

2015年是车市“十二五”规划的收官之年,各大汽车厂商都曾制定宏伟的产销计划,然而,车市前景远不如意愿那么光明和美好,市场竞争激化,高库存连续预警,车企的“大跃进”在理性的市场面前显出尴尬

产能激情遭遇市场之惑

李永钧

刚刚来到的2015年,对于中国汽车业来说,是一个重要节点,不仅是“十二五”规划的收官之年,更是中国汽车发展承上启下的关键之年。然而,美好激情与残酷现实之间的碰撞,将是今年中国汽车遭遇的尴尬。

宏伟蓝图

2011年是国家“十二五”规划的开启之年,在经历过2010年的汽车市场再次井喷后,国内外车企都视中国市场为乐土,纷纷启动了新一轮梦想版图。无论是跨国品牌的中期规划,还是国内各大集团的五年战略规划,都无独有偶迎合了“十二五”规划的轨迹。

以“十二五”末的2015年为节点,几乎所有的厂商都提出了2015产量翻倍的宏伟蓝图,一汽、上汽、东风、长安、广汽、北汽六大车企总产销目标已经超过2800万辆。江淮、奇瑞、吉利、比亚迪、长城、华晨六大自主品牌汽车2015年的总产销目标约为1200万辆。国际汽车品牌对于中国市场的野心同样不容小觑。通用汽车计划在2015年实现产销500万辆,丰田汽车为150万辆,大众汽车为300万辆,PSA集团为100万辆。另外,还有现代集团、福特汽车、本田汽车等,他们在2015年中国汽车市场销量目标和应该超过了1500万辆。

据不完全统计,如果这些厂商2015年“如期”实现其设定的产销规划的,那么届时中国汽车的年产销总数将超过4000万辆。退一步讲,如果以2010年1800万辆量为计算基数,以年均15%的增速计算,2015年中

国汽车产销量也将达到约3600万辆。

各大汽车厂商之所以制定如此宏伟的产销计划,主要原因是唯恐落后,某知名汽车集团负责人曾坦言:“别人都在扩大产能,如果我们不加紧发展持续扩张,那么我们的市场份额很可能受到竞争对手的侵蚀。只有想方设法将规模搞上去,才会引起重视,才能在兼并与被兼并的可能中占据主动地位。”

另外,除了不甘落后的因素之外,过于迷信中国汽车保有量仍然很低也是一个重要原因。资料显示,2010年我国汽车千人保有量58辆,不到世界平均水平的一半,不到发达国家的十分之一。二三线城市、广大的农村汽车消费市场仍在成长中,稳定增长的市场需求为汽车工业发展提供了广阔舞台。

现实之惑

对于这些近乎天文的数据,引起了业界对于中国汽车市场到底有多大容量的思考与讨论。如果仅从中国汽车市场千人保有量与成熟汽车市场的千人保有量的差距来考虑,相信2015年是有机会实现3600万辆这样的产销目标的。但不考虑诸如环保、能源、交通等影响因素是不可能的,而且这些现实因素将决定中国车市容量的大小。

首先,中国汽车的发展潜力并不能沿用欧美国家千人汽车保有量或者家庭平均保有量来衡量,中国在一定时期内仍然是发展中国家,拥有大宗商品购买能力的家庭仍然属于少数群体,不能与发达国家相对更加均衡的购买力相比。

其次,经过前10年的井喷,汽车市场会



东方IC供图

进入相对平稳期甚至可能出现冷却期。另一方面,中国汽车市场的尖锐矛盾在一定时期内难以被缓解。城市拥堵以及因拥堵而被逐渐执行的大城市限购限行政策,都将严重影响居民购车消费。

再次,中国经济的发展正面临最为艰难的转型阶段。野蛮生长的时代已经过去,汇率变动、原材料成本上升、劳动力成本上升、产能空置、恶性竞争等情况将严重影响到工业产品市场的发展。

全球能源危机日益严重,尽管目前油价暂时下跌,但是上升还是大趋势,不仅影响到

汽车制造环节的成本上涨,同样影响到消费者购车环节的用车成本考量。

此外,几乎所有汽车品牌乐观地认为三、四线城市将成为汽车增量强劲的另一极。然而,多年来中国基础设施建设都往一线城市倾斜;三、四线城市汽车市场只会是一个循序渐进的过程,可以成为市场的有力补充,但难以成为擎天大柱。

