



# 汽车行业双周刊

2012年3月（上） 总第11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

2012“两会”汽车界关注热点分析

- 新的公务车采购标准
- 校车安全问题
- 新能源汽车发展
- PM2.5备受关注

### 二、热点追踪

- 保监会车险出台新规 两处霸王条款被叫停
- 车内空气新标入两会提案实施半月少人知
- 新车销量现负增长 车商宁要利润不要销量

### 三、国内动态

- 汽车列入“控制增量” 兼并重组预期强烈
- 最大电动汽车充换电站 北京高安屯站投运
- 中国车用燃料消费 2050年前将会持续增长

### 四、国际视野

- 欧洲2月汽车销量呈2010以来最大幅度下滑
- 雷诺或将加入日产 为俄罗斯市场开发新车
- 宝马预计200万辆销售目标将在2016年实现
- 奥巴马政府提议 斥资47亿推广高科技汽车

### 五、调研与数据

- 工信部部长苗圩:中国汽车出口冲击百万辆
- 韩国五大车企2月销量增长28%
- 中国汽车新车质量满意度调研指数公布

### 六、双周声音

- 戈恩:汽车商能通过三条途径拯救全球车市
- 左延安:从国防方面提高自主品牌政府采购
- 陈斌波:“新CR-V今年至少会销售17万辆”

## 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】

2012“两会”汽车界关注热点分析

- 新的公务车采购标准
- 校车安全问题
- 新能源汽车发展
- PM2.5备受关注

## 2012"两会"汽车界关注热点分析

### 新的公务用车采购标准

2月24日，国家工信部发布了《2012年度党政机关公务用车选用车型目录》(征求意见稿)(以下简称意见稿)，向社会各界公开征求意见。在这份新的公务用车采购车型目录中，全部为自主品牌车型，外资、合资品牌车型已基本无缘2012年度党政机关公务用车采购。

多家自主品牌企业表示受到新政策“鼓励”。比如江淮汽车高层则表态，“尽管实际收益很难判断，但看到政府在政策上的利好。”上汽乘用车副总经理蒋峻认为，本次意见稿出台，这说明当下自主研发能力、制造能力、质控能力以及服务能力等均得到了国家相关部门的认可。“政府对自主品牌的认可，会给自主品牌汽车带来更多发展机会。”有的专家认为：政府公务用车的选择对于大众消费者有很强的示范作用，目录的公示不仅有利于提高消费者对自主品牌的信任度，同时必然会带动商务用车、私车市场的繁荣发展，促进自主品牌提高美誉度和市场影响。

行业分析人士对意见稿反映比较平淡，认为该意见稿不够细化，此外工信部政策能否约束到地方政府采购仍有待观察。也有的专家表示：此刻意见稿出台比较意外，纯自主品牌阵容更是意外。

有的官员表示：“自主品牌轿车的市场份额，与外资和合资企业相比仍是弱势。最初是外资和合资在中高端市场，自主品牌在低端市场，井水不犯河水，但现在短兵相接，所以必须解决自主品牌竞争力弱的问题。”此次政府正是意在通过“公务用车”采购促进和解决自主品牌车企的竞争力问题。公务用车新政中规定，“近两年企业研究开发费用支出占主营业务收入的比例均不低于3%。”而合资企业很难过这一关。

中国新版公车目录锁定自主品牌车型之后，欧盟商会发表言论称，作为回应，中国车企进军欧洲的大计或将面临受阻。

### 校车安全问题

2月15日在“2012首届中国校车发展研讨会暨国际校车展览会”上，湖北省人大常委会副主任、知名学者周洪宇针对校车安全条例，认为有三方面需要特别注意和完善。

首先，校车立法原则和指导思想需要明确。周洪宇为此提出“以人为本，儿童优先，统筹兼顾，齐抓共管”的校车问题解决指导思想。

其次，需要清晰界定校车概念。现有条文中以座位数来区分校车的做法十分不清晰。周洪宇提出，校车界定中需要有包括几方面因素，“根据国家标准设计”、“具有专业资质的汽车厂家生产”、“由专业驾驶人驾驶”、“负责学生上学放学接送”、专用车辆”等。周洪宇认为有关部门可以给予校车过渡期，但放宽校车标准并不是不予校车以清晰、严格的界定。

周洪宇还认为对于校车生产应该予以鼓励，这种鼓励是全方位的支持，包括金融、税收、土地、资金方面的优惠，而非单纯是税收上的优惠。如对于采购校车的教育机构应该考虑减免购置税，对于采购校车的民办机构同样应予以金融、财政方面的支持，对于乘坐校车的学生可给予资助等。

汽车协会负责人董扬认为：与校车相关的三个问题值得思考：一是，安全的实现仅仅是靠车子实现吗？二是，在追求“安全性”的同时要不要兼顾成本？三是，要不要考虑更多地利用现有的客车资源？

产生中小學生車翻人亡的是不发达地区，是穷人家的孩子。其实有“违规校车”坐的孩子还不是最困难的。

政府应在制安全性的校车安全标准之前，应该关注教育投入问题、交通安全问题、教育资源规划问题、公民守法意识问题等。

## 2012"两会"汽车界关注热点分析

## 新能源汽车发展

2月22日，工信部正式对外公布《新材料产业“十二五”发展规划》，工信部预计，到2015年新能源汽车累计产销量将超过50万辆，需要能量型动力电池模块150亿瓦时/年。

据中国汽车工业协会的不完全统计，2011年国内整车企业新能源汽车的产销量虽然有了较大幅度提升，但总量仍然较小。据不完全统计，去年全年产销量分别为8368辆和8159辆，均未过万。

截止2011年底，示范城市实际运营新能源汽车约1.5万辆，与国家总体示范推广目标2.5万辆有不小差距。

国务院印发了《工业转型升级规划（2011—2015年）》，规划对汽车工业的要求主要是节能减排，提出了发展节能和新能源汽车的新思路。这里面有几个重大变化：第一是“坚持节能汽车与新能源汽车并举，进一步提高传统能源汽车节能环保和安全水平，加快纯电动汽车、插电式混合动力汽车等新能源汽车发展。”在节能方面，规划提出要“加快传统汽车升级换代，大幅提高小排量发动机的技术水平和性能；提高污染物排放标准，减少污染物排放”，“重点开展柴油机高压共轨技术等高效内燃机技术、先进变速器和汽车电子控制技术的研发与应用。”

第二，规划所明确的新能源汽车的发展路线是“加快纯电动汽车、插电式混合动力汽车等新能源汽车发展、持续跟踪研究燃料电池汽车技术”，“支持开展普通混合动力汽车技术研发”。发展新能源汽车的重点是“突破动力电池核心技术，支持电机及驱动系统，以及电动空调、电动转向、电动制动器等研发和产业化，支持开展燃料电池电堆、燃料电池发动机及其关键材料的核心技术研发。”

