦受到了一定影响。（肖捷）

俄罗斯车市发展放缓

伏尔加汽车将大幅裁员

本报讯 据俄罗斯媒体报道，俄车企伏尔加汽车公司日前宣布，今年将大幅裁员 7500 人，约占员工总数的 11%，目的是削减成本开支，改善公司金融状况。

伏尔加汽车首席执行官波·安德森称，经济停滞影响了俄罗斯汽车市场，因此必须在竞争中保持盈利。

据了解，过去三年俄罗斯新车销量平均增长为 27%，去年下跌 5.5% 至 278 万辆。欧洲商业协会预计 2014 年俄罗斯轻型车销量将再度小幅下滑至 273 万辆。其中，拉达品牌下降 15% 至 45.6 万辆，跌幅超过整体车市水平。

为了支持陷入困境的汽车行业，俄罗斯政府最近宣布计划在 2016 年之前的三年中为俄罗斯汽车制造商补贴 2710 亿卢布。（千辉）

2013 年国内汽车产销好于预期，为 2014 年的汽车市场奠定了一个高起点，车企只有对未来的挑战和机遇了然于胸并及早应对，才能在错综复杂的竞争中立于不败之地

2014 车市的危与机

■李永钧

2013 年国内车市走势虽然一波三折，但整体上呈现复苏势头，产销量恢复到两位数以上增幅，开启了新的增长周期。刚刚到来的 2014 年，汽车市场又将怎么样？是继续小步快跑还是裹足不前，成为业内关注的话题。

两位数增长可期

回望过去的一年，在姗姗来迟的“汽车三包”出台、限购蔓延、“节能 3000 元补贴”等诸多利好、利空政策的相互作用下，2013 年国内汽车产销好于预期，这无形中也给 2014 年的汽车市场奠定了一个高起点。

多数业内人士认为，2014 年，中国车市作为驱动中国产业经济发展重要引擎的地位仍将不变。乐观地说，只要中国经济仍保持 7% 左右的增速，汽车产业继续实现两位数增长就可期待。

业界普遍乐观主要基于两点：一是国内经济平稳增长预期带来的消费信心；二是国内汽车消费刚性需求依然旺盛，许多人仍渴望拥有自己的第一辆汽车。而竞争带来的新车选择增多以及汽车价格的下探也将进一步刺激消费需求释放。2014 年这一现象还将继续维持。

另一个普遍认同的观点是，汽车市场主要在东部沿海地区，东部沿海地区 2001~2008 年汽车市场增长速度非常快。但是从 2009 年到现在的 5 年间，增长速度最快的是中部地区，包括河南、河北、湖南、湖北、江西、安徽、山西、内蒙古等省、自治区。

2014 年中国汽车市场的增长力正在从省会、省中心城市向二三线城市，或者三四线释放。

有调研机构称，来自三四线城市的消费者将占中国未来一年内计划购车的消费者总数的 68%。

在此前召开的十八届三中全会上，“新型城镇化”成为关键词，在一线城市市场容量逐



张海岩/东方 IC

渐饱和，交通拥堵愈演愈烈，限行限购渐成趋势之际，这一政策导向无疑将为企业带来新的发展机遇。

越来越多的车企将增量目标瞄准二三线，甚至是三四线城市的增长。可以预见的是，未来一年中，三四线城市的购买潜力将快速释放，新增购车需求的比重将快速提高。与此同时，三四线城市不断涌现的新富阶层，也同样可以带动当地高档品牌汽车的需求。从这个意义上讲，外资品牌中级车和高档车产品，同样会在城镇化过程中分得很大一杯羹。

另外，日系车企的集体复苏，汽车召回、“三包”的实施、新能源汽车补贴政策出台等一系列充满“正能量”的政策，有力地促进了汽车消费。

按照业内专家的预测法则，车市增速一般与当年 GDP 成正比，理性的车市增幅是当年 GDP 的 1.5 倍。照此预测 2014 年乘用车市场仍将以 10% 左右的年均速度增长，并且这个增速会保持 3 年。

形势更加复杂多变

尽管 2014 年车市依旧会“策马奔腾”，但也是会无限波折。2014 年中国车市形势将比以往更加复杂多变。

各地政府尤其是特大城市遭遇的环保、拥堵压力日益显现。汽车企业的扩产增能正面临大中型城市汽车双限数量增加的考验。

继上海、北京、广州市之后，2013 年末天津市也加入乘用车限购行列。而在新的一年，我国将会有更多的中东部省会城市陆续加入双限行列，深圳、杭州、成都、石家庄、青岛、武汉、大连等 8 个城市均存在实施限购的可能性，数据显示以上 8 个城市限购政策一旦实施，将造成当地汽车销量 25% 左右的下降，直接减少汽车销量 40 万辆左右。

2014 年限购的城市可能会增多，而限购的节奏现在还不确定。这个节奏主要包括一是限购城市数量，二是出台的时间，三是政策限购的程度。未来，限购将越来越“突如其来”，而且每一个城市的限购都会拉动其他城