与此同时,政府对于中国汽车社会发展的预期,则明显理性于车企的“大跃进”,那就是车市前景远不如意愿那么光明和美好。中国汽车工业协会预计,2015年中国汽车

连续六年蝉联全球第一

2014年汽车产销双超2300万辆

新能源汽车表现抢眼,自主品牌市场份额继续下降

中国工业协会(以下简称中汽协)1月12日发布的产销数据显示,2014全年,中国汽车产销量分别为2372.28万辆和2349.19万辆,创全球历史新高,连续六年蝉联全球第一;产销量同比增长7.3%和6.9%,总体呈现平稳增长态势,但产销增速放缓,增速比去年分别下降7.5和7个百分点。

据中汽协行业信息部主任陈士华介绍,2014年我国汽车工业经济运行主要呈现汽车产销总体平稳增长、乘用车拉动汽车总体增长、商用车产销同比回落、自主品牌乘用车市场份额下降明显、汽车出口和进口一降一增、行业集中度提高、新能源汽车产销爆发式增长等特点。

数据显示,乘用车销售增速平稳,SUV、MPV继续高速增长。2014年乘用车产销分别完成1991.98万辆和1970.06万辆,比上年增长10.2%和9.9%,增速高于汽车总体2.9和3个百分点,比上年分别下降6.3和5.8个百分点。其中,SUV产销增速分别为37.7%和36.4%,MPV产销增速分别为49.4%和46.8%;轿车产销增速均为3.1%;交叉型乘用车产销分别下降20.6%和18.1%。

受宏观经济和相关政策法规影响,2014年的商用车市场销量降幅较大。全年商用车销售完成379万辆,同比下降6.5%,分车型看,其中货车销售318万辆,同比下降8.9%,

客车方面受到城市公交(含新能源车)、校车增长及轻型客车带动,市场继续保持平稳增长,全年销售61万辆,同比增长8.4%。

随着政府全面出台支持发展新能源汽车的政策,企业对产品的升级改进和社会对新能源汽车认可度的提升,2014年新能源汽车有了较快的发展,全年新能源汽车销量为7.5万辆,同比增长32.4%。其中,纯电动汽车销售4.5万辆,同比增长208%,插电式电动车销售3万辆,同比增长878%。

自主品牌的市场份额持续下降。2014年自主品牌总销量757万辆,同比增长为4.1%,市场份额较去年同期下降了2.1个百分点,至38.4%。其中,轿车销售277.44万辆,同比下降17.4%,市场份额下降5.6个百分点,已经达到约2004年的水平。

“受到合资企业生产的外国品牌汽车在新车推出数量和推出速度上的加快,中小型

车推出力度的加大以及产品价格下探等因素的影响,自主品牌市场份额持续下降,面临较为严峻的形势。”陈士华表示。

受到出口目的国市场竞争加剧和环境不稳、人民币汇率上升、日韩货币贬值的双向压力,以及出口目的国货币贬值、巴西和俄罗斯等国税收政策变化和经济增长乏力等多重因素影响,2014年我国汽车出口数量继续下降。全年汽车累计出口91万辆,同比下降6.8%。其中乘用车出口53万辆,比上年同期下降10.6%;商用车出口38万辆,比上年同期下降1%。

另外,汽车市场的库存同比增加严重,达到27.1%,其中乘用车库存92.9万辆,同比增长29.6%,商用车库存同比也增长17.4%。

2014年汽车市场的增长低于年初8%~10%的预期,中汽协副秘书长师建华表示,这主要是由于宏观经济下行,商用车市场表现低迷和基数较高这三个原因所致。

间;在国家鼓励消费,国民人均收入保持平稳上升的同时,一二线城市升级换代需求进一步提升,三四线城市市场潜力逐步释放,继续促进未来的乘用车市场发展。此外,公车改革和黄标车的淘汰将增加汽车市场的需求,政策环境也将进一步促进新能源车的增长。

谈及进出口市场的未来形势时,师建华表示,受美国等发达经济体的带动,2015年新兴市场经济增速将略有回升;国际经济形势的趋好,虽然有利于国内汽车出口,但同时也存在诸多不确定因素,他建议,中国出口汽车在面临完全市场竞争时,需要进一步完善产品布局,提升产品质量,建立稳定的营销体系,最终打造中国品牌,提升市场竞争力。师建华预计,2015年进口汽车市场增速将继续回落。