第三，同时提出要“因地制宜、适度发展替代燃料汽车”。2012年，各地公布的在行政力量推动下预计的上路目标总数将近8万辆。地方补贴标准已经提高到12万元，地方保护主义严重。

## PM2.5备受关注

温家宝总理主持召开国务院常务会议，同意发布新修订的《环境空气质量标准》，新标准增加了细颗粒物（PM2.5）和臭氧（O3）8小时浓度限值监测指标。会议要求2012年在京津冀、长三角、珠三角等重点区域以及直辖市和省、自治区人民政府所在地城市开展细颗粒物与臭氧等项目监测，2013年在113个环境保护重点城市和国家环境保护模范城市开展监测，2015年覆盖所有地级以上城市。

会议指出，要突出抓好机动车污染防治。提高车用燃油品质与机动车排放标准。到2015年，基本淘汰2005年以前注册运营的“黄标车”。五要加强协同防控。在京津冀、长三角、珠三角等重点区域，实施大气污染联防联控。建立极端气象条件下大气污染预警体系。

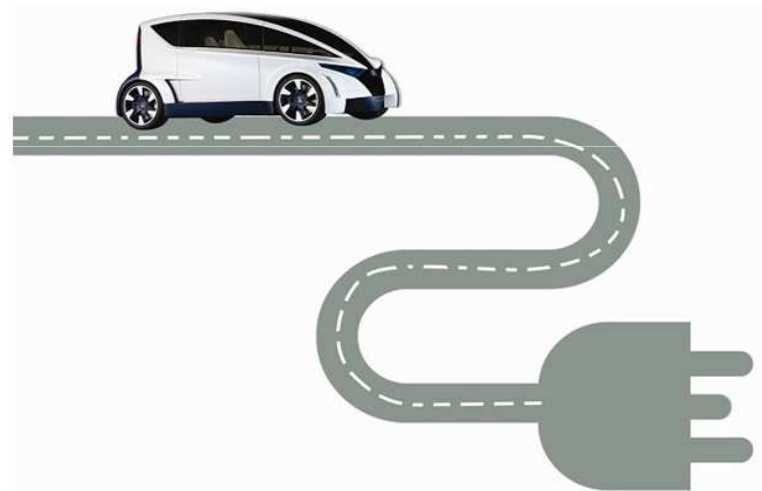
统计发现，已有11个省份提出了治理PM2.5的具体措施，其中包括北京在内，上海力争当“头名”，计划从今年6月起率先在全国公布PM2.5监测数据。有8个省份要从控制机动车尾气排放入手，在各种措施中被提及的次数最多。此外，淘汰老旧汽车、加强工地扬尘管理、植树造林等也颇受青睐。为全面治理PM2.5，环境保护部公布了要求各地全面监测PM2.5的时间表。

目前中国已有北京、广州、无锡三城市公布PM2.5监测数据，另外有14城市已经开始检测这一数据并计划对外公布。

尽管公布PM2.5监测数据步步紧逼，但中国内地主要城市用来监测PM2.5的设备采购已暂停。因为这些城市的环保部门并不清楚，已经使用超过十年的监测设备和标准还能不能继续使用。

（来源：搜狐汽车，3月2日）

[回到目录>>](#)



## 【热点追踪】

1. 保监会车险出台新规 两处霸王条款被叫停
2. 车内空气新标入两会提案实施半月少人知
3. 新车销量现负增长 车商宁要利润不要销量

## 保监会车险出台新规 两处霸王条款被叫停

中国保监会出台了《关于加强机动车辆商业保险条款费率管理的通知》(下文简称《通知》)。这一则车险新规很快引起了强烈反响,因为相比旧条款,它有了几处明显改变——分别叫停了“无责不赔”、“高保低赔”这两处霸王条款。此外,新规还强化保险公司对投保人的风险提示义务。

### “无责不赔”被解除,能防“老赖”

相对而言,车险新规“无责不赔”条款被解除,最引人注目。之前,国内的车险行业,一直实行“无责不赔”——即一旦发生交通事故,保险车辆方无事故责任的,保险公司不承担赔偿责任。打个比方,如果甲开车,被乙追尾,乙负全责。甲的修车款,必须由乙的保险公司支付,甲的保险公司无须承担责任。

这就很容易引造成甲的不便,甚至引发“老赖”事件——因为甲虽然是无责方,但他必须得找乙拿赔偿款。如果这时候,乙选择做“老赖”,拒绝赔偿的话,甲既无法找乙的保险公司(因为他不是客户),也无法找自己的保险公司(因为“无责不赔”条款的存在)。

《通知》明确规定,因第三方对被保险机动车的损害而造成保险事故的,保险公司应行使代位求偿权,先行向车主支付赔偿款,然后向事故责任方或责任方所在的保险公司追讨保险赔偿金。因此,只要甲买了车损险,他只要找自己的保险公司,就能拿到修车款。此条款如实施,能很大程度防止“老赖”的产生。

此外,《通知》还叫停了车险理赔时“高保低赔”的惯例。过去,机动车投保商业保险时,是按新车价格进行投保,而理赔时却按照旧车的实际价值进行。对此,《通知》规定,车损险投保时,将按被保险机动车的实际价值进行确定,由保险公司和车主双方协同约定保险金额。这使得年限较长的车辆在投保时享受相对实惠的价格。

《通知》还规定保险公司应当在投保单首页最显著的位置用特殊字体加注“责任免除特别提示”,对保险条款中免除保险公司责任的条款作出足以引起投保人注意的提示,并采用通俗易懂的方式,对该条款的内容以书面或者口头形式向投保人作出明确说明。

### 辽宁、广东已试行新规,浙江还得等等

既然车险新规中有如此实用的内容,那么浙江的车主,究竟什么时候才能享受到呢?

