

2012年中国车市八大关键词

跌宕起伏的2012年即将过去，这一年的中国车市忧喜交加，变化更是令人始料不及。回顾今年发生的那些令人印象深刻的事情，我们通过一年中点击率颇高的“八大关键词”，对2012年车市进行盘点。

★ 逆势扩产 ★

尽管今年车市增速放缓，但从年初起，包括长安福特、上海大众、北京现代、东风日产在内的国内多家主流乘用车厂却依然开启了规模庞大的产能扩充计划。

基于对中国车市未来增长的信心，业界对于新一轮扩产潮的出现依然表示乐观。面对未来的市场需求，扩产是提前准备，十分必要。合资企业更意图在新一轮的产业调整中取得更大优势。谁在中国市场取得先机，谁就能在未来的竞争中做到领先一筹。

★ 豪车降价 ★

2012年初，奔驰率先降价，随后宝马、奥迪、路虎等豪华品牌也紧跟其后，共同掀起了豪车齐降价的热潮。截至目前，降价风波仍未停息。年末，部分豪车经销商为了快速回笼资金，更是加大促销力度。

今年的“豪车价格战”参战品牌之多、范围之大，前所未有。引发豪车狂降价的原因在于豪华品牌在国内市场加速扩张，导入更多产品，同时豪华车经销商库存压力剧增，只能“吐血甩卖”。今年疲软的经济形势也是影响豪车销量的重要因素。

★ 限购扩大 ★

2012年7月，在毫无征兆的情况下，广州出台了汽车限购政策，成为继北京、上海、贵阳之后第四个推出汽车限购令的城市。这个消息犹如一枚“强力炸弹”，迅速引起了国内车市的剧烈震动。几个月以来，限购对广州车市的影响不言而喻，市场总体销量急剧下降。人们有理由担心汽车限购，广州绝不会是最后一座城市，示范效应将不断发酵，特别是那些刚刚进入“汽车社会”的二三线城市可能效仿，汽车限购风可能席卷全国，这无疑给刚刚呈现出复苏苗头的中国车市浇了一盆冷水。

★ 召回立法 ★

2012年10月30日，国务院公布了《缺陷汽车产品召回管理条例》，并于2013年1月1日起施行。至此，历时8年，汽车召回制度终于由“规定”升级为法律条例。

相比于2004年发布的《缺陷汽车产品召回管理规定》，此次通过的《缺陷汽车产品召回管理条例》将部门规章上升为行政法规，条例中针对生产者召回缺陷汽车产品存在的违法行为设定了严格的法律责任，在提高罚款额度的同时，增加吊销行政许可等处罚措施。希望《缺陷汽车产品召回管理条例》的出现能推动汽车三包政策早日出台。

★ 渠道下沉 ★

近年伴随着我国城镇化进程的加快和大中城市私家车趋于饱和，车市销售重心渠道由



一线城市下沉到二三线市场已成为业界共识。相对一线城市的疲软，二三线市场一直保持20%到30%的增速，早已成为车市增量的主要贡献力量。相比过去，今年这一计划变得更加迫切，不仅自主品牌，合资品牌也开始跟进，曾经主攻一线城市的福特、广汽丰田、一汽-大众、上海通用等合资车企甚至宝马、奔驰、保时捷等豪华品牌车企，也纷纷将销售渠道下沉至二三线市场。

★ 合资自主 ★

2012年8月，两部委有关官员同时为合资自主车正名，引发业界一片哗然。合资自主，主要是指国内汽车合资公司通过购买、引进外方产品技术平台，并在此基础上重新开发出知识产权归属于合资公司的品牌、车型。过去数十年里，合资企业推出的品牌、产品以及技术一直都由外方来输入，本来希望通过合资能学技术的中方并无长足的进步。在这一背景下，合资自主诞生可以看作是政府基于对合资的反思，改变合资企业沦为跨国公司代工厂局面的举措。

★ 日系遭挫 ★

从2012年9月份开始，“钓鱼岛”事件引

发的反日潮，使得日系车企在华销量连续两个月暴跌，几乎遭到“腰斩”，部分日系车合资企业一度临时停产。实际上，日系车的销量过低不仅仅是中日关系的缘故，也与日系车产品格局欠缺、竞争力下降以及2011年的日本地震有着直接或者间接的关系。

