



# 汽车行业双周刊

2012年1月（上） 总第7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](http://www.chinacir.com.cn)

## 目录 Contents

### 一、特别关注

2011汽车产销再超1800万辆

- 2011年汽车工业经济运行情况信息发布会通稿
- 受调控政策影响增速为13年来最低

### 二、热点追踪

- 环保“十二五”透视汽车业
- 北京最大汽车充电站将运营
- 新能源车产业或现大变局 业内企业整装待发

### 三、国内动态

- 我国首个电动汽车国际示范区在上海嘉定顺利推进
- 中国机动车保有量达2.25亿辆 驾驶人达2.36亿人
- 校车新国标初稿基本确定 3月起或将实施

### 四、国际视野

- 底特律车展开幕 全球车企老总关注中国
- 丰田将在泰国建两座新工厂 明年投产运行
- 宝马拟投资9亿美元 提升其美国工厂产能

### 五、调研与数据

- 2011年美国汽车销量1278万辆同比增长10%
- 大众品牌乘用车2011年全球销量突破5百万
- 今年全球轿车和轻卡销量再攀升 将增长7%

### 六、双周声音

- 通用汽车CEO艾克森：利润远重于市场份额
- 再征战自主品牌 夏治冰就任众泰汽车总裁
- 甘文维：欧宝在华定位仍是小众 无意投产

## 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察、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】

2011汽车产销再超1800万辆

- 2011年汽车工业经济运行情况信息发布会通稿
- 受调控政策影响增速为13年来最低

## 2011汽车产销再超1800万辆

### 2011年汽车工业经济运行情况信息发布会通稿

据中国汽车工业协会统计分析，2011年，汽车产销略有增长，总量双超1800万辆，增幅明显回落，具体呈现以下十个特点：

一、产销略有增长，增速为13年来最低

1、汽车产销总体略有增长，增幅较大回落

2011年汽车产销分别为1841.89万辆和1850.51万辆，产销均超过上年。从增长率来看，产销分别增长0.84%和2.45%，比上年分别回落31.60和29.92个百分点，产销增速为13年来最低。

2、政策变动、宏观调控是影响增长的主要因素

2011年我国汽车产销增速大幅回落，主要受到国家宏观调控、鼓励政策的退出、上年基数较高和北京等城市限购四方面因素的影响，其中国家宏观调控和鼓励政策的退出是影响2011年汽车增长的主要因素。

3、月度产销量变动符合季节性变动规律

从全年12个月汽车产销量变动情况看，各月产销基本符合季节性变动规律。

4、累计增幅逐月回落

全年累计增速基本呈现前高后低、逐月下降趋势，受政策变动影响，8、9月增速略有上升，10月后回落到较低增速水平。

二、乘用车继续保持稳定增长

1、乘用车产销增速好于行业总体

尽管有诸多不利因素影响，但乘用车刚性需求明显。2011年乘用车产销均超过1400万辆，分别完成1448.53万辆和1447.24万辆，同比分别增长4.23%和5.19%，均高于行业总体增长水平。分月情况看，除2月外，其余各月乘用车销售增长率均高于总增长率。

2、SUV、MPV增长明显，比重提高

2011年SUV和MPV增长明显，高于乘用车总体增长速度。SUV产销完成160.26万辆和159.37万辆，同比分别增长19.78%和20.19%；MPV产销完成50.62万辆和49.77万辆，同比分别增长12.24%和11.74%。SUV和MPV占乘用车总量比重同比继续提高，对乘用车整体增长起到重要作用。

3、交叉型乘用车是唯一下降的乘用车车型

交叉型乘用车是鼓励政策退出影响最大的车型，也是乘用车车型中唯一下降的车型。2011年交叉型乘用车产销呈现较大幅度的回落，全年产销分别完成223.90万辆和225.83万辆，同比分别下降11.58%和9.38%，与前两年的高速增长形成鲜明的对比。

4、1.6升及以下乘用车市场份额有所下降，轿车略有提高

2011年，1.6升及以下乘用车销售983.93万辆，同比增长4.00%，低于乘用车增速1.19个百分点，占乘用车总量比重为67.99%，比上年同期下降0.78个百分点。节能环保标准提高前后对该类车型的影响明显：之前的9个月，1.6升及以下乘用车月度销售都高于同期，而从10月起，销量出现连续三个月低于上年同期的情形。

2011年，1.6升及以下的轿车销售716.75万辆，同比增长8.08%，高于轿车增速1.46个百分点，占轿车总量比重为70.80%，比上年同期提高0.95个百分点。

三、自主品牌乘用车份额下降，德系份额增加明显

2011年自主品牌乘用车共销售611.22万辆，同比下降2.56%（扣除出口国内销量同比下降5.42%），占乘用车销售总量42.23%，占有率较上年同期下降3.37个百分点。自主品牌轿车共销售294.64万辆，同比增长0.46%，占轿车销售总量的29.11%，份额虽排各系首位，但比上年同期下降1.78个百分点。增长下滑，份额下降，自主品牌形势严峻。

## 2011汽车产销再超1800万辆

从不同系乘用车增长情况看，德系、美系、韩系仍保持了两位数增长，德系增长达2成，法系、日系乘用车回落至一位数；从市场份额看，德系份额同比增加2.12个百分点，日系下降；

从不同系轿车增长情况看，德系、美系仍保持了两位数增长，韩系、法系回落至8%，日系仅增长1.33%；从市场份额看，德系份额同比提高1.91个百分点，日系同比降低1.13个百分点，其余提高不到1个百分点。

### 四、商用车降幅较大，客车产销一枝独秀

#### 1、受国家宏观调控影响，商用车降幅明显

受宏观政策调整及上两年增速较高双重因素叠加影响，2011年商用车产销下降，全年产销分别完成393.36万辆和403.27万辆，同比分别下降9.94%和6.31%。

#### 2、客车产销一枝独秀

受城市物流需求增长等因素的影响，轻型客车增长较快，成为拉动客车增长的主要动力，而客车是商用车中唯一增长的车型。2011年客车（含非完整车辆）产销分别为48.26万辆和48.79万辆，同比分别增长7.88%和10.11%。由于近年来客车政策环境相对稳定，也是客车保持增长的主要原因。