据探访数家保险公司。“我已经听到了消息,不过还在等总公司文件。”——几家保险公司的回复基本如此。“其实,我们只是执行者。至于规则怎么定,都是总公司说了算。”杭州某保险公司车险部的负责人告诉记者,“之前,省里也组织过代位求偿,但后来因为比较难协调,一直没能普及。”

数家保险公司的人士都表示,尽管“代位求偿”对于客户来说是好事,但确实会给保险公司增加很多工作量。“至少现在,我们还按照老规矩在做。”

管理部门表示“新规的事情,省保监局很重视,已经提上了议程。”浙江省保监局相关人士告诉记者,“不过,还有很多政策和硬件上的问题需要解决。”

浙江新规真正“落地”,还有几项工作要做。第一是保险公司财务结算的问题。“目前,保险公司的结算都在总公司层面上。如果要实现代位求偿,各大保险公司肯定要改变财务制度。”第二是各家保险公司的协调。“保险公司之间肯定也要建立一个平台。目前,国内只有辽宁、北京已经有了代位求偿的平台,其他地方的平台都还没能建立。”

(来源:钱江晚报,3月14日)

[回到目录>>](#)



## 车内空气新标入两会提案实施半月少人知

3月1日开始实施的《乘用车内空气质量评价指南》(以下简称《指南》),让消费者维权有了依据,可从实施近半个月的效果来看,多位受访车主均不知晓该标准,甚至连车商也不知具体标准和检测规则。不少业内人士认为,由于该《指南》只是推荐而不是强制执行,因此实施起来才有了“雷声大,雨点小”的效果。

### 新标3月1日起已实施

从今年3月1日起,由环保部与质检总局联合发布的《指南》正式实施。据环境保护部官方网站发布,车内空气污染主要有三大来源:一是来自于车内各种配件;二是来自于车内饰件材料,主要有塑料、纤维纺织、皮革、橡胶四大类材料;三是来自于生产中使用的溶剂型油漆、稀释剂和黏合用的胶水油漆及涂料。《指南》中明确规定了车内空气中有关苯、甲苯、二甲苯、乙苯等8种常见的挥发性有机物浓度的限值,其中,车内苯含量不能超过0.11毫克/立方米,甲醛含量不能超过0.10毫克/立方米,乙醛含量不能超过0.05毫克/立方米。

### 车主车商均不知新标

以往车主提车后,面对刺鼻难闻的车内空气,由于没有衡量尺度,只能忍受,新标准本意是给想维权的消费者提供依据。但业内人士告诉记者,由于是非强制性执行,实施近半个月以来,《指南》却遭受冷遇,甚至不少人都不知晓车内空气标准这一说法。

### 车内空气污染入两会提案

全国政协委员、吉利集团董事长李书福在两会上提交了《提升车内空气质量、防范车内环境污染》的提案。李书福认为,车内空气污染关系到每位车主的健康,是汽车行业应该关注的大事。而现在人们购车时,往往会忽视车内空气污染。实际上,车内有毒气体的超标,对人体的损害远超于空气污染及PM2.5超标。目前《乘用车内空气质量评价指南》的实施一方面使消费者在车内污染方面的维权有了依据,但“非强制性标准”又限制了它的功用,应加速《指南》由目前的推荐性标准向国家强制性标准转变。这一点被李书福写进提案当中,李书福认为,由于中国没有强制标准,导致了大量外国品牌汽车在中国投放的产品与在欧美投放的产品标准不一致。

(来源:金羊网—新快报,3月14日)

[回到目录>>](#)

## 新车销量现负增长 车商宁要利润不要销量

“2月份，我们总共卖了十几辆车，只有以往的三分之一”……近几天经销商聊2月车市，听到的几乎都是一声叹息。

春天是收获希望的季节，但阴雨绵绵下的车市，却遭遇了不小的倒春寒。据中国汽车协会的统计，今年前两月，国内汽车产销290.35万辆和295.43万辆，同比下降5%和6%，出现了多年未有的负增长。

不同车系中，日子最难过的无疑是自主品牌。中汽协统计表明，1~2月，自主品牌轿车销售45.29万辆，同比下降16.9%。以往，排名前十的轿车品牌中，总能看到三四款自主品牌车，但刚刚过去的2月，只有夏利一款自主品牌轿车跻身前十。“预计2012年车市的生长在5%左右，但增长不会体现在自主品牌上。”业内人士表示，开局不利的自主品牌今年的发展形势可谓不容乐观。

杭州的车商也纷纷感叹库存压力有点大。一家主流车商向记者透露，他们最近加强了跟几个本地团购组织的联系。“本来正常情况下我们公司一个月的销量在200辆左右，这个月才完成了130多辆。”杭州一家宝马经销商告诉记者，最明显的一点是百万元级别的大排量车销售遇冷，而且前期的加价车型普遍不再加价：去年底还要疯狂加价的X5、X6都可以平价买到了，紧俏加价车宝马新5系甚至出现了少量的礼包赠送。

“去年车市不好，大多数车商没赚到钱，今年想通了，宁可要利润不要数量。”一家中级车经销商分析说，春节之后，不少主流家轿都不约而同地回涨了车价，去年降到过3万元的，今年只降2万元，一家韩系车商坦承，展厅里几乎每款车的价格都有回涨，涨幅在20%~30%，造成了持币待购现象的加大；宝马车商也反映，春节前冲动型购车占了不小比例，而节后购车就相对理性得多，很多消费者会一个个品牌，一家家店谈过来，不轻易下单。

车市资深人士张建业表示，汽车市场一般4年为一个周期，而车市不好也通常会持续半年，综合这几个规律来看，今年车市转暖估计要到6月。加上现在经济不景气，而汽车界对汽车销量预期明显过高，汽车厂家又扩张过快，因此，接下来的车市会有更激烈的火拼。

（来源：钱江晚报，3月14日）

[回到目录>>](#)



## 【国内动态】

1. 汽车列入“控制增量” 兼并重组预期强烈
2. 最大电动汽车充换电站 北京高安电站投运
3. 中国车用燃料消费 2050年前将会持续增长

## 汽车列入“控制增量” 兼并重组预期强烈

3月8日，全国人大代表、郑州日产汽车有限公司总经理郭振甫，向记者算了一笔账：“今年下半年，车企规划产能在3500万辆以上，而市场的实际需求只有2000万辆，这意味着将有一批车企面临生存压力，兼并重组预期强烈。”

3月5日，国务院总理温家宝在报告2012年主要任务“关于加快转变经济发展方式”中提出“以汽车、钢铁、造船、水泥等行业为重点，控制增量，优化存量，推动企业兼并重组，提高产业集中度和规模效益”。

有数据统计，到2015年，中国四大汽车集团上汽、一汽、东风、长安的产能规划总和已超过2100万辆，销量排名前12家企业的产能规划共计达到4040万辆，而汽车市场容量在2500万辆左右，汽车产能已经趋于过剩。

全国人大代表、广汽集团总经理曾庆洪向记者回应说，“这层意思的提出，与今年‘实施新修订的外商投资产业指导目录’以及去年出台的新版产业结构调整指导目录是相互照应的，它充分说明汽车整车已经从鼓励类行业中淡出。”