近两个月，日系车品牌相继开展各类促销活动并推出各种形象挽救措施，销量有所回升，但其持续下降的趋势使得日系品牌在华的销量预计在短期内不会回暖到正常水平。

★ 抱团取暖 ★

自2011年起，一系列对自主品牌发展比较有利的鼓励政策纷纷取消，国内车市增速放缓，再加上合资车企产品“下探”低端路线，挤压了自主品牌汽车的传统空间。不仅是降价的问题，国内自主品牌车企的研发各自为战、各搞一套，存在着严重的重复投入、重复建设问题。为此中汽协呼吁自主品牌车企“抱团取暖”，度过现有市场低迷时期。2012年11月，我国两大主流汽车集团——广汽和奇瑞宣布建立战略联盟，没有行政主导，而是两个企业之间的自愿合作，取长补短，给其他自主品牌汽车企业带了一个好头。

(新民)

今年车市将跳出何种“舞步”

告别2012年，关于2013年汽车市场将跳出怎样“舞步”的走势预测，成为业界关注的焦点。就增长预期而言，主流观点显得较为谨慎，但也不失乐观。超过8成的车企管理者认为，2013年车市整体增速将在5%~10%之间。而车企们在2013年将有怎样的全新战略，更值得密切关注。

增长预期好于上年

2012年11月，车市好转迹象十分明显。这一势头让业内人士对2013年的车市也开始有了积极的想象。从目前的大势判断来看，业内普遍认为2013年的车市应当比2012年好。

中汽协做出乐观的判断：“相比2012年大多数月份产销出现负增长的颓势，年底传统旺季对2013年汽车市场转暖起到积极作用。” LMC汽车市场咨询(上海)有限公司总经理马雁飞表示，国内乘用车市场2013年有望实现10.2%的增幅，3月份以后新的经济政策将陆续出台，因此2013年下半年国内经济形势将逐渐实现企稳。

雷诺中国执行总裁陈国章表示，中国现有的汽车千人保有量维持在非常低的水平，还没有到1/10。因此认为到今年年中，会有一个很大的反弹。车市整体应该要好于上年，平稳的15%的增长相对来说是合理的。

国家信息中心信息资源部主任徐长明更加乐观，认为从2013年开始，国内乘用车市场增长速度会重新回到10%以上。汽车分析师贾新光同意徐长明的观点，他认为现在增长缓慢是市场的问题，限购、限行和使用成本增长使得车市没有达到购买力应该达到的水平，“2013年会好一些，乘用车市场可能增长10%”。庞大集团董事长庞庆华也认为，2013年整体产销形势会好于上年，消费者购买力也会大于上年。

对2013年车市发展，最乐观的当属豪华车企业。华晨宝马营销高级副总裁戴雷表示，未来5~10年中国豪华车市场还会保持约10%的年增长率。鉴于中国市场特别是豪华车市场的持续高速增长，2013年宝马在华发展的步伐将进一步加快。

一系列经济数据似乎可以佐证市场人士的判断。一方面，2012年11月份的制造业采购经理人指数(PMI)读数突破“枯荣线”，连续两个月保持在50以上，显示国内经济整体已现企稳回升的势头；另一方面，以十八大精神为指导，2013年国内宏观经济政策将保持连续性和稳定性，为汽车市场稳定增长创造了良好的条件。

车企积极应对变化

尽管业界对于2013年汽车市场的增长速度有着不同的认识，但对市场仍将继续低速增长基本达成共识。不少企业表示，今年要根据市场形势、自身实力和优势进行调整，速度并不是最重要的。

按照上海通用汽车的规划，今年将推出尺寸更大的SUV；凯迪拉克新车型将于一季度国产，更多车型正在积极筹备。上海通用特别重视差异化竞争与长期持续发展，将其列为不变的核心。

上海大众在宁波打造30万辆的生产基地，将在年内投入运营，加上2012年下半年投入生产的仪征基地与刚起步的新疆基地，上海大众5年产能布局已规划完成，总体是按平台化生产。今年一汽-大众紧凑型车型将继续发挥重要作用，全新捷达、宝来、速腾三款车型的产销计划均在20万辆以上。一汽大众佛山工厂将于8月正式投产，生产的首款车型将是大众品牌的全新A级车，随后将产奥迪品牌的A级车型。

2013年，北京现代将正式进入第二个十年，把握质量、品牌与节奏，通过进一步提升“现代品牌”，更好地服务“现代客户”，将成为新十年的主基调。广汽菲亚特将扩大经销商网络，通过供应

商的努力，使非翔的日产量逐步提升，完成产能爬坡，制造出更加成熟、质量更加稳定的产品。长城汽车今年将性能放在第一位，成本放在第二位，投资50亿元的新研发中心将在2013年投入使用，用来试验满足全球市场和更高标准的产品。广汽本田将导入混合动力汽车，启动新能源战略，2013年将投入3款新车型。东风标致启动“E动战略”，在将1.6THP涡轮增压直喷发动机搭载到品牌首款SUV车型标致3008上后，产品的组成结构也要进行升级换代。

(永钧)

