

库存再度预警 车市“滞胀”暗藏隐忧

本报记者 黄少华

6月10日,中国汽车工业协会公布了5月新车销量数据:5月汽车产销量分别达到197.58万辆和191.12万辆,环比下降4.44%和4.64%,同比增长10.97%和8.50%。其中,乘用车产销量分别为164.96万辆和159.04万辆,环比下降1.07%和18.47%,同比增长16.19%和13.85%;商用车产销量分别为32.62万辆和32.08万辆,环比下降18.47%和18.82%,同比下降9.58%和12.01%。

1~5月,我国汽车产销量分别为992.80万辆和983.81万辆,同比增长9.37%和18.9%。其中,乘用车产销810.95万辆和807.01万辆,同比增长11.06%和11.13%;商用车产销181.85万辆和176.80万辆,同比增长2.42%和0.08%。

乍一看,销售不错,一片飘红。中国汽车工业协会秘书长董扬分析认为,5月我国汽车工业经济运行呈现如下特点:汽车产销环比回落,同比增长;乘用车产销同比增长明显;商用车产销环比回落,同比回落;中国品牌乘用车市场份额比同期继续下降;汽车出口继续下降。

值得注意的是,虽然销量还在增长,但自主品牌乘用车已经连续9个月出现市场份额下滑。5月,自主品牌乘用车的销量为58万辆,环比下降2.7%,同比增长5.4%,占乘用车销售总量36.5%,占有率比上月下降0.58个百分点,比上年同期下

降2.92个百分点。德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售34.14万辆、25.22万辆、20.35万辆、14.31万辆和6.33万辆,分别占乘用车销售21.47%、15.86%、12.97%、9%和3.98%。

具体到各个企业,5月销量排名前十位的轿车生产企业依次为:一汽大众、上海大众、上海通用、北京现代、东风日产、神龙、长安福特、东风悦达、广汽本田和重庆长安,分别销售14.26万辆、12.09万辆、11.38万辆、7.07万辆、6.40万辆、5.06万辆、4.89万辆、4.04万辆、3.32万辆和3.28万辆。除广汽本田呈较快增长外,其余企业均出现销量下滑或增速放缓的局面。而且,只有长安一家自主品牌企业跻身行业前十。

事实上,自主品牌的困境已经持续好多年。一方面,是品牌力的难以突破;另一方面,也是市场竞争的愈发激烈所致。这两年来,新车推陈出新的速度越来越快,基本上已经超越了“三天一改款、五天一款全新车型”的节奏。这样的结果就是,每一个细分市场都有很多车型在PK,尽管整个市场的蛋糕在做大,但分到每个车型的销量有可能不增反降。

而且,市场的划分程度也在进一步细化。比如我们常说的A级车市场,目前已经细分为A+、A和A-三个市场。而跨国公司导入一款全新车型的速度,肯定要比自主品牌重新研发一款产品要快。比如大众,仅A级车市场就有七八款车型,在这

种情况下,自主品牌的市场份额自然就会被稀释。

自主品牌自身的战略调整也是脚步放缓的一大原因。除一直在调整的奇瑞外,吉利、长城也先后进入战略调整阶段。今年北京车展期间,吉利宣布将旗下3个单独的品牌帝豪、全球鹰和英伦整合为单一的吉利品牌,此举基本上逆转了其在2009年作出的多品牌路线的决定。受此影响,吉利5月销售30612辆,环比下滑26%,环比下滑14%;1~5月,吉利共销售15.59万辆,同比下滑32%,仅完成全年目标的27%。

而过去几年发展顺风顺水的长城,也在今年开始遭遇“滑铁卢”,起因同样是高端化战略受阻。原定于今年1月上市的H8因品质问题,将上市时间一拖再拖。在北京车展上上市后,5月8日,长城汽车决定对H8继续暂停销售。受此消息影响,近期长城汽车A股和H股的股价双双大跌,并引发销量下滑。5月,长城汽车销售5.2万辆,同比下滑15.7%,环比下滑12.5%;1~5月累计销量29.9万辆,同比下滑3.2%。

除了自主品牌,很多合资公司的日子也并不好过。批发数的上涨,并不能抵消市场行情不好带来的上牌数的减少和库存量的增加。近日中国汽车流通协会发布的“中国汽车经销商库存预警指数调查”显示,5月的库存预警指数已经高达49.3%,接近50%的警戒线水平,且比4月上升了3个百分点,说明5月汽车市场需求比上月有所下降,库存压力加大。