### 危机源于三年前

2009年，一场突如其来的国际金融危机无意中启动了中国汽车市场的“马达”。在小排量汽车购置税优惠政策和汽车下乡、以旧换新等一系列新政的刺激下，国内汽车市场出现井喷式增长，产能不足成为当年最热门的词语。于是在惊喜过后的2010年，众车企高调公布各自的“十二五”规划，建厂扩能成为一股浪。当时上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽六大集团公布的“十二五”年销量规划总计2750万辆。大众、福特、本田、现代等跨国车企也纷纷加大对华投资、调高未来预期。不过，众车企的产能扩张运动仅仅维持了一年，就被相继退市的优惠政策浇灭了热情。

来自全国22家狭义乘用车生产企业的调研数据显示，2011年，国内乘用车极限产能利用率为78.5%，其中合资乘用车企业极限最大产能利用率为84.6%，自主品牌为60.2%。这组数据说明，中国车企的极限产能利用率并不高。

而今年政府对经济增长预期的下调更加剧了汽车业产能过剩的风险。中国汽车工业协会副秘书长熊传林认为，中国八年来首次下调年度经济增长目标至7.5%，这将对汽车市场产生较大影响，今年车市整体增速有可能与去年持平。2011年，中国汽车销量同比增长未超过3%。

来自中汽协最新数据统计，今年1-2月汽车产销分别同比下降4.93%和5.96%，这样的市场走势令中汽协不得不考虑对今年汽车市场增长预期进行调整。今年年初，中汽协认为，稳中求进的宏观经济环境和持续存在的汽车消费刚性需求，仍会使2012年的乘用车销量增速维持在9.5%左右。

“但从目前的政策和经济环境来看，2012年的车市增长仍不乐观。”熊传林坦言。

### 被汽车补贴推迟的兼并重组

推动企业兼并重组一直是中央政府对汽车业下达的任务之一。2009年颁布的《汽车产业调整振兴规划》（以下简称《规划》）明确提出：通过兼并重组，形成2-3家产销规模超过200万辆的大型汽车企业集团，4-5家产销规模超过100万辆的汽车企业集团，产销规模占市场份额90%以上的汽车企业集团数量由目前的14家减少到10家以内。

根据中汽协统计的数据，2011年上汽、东风、一汽和长安四家车企，销量规模在200万辆以上，《规划》提出的第一个目标已经达到，但并不是通过兼并重组，而是企业自身加速发展的结果。

[回到目录>>](#)

## 汽车列入“控制增量” 兼并重组预期强烈

除此之外，《规划》中提到的另外两个目标均未完成。据统计，2011年国内前十家汽车生产企业占汽车销售总量的87%，未能达到“90%”的红线，而产销规模超过100万辆的车企也未达到4-5家。

“这意味着，今年汽车产业结构调整将进入关键时期。”郭振甫认为，当前汽车产能趋于过剩的现状，是此次《政府工作报告》将汽车列入兼并重组行业之首的重要原因，而“控制增量、优化存量”最直接有效的途径就是推动车企的兼并重组。

但在车企老总眼中，兼并重组的任务很难一蹴而就。

“由于企业所有制和区域管理等问题，没有哪一个企业会主动被整合，跨区域的整合更涉及地方政府的干预。”曾庆洪向记者坦言，联手菲亚特、并购长丰的广汽在广东和湖南两省开展工作的政策环境就不相同。

曾庆洪建议，要达到《政府工作报告》中提出的“提高产业集中度和规模效益”的目标，国家发改委、工信部需要加强产业高层规划，并与国资委共同推进汽车集团的跨地区、跨所有制整合，在宏观指导、政策导向、审批程序和服务保障方面强化对车企的兼并重组支持，实现资源和生产要素的有效积聚。

### 自主品牌闯关

在业内看来，汽车列入“控制增量”范围，将是对自主品牌车企的又一次严峻考验。有车企老总甚至放言，到2015年中国汽车产业将迎来关闭潮。

“目前，自主品牌在研发、创新方面还处于婴儿期，而中国汽车市场已经由高速增长变为平稳前行，在竞争日趋激烈的市场环境中，品牌认知度较低的自主车企无疑将在兼并重组的预期下，遭遇严峻挑战。”曾庆洪说。

数据显示，目前中国汽车市场，跨国车企以40%的投入，占据了超过50%的市场份额，攫取了超过70%的利润，而自主车企的市场份额则在近两年呈现下滑趋势。据中汽协最新数据统计，今年1-2月自主品牌轿车共销售45.29万辆，同比下降16.92%，市场占有率同比下降4.16个百分点，占轿车销售总量的27.86%，跌破三成大关。

曾庆洪认为，对讲求规模效应的汽车企业而言，一旦销量下滑，车企将面临巨额亏损，在政府提倡兼并重组的战略下，倒掉一批企业无法避免。

而在“两会”召开前夕，国内十大车企集团老总曾私下会面，共商自主品牌的生存大计。“在商讨中，各车企老总一致认为，自主品牌确实面临着生死存亡的挑战。”曾庆洪说，“降低成本、提升核心技术创新能力，已成为自主品牌自救的必要举措。”于是，在本届“两会”中，争取自主品牌创新发展的扶持政策，成为车企人大代表的提案重点。

郭振甫建议，自主品牌创建要集纳优势资源，建立研发试错机制，政府应在创设自主创新包容文化上，给予体制与机制创新支持，倡导消费自主品牌汽车的风尚。

曾庆洪也在提案中特别提到，“政府应加大对汽车行业自主创新的财政性资金投入、增大税收政策扶持，通过制定产业、税收、金融、社会采购等政策，多种方式鼓励、引导社会资金投入，鼓励企业自主研发并给予充分的资金支持”。

在曾庆洪的畅想中，重组后的中国汽车产业也许将呈现“东南西北中”五大车企鼎足而立的局面，曾庆洪希望广汽成为“南部”的代表成员。

（来源：21世纪经济报，3月14日）

[回到目录>>](#)

## 最大电动汽车充换电站 北京高安屯站投运

世界上建设规模最大、服务能力最强、最具环保示范效应的电动汽车充换电站——北京高安屯电动汽车充换电站15日正式投入运营。业内人士评价其“达到国内领先、世界一流水平”。

高安屯充换电站建筑面积8189平方米，其中主体建筑5000平方米，集充电、换电和电池配送三大功能为一体，站内设有4条换电流水线，可同时服务8辆电动汽车；设有1条配送线，每小时可配送24组电池，满足周边乘用车电池更换需求。站内还安装充电机1044台，充电机容量10080千瓦，能同时为1104块电池充电。

该充换电站每天可满足400辆纯电动环卫车的充换电需求，其中8吨以上级电动环卫车200辆、2吨环卫车100辆、乘用车100辆。预留的电动公交车换电工位每日可为100辆公交车提供服务。该站年累计换电服务能力达14.6万车次。