模式的挑战,不仅需要继续创新现有的品牌授权和未来非授权业务模式,还应思考与探索互联网及移动互联网的技术变革带来的新型模式创新。

其次,需要进一步培育品牌授权营销体系,提升市场竞争力。尤其是跨国汽车公司应高度重视部分地区网络覆盖过度、全系车型库存高企、盈利能力下降,以及渠道经销商的上下游紧张关系已经达到临界点等问题,主动平衡厂商关系,共同营造良好的进口汽车生态系统,谋求与品牌授权经销商共同开创进口汽车市场新格局下的可持续发展之路。

再次,鼓励国内合资企业代理经销进口产品,增强合资企业实力,促进合资企业快速成长。目前国内很多合资企业通过自身实力的不断增强,已经取得了越来越多有远见的跨国汽车企业进口产品的经销权,如奥迪、通用、标致、丰田、马自达等外资品牌都已经或正在将进口产品的经销权交给国内的合资企业。

此外,应充分发挥行业自律性组织的协调作用,构建和谐和谐的厂商关系。牵头进行行业规划,制定行业标准,避免社会资源的重复浪费和恶性竞争。有效地平衡厂家、经销商和消费者等各方利益。能否建立起一个更加平等、公平的市场竞争环境,将决定我国进口车市场未来能否继续健康发展。

新车集中上市

2015车市开年大战打响

本报讯 2015年,车市开年大战拉开序幕。据不完全统计,本月共计将有14款新车上市,其中包括不少全新车型,例如比亚迪唐、上海大众凌渡、起亚索兰托L、东风日产启辰T70、东风风度MX6、华晨宝马530Le、宝马2系ActiveTourer等;另外还有几款新款车型,包括广汽丰田新款凯美瑞、长安福特新款翼虎、东风标致新款508、上汽通用五菱宝骏730等。

1月9日,上海大众首款轿跑车型凌渡投放市场,将填补朗逸与帕萨特之间的细分市场。此次上海大众共推出7款车型供消费者选择,官方指导价14.59万元到21.39万元。

1月10日,东风日产启辰正式推出首款SUV——T70,新车将搭载1.6L、2.0L两款自然吸气发动机。根据动力及配置的不同共推出6款车型,价格区间为8.98~12.78万元。

1月12日,进口起亚全新索兰托L在上海正式上市,新车共推出了包含3种动力总成、2种座椅布局以及多种不同配置车型,售价区间为24.66万元~36.78万元。

1月8日,华晨宝马汽车有限公司在铁西工厂庆祝第100万辆国产BMW下线。据了解,华晨宝马的第1000001辆车为5系插电式混合动力车530Le,这款车预计将在1月中旬正式上市。

比亚迪唐也预计于本月正式上市。比亚迪唐最初亮相于去年4月份的北京车展,是比亚迪旗下首款采用“542技术”的车型。“542技术”即“5”档双离合、“4”驱系统和“2”升以内的百公里油耗。(千桦)

临沂电动公交安全运行

超过2000万公里

本报讯(记者丛民 通讯员刘丽君 郭贝贝)历时四年半,临沂电动汽车充换电服务网络建设有了新突破。截止2015年1月8日,山东临沂电动汽车充换电服务网络已安全运营1661天,累计充换电次数252972台次,累计充换电量2285.47万千瓦时,总行驶里程2022.54万公里。

2010年以来,按照国家电网公司“换电为主,插充为辅,集中充电,统一配送”的商业模式,临沂供电公司以电动公交车为突破口,努力打造“规模最大,管理水平最高,运行效果最好,技术最先进,与智能电网发展相适应”的智能充换电服务网络。

2011至2012年,临沂供电公司先后建成直流充电桩65个,交流充电桩85个;在城区形成了“四边形”电动公交充换电服务网络。2011年,建成投运全国第一个智能充换电服务网络监控中心和第一个城际公交线路,充电能力和规模持续增强。

近年来,临沂市先后在市区10余条公交线路推广使用电动公交车,平均每天运送乘客3万余人,节省燃油费4000多万元,直接减少二氧化碳排放1.6万吨。

2014年2月,临沂被批准为全国第二批新能源建设城市,该市计划2013年至2015年,在全市示范推广纯电动公交车300辆,商贸物流配送车1300辆,公务车300辆,私家车2000辆,环卫车100辆;新增建设电动汽车充换电站6座,公共领域交流充电桩3240个、直流充电桩20个,私人交流充电桩2000个。