#### 3、货车市场低迷

2011年货车产销分别为265.37万辆和270.20万辆，同比分别下降7.04%和4.57%；半挂牵引车产销分别为24.43万辆和25.76万辆，同比分别下降32.61%和27.37%；货车非完整车辆产销分别为55.29万辆和58.53万辆，同比分别下降21.35%和13.31%。

货车市场与宏观经济相关度较高，2011年我国宏观调控力度较大，经济增速放缓，影响了货车需求，市场较为低迷。

### 五、重点企业集团产销集中度上升

2011年汽车产量前十名的企业集团分别为上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、奇瑞、华晨、长城和江淮，共生产汽车1602.39万辆，占行业总量的87.00%，比上年提高0.86个百分点，行业集中度有所提高。

### 六、汽车出口创历史新高，连续两年高速增长

据中汽协会统计的汽车整车企业出口数据，2011年汽车出口81.43万辆，同比增长49.45%，比上年同期增加26.94万辆，创历史新高，对汽车销量增长贡献度达60.79%。汽车出口已连续两年呈高速增长，在国内市场低迷的情况下，国内企业已越来越重视开发国际市场。

### 七、新能源汽车产销较快增长

据中汽协会不完全统计，2011年汽车整车企业生产新能源汽车8368辆，比上年有较大幅度的提高。其中：纯电动汽车5655辆、混合动力2713辆；销售新能源汽车8159辆，其中：纯电动汽车5579辆、混合动力2580辆。

另外，2011年生产代用燃料汽车3.11万辆，销售3.13万辆。

随着新能源汽车规划即将推出，今后几年我国新能源汽车产销将会有较大幅度的提高。

### 八、重点企业经济效益呈现一定增长

随着新能源汽车规划即将推出，今后几年我国新能源汽车产销将会有较大幅度的提高。

据中汽协会统计的汽车工业17家重点企业集团（快报）经济效益情况看，前11个月汽车工业重点企业集团主要指标均呈现一定幅度的增长。

1-11月营业收入同比增长9.60%，比上年同期下降31.92个百分点；利润总额同比增长11.25%，比上年同期下降65.92个百分点；利税总额同比增长12.81%，比上年同期下降45.16个百分点。

## 2011汽车产销再超1800万辆

九、摩托车产销保持较高水平，产销量比上年微增

2011年，我国摩托车工业总体呈现平稳发展，尽管国内市场受国III实施、替代品冲击等影响，需求有所下降，但摩托车出口增长强劲，有效支撑了行业产销的规模。2011年，全行业产销摩托车2700.52万辆和2692.77万辆，同比增长1.21%和1.32%，产销量继续保持较高水平。

十、摩托车出口超过1000万辆，实现快速增长

2011年，摩托车企业加大了国际市场的开发力度，摩托车出口实现持续快速增长，全年出口摩托车超过1000万辆，创历史最好纪录。2011年出口摩托车1074.47万辆，同比增长27.67%；出口金额51.06亿美元，同比增长35.24%。

（来源：中汽协会行业信息部，1月12日）

### 受调控政策影响增速为13年来最低

中国汽车工业协会（以下简称中汽协）上周发布了2011年国内汽车产销情况和对2012年全年销量的预测。记者从发布会现场获悉，2011年，全年汽车产销再度超过1800万辆，创历史新高，但产销增速为13年来最低。

根据中汽协发布的最新统计数据，去年12月汽车产销量总体与上个月持平，没有出现往年大幅增长态势，其中产量环比微降，销量略增。与上年同期相比，汽车产量下降较明显，而销量小幅增长。从增长率来看，汽车产销分别增长0.84%和2.45%，比上年分别回落31.60和29.92个百分点。

中汽协认为，2011年我国汽车产销增速大幅回落，主要受到国家宏观调控、鼓励政策的退出、上年基数较高和北京等城市限购等因素的影响，其中国家宏观调控和鼓励政策的退出是影响2011年汽车增长的主要因素。

中汽协副秘书长师建华在发布2012年汽车行业形势预测时表示，中汽协通过采集20多家整车生产企业对今年销量的预测数据，征求行业内主要生产企业市场销售负责人的预测意见，结合宏观经济的发展，经协会专家研究讨论分析得出的预测结论，包括全年汽车销量预测、乘用车销量预测、商用车销量预测以及2012年汽车出口形势预测4个部分。预测2012年全年汽车销量约在2000万辆左右，增长率在8%左右。其中，乘用车销量将达到1587万辆，增长率在9.5%左右。轿车销量在1118万辆左右，增长率为10.5%左右；SUV销量在185万辆左右，MPV销量为56万辆左右，1.6升及以下排量乘用车销量在1032万辆左右，增长率约5%；商用车明年销量预计将达到411万辆。汽车出口量预计为105万至110万辆，同比增长25%~30%。

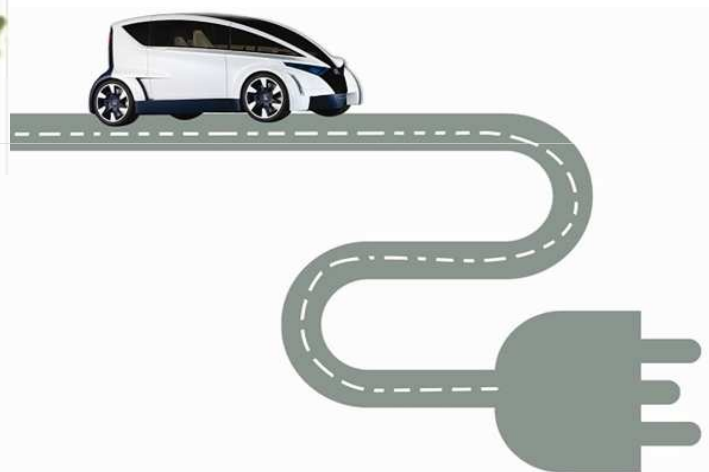
师建华从5点有利因素和4点不利因素分析了影响2012年销量和增长率的主要原因。有利影响因素包括：宏观经济稳中求进，为汽车工业的发展提供良好的经济环境；市场结构逐步调整，产品多样化、小型化和节能化为消费者提供更多选择余地；国家政策鼓励扩大内需，提高居民收入，扩大社会保障覆盖面，将提高汽车市场消费信心；汽车消费的刚性需求持续存在，中国汽车消费将进入一个较长时期的平稳增长期；中国汽车国际竞争力逐渐增强，不断开拓国际市场，为汽车出口增长提供了保障。