此充换电站还是北京最具环保展示效应的大型综合示范性充电站，主要服务环卫车及乘用车，并兼有乘用车配送功能。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，服务范围覆盖朝阳、通州、顺义等地区。

据了解，目前，北京市已经建设完成航天桥、延庆、熊猫环岛等15座充换电站，充电桩370个，能够满足1332辆电动公交车、乘用车和环卫车的充换电需求，处于中国领先水平。

根据规划，未来3年，北京还将重点建设电动公交车、环卫车、乘用车等各种电动车辆充换电站，形成站点多、覆盖面广、区域联系紧密的智能充换电服务网络体系。预计到2015年底，北京将建成由6座大型集中充电站、250座充换电站、210座小型配送站组成的电动汽车充换电三级服务网络。

（来源：中国新闻网，3月15日）

## 中国车用燃料消费 2050年前将会持续增长

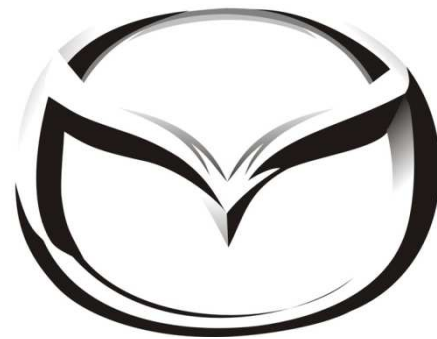
《中国车用能源展望2012》日前出版，这是清华大学中国车用能源研究中心经过3年多深入研究取得的成果。这一研究报告从能源、经济、环境、技术、产业领导力和政策等多个方面，对中国车用能源可持续转型之路进行了系统的分析。

《中国车用能源展望2012》预计，中国车用燃料消费量将在未来几十年里保持增长，尽管2030年以后增速大大减缓，但2050年以前不会达到峰值，这将带来巨大的能源和环境压力。因此，纯电动汽车、燃料电池汽车、生物燃料、汽车节能等领域的关键技术创新和政策支持至关重要，研究报告对此提出了一系列具体政策建议。

目前，中国已经成为全球汽车市场增长最快的国家之一，是全球最大的汽车消费国和生产国。车用能源问题已成为中国能源、环境、经济领域的核心问题之一。清华大学整合核能与新能源技术研究院、汽车工程系、热能工程系、电机工程系和环境学院的研究资源，于2008年成立了中国车用能源研究中心。

（来源：人民日报，3月15日）

[回到目录>>](#)



## 【国际视野】

四

1. 欧洲2月汽车销量呈2010以来最大幅度下滑
2. 雷诺或将加入日产 为俄罗斯市场开发新车
3. 宝马预计200万辆销售目标将在2016年实现
4. 奥巴马政府提议 斥资47亿推广高科技汽车

### 欧洲2月汽车销量呈2010以来最大幅度下滑

由于经济持续低迷导致消费者的购买意愿下滑，欧洲2月份的汽车销量出现了近一年多以来最大幅度的下滑。其中，雷诺及标致雪铁龙两家法国汽车生产商的销售情况最为低迷。

根据欧洲汽车制造商协会（European Automobile Manufacturers' Association）本周四公布的数据，整个欧洲2月份的车辆注册数为923381辆，这一数字较2011年同期下滑了9.2%，下滑幅度为2010年10月份以来的最高纪录。与此同时，欧洲市场2012年前两个月的车辆注册数为193万辆，这一数字较2011年同期下滑了7.8%。

分市场来看，作为仅次于德国的欧洲第二大汽车市场，法国市场2月份的汽车销售量同比大幅下滑了20%；与此同时，欧洲第三大汽车市场意大利2月份的汽车销售量也同比大幅下滑了19%。

根据丰田汽车公司及宝马汽车公司的估计，在主权债务危机不断蔓延的情况下，2012年欧洲汽车市场的销售量将出现5%的下滑。值得注意的是，这也将是欧洲汽车市场连续第五年出现萎缩。

汽车市场调研机构LMC Automotive欧洲销售预测部门负责人乔纳森-波斯科特（Jonathon Poskitt）表示：“由于法国经济出现萎缩，因此法国汽车生产商的日子很不好过，相对应的，菲亚特公司的业绩也受到意大利国内经济低迷的冲击。相比之下，得益于德国经济的稳定，包括宝马公司在内的高端汽车生产商的业绩比较稳健。”

雷诺汽车首席执行官卡洛斯-戈恩(Carlos Ghosn)在3月6日表示，由于没有公司能够单独承受巨额的投资规模，因此汽车行业的整合还将继续。整个2月份，雷诺汽车在欧洲市场的销售量为86402辆，这一数字较2011年同期大幅下滑了24%。

另一方面，作为仅次于德国大众汽车公司的欧洲第二大汽车生产商，标致雪铁龙公司2月份在欧洲市场的销售量为118381辆，较2011年同期大幅下滑了17%。

（来源：搜狐汽车，3月15日）

### 雷诺或将加入日产 为俄罗斯市场开发新车

日前在日内瓦车展上，雷诺汽车高管表示，在雷诺-日产联盟绝对控股俄罗斯伏尔加汽车之后，或将加入合作伙伴日产的行列，面向俄罗斯市场开发新车型。

雷诺汽车产品规划总监菲利普·克莱因（Philippe Klein）表示，公司有可能利用伏尔加汽车公司的生产设备，为俄罗斯市场打造新车。而日产汽车CPO（Chief Performance Officer）柯林·道奇（Colin Dodge）则透露，日产计划在俄罗斯再投产三款新车。

克莱因称：“当前我们在俄罗斯境况类似当年在印度，我们发动了雷诺攻势，并通过日产先期打下的基础扩大了市场。”

之前的瑞士达沃斯世界经济论坛上，伏尔加汽车CEO伊戈尔·科马洛夫（Igor Komarov）表示，公司计划基于雷诺平台打造拉达车型，新车将在今年2月底投入生产。之后伏尔加汽车还将在同一条生产线上制造日产品牌车辆，将产量从2011年的63万辆提高到75万辆。

（来源：搜狐汽车，2月14日）

[回到目录>>](#)



### 宝马预计200万辆销售目标将在2016年实现

搜狐汽车3月14日消息，据汽车新闻网报道，宝马去年曾预计其全球销量将在2020年达到200万辆的目标，但该汽车商近日表示预计这一目标将提前四年(即2016年)实现。

宝马当地时间周二在其年度新闻发布会上表示，2011年宝马集团全球销量为167万辆，该汽车商预计2016年的全球销量将超过200万辆，其中包括Mini和劳斯莱斯品牌。