鼓励电动汽车发展

北京试点“路灯+充电桩”模式

据新华社电(记者李峥巍)记者日前从北京市委获悉,北京已开展“路灯充电桩”改造试点,通过路灯节能改造后节省电量支持电动汽车充电。“路灯+充电桩”模式有望解决限制电动汽车普及的充电难题。

北京市委负责人介绍,目前,首批路灯充电桩改造试点已经展开,在位于昌平区京密北路上的88盏路灯从传统高压钠灯改造为LED灯,节省出的容量足够支撑十几辆纯电动汽车同时充电。

此外,8个纯电动汽车慢充桩也开展试运行,常规充电时间为四个小时。这些充电桩白天、晚上都可以充电,将有效缓解区域内电动出租车和私家车充电需求。

据介绍,“节能路灯充电桩整体解决方案”把电动汽车充电桩与市政路灯节能改造相融合,并探索路灯充电桩的合同能源管理模式,力争将示范工程向更大范围推广,以解决长期以来限制电动汽车发展的瓶颈问题。

这位负责人表示,目前北京公用充电设施建设进展明显,正向初步在五环内建成5公里半径快速充电网络、日充服务能力过万辆的目标推进。已经在新能源汽车4S店、P+R停车场、科技园区、和高速公路服务区等场所建成纯电动汽车充电桩。

2015北美国际车展拉开帷幕后



1月12日,2015年北美国际车展在美国底特律拉开帷幕,共有约45款新车揭幕。 CFP供图

汽车自燃多发,维权困难重重

新华社记者 徐海涛 黄浩铭 鲁畅

“新车不到一年就发生了事故,半夜突然起火自燃,车子烧损严重,售后服务困难重重。”日前,广西百色车主钟先生因车辆自燃后维权困难苦恼不已。

记者调查发现,近年来,因汽车自燃而引发车主与汽车生产厂家、经销商之间的纠纷事件时有发生,而汽车自燃鉴定难、理赔难成为突出问题。

熄火停放半天,新车不料自燃

据了解,2013年12月,钟先生花费约12万元在南京购置了一辆某品牌的新款轿车。“2014年10月20日凌晨一点多,听见邻居的声音说车子起火了。”车主人吴先生说。

吴先生说,事发前车子并未启动,停放在门前十多个小时。当地出警的公安消防大队出示的火灾事故认定书显示:该火灾烧损某品牌汽车一辆,直接财产损失34479元,经调查,未发现纵火嫌疑,起火点位于左前轮的机舱内,起火原因不明。

吴先生说,事故发生后,售后服务人员于次日到现场了解情况,将车子拖回南宁,并告知会有生产厂家、经销商来进行检测。如今,事故已经过去两个多月了,双方仍在协商。

近年来,汽车自燃事件时有发生。中国汽车质量网的公开信息显示,仅2014年12月,网站先后接到了8起汽车自燃投诉。投诉车主纷纷反映,车子自燃不仅造成经济损失,而且在事后维权也阻力重重。

检测鉴定困难,维权更加困难

记者采访了解到,汽车自燃的原因很多,除人为因素外,一些车辆的状况也容易引发火灾。“电路短路、用电器故障、燃油系统破损、泄漏,排气系统、三元催化器过热以及底盘太脏,油污和可燃物被烤着火等都会造成汽车自燃。”长期从事汽车维修保养的梁新成说。

北京市律师协会消费者权益保护专业委员会主任邱宝昌认为,对于新车来说,排除人为因素的自然可以认定为车辆质量问题,厂家生产的车辆必须符合安全标准才能交付。

然而,遇到车辆无故自燃的车主往往被厂家和经销商要求提供检测报告,证明车辆自燃是出于质量问题。

有业内人士表示,车主很难找到权威机构对自燃进行检测评估,即使有检测报告,双方也很难就报告中认定的内容达成一致,进而造成责任认定的困难。有的车主反映,汽车自燃后,进行车辆的鉴定费用也开销较大,维权困难重重。

鉴于举证倒置,注意合同约定

据了解,针对汽车自燃问题,保险公司推出了“汽车自燃险”。但人保车险一位工作人员告诉记者,作为主险外的一个附加险,自燃险需要单独投保,而且不少私家车车主在购买这种车险上的积极性不高。

据分析,一方面,汽车自燃的概率较低,投保这一险种可能并不划算,另一方面,汽车自燃后理赔,保险公司也不是全赔,该附加险种的绝对免赔率为20%,事故鉴定难也是一个问题。