中国汽车流通协会副秘书长罗磊认为,虽然北京车展带来降价促销,提升了消费者的购车欲望,客流量明显增加。但由于北京车展推出大量新车,而这新车大部分都不在5月启动预售或上市,导致消费者更多的是选择持币观望,这成为5月汽车市场表现不进不退的诱因之一。对于下半年的汽车市场,经销商也普遍持谨慎态度,在谈及目前面临的主要问题,经销商普遍认为:集客量少、竞争力不足、融资成本高及资金压力大等因素仍然成为制约经销商经营的主要因素。

一边是汽车企业相对乐观,并不断提升产销目标和经销商数量;另一边是冲在市场第一线的经销商整体比较悲观,市场也表现出了颓势。在今年4月初由本报主办的博鳌论坛汽车分论坛上,北汽集团董事长徐和谊就明确表示,新车年产销2500万辆的说法太过保守,中国汽车才刚刚起步,无论是城镇化还是千人保有量,还远远低于世界平均水平,因此,年产销量至少会在3000万~3500万辆。

“随着下一步汽车产业的发展,产能规划要到4000万辆以上,如果按照3000万辆的销量来看,很有可能产能利用率就会低于70%,应该引起高度重视。”东风汽

车总经理朱福寿则认为,汽车产业可能出现产能过剩的原因包括:一是汽车企业的经营层对于汽车业发展有非常乐观的预期,制定了庞大的计划;二是地方政府把汽车业作为支柱产业,因为受到地方政府的影响,企业盲目投资等。因此,应该让汽车产业回归到产业本身,让企业自主去决策。

教条主义害人。这些年来,经常有专家拿“千人保有量”说事儿,并以此简单推断中国车市至少还可以以两位数增长10年,完全忽视中国的特殊国情——地少、人多、环境污染已经非常严重。

事实上,包括宝马等跨国公司,在年初的时候就把在中国市场的增长预期调整为个位数,在他们看来,无论是资源、环境还是道路情况,都已经不再允许中国车市快速狂奔了。然而,反而是政府主管部门和地方政府,并不愿意看到市场的正常回归,一味地通过人为手段去提高车市的增速。目前,除了北上广,很多二线城市也纷纷计划出台限购措施。

这些真真假假的限购传闻,事实上已经在很大程度上透支了未来几年的消费潜力,并给车市的可持续发展埋下了更大的隐忧。

汽车排放标准迎大考 尊瑞比肩“加州标准”

本报讯 位于美国西部的加州,是美国传统重化工产业集中地。在过去,加州大气污染治理一直面临着人口和经济快速增长的巨大挑战。所以加州制定了堪称世界上最严格的排放法规,也是世界上首个对机动车尾气进行控制的地区。在严格的排放限制下,节能环保著称的丰田混合动力车在加州倍受青睐,成为助力美国大气污染防治的“先锋”。

时至今日,有越来越多的精英人士追随时尚潮流,选择混合动力车型。对他们来说,选择一款车,其实是选择一种生活方式。在他们看来,绿色环保又科技含量十足的混合动力车,比豪车logo更酷,更能彰显品位,与其选择一款高油耗的豪华品牌车,不如买“加州标准”的混动车。

领先的丰田混动技术、触手可及的高端科技感与人性化设计、新鲜的驾驶乐趣……用高科技“混搭”时尚范儿的凯美瑞·尊瑞,传递了一种新锐的生活态度,它为高端精英人群带来先进、豪华、环保的用车选择,同时享有绿色环保与时尚科技的“双重”加州标准。

今年前5月 凯美瑞销量实现68475辆

本报讯 今年1~5月,凯美瑞以全国销量68475辆,同比增长5%的好成绩,再次证明了冠军车的实力。

不断改进,精益求精,对每一款车型,进行最为苛刻的调试,是凯美瑞的优势。每一代凯美瑞面世之前,都要经历两次“环球旅行”。针对世界各地不同的道路情况、天气状况和使用习惯,反复调校以更好适应不同的环境。不仅如此,在凯美瑞的研发、制造过程中,丰田还启用了2400种不同的驾驶测试项目进行检验,在碎石、斜坡、溪流、雪地、沙漠等各种路况和极寒、高温等极端气候下进行测试。