汽车进出口难言乐观

■文 岩

在经历了前几年的高增长之后，2013 年我国汽车进出口全面缩水。进口方面，1~11 月进口累计达 107.1 万辆，同比仅增 2.2%，低于去年同期 13.2% 及全年 9.1% 的增长。出口方面，全年总体出口低于 100 万辆，为 97.73 万辆，比上年下降 7.5%。展望 2014 年汽车进出口市场，利空因素依旧，形势难言乐观。

由于 2013 年中国进口汽车市场格局已步入深度结构调整时期，2014 年进口汽车市场将进一步回归理性增长。预测 2014 年中国进口汽车市场仍将延续“增速放缓、结构调整”的市场格局，全年销售增长 7% 左右。同时，由于行业库存压力较大，2014 年需要消化 2013 年延续下来的 1~2 个月的正常库存量，进口增速也将有所回落。此外，进口汽车市场的供需结构、品牌结构、车型结构、渠道结构、厂商关系等都将面临深度调整。2014 年，政策对市

场的影响显著。《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》将加速产品、排量结构调整；《汽车品牌销售管理实施办法》修订及反垄调查，将会对“高供给”起到一定的抑制作用。

据不完全统计，2014 年预计有 54 款进口新车投放中国市场，纯电动与混合动力车型的导入步伐加快、高性能与轿跑车等个性化车型增多、新产品排量继续下移。此外，沃尔沃 S60、XC60、奥迪 A3、路虎极光等进口产品将实现国产化，供给拉动市场的力度或有所减弱。

由于国际经济环境的变化及相关出口国家对进口车辆政策的调整，2013 年中国汽车的出口量没有达到预期数量，据统计从 2013 年 5 月份开始，中国汽车的出口量就开始一路下滑。包括奇瑞、长城、长安、东风等在内的几乎所有自主品牌汽车均呈现大幅下滑趋势，仅有少量品牌逆市而上。而 2014 年中国汽车的出口形势依旧不乐观，主要原因是人民币升值以及几个出口目的

地局势动荡。此外，日元贬值厉害，日系车大幅度降价也是影响因素。

2014 年，除了全球经济不景气、人民币升值、出口国政局不稳定及目标国际贸易壁垒之风愈演愈烈等外部原因外，中国自主品牌汽车出口在产品结构、品牌、业务能力等方面存在的问题并没有改变。中国自主品牌向海外出口的产品主要为低端小排量汽车。但目标国的市场容量有限，目前这一细分市场已呈现饱和状态，中高端市场则仍被欧、美、日、韩品牌所掌控。数据显示，中国汽车出口均价为 1.2 万美元至 1.3 万美元，而韩国为 2.2 万美元，日本为 3.2 万美元。如果照此发展，今年汽车出口肯定会受到较大影响，大部分企业或将很难完成出口目标。

再从市场层面来看，今年如原材料价格上涨、出口优势下降，都将对汽车出口市场带来不小的挑战，所以依靠出口拉动销售量的可能性不大。今年全年出口难超百万辆大关，甚至将可能出现负增长。

美拟要求汽车儿童安全座椅防侧撞

美国国家公路交通安全局官员指出，许多因侧撞而导致的儿童死亡或受伤事件都发生在十字路口，一般是一辆汽车在加速过程中被从侧面高速行驶的另一辆汽车撞击。

为模拟此类撞击以及车门冲压儿童座椅的过程，该机构特别设计了一个“T 形”侧撞测试。在测试过程中，一辆时速 50 公里的汽

车头部，将撞击另一辆时速 30 公里的汽车侧面。这种侧撞测试在全球尚属首次。接受测试的安全座椅将使用代表 12 个月大和 3 岁大儿童的两个假人模型。

美国国家公路交通安全局在征集公众意见后，将进一步修改形成定案，随后给予安全座椅生产厂商 3 年的适应调整时间。

市的连锁抢购潮，短期内将出现过热的情况。这种“非理性”的抢购也将是 2014 年车市的一个潜在增长点。但从长期来讲，限购对于市场是一个负面的打击。透支未来的消费，打乱正常的市场需求的节奏，对发展汽车市场提出了挑战。

“双限”政策对车市影响，长期看是一种限制力，而短期看又是一种刺激力。给汽车企业带来的常常是“内分泌”紊乱：为了赢得眼下市场份额，企业竞相扩大产能，增投新品，产销量暴涨后接踵而至的必将是产能过剩和消化不良。

另外，市场的逐渐饱和，产品日益的同质化与交叉性等复杂多重的因素，将有可能成为车市这匹骏马驰骋路上的诸多绊脚石。可以说，随着产销量的迅速提升，豪车进口车企、合资车企、自主品牌车企的市场压力也与日倍增。特别是在越发细分的市场上，各车企产品线向下一级品类的下探，高品质高配置产品的价格下探等现象不断涌现，2014 年市江湖的激烈竞争，比拼的“血雨腥风”不会少。

有业内人士告诫，在新车产销规模基数越来越庞大的背景下，中国车市未来增长趋缓将是一个中长期的命题。受善变的汽车政策、不均衡的区域经济等因素影响，汽车销量的确存在着太多的变数，随时可能出现过山车般大起大落。