不利影响因素包括：全球经济增速将继续放缓；汽车总销量基数较大，高速增长难以维持；汽车消费成本增加，抑制部分消费需求；人民币升值，贸易摩擦加剧、贸易壁垒不断加强等因素，将对汽车出口产生不利影响。

展望2012年乃至以后一段时期车市发展趋势，有关专家表示，汽车的刚性需求是我国汽车市场持续发展的动力；种种制约因素，包括正面和负面因素的影响，也让我车市呈现出明显的市场弹性。作为国民经济支柱产业，汽车产业必须在调结构、转方式上下工夫，方能平稳持续发展。

（来源：中国质量报，1月15日）

[回到目录>>](#)



## 【热点追踪】

1. 环保“十二五”透视汽车业
2. 北京最大汽车充电站将运营
3. 新能源车产业或现大变局 业内企业整装待发



## 环保“十二五”透视汽车业

环境保护部副部长潘岳指出，“十二五”是环保事业攻坚克难的关键时期，面临着极为严峻的困难和挑战。当前，从全国来看，虽然局部环境有所改善，但总体恶化的趋势依然没有得到遏制。

2011年年底，伴随着《国家环境保护“十二五”规划》的出台，“十二五”期间的环保工作也有了具体的任务和目标。要遏制“总体恶化的趋势”，不但各行各业都要行动起来，环境监管体系也应得到健全。这不仅需要环境保护部获得更多的环境执法权，在既有法律、法规范围内把行政手段用到极限，其他各部门、各行业也应极力配合，让环保这一基本国策更加深入人心。

潘岳表示，“十二五”环保工作要更进一步，就必须破解两大难题：一是解决好环保如何进入宏观决策问题；二是解决好应对环保公共事务挑战的问题。

在《国家环境保护“十二五”规划》中，对汽车业有如下要求：一是开展机动车船氮氧化物控制。实施机动车环境保护标志管理。加速淘汰老旧汽车、机车、船舶，到2015年，基本淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”。提高机动车环境准入要求，加强生产一致性检查，禁止不符合排放标准的车辆生产、销售和注册登记。

二是鼓励使用新能源车。全面实施国家第四阶段机动车排放标准，在有条件的地区实施更严格的排放标准。提升车用燃油品质，鼓励使用新型清洁燃料，在全国范围供应符合国家第四阶段标准的车用燃油。

三是积极发展城市公共交通，探索调控特大型和大型城市机动车保有总量。

以上要求与汽车业的产业政策及“十二五”规划相一致，可谓“对症下药”。正如潘岳所说，环保应该参与到国民经济的一系列决策过程之中，譬如更深地参与发展规划、城建规划、产业规划；譬如推动环境监管体制的进一步改革。其要求恰恰符合汽车业自身的利益，也会让政策的执行更为顺畅。

（来源：中国青年报，1月06日）

## 北京最大汽车充电站将运营

北京电力公司发布消息，高安屯充电站完成内部验收，即将投入运营。

高安屯充换电站是目前世界上规模最大、服务能力最强的电动汽车充换电站，可同时服务8辆电动汽车，整车每次换电时间4至6分钟。建成后将成为北京东部地区电动环卫车的集中中转站及动力电池更换中心，范围覆盖朝阳、通州、顺义等地。

按照规划，今年年底，北京市新能源汽车在公共领域的示范应用规模达到5000辆。

（来源：京华时报，1月06日）

[回到目录>>](#)

## 新能源车产业或现大变局 业内企业整装待发

新能源汽车技术种类繁多，各有优劣，一直以来发展的孰先孰后备受争议。如今，政策制定者对新能源汽车技术路线的态度正在悄然生变：从发展路线的规划者变为发展方向的统领者，从事无巨细一概过问到把握大势让市场选择。知情人士透露，国家对新能源汽车技术路径的规定或将从收紧到逐步放开，引导新能源汽车的各种技术在同样的环境下公平赛跑，走出困境走向复兴。

新政策导向看似不大的变化，或许会导致新能源汽车产业的大变局。短期内，技术尚不成熟、推广困难的纯电动汽车因失去政策的优先支持或许将失去一些优势，而技术相对成熟、已经进入了市场普及阶段的普通混合动力汽车将成为这场浪潮中的最先和最大的受益群体。

### 技术路线从收到放

日前，科技部电动汽车重大项目管理办公室副主任甄子健表示，在技术路线方面，主张国家战略层面的“上位”技术路线和企业产品层面的“下位”技术路线。其中，“上位”是指通过对产业发展的统筹规划、组织领导和一体化政策，促进交通工具能源供给多元互动化，道路车辆动力系统节能环保电动化，“研发、示范、提高”科学商品化和产业发展的协调化。“下位”则是指企业开发什么类型的产品，让其根据自身技术水平、市场需求、综合成本和企业战略，以实用为导向自行选择。

这种国家统筹、企业和市场选择的技术路线，同科技部以往将纯电驱动汽车作为主要战略的导向差异明显。自2001年初科技部启动“863计划”电动汽车重大专项后，我国的新能源汽车开始启动，兼顾混合动力汽车、电动汽车和燃料电池汽车的“三纵三横”的研发布局初步形成。但面临国内外新能源汽车技术差距的日渐显露，特别是日本混合动力技术的逐步完备，不少业内专家大胆设想，跳过混合动力等过渡车型，直接发展纯电动汽车的“弯道超车”路线。