宝马还表示，2012税前利润可能超过2011年的73.8亿欧元（约合97.2亿美元）。

宝马首席执行官诺伯特-雷瑟夫(Norbert Reithofer)周二告诉记者：“我们的目标是：2012年的汽车销量和税前盈利创新高。我们已有了一个良好的开端，因为今年前两月的汽车销量一直很强劲。”

宝马是全球最畅销豪华汽车制造商，该汽车商计划在巴西新建一家工厂，并计划今年在中国再建一家工厂，宝马寻求抵御奥迪和梅赛德斯-奔驰为了抢占“全球最畅销的豪华汽车”这一宝座所做出的努力。

全球前三位豪华汽车制造商都预计今年各自销量将创记录，主要将得益于中国汽车市场的增长和美国消费支出的恢复。

雷瑟夫说：“市场和消费者都对巨大的公共债务和欧债危机感到不安。”这位首席执行官表示汽车息税前盈利将会处于8%至10%目标范围的上端。宝马2011年汽车业务的EBIT利润率为11.8%，明显高于之前预期的10%。

宝马在2011年下半年耗资5亿欧元用来推出新车型，该费用导致宝马汽车利润率低于奥迪，奥迪的这一比例达到12.1%。奔驰也投资了小型汽车生产线，其利润率为9%。

宝马预计2012年在华销量将至少增长10%，在北美也呈现“较高个位数”增长率的增长，这将抵消其在欧洲市场下滑的5%的销量。

(来源：搜狐汽车，3月14日)

### 奥巴马政府提议 斥资47亿推广高科技汽车

据底特律新闻网报道，白宫日前提议投资47亿美元推广先进技术车辆的应用并加大税额减免力度。

这笔47亿美元的投资中，有10亿美元用于为10到15个示范社区配置必要的基础设施，解除法规限制、采取激励措施将高科技车辆推向市场。另外37亿美元主要用于向购买电动车、商用卡车以及其它类型先进技术车辆（包括矿物燃料动力车辆）的消费者提供税额减免等方面的激励政策。

奥巴马此前作为总统候选人时曾提出一个目标：到2015年美国市场上将有100万辆插电式混合动力车以及电动车。从目前的情况来看，美国公民并没有很快接受电动车，这一目标或将无法实现。

上周，通用汽车公司表示，因市场需求量较低销量不能达预期，其将暂时停产雪佛兰沃蓝达电动车，此举将导致通用暂时解雇1,300名员工。

(来源：盖世汽车网，3月9日)

[回到目录>>](#)



## 【调研与数据】

1. 工信部部长苗圩:中国汽车出口冲击百万辆
2. 韩国五大车企2月销量增长28%
3. 中国汽车新车质量满意度调研指数公布

### 工信部部长苗圩:中国汽车出口冲击百万辆

工信部部长苗圩近日在接受媒体采访时表示,中国汽车出口量去年大增50%达到82.4万辆,已经超过金融危机之前的水平,并将在一两年内实现突破100万辆的目标。

苗圩称,中国的汽车发展前30年,主要是在国内市场销售,金融危机之前2008年的时候,出口的汽车曾经达到过54万辆。金融危机以后由于受国际市场的影响,汽车出口量减下来了。“非常可喜的是,去年我们除了重新回到了金融危机之前的出口量,甚至比那个还要多,一共出口了82.4万辆各种各样的整车,比上一年度出口的量增长了50%以上,这是一个非常可喜的开始。”

苗圩表示,随着更多的企业“走出去”,随着产品进一步的成熟,随着市场的不断扩大,中国的汽车一定能够在世界汽车市场上占有一席之地。“我想超过百万的目标可能就在最近的一到两年之内就马上能够实现。”

加速国际化战略,已经成为国内主要车企的共同诉求。在当前国内车市增速放缓的情况下,这种诉求更为迫切。从整体上看,去年我国汽车出口量仅占总产量的4.5%,在全球国家中排名非常靠后。

据中汽协会统计的汽车整车企业出口数据,2月汽车企业出口为6.12万辆,环比增长8.7%,同比增长41.1%,1-2月出口11.75万辆,同比增长23.5%。汽车出口保持稳步增长。

欧洲商业协会近日公布的最新数据显示,今年2月份中国品牌汽车在俄罗斯销量同比大幅增长。当月吉利汽车销售1003辆,同比大涨414%;奇瑞汽车销售1097辆,增幅达276%;长城汽车销售906辆,增长120%。分析人士指出,中国品牌汽车销量大增的主要因素是去年同期的基数较低。据统计,2011年俄罗斯轿车和轻型商务车销量为265.34万辆,比前一年增长39%。欧洲商业协会预计,今年俄罗斯这两种汽车销量为280万辆。

随着国内自主品牌汽车的发展,更多的车企正在加速拓展国际市场。如吉利去年加大出口力度,实现出口增长76%。除了奇瑞、长城等目前出口主力外,东风等国内大集团也整体启动了国际战略。中国汽车出口已引发国家车企发出“中国威胁论”。但未来汽车出口要达到更大的规模,仍有赖于众多国内合资车企,能成为国际厂家的全球出口基地。

(来源:南方日报,3月16日)

[回到目录>>](#)

### 韩国五大车企2月销量增长28%

据韩联社销量，今年2月份韩国五大车企全球总销量与现代汽车销量增幅基本一致，达到28%的水平。在国内需求出现疲软之后，韩国本土汽车市场需求2月回暖，五大车企在韩国和海外市场总销量均取得同比增长。

五大车企现代汽车、起亚汽车、通用韩国、雷诺三星及双龙汽车今年2月份全球总销量为689,915辆，较之去年同期的537,631辆，同比增长28.3%。增长主要由海外出口销量拉动，577,010辆的业绩比一年前同期的430,697辆提高了34.0%。韩国本土销量也增长了5.6个百分点，从106,918辆上行至112,905辆。

韩国头号车企现代汽车2月全球总销量为360,979辆，与2011年同期的281,284辆相比，增长了28.3%。其中海外销量为307,332辆，比去年2月份的231,879辆同比提高32.5%；韩国本土市场销量则终止了下跌的势头，从去年同期的49,405辆同比上升8.6%至53,647辆。

其次是起亚汽车，2月全球销量240,124辆，较2011年2月销量177,276辆同比增长35.5%。其中海外市场出口销量为200,112辆，较2011年2月的138,247辆同比提高44.7%；在韩国本土市场销量为40,012辆，2011年同期销量则为39,029辆，今年略增长2.5%。