汉兰达赞助戈壁挑战赛

本报讯 5月25日,第九届玄奘之路商学院戈壁挑战赛在柳园白墩子闭幕。经历了四天三夜的风沙洗礼,来自国内外31所顶级商学院近800名EMBA学员徒步穿越了莫贺延碛戈壁112公里的无人区,于白墩子顺利会师。

撤掉障碍,人生才没有界限,心灵才不会困于一时一地,而能够走得更远,作为这一次戈壁挑战赛的首席赞助商,汉兰达以“无界限”作为品牌理念,并在今年为渴望远行的骑行者们喊出了“我可以更远”的口号。自国产车上市以来,汉兰达一直主打“宜商宜娱”,并率先将SUV的多功能性、MPV的大空间和便利性,与轿车的舒适性融为一体,凭借出众的多元产品力,无论是游走繁华公路,还是穿越崎岖山野,都让车主感到得心应手。

宝马i3入驻上海世博园电动车示范区

本报记者 马连华

近日,宝马中国、国网上海市电力公司和上海世博发展集团共同宣布,三方将携手把上海世博园区打造成一个电动车推广示范区。根据规划,在这个超过5平方公里的示范区内,将分期建成50个公共充电桩,覆盖世博源、央企总部及绿谷区域。目前已有10个公共充电桩在世博购物中心等商业区安装落成,可为宝马及其他品牌的电动汽车提供充电服务。将来,上海世博园电动车示范区还计划开展电动汽车产业相关项目的试行,如联名电子充电消费卡、车辆分享等新型商业模式。

未来的世博园区定位为“21世纪标志性公共活动中心”,将建成国际知名企业总部集聚区、商务与绿色生态融合的世界级工作社区和具有国际影响力的低碳示范区。电动车示范区项目不仅能在充电设施建设、电动出行服务、用户反馈收集等方面积累经验,还将促进电动交通知识的普及,并进一步强化世博园区可持续发展、绿色创新的形象。

作为合作项目的另一重要内容,位于中华艺术宫附近的上海宝马品牌体验中心及宝马5S经销商得以优先安装充电桩,宝马将面向公众开展宝马电动车的试乘试驾活动。从5月30日起,全新纯电动宝马i3公众试驾将全面启动,普通公众可以在宝马i3中国正式上市前,体验未来出行方式。

宝马纯电动i3完全按照电动汽车构想打造,内外设计具有强烈的未来感,采用了LifeDrive车身架构,乘客座舱由碳纤维复合材料制成,可在3.7秒内从0加速至60公里/时。这是一款定位于城市交通出行的电动车,最大续航里程可达160公里;如搭载增程装置,续航里程将增至285公里。i3将于今年9月在中国正式上市。目前,已有7家位于在上海、北京、深圳和沈阳的宝马5S经销商授权提供宝马i3产品的销售和服务。

上海宝马品牌体验中心是宝马“未来零售”计划框架下全球首家宝马品牌体验中心。“未来零售”是宝马集团在全球推出的一项旨在全面促进消费者关系和业务质量的计划,包含实施一系列创新举措和方法来强化客户的品牌体验。宝马品牌体验中心不承担任何销售职能,而是专注于展示品牌的历史、创新和对未来的愿景,为来访者提供深度品牌体验。将来,宝马i3的试车用户将在此获得全面的信息和相关培训。

康明斯发动机助力 欧曼GTL超能版向高端迈进

本报记者 钟天骐

“康明斯ISG系列发动机将在中美双方的合资公司,北京福田康明斯发动机有限公司全新投产的重型工厂生产。新工厂总投资22亿元人民币,占地面积66000平方米。目前安装产能为6万台,根据市场发展状况,产能可提升至12万台。”6月7日,在康明斯ISG系列重型发动机的量产下线仪式上,福田康明斯党委书记黄鹤龄说。当天,配套康明斯ISG重型发动机的欧曼GTL超能版重卡也举行了全球上市仪式。

早在两年前,福田戴姆勒汽车借助戴姆勒质量管理体系价值链打造了中国首款欧洲标准高品质重卡——欧曼GTL。两年后,福田在中德双方基础之上又将美国康明斯公司最新科技成果康明斯ISG重型发动机引入,从动力、排放、整车三个层面实现升级。

黄鹤龄介绍:“ISG系列发动机特别为满足全球多样的排放标准而设计,2014年上市即满足欧IV、中国国IV和欧V排放标准。同一平台,可升级至欧VI排放标准。”