随后国家对节能与新能源汽车的推进工作大多按照纯电动为主的思路在推进。2009年2月出台的《节能与新能源汽车示范推广财政补助资金管理暂行办法》规定，每辆纯电动车的补贴高达6万元，而普通混合动力汽车仅享受同传统汽车节能的待遇，并非按照节油率公平获得相应补贴。随后，科技部与财政部共同推进“十城千辆”节能与新能源汽车的示范运营，纯电动汽车的核心地位进一步确立。

这种政策的导向致使国内前几年涌现新能源汽车及动力电池的投资热潮，其中鱼龙混杂，不少项目的实施实际上是以“获得补贴”为目的的低水平重复建设。不仅如此，最初的“十城千辆”的小范围示范运营，演变成现在的“25城万辆”。巨额资金的投入虽然使得摊子铺大了，但配套设施不健全、电池技术不过关，几起电动汽车安全事故的爆发让消费者望而却步。据统计，截至目前仅有1万3千多辆的节能与新能源汽车投入运营，私人的购买不足千辆；新能源汽车销售量在汽车工业中微不足道，引发国内对新能源汽车发展过于缓慢的质疑。

对于甄子健的观点，业内不少专家表示认同。全国汽车标准委电动车辆分委会副主任、清华大学汽车工程系电动汽车研究室主任陈全世坦言，政府应该管理宏观目标，并为企业的发展清除障碍，对技术路线的过多干预将对节能与新能源汽车的发展形成制约。北京汽车新能源汽车有限公司总经理廖越峰也认为，政府的引导很重要，但具体怎么做应该让市场来选择，政府在扶持某种技术的同时，不应该使得其他节能减排技术受到排挤和打压。

已经进入了市场普及阶段的普通混合动力汽车将成为这场浪潮中的最先和最大的受益群体。甄子健表示，交通的节能减排刻不容缓，现在应该是大力发展混合动力汽车的时候，未来政策上将会更进一步支持和补贴混合动力车。

### 业内企业整装待发

对于科技部人士对技术路线观点阐述的转变，不少企业特别是民营企业认为，适度宽松将调动企业积极性，促进企业发挥所长在市场中占领先机。

## 新能源车产业或现大变局 业内企业整装待发

技术路线原本就应该由企业和市场去决定。一位专注于做微型电动车的民营企业负责人对中国证券报记者表示，实际上，从关键零部件和技术基础上看，纯电动汽车、混合动力车等新能源汽车有不少共性，但是对动力电池的要求并不相同。技术路线的更为开放，有利于公司在微型电动车市场的开拓。他介绍，微型电动汽车并不需要特殊的充换电站，且对动力电池的要求不是很高，却能有效推动节能减排，公司非常看好微型电动汽车作为代步工具在国内的市场，欧洲不少国家也已经表示了对公司产品的兴趣。

部分技术上领先的企业已经跃跃欲试，准备投身到更广阔的市场中。比亚迪董事长王传福并不满足于仅仅在乘用车领域的新能源尝试，他表示，未来拟优先发展公交大巴，推动电动大巴及电动出租车在西安、长沙等地的示范运营。

动力电池制造商威海东生能源科技有限公司总经理、哈尔滨工业大学东生能源应用研究与测试中心客座研究员王庆生表示，公司的动力电池在能量密度、一致性、安全性上已经取得许多新进展，并在同俄罗斯进行深入的合作。作为研发人员，他对未来的新能源汽车产业信心十足，随着材料的进步，预计未来3至5年内电池的容量有望翻一倍，价格降一倍，引发电动汽车行业的变革。

相对而言，国有大型车企以其强大的经济实力和使命，研发范围涵盖主流领域，并稳步推进研发进程。东风汽车人士对中国证券报记者表示，技术路线的逐步调整，凸显出的更多是政策制定者及市场对纯电动汽车更为冷静的思考，对大型汽车国企的工作并未形成很大的影响。公司目前按照2010年8月发布的“节能与新能源汽车战略规划”在推进新能源汽车事业，即以纯电动车作为中长期战略重点，以混合动力汽车作为现阶段产业化目标，并与传统汽车节能技术相结合。规划实施至今，公司微混汽车产品的产业化推进顺利，其他研发成果将逐渐在今明两年逐步体现出来。

### 外国技术跃跃欲试

政策的逐步演变与修正，使得我国的节能与新能源汽车产业的发展经历了一些波折，但却让国外先进技术制造者窥探到其中蕴含的广阔商机。

国外技术拥有者迫切希望进入中国市场。韩国SK公司中国区首席副总裁崔炳香表示，迫切希望寻找国内的合作者，共同推进动力电池技术研发。作为英国LEC公司的新能源汽车技术代理商，彭先生对中国证券报记者表示，当前英国部分公司在纯电动汽车技术、制造工艺、运营推广水平已经超过国内水平，改造的高性能越野车在整车性能、重量上可以达到与传统的燃油路虎相当的水平，而视察国内的电动汽车则大多数仍然处于“概念车”、“模型车”等状态，因此现在进入国内市场是一个良好的发展契机。

然而，从现实上看，外国技术进入中国的路途也并不平坦。彭先生坦言，在国内的推广并不顺利，国内车企偏向于自主研发。伦敦市政府驻中国的首席代表刘桐渤也表示，电动汽车的发展是由电动汽车技术、充电技术和网络共同推动的，其中充电网络的建设是一个很大的投入，在基础设施还未完善的情况下，英国的先进技术拥有者在中国的推广并不容易。

政策制定者也希望国家形成自我的竞争力。甄子健表示，汽车是国家的支柱产业，是一个国家应该具备核心竞争力和自主知识产权的领域。我们并不惧怕各种新能源汽车、节能减排及能源替代的汽车产品进入，但应该加强技术突破的紧迫感和动力，有组织地积极推动。

国内一家大型汽车集团的新能源汽车负责人向中国证券报记者介绍，事实上，国内大型车企在某些技术上都有跟外资的合作，但是新能源汽车方面引入技术却涉及到补贴能否拿到的问题。由于补贴涉及国家和地方配套，北京这样的大城市对企业的补贴甚至可以与国家额度相同，但是一般都要求技术供应方在当地有所投资，才能认可技术并给予补贴。因此，对于先进技术，国内大型车企一般更为倾向于自主研发。