通用韩国和双龙汽车也都取得了两位数的同比增幅。只有雷诺三星2月份销量出现下降，由17,408辆缩水2.4%至16,987辆。

（来源：盖世汽车网，3月5日）

### 中国汽车新车质量满意度调研指数公布

据权威第三方调查机构最新消息，第七届中国汽车新车质量满意度指数榜单已经揭晓。该排行榜是根据2010年7月至2011年6月间交付使用，拥车期在2到8个月的个人用新车车主的使用体验进行分析排名的。此次调研涉及58个乘用车品牌，百余款车型，共采集近3万个有效样本。此次联信国际发布的数据显示，我国消费者反映的前五大问题为：变速箱、轮胎、噪音、油耗、导航系统。油耗过高成为中国新车购买者最常提到的新车问题，也是除豪华型车之外所有细分市场最突出的问题之一。数据还显示，整个行业的质量改善主要由自主品牌汽车所推动。中国的自主品牌汽车质量提升了14%，大大高于合资品牌的提升幅度。

（来源：南方都市报，3月5日）

[回到目录>>](#)



## 【双周声音】

1. 戈恩:汽车商能通过三条途径拯救全球车市
2. 左延安:从国防方面提高自主品牌政府采购
3. 陈斌波:“新CR-V今年至少会销售17万辆”

## 戈恩:汽车商能通过三条途径拯救全球车市

据福布斯网站报道,联合国秘书长潘基文(Ban Ki-moon)通过他对可再生能源的倡议,正在敦促政府和私营公司更有效地使用传统能源资源,并扩大使用可再生能源。

日产和雷诺总裁兼首席执行官卡洛斯-戈恩表示:“我已经同意帮助找到解决办法,因为这个问题对汽车行业的未来很关键。约全球石油产量的25%被用于燃料轿车和轻型卡车,每年约需10亿吨汽油。与此同时,地球上的人口和能源需求急剧转变。在我的有生之年,世界人口从27亿增长到70多亿人。1999年,中国的消费者购买了60万辆汽车。但去年,中国消费者购买了1700多万辆汽车。”

整个发展中国家,数以百万计的消费者加入中产阶级,汽车是他们想买的第一样东西。在美国,每1000人中约拥有800辆汽车;在欧洲,每1000人中平均拥有500辆汽车;而在中国,每1000人中只有50辆汽车;在印度,这一数字为15辆。

卡洛斯-戈恩说:“生活在这些国家和其他新兴市场的人在未来数十年将推动全球经济增长。西方国家不会降低生活标准,而中国、印度和其他新兴市场将不会改变他们的经济和社会进步。出路在于创新,采用新能源技术,只有这样才能使我们提高生活质量,更有效地使用能源。”

卡洛斯-戈恩表示,对汽车制造商而言,通过三条途径可以成功提高能源效率和扩大可再生能源的使用。

首先是提高内燃机的效率。这已经发生,作为对美国、欧洲和日本更为严格的监管任务的回应。欧洲新车平均消耗的燃料比2000年时少18%。到2025年,美国轻型车的平均燃油经济性必须达到每加仑54.5英里。

卡洛斯-戈恩表示:“在美国,我们能满足这一技术挑战。问题是,我们是否能够在所有地区推出清洁技术,特别是在新兴市场,在这些地方,汽油本身的质量较低,但成本较高。”

其次,汽车商必须使汽车能源结构多元化。以石油为基础的燃料目前在全球汽车能源结构中占96%。汽车商能够增加可再生燃料的混合,在这方面,巴西目前走在前面,在巴西,灵活燃料汽车和轻型卡车的燃料是汽油和乙醇混合物,在巴西汽车销量中,83%的汽车都使用这种混合燃料。

第三,电气化。电动汽车是“与能源无关的”。换句话说,电动汽车可以用天然气、核能、风能、太阳能、地热能、水能和电能—无论何种燃料来源都是一个地区电力供应的一部分。这些能源使国家或地区从对单一的不可再生的化石燃料的依赖中解放出来。此外,由于当地的能源供应增加了可再生能源的使用,电动车的碳排放量下降。同时,电动汽车的成本继续下降。电动汽车具有明显的社会效益、环境效益和经济效益。卡洛斯-戈恩表示:“这就是我为什么看好未来交通的零排放的原因。”

卡洛斯-戈恩称,合作伙伴关系也有助于汽车商降低开发新能源的成本。2010年,雷诺-日产联盟与德国戴姆勒建立了伙伴关系,使公司在密集型研究项目上结合各自的资源开发。这三家公司正在合作开发小型汽车平台、轻型商用车、电动汽车及发动机的生产。该合作还包括对燃料电池汽车的研究—横滨、巴黎、斯图加特和田纳西州最优秀的人才共同致力于创造零排放汽车的第二次浪潮。

卡洛斯-戈恩说,全球有5000多万人靠汽车行业谋生。打个比方,如果汽车制造业是一个国家的话,那么它将是全球第六大经济体。汽车商由一种社会责任,以确保这个行业可持续增长,如果汽车商坚持这一责任,那么将提高这个地球上每个人的生活质量。

除了担任日产和雷诺总裁兼首席执行官外,卡洛斯-戈恩还是联合国秘书长可持续能源高级集团的成员。

(来源: 搜狐汽车, 3月15日)

[回到目录>>](#)

## 左延安:从国防方面提高自主品牌政府采购

2012年3月5日,十一届全国人大五次会议正式开幕。全国人大代表、江淮汽车原董事长左延安共带来了19份议案,以下是左延安关于从国防安全方面提高自主品牌汽车政府采购比例的建议。

在国际上,政府采购偏重于本国企业和自主品牌已是惯例,加拿大、欧盟、日本、美国等发达国家和地区都有这种做法。其中一个重要原因就是基于国家安全的考虑。从世界汽车工业发展与本国国家安全角度考虑,未来众多高科技的运用,使军用车辆已不仅仅是装备,更属于武器范畴,以美国悍马为例,随着科技发展,已经集运输、通讯、作战、指挥等功能于一体,此时已不能单纯将其视为装备。因此,政府必须对此作出战略前瞻性预应。

首先、现代汽车已不同于传统意义上的代步工具,以通信,动力控制,集成电路,导航为代表的信息和电子技术在整车上的应用越来越普及,使实时诊断汽车状态,远程控制汽车启动成为可能。但在开启汽车数据通道获取资讯的同时,车辆内部数据及车辆使用者本身的各种信息也将暴露在互联网之下,来自互联网上任意一个地方的指令都可能做到定位车辆,记录行驶轨迹,甚至造成车辆故障,汽车数据安全性成为不得不关注的问题。对信息化技术掌控的不足,易造成生产、市场、服务等处于被监控状态。目前国内本土汽车电子、通信技术相比汽车强国还存在较大差距,外资、合资的关键电子类零部件几乎覆盖了我国全部汽车产品。如导航的卫星定位,汽车电子控制器及其采用的IC芯片等等。一旦外方对我国实施技术封锁或制裁,在经济乃至军事上,都难以与外方形成有效的对抗,同时还面临信息安全、技术安全和经济安全等问题。因此,在涉及国家利益和安全的诸多领域,必须采用装备自主品牌核心电子类零部件的整车产品。