把握两主线布局

当前业界一个普遍的认知是，要重演 2001 年到 2008 年年均 30% 以上的增幅几乎不可能。在大环境无法改变的情况下，车企能做的，就是抓住一切可能催生新增市场需求的机会。车企需要把握两条主线来进行布局。

一是节能减排，发展新能源汽车。汽车尾气排放作为重要污染源之一，需要尽快防治。推广新能源汽车是必然趋势。对于乘用车，目前市场上最被人接受的是以日系车（丰田）为代表的混合动力技术和以美系车为代表的纯电动技术。结合目前中国的现状，发展混合动力技术更实用经济。对于商用车，发展混合动



王硕/东方 IC

春节二手车交易将进入“冬歇期”
自驾返乡 4S 店汽车维修保养忙

上图：每年临近春节假期，二手车交易量都会出现小幅下滑，多数二手车经纪公司的员工都回家过年并暂停公司营业。预计未来一段时间，二手车车市会进入短暂的“冬歇期”。

左图：在位于北京南四环的一家一汽大众 4S 店内，近段时间以来进店咨询购车的顾客并不多，大多数顾客都是来汽车维修和保养的。自驾返乡过春节路途遥远，出发前保养检查汽车做到安全第一。

刘文睿/CFP

■新华社记者 张毅 王敏

据中国汽车工业协会最新统计，2013 年国产汽车产销首次突破两千万辆大关，创全球历史新高，并连续 5 年蝉联全球第一。国产汽车产销突破一千万辆，用了半个世纪，而从一千万辆到两千万辆，仅仅用了 4 年时间，这一增长速度在世界汽车发展史上，简直就是一个奇迹。

中国汽车社会来得太快

国产汽车产销突破两千万辆大关之际，全国不少城市大面积被雾霾笼罩，空气质量重度污染。汽车排放的尾气是雾霾形成的重要原因之一。全国 600 多个城市几乎都存在程度不同的交通拥堵，越来越多的大城市已经或正在酝酿推出汽车限行、限购措施。汽车保有量增长过快，已经对环境 and 交通带来极大压力。

清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全博士表示，美国汽车年销量从几万辆到 1700 万辆，用了一百多年时间，而中国从 2001 年的两百多万辆到 2013 年

的 2200 多万辆，仅仅用了十几年时间。中国的汽车社会来得太快，各方面都还没有做好准备。

中国汽车拥有量增长过快

根据公安部交管局发布的数据，截至 2013 年 10 月底，我国机动车保有量为 2.5 亿辆，其中汽车 1.35 亿辆，其余是摩托车。1.35 亿辆汽车减去俗称农用车的 1500 万辆低速货车，1.2 亿辆汽车保有量中，私人拥有的汽车超过 8500 万辆，比 10 年前增长了 13 倍。最近两年，私家车以年均 1400 多万辆的速度迅猛增长。

过去 10 年，大中城市汽车保有量增长更

快。2003 年，全国仅有北京汽车保有量超过百万辆；到 2013 年，全国有 29 个城市的汽车保有量超过百万辆，北京、天津、成都、深圳、上海、广州、苏州、杭州等 8 个城市超过 200 万辆。北京汽车保有量已经超过 500 万辆，居全国第一。

汽车保有量的快速增长，带来了燃油供应压力、交通拥堵压力和空气质量压力。

如何处理好汽车与社会、汽车与环境、汽车与行人的关系，成为中国进入汽车社会后，所必须处理的重大关系。然而遗憾的是，这几大关系处理得并不好，以致在一些大城市，已经车多为患。

汽车产销突破两千万是喜还是忧

未来十年还会较快增长

中国汽车保有量达到 1.2 亿辆，千人拥有量约为 89 辆，这一水平与全世界平均千人 146 辆的水平，还有不小差距。

中国一些特大城市，千人汽车拥有量已经超过全球平均水平，和一些发达国家的大城市相差不多。但是由于国外进入汽车社会所花时间较长，准备要充分得多，而中国一些特大城市，从自行车时代直接进入汽车社会，道路、停车设施等各方面的准备都严重不足。

中国老百姓享受汽车文明的权利，是什么都阻挡不住的。尽管交通拥堵严重、空气质量恶化，但买车的人还是越来越多。

由于刚性需求的存在，中汽协常务副会长兼秘书长董扬预计，未来 5 到 10 年，中国汽车产销将以 8% 至 10% 的速度继续增长。

有专家分析认为，中国汽车保有量的峰值是 3 亿辆。估计过不了几年就可以实现这一目标。

赵福全认为，如何适应汽车不断增长的趋势，堵是堵不住的，必须另辟蹊径。一方面大力发展节能减排效果显著的传统能源汽车，一方面大力发展零污染零排放的新能源汽车。另外在汽车消费模式上，鼓励购买限制使用。平时上下班不开车乘公交，节假日开车出行。这种消费模式既可以保持中国汽车产业的健康发展，又可以有效减少汽车出行，节能减排。