英国欧瑞基金投资总监葛原表示，不少地方政府对新能源汽车产业过多干预，实际上分割了市场，阻碍了国内外的优秀技术的推广，形成了区域壁垒。他预计，随着政策的进一步放开，整个新能源汽车行业在经历3-5年的技术磨合期之后，有望进入一轮良性发展期。

（来源：中国证券报，1月10日）

[回到目录>>](#)



## 【国内动态】

1. 我国首个电动汽车国际示范区在上海嘉定顺利推进
2. 中国机动车保有量达2.25亿辆 驾驶人达2.36亿人
3. 校车新国标初稿基本确定 3月起或将实施

## 我国首个电动汽车国际示范区在上海嘉定顺利推进

据上海市嘉定区政府1月7日发布的消息，经过1年的发展和实践，我国首个电动汽车国际示范区在上海嘉定顺利推进。今年将推出更多可供选择的示范车型，推动充（换）电站及配套充电基础设施的建设，使电动汽车的使用越来越多样和便捷；同时在示范区先期推进私人电动汽车团购计划，在重点单位和重点领域率先实现“百辆电动汽车挂牌上路”的目标。

据上海嘉定区科委相关人士介绍，中国首个电动汽车国际示范区的实施方案，简要地说可以概括为“一、二、三、四”。一是初步建成万辆电动汽车运用示范基地，计划用3年时间；二是组建企业和用户两个俱乐部；三是搭建“上海国际电动汽车示范城市论坛”、“上海国际电动汽车展览会”以及“上海国际电动汽车挑战赛”三个交流平台；四是建设“商业模式创新”、“示范评估”、“运营服务”、“试乘试驾”四个中心。

据了解，目前上汽集团、通用汽车等国内外17家知名车商、服务商共同签署了示范城市伙伴组织意向书，组建了“企业俱乐部”。此外，“2011电动汽车国际示范城市和产业发展论坛”也已举行，这是国际上第一次以电动汽车示范城市为主题的国际交流，“中国（上海）电动汽车国际示范城市”揭牌，并发布了《电动汽车国际示范城市上海宣言》。

据悉，2012年，示范区将提供更多可供选择的示范车型，同时推进4座充（换）电站及2000个配套充电基础设施的建设；先期推进私人电动汽车团购计划，有计划、有组织地在重点单位和重点领域率先实现“百辆电动汽车挂牌上路”的目标；引入社会资本参与，探索商业模式创新，通过电动汽车的市场销售及租赁等方式，力争实现1000辆规模的示范目标。

相关人士说，今年在上海国际汽车城将实现首条公交线路的电动化，实际投放的营运车辆不少于30辆。此外，示范区的“用户俱乐部”、“上海国际电动汽车展览会”、“上海国际电动汽车挑战赛”也在积极筹备中。

（来源：新华网，1月10日）

## 中国机动车保有量达2.25亿辆 驾驶人达2.36亿人

1月10日从公安部交管局获悉，中国机动化发展迅猛，截至2011年底，全国机动车保有量为2.25亿辆，其中汽车1.06亿辆；全国机动车驾驶人达2.36亿人。

近五年，中国机动车保有量保持较快增长速度，年均增量达1591万辆，2011年全年增加1773万辆。山东、广东、河南、江苏、河北、浙江、四川、安徽等8个省的机动车保有量超过1000万辆，其中山东、广东机动车保有量超过2000万辆。2011年，广东、山东、云南、四川等4个省的机动车年增量超过100万辆，其中广东省机动车年增量最高，达130万辆。全国共有23个城市的机动车保有量超过100万辆，其中，北京、重庆、成都、上海、广州、杭州、天津等7个城市的机动车保有量超过200万辆。

2011年，中国汽车、摩托车分别增加1493万辆、260万辆，汽车保有量超过1亿辆。汽车占机动车的比率首次超过摩托车，中国机动车结构由摩托车为主向汽车为主转变。全国14个城市的汽车保有量超过100万辆，其中北京汽车保有量超过470万辆。私人小、微型载客汽车迅速增长，保有量超过6100万辆。

近五年，中国驾驶人数量年均增加1986万人，2011年全年增加2269万人。目前，机动车驾驶人数量超过2.3亿，其中，驾龄不满1年的新驾驶人所占比率达到11.09%。女性驾驶人占18.96%，比去年提高了1.37个百分点。广东、山东等7省驾驶人数量超过1000万人，广东省驾驶人数量超过2000万人，居全国第一。

（来源：新华网，1月10日）

[回到目录>>](#)

## 校车新国标初稿基本确定 3月起或将实施

据中国之声报道 从11日开始, 来自国家工信部、发改委、国标委的技术专家和汽车质量监督检验中心、以及各个校车制造企业技术负责人, 聚集在北京对我国校车新标准进行审查。

### 并未生搬硬套国外标准

11日, 各位技术专家主要是针对《校车安全技术条件》这项国家标准进行审查。多位参加审查会专家透露, 就目前他们所看到的技术标准, 我国校车质量将得到非常大的提升。与欧美等国的标准相比, 更加细致、全面。国家标准委员会的一位部门负责人着重提到, 我国制定的这套标准并不是生搬硬套国外标准, 里面有很多专门为中国国情而设定的技术要求。更加符合我国目前的交通状况和使用习惯。

在这份正在审查的《技术安全条件》中, 让人眼前一亮的各种人性化的设计非常多。比如说车内的座椅和内饰全都要求采用阻燃性强、不会产生有害气体的材料。要求发动机前置的校车能够有高强度的防撞功能, 发动机舱要求有自动灭火装置, 车内多个地方放置灭火器。要求校车一旦遇险, 有电源总开关切断。