第二,作为汽车最核心技术的汽车电子控制装置行业,如发动机系统的控制,变速箱系统的控制,其关键技术都掌握在国外大型汽车集团手中,国内企业没有足够的技术实力和财力涉及这一领域。在柴油机领域,其实现国III、国IV排放采用的共轨电喷系统、电控单体泵、电控泵喷嘴技术等关键零部件与核心技术都还是被外资掌控。

在汽油机领域,如汽油机电喷系统(EFI)、控制系统(ECU)目前主要由联合电子(技术来源于德国BOSCH)和万源德尔福发动机控制系统公司(技术来自美国德尔福)两家掌控,中国企业没有技术话语权。

第三,目前每年国内导航市场终端规模在千万台以上。现在我国大多数军用和民用导航系统是建立在美国GPS、俄罗斯GLONASS之上的,一旦发生冲突和战争,如果美国和俄罗斯关闭GPS和GLONASS或加大误差,将造成大量系统瘫痪,威胁国家安全。另一方面,政府提倡并鼓励北斗卫星导航的产业链发展,而目前GPS导航系统又已经占据了90%的民用市场,芯片技术成熟,国产北斗导航系统在商用化的道路上必然要经历与GPS系统的竞争。北斗导航的商用化,离不开国内导航汽车电子企业特别是自主品牌汽车的支持,汽车工业作为国家安全中的一个重要环节,要在关键时刻发挥作用,其首要因素是自主企业对汽车核心零部件及关键技术的掌控进度与深度。

第四,从汽车产业链和生态链的全局着眼,国内汽车电子企业云集还停留在汽车音响,车身控制和仪表等零部件中,这些零部件利润微薄,而且由于技术门槛低,竞争日益激烈,面临生存危机。其次,国内汽车电子企业大都规模较小,资金紧张使得厂商无力顾及自主创新能力的提升和技术进步,进而制约了相关厂商的规模发展和品牌影响力的提升。国内汽车电子行业在技术和利润两方面处于被边缘化状态,不能占据主导地位,这样的发展趋势将直接威胁着民族汽车工业的健康发展,甚至在特殊时刻危及国家安全。

为此,建议:

- 1.政府引导汽车产业链建立自主品牌核心技术和关键零部件尤其是电子控制类零部件和高性能动力电池的共用技术平台。
- 2.出台政府对共用技术平台的支持政策,建立资金投入机制和可行有效的投入渠道。

(来源:搜狐汽车,3月05日)

[回到目录>>](#)

## 陈斌波：“新CR-V今年至少会销售17万辆”

2月22日，东风本田再度迎来重要时刻。全新一代CR-V在全国322家经销商处正式上市，全系两个排量5款车型的市场指导价格区间为19.38万元~26.28万元。据了解，东风本田采取的是垂直换代，在全新CR-V上市后，老款CR-V将不再生产。

记者：东风本田如何看待今年汽车市场的情况？

陈斌波：今年车市整体来说不是太乐观。总体上增幅不会超过5%，其中SUV的市场预计在200万辆左右，但由于今年车型较多，竞争也很激烈。东风本田的产销目标是32万辆，从目前增长的状况来看我很有信心。

记者：新CR-V上市之后产能规划是怎么样的？

陈斌波：现工厂的产能已经作了提升，提高后将近26万辆，为此，我们的工人星期六也在加班，每天产量已经达到1200辆左右。今年7月份，第二工厂会投入使用，新增一部分产能的情况下，我们会尽最大的努力满足市场的需求。

记者：你对全新CR-V有怎样的市场预期？

陈斌波：我们今年对CR—V的产销目标是17万辆。我相信难度比较小，所以17万辆是最低的目标。我们会根据市场调整我们的结构，更好地发挥主力作用。实际上这样的目标是考虑产能，不仅是东本，新CR-V很多KD件来自全球，有的供应商都采用4班制生产，我们会尽最大努力争取KD件，向更大的产销目标冲刺。

记者：新CR-V是一个翘臀的设计，以往的CR-V比较中庸一点，有没有考虑到可能会流失掉一部分喜欢中庸的消费者。

陈斌波：全新CR-V在设计之中希望有一种创新引领潮流的形式融入到其中，从整个流线型来说，连续性更好。当然外形的确会有这方面的问题，不同的人有不同的评价。全新CR-V高度上面都有一定的变化，对油耗降低有着非常重要的作用。CR-V作为一个引领者或者创新者，需要去挑战一些东西，包括认知的挑战。

记者：你在发布会上说，CR-V在SUV市场没有对手，超越CR-V，唯有CR-V。事实是，现在CR-V有很多的竞争对手，您对此怎么解释？

陈斌波：再上一代CR-V，5年生命周期，只有最后12天没有加价销售。去年老款CR-V销售16万辆，仍维持了价格的稳定。新CR-V是根据市场调查后推出的。此外，我们的营销系统也有充分的准备。因此，基于过去的经验，我们所做的准备，以及车本身，我认为在现阶段能够对全新CR-V构成直接冲击还没有，相信年底会看到结果。

记者：这几年，东本的策略有一些调整，你怎么评估这些调整，有没有什么目标？

陈斌波：这个问题难以回答，在过去的情况下，东本车型比较少，产品比较单一，在当时发展的态势之下，这种状态是非常正确的，我们既然开辟了这个市场就应该做这个市场的领导者和领先者。如果你达不到销量的领先，你谈这个丝毫无意义。

市场逼着我们改变，我们自身的管理也逼着我们去改变。我们估计未来将有7到8款产品来构成我们产品线，我们第二工厂启动之后，50万辆的产能就摆在那儿，这与30万辆的销售方式是完全不一样的。因此，对整个体系的建设不去做改变是不可能的。在这种情况下，我们作了比较深入的探讨，基本上形成我们的面向未来多车型的体制变化，我们正在推荐这种转变，这种体系必须要相适应。

记者：今年即将上市的车型中听说包括我们的自主品牌，又将会占到什么样的比例？

陈斌波：自主品牌是我们东风本田一直致力去做的事情，计划今年上半年上市，今后会有一系列的自主车型推出。今年希望销售2万辆，月销量在2500辆~3000辆。

(来源：东方早报，3月01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