根据《消费者权益保护法》,经营者提供的机动车等耐用商品或者装饰装修等服务,消费者自接受商品或者服务之日起六个月内发现瑕疵,发生争议的,由经营者承担有关瑕疵的举证责任。

邱宝昌认为,举证责任“倒置”提醒消费者要学会用法律武器保护自己的合法权益。有专家指出,除选择投保自燃险之外,还要建立健全事故处理机制,做好生产厂家、消防部门和第三方检测机构提供的检测报告评估工作,避免产生矛盾纠纷,在汽车销售时,要针对合同内容增加相应的条款,约定相应的责任方,包括处理流程和处理时间,避免事故发生后互相“踢皮球”。

业务。不久前,位于北京市朝阳区和西安曲江新区的巴博斯店开始进行平行进口车业务。

可以说平行进口实际上是将以前的“水货”阳光化了,由于平行进口车价格更低,对现有的进口车市场价格肯定会产生一定的影响。

有业内专家表示,从大局来说,国家通过新政的出台,一来可以扶植并规范原本一直处于灰色地带的平行进口车行业,甚至可以利用平行进口车经销商之间的竞争,给车企压力,从而对进口车产业以及整体价格走势进行间接调控,性价比高的平行进口车将会促进进口车市场的市场化竞争,引导进口车市场健康较快发展。

供大于求或成新态势

据中国汽车工业协会1月12日公布的数据,2014年我国进口汽车的供给增速大幅

2015年汽车销量预计增速为7%

中国工业协会(以下简称中汽协)1月12日公布其对2015年中国汽车市场的预测。根据预测,2015年中国汽车全年销量约为2513万辆,增速为7%左右,汽车市场需求总量约在2583万辆左右。

根据中汽协的数据,乘用车预计销量为2125万辆,增速约8%。其中轿车产销量预计将小幅增长,增速将继续回落,增速约为1%,而SUV和MPV将继续保持强势,增速分别为25%和35%。商用车的整体增速预计在

2.4%左右,其中货车增速约为1.3%,客车增速约为6.5%。

“受GDP增速趋缓中趋稳的影响,汽车市场随之也进入到了一个相对稳定的增长阶段,在今后不会出现影响较大的刺激政策前提下,我国汽车市场预计会维持平稳的增长水平。”中汽协副秘书长师建华表示。

师建华分析称,汽车市场刚性需求依然存在,今后一段时期我国乘用车消费仍处于平稳上升阶段;中国汽车保有量还处于100辆/千人左右的水平,仍有继续提升的空

进口车市场亟须新思路适应新常态

度反弹,2014年1月~11月,汽车整车累计进口129.54万辆,比上年同期增长20.7%,全年预计进口140万辆,远远高于同期国内汽车销售的增长趋势。同时,进口汽车库存状况从去年7月份开始形势有所恶化。“高库存”的出现,也导致2014年进口车价格优惠幅度维持在高位,从9月份开始优惠幅度进一步加大,11月份进口车市场优惠幅度达到10.1%。部分热销车型在经历短短几个月的加价销售后迅速出现价格优惠,显示随着新品效应的褪去及高供给带来的库存攀升,终端市场销售压力也逐步增大。

另外,随着进口汽车供大于求,今年的进口车市场形势不容乐观。中国汽车工业协会预计,2015年进口车市场增速将继续回落,全年需求总量将增长10%左右。如果进口车市场国产车型投放时间早于预期,可能出现近5年来首次个位数增长。

日前发布的《2014中国进口汽车市场

年度报告》和《2015中国进口汽车市场运作策略报告》显示,中国进口汽车市场自2012年以来持续发出市场风险预警,进口汽车供大于求已经成为新常态,跨国汽车公司主导进口汽车市场的地位进一步强化,行业库存高企。在国产化已成共识、人民币贬值的大背景下,进口车的产品线以及利润有可能大幅减少,进口车的洗牌时代或许已经到来。

亟须新思路适应新常态

业内专家建议,面对新常态挑战,需要新的思路和推进策略,需要深刻理解和把握政策,需要重新审视及调整各自的战略,以适应行业政策调整和迎接汽车市场格局变化。

首先,面临完全市场竞争,汽车产业已经到了转型升级的关键时期,进口车行业不能一味延续以前单一追求高增长的方式,需要探索市场新模式。伴随着市场的深度调整,多种业态的完全市场化竞争、多元化销售服务