### 充分考虑中国路面状况

昨日上午, 审查委员会首先通过了校车座椅及其固件的强度等国家标准, 而从昨日下午开始, 委员会代表们又再次对校车安全技术条件这项标准进行了讨论。

代表们在对校车的转向、制动、行驶、信号、排气等各个系统的每一个技术标准进行审查时, 都充分考虑到中国的路面状况、行驶习惯、气候环境等各种因素, 而像发动机舱、内饰材料、行车信息记录及处理系统的标准都是要求使用更加科学的技术, 据了解, 这些标准在某些方面都比美国标准要求更高、更加科学和安全。

### 标准初稿昨晚基本确定

目前新的校车安全标准还在继续审查中, 但据审查会的代表透露, 初稿昨晚基本确定, 剩下的就是送审、报批、发布等流程, 至于什么时候能够开始实施还需要相关管理部门根据具体情况制定时间表。

不过有些代表猜测说, 新标准有可能从今年3月1日, 也就是中小学开始新学期起实施。

(来源: 新京报, 1月13日)

[回到目录>>](#)

# TOYOTA



## 【国际视野】

1. 底特律车展开幕 全球车企老总关注中国
2. 丰田将在泰国建两座新工厂 明年投产运行
3. 宝马拟投资9亿美元 提升其美国工厂产能

四

### 底特律车展开幕 全球车企老总关注中国

作为世界上历史最长、规模最大的汽车展之一，2012年北美国际汽车展9日在美国“汽车之都”底特律拉开帷幕。在媒体记者、消费者和车企等各方面面对面交流的这次盛会上，除了各方对汽车本身的关注以外，日益扩大的中国汽车市场更是吸引着国际车企老总的目光。

#### 宾利：今年中国有望成为其最大市场

英国豪车品牌宾利如今在中国已逐渐被更多人所了解，其奢华设计和高昂价格颇为引人注目，近年来宾利车在中国的销量扶摇直上。车展首日，宾利总裁兼首席执行官沃尔夫冈迪海默在接受新华社记者专访时表示，今年，中国有望超过美国，成为宾利最大的销售市场。

2011年，宾利全球销量7003辆，比上一年增加37%。美国仍是宾利最大市场，销量增幅超过三分之一，增至2021辆；第二大市场中国销量几乎翻番，高达1839辆；而欧洲市场也表现强劲，销量上升53%，其中德国市场增长更为迅猛，高达88%。

为了进一步拓展中国市场，迪海默透露，鉴于中国运动型多用途车（SUV）市场表现越来越好，宾利计划在中期推出高端奢华的SUV车型，针对中国客户，宾利还将升级个性化服务，邀请他们到英国定制豪车。

迪海默说，目前中国市场的消费者只能到中国经销商的品牌直营店里选购宾利，计划未来让消费者可以到英国的工厂参观，并自行定制车辆高度、颜色和内饰，设计具有个性的独特驾驶工具。

谈及未来发展，迪海默表示，宾利作为奢侈品牌，从未考虑大规模生产，目前仅在英国本土制造，宾利也没有开发纯电动车的计划，但正在考虑投资研发插入式混合动力技术，计划在2015年推出混合动力车。

#### 沃尔沃：未来发力中国高端车市场

在被中国吉利集团收购后，瑞典沃尔沃汽车(微博)公司拥有了部分中国“血统”，这也为它发力中国市场提供了得天独厚的优势。

沃尔沃全球总裁兼首席执行官斯特凡雅各比对记者说，未来公司的目标是要在中国的高档车市场占有20%的份额，在华年销量超过20万辆。

“沃尔沃2011年在中国表现异常突出，全年销量超过4.7万辆，同比增长54%。”雅各比说，“沃尔沃要进一步扩大在中国高档车市场中的份额，争取未来年销量达到21.6至21.7万辆。”

沃尔沃9日在北美国际车展上推出了一款插电式混合动力车。雅各比在新车发布会后接受记者采访时表示，沃尔沃未来要加大在中国的布局，将在华建两座汽车生产工厂和一个动力传动系统生产工厂。



# 底特律车展开幕 全球车企老总关注中国

对于吉利和沃尔沃的关系，雅各比说，吉利是沃尔沃的股东，而且吉利为沃尔沃扩大在中国的布局以及选择供应商提供了很多帮助，双方在一些战略问题上合作很好。

创建于20世纪初的沃尔沃1999年被美国福特汽车公司兼并。受国际金融危机冲击，沃尔沃出现巨额亏损，2010年被中国吉利集团收购。

### 奥迪：保持领先需要跑得更快

德系品牌奥迪是中国高档车市场的龙头老大。作为中国2011年高档车销售冠军，奥迪继续保持其在中国高档车市场的领先地位，同时中国也继续是奥迪最大单一市场。

“奥迪现在是中国第一大高档车品牌，要保持现在的地位和上涨势头，我们就要比别人跑得更快，而且要把最好的汽车带到中国。”奥迪首席执行官鲁珀特施特德勒9日在接受新华社记者采访时说。

奥迪在今年的北美车展上推出了奥迪S4和Q3Vail概念车等多款新车。施特德勒表示，继奥迪Q5在中国投产后，公司计划在未来几年里将Q3也实现中国本土化生产。

施特德勒将2011年奥迪的表现描述为“前所未有”的成功。奥迪去年全球销量达到130万辆，比2010年增加20万辆。但是，考虑到未来全球经济的不确定性，施特德勒认为今年可能难以保持这么好的成绩。

### 福特：对中国市场寄予厚望

“对于福特来说，中国市场无疑非常重要。福特在中国发展得非常快，尽管我没法预测未来在中国的销量，但我们的确对中国市场抱有很大期望。”美国福特汽车公司执行总裁威廉姆福特对新华社记者说。

威廉姆福特在北美国际车展上说，到本世纪中期，全球75%的人口将生活在城市，汽车保有量可能比现在翻好几番，福特公司希望在这个过程中抓住机会。

福特首席执行官艾伦穆拉利去年曾预测，到2020年，福特在全球的销量将由2010年的530万辆增加到800万辆，其中60%至70%的增长将来自亚太及非洲地区，而亚太及非洲地区60%的增长将来自中国。

（来源：新华网，1月13日）

[回到目录>>](#)

### 丰田将在泰国建两座新工厂 明年投产运行

据路透社消息，在经历泰国洪灾冲击之后，丰田汽车着手在泰国进行业务复苏，日前宣布将在泰国兴建两座新厂（含翻新重启的生产线）。

丰田汽车泰国子公司总裁棚田京一（Kyoichi Tanada）在媒体发布会上披露，丰田准备斥资82亿泰铢（合2.57亿美元），在泰国兴建两座新工厂。丰田计划在泰国北柳省（Chachoengsao）Gateway工业园区兴建一座制造厂，并将翻新重启其泰国汽车工程TAW（Thai Auto Works）的一条生产线，该生产线在2010年5月因需求下滑而关停。

根据棚田京一描述的规划，两座新工厂总产能为8.8万辆/年。其中Gateway工业园区制造厂将于2013年7月运行投产，主要用于生产环保性能较高的乘用车；而位于北榄府（Samut Prakan）的TAW生产线则将在2012年底开始恢复运行。

棚田京一表示：“我们追加投资的原因很简单，我们的产能还远远不够。”外媒认为丰田加大在泰国的投资力度显示出对泰国车市的信心。

（来源：盖世汽车网，1月15日）

### 宝马拟投资9亿美元 提升其美国工厂产能

据路透社消息，宝马汽车公司日前宣布，其将在2014年之前向其美国南卡罗来纳州斯巴坦堡（Spartanburg）工厂投资9亿美元，用以提升该工厂的产能。

宝马汽车生产负责人Frank-Peter Arndt表示，提升美国的产能是为了满足全球市场对宝马X系列车型（包括宝马X4等）日益增长的需求。

宝马X4是宝马品牌的第5款SUV车型，另外其它4款中的3款都产自斯巴坦堡工厂，宝马X1产自其德国莱比锡工厂。

加上此次投资的9亿美元，宝马一共向斯巴坦堡工厂投资将近60亿美元。2011年该工厂的产能剧增73%至276,065辆，是宝马产能增长最快的工厂之一。

宝马此次投资的目的是将该工厂产能提升至35万辆，这意味着该厂将成为宝马全球第二大生产厂。宝马产能最大的工厂是其德国丁格芬（Dingolfing）工厂，2011年该厂的产能已达到34万辆。

（来源：盖世汽车网，1月13日）

[回到目录>>](#)



## 【调研与数据】

1. 2011年美国汽车销量1278万辆同比增长10%
2. 大众品牌乘用车2011年全球销量突破5百万
3. 今年全球轿车和轻卡销量再攀升 将增长7%

### 2011年美国汽车销量1278万辆同比增长10%

综合外电报道，2011年12月及全年美国轻型车销量（标题及以下作“汽车销量”）数据日前出炉，全年轻型车总销量为1,278万辆，同比增长10%。

2011年12月，美国汽车销量1,243,230辆，对比2010年的1,144,806辆，同比增长9%；2011年全年，美国汽车销量12,778,335辆，比2010年的11,589,844辆同比提高10%。尽管美国车市12月份销量虽然略低于11月份，但依然创造2011年第二高的月度销售纪录。

各车企中，克莱斯勒、大众和现代-起亚仍然处于领涨地位，通用和福特均达到两位数增幅，而通用更是10年来首次提升了在美国市场的份额。日系车企中，丰田继续缓慢回升，但全年依然下降；日产保持较为平稳的增长；本田一直未能从下降趋势中挣脱。

12月的增长使得最新季度调整美国车市全年销量预期数值SAAR（Seasonally Adjusted Annual Rate）再次超过1,300万辆。分析人士预期2012年全美汽车销量为1,380万辆。

另外WardsAuto则给出了不同车辆类别的销量，但总销量和《汽车新闻》略有差别。

美国轿车去年12月销量为549,306辆，去年同期509,591辆，同比增长7.8%；全年销量为6,095,056辆，去年同期5,635,433辆，同比增长8.2%。

美国轻卡/SUV去年12月销量为692,713辆，去年同期630,515辆，同比增长9.9%；全年销量为6,642,380辆，去年同期5,919,085辆，同比增长12.2%。

（来源：盖世汽车网，1月15日）

### 大众品牌乘用车2011年全球销量突破5百万

2012年1月6日，大众汽车宣布旗下大众品牌乘用车2011年全球销量突破5百万辆大关。

与2010年的450万辆销量相比，大众品牌乘用车2011年全年销量510万辆，同比增长13.1%。在各主要区域市场，大众品牌均实现销量提升。

大众品牌最大单一市场桂冠依然为中国所保持。包括香港地区在内，去年大众品牌在中国市场总销量为172万辆，较2010年的151万辆同比增长13.8%。中国市场的总销量几乎与欧洲市场销量相当。此外，印度市场也从30,300辆同比增长151.0%至76,100辆。在中国市场的带头下，2011年亚太市场销量从2010年的165万辆同比增长16.6%至193万辆。

2011年大众品牌在欧洲市场销量同样达到172万辆，与2010年的155万辆相比，提高11.2%。该品牌的增幅远高于全欧洲的总体增幅。俄罗斯市场大众品牌销量增长超过一倍，从2010年的58,900辆提高到118,000辆，增幅为100.4%。

美国市场，2011年大众品牌销量为324,400辆，比2010年的256,800辆提高26.3%。北美区域市场同比增幅为22.2%，从406,400辆提高到496,700辆。不过南美区域增幅低至2.2%，从756,500辆缓慢增长到772,800辆。

（来源：盖世汽车网，1月09日）

[回到目录>>](#)

### 今年全球轿车和轻卡销量再攀升 将增长7%

据AutoNews网站报道，市场研究公司R.L. Polk & Co表示在中国需求的带动下，2012年全球轿车和轻型卡车的销量将增长7%，尤其是在除北京和上海两大人口中心以外的中国市场的推动下。全球销量将增至7770万辆，得益于中国市场的1790万辆。

Polk估计，中国2011年汽车销量不变，为1550万辆。

Polk研究部主任安东尼·普拉特(Anthony Pratt)在电话采访中表示：“2012年中国市场将继续增长，该市场的增长将主要得益于自然需求，胜过刺激需求，向中国二、三线城市扩展是一个趋势。”

Polk表示，2012年欧洲的汽车销量将保持不变，约为1900万辆，原因为紧缩措施和主权债务危机阻止政府为买家提供报废方案和其他激励措施。该市场研究公司估计，2011年欧洲汽车销量约为1920万辆，此前在2010年达到了1850万辆的销量。2012年美国汽车和轻型卡车的销量将上升7%至1370万辆。Polk表示，在2015年之前，美国汽车销量将不会超过衰退前的1600万辆的销售水平。

据预测，美国市场上的豪华轿车将保持最快速度的增长，增长率超过14%。Polk估计，2011年美国汽车市场豪华轿车的销量突破了1270万辆，高于2010年的1150万辆。

Polk表示，虽然现代汽车公司和起亚汽车公司将在2012年增加销量，但他们的品牌将不能获得更多的市场份额。这是因为他们面临的竞争加剧，包括丰田汽车公司和本田汽车公司努力赢回在去年三月日本大地震和海啸后失去的市场份额。

普拉特表示：“库存问题目前已得以解决，但竞争越来越多，而且越来越激烈。国产汽车在竞争中处于更好的位置，金砖四国---巴西、印度、俄罗斯和中国的增长将在未来几年超过最成熟的汽车市场。”

Polk表示，即将公布的数据将显示出，巴西的汽车销量在2011年超过了德国。印度市场的汽车销量将在2014年前超过德国。而俄罗斯2012年的汽车销量可能保持不变，但将在2015年超过德国。

(来源：搜狐汽车，1月04日)

[回到目录>>](#)



## 【双周声音】

1. 通用汽车CEO艾克森：利润远重于市场份额
2. 再征战自主品牌 夏治冰就任众泰汽车总裁
3. 甘文维：欧宝在华定位仍是小众 无意投产

### 通用汽车CEO艾克森：利润远重于市场份额

据路透社消息，通用汽车公司CEO艾克森日前表示，对于美国市场，通用更注重保持利润，而非市场份额。

艾克森表示：“虽然市场份额对通用来说非常重要，但是很明显，我们更期望能够在2012年保持美国市场利润的增长。”

2009年之前，通用汽车公司为刺激销量增长而采取了一系列的激励政策，并没有过多的重视利润的问题，重组之后，通用的高管一直强调保护公司的资产负债表。

据研究机构Autodata统计的数据，2011年通用汽车在美国的市场份额从2010年的19.1%增长至19.6%；丰田美国的市场份额下降2.3%至12.9%；本田美国市场份额下降1.6%至9%。

通用北美区负责人Mark Reuss表示，2012年通用汽车公司仍将注重保持已有的市场份额，但不会以牺牲利润为代价。

（来源：盖世汽车网，1月13日）

### 再征战自主品牌 夏治冰就任众泰汽车总裁

去年8月从比亚迪离职的夏治冰，在沉寂半年之后再度征战自主品牌。昨日，据众泰汽车官方消息，比亚迪公司原副总裁、比亚迪汽车销售公司总经理夏治冰就任众泰集团总裁兼销售总经理，主管生产、研发、销售、人事等重要业务。

从比亚迪离职之后，也曾短暂传出夏治冰加盟某外资品牌的消息，随后被夏治冰否认。就任众泰集团总裁之后，夏治冰的名字再次与自主品牌联系在了一起。

业内人士认为，夏治冰加盟同属民营自主品牌的众泰，将发挥其在比亚迪工作期间积累的管理经验和教训。这对于现在需要突破规模瓶颈的众泰来说，不无裨益。

众泰集团始建于2003年，是一家以汽车整车及发动机、模具、钣金件、变速器等汽车关键零部件的研发制造为核心业务和发展方向的民营企业集团，形成了“众泰”、“江南”两大汽车整车自主品牌。

2011年，众泰汽车的年销量不足10万辆，尚处于规模的积累阶段。目前，众泰覆盖了轿车、货车、轻客和微面多个领域，但只有在小型SUV这个细分领域占有优势，连续5年获得小型SUV产销冠军。

夏治冰1998年加入比亚迪，历任会计员、财务科长、财务经理、售后经理、销售副总，并于2005年正式担任销售公司总经理，成为比亚迪汽车的操盘手，并经历了比亚迪汽车的辉煌与跌宕。

去年8月6日，比亚迪股份发布公告表示，夏治冰因个人原因申请辞去所担任的副总裁职位，辞职之后不再担任比亚迪的任何职位。

（来源：盖世汽车网，1月15日）

[回到目录>>](#)

### 甘文维：欧宝在华定位仍是小众 无意投产

据《汽车新闻欧洲版》消息，通用中国CEO甘文维（Kevin Wale）日前表示，2012年通用汽车将提升欧宝品牌在中国市场的销量，增幅预计为10%，不过欧宝仍将定位于小众品牌（Niche Brand），通用汽车无意在华生产该品牌。



根据甘文维所言，通用汽车在可见的将来仍无意在华投产欧宝，而欧宝经销商也将维持在50家左右，不会显著增加。目前通用汽车各品牌在中国市场总计拥有2,700家经销商。甘文维表示："尽管我们决定提升欧宝在华销量，它仍将保持小众品牌定位。我们将继续在中国市场通过雪佛兰、别克、五菱和宝骏品牌实现成功，而欧宝则必然再度复兴于欧洲市场。"

甘文维透露，2011年欧宝在华销量约为5,000辆，而2012年则将增长到5,500辆左右，特别强调："欧宝销量将和市场同步增长。"

目前欧宝在中国市场销售的车型有三个：Astra紧凑型车、Zafira大型微面和Antara SUV。今年开始欧宝将在华上市Insignia Sports Tourer旅行车和Zafira Tourer微面，不过甘文维未披露具体上市日期。另外，欧宝尚未决定是否在华销售Meriva微面。

（来源：盖世汽车网，1月15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](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](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