同时,ISG系列发动机应用了多项康明斯专利技术:降低50%的零件数,使整机结构更精简,保养更便捷;比常规的缸内制动效率提升25%~50%,行驶更安全,使用寿命可延长至10万公里;精工缸体保证自重更轻,载货能力更高,关键零部件与整机的有机集成,实现最低噪音等。

欧曼GTL超能版从研发之初,就定位于与世界同步的高端重卡,以欧洲高端重卡标准共同研发,以“链合科技、持续创新”为基础。福田汽车总经理王金玉说:“中国福田戴姆勒汽车、德国戴姆勒、美国康明斯形成战略联盟。链合全球科技,开创研发、生产、质检、服务全新模式。不仅实现了整车在节油、安全、可靠、舒

适、运营成本五大方面的创新突破,更为重要的是在排放标准上达到世界领先水平。”

据介绍,目前欧曼产品使用潍柴的发动机较多,随着康明斯ISG系列重型发动机的量产,以后欧曼重卡产品中的中高端产品会使用康明斯的发动机,低端产品仍会使用潍柴的发动机。

此外,北京市渣土车新规也给福田欧曼带来新的机遇。新规显示,从6月15日起,北京市五环路以内及怀柔区,凡是政府投资的工程,必须使用新型渣土车,7月1日以后,全市严禁使用旧型渣土车。据悉,“绿色智能”的欧曼第三代渣土车在今年计划交付3000台,搭载康明斯LNG动力的欧辉公交车,今年也计划交付北京公交3000台。数据显示,今年前5个月,福田汽车中重卡实现销量60978辆,同比增幅为15.3%。

2014美国中级车的较量 Mazda6阿特兹拔得头筹

来自美国权威专业汽车刊物《Motor Trend》的最新消息:2014年第7期对美国最受欢迎的前六款中级车进行了全面测评, Mazda6阿特兹在这场对决中力拔头筹。本次《Motor Trend》邀请并确认参与测评的中级车为Mazda6阿特兹、克莱斯勒200、雪佛兰迈锐宝、起亚K5等。

众所周知,《Motor Trend》就是不折不扣的Geek,文章中处处体现出他们对车的透彻理解,对车的解读更是一针见血。下面摘取原文对这几款车在横向比较中不同方面的评价。

综合结论:Mazda6阿特兹荣膺桂冠——样子美、油耗低、路感好、后排放

对于这次比拼,《Motor Trend》给予了很高的评价,他们认为“平分秋色已经不足以用来形容这场比拼了,我们又一次地为这个级别的竞争之白热化感到惊讶。”

经过一番龙争虎斗,6款车的名次终于确定。《Motor Trend》的编辑们表示:扪心自问,大家会买哪一辆,结果毫无疑问地全票投给了Mazda6阿特兹。它样子美、路感好、后排空间大、燃油经济性强大——得益于创制蓝天技术,道路表现极为优秀,同时美国测试者们给予了在其它车上找不到的元素:有魅力的个性。在一个黄与褐的世界里,Mazda6阿特兹增添了浓重的一笔红色,而这正是大家希望更多汽车制造商能做到的。

其他排名如下:第二位,起亚K5。评价舒适、美观、性价比高、油耗很好。第三位:克莱斯勒200。克莱斯勒的努力要评个A,但动力懒散、车厢空间也差了



点、做工不够精。

舒适性和操控性——Mazda6阿特兹鹤立鸡群

数字是不会撒谎,有些中型轿车天生比对手更好操控。不过数字也只能说明一半,舒适性也是重要因素,最好的中型轿车应该在舒适顺滑的同时又能方向精准提供紧急变线的信心——或者单纯能适应蜿蜒小道。

在这一轮较量中,笑到最后的却是Mazda6阿特兹,它的转向最佳,8字绕桩成绩第二,底盘硬朗且不失柔顺,因此得分最高。不仅如此,它还称得上是一辆有驾驶乐趣的车,(对于家轿来说)这一点虽不是必备条件,但却足以令Mazda6傲视同侪。

油耗实测,Mazda6阿特兹位列第二

虽然美国人并不太在乎油耗,但此次也将油耗表现列了出来,他们觉得贴在新车上的EPA官方油耗通常都是准的,但是自己路试测得的真实油耗才有参考价值。起亚K5官方的综合8.7是最费油的,

但《Motor Trend》实测的7.6可谓差别不小,如果你取中间值的话也有8.1了。Mazda6阿特兹测得的结果都比官方涨了,平均为8.2;另一日系品牌车型实测8.7,官方7.6,平均9.0。本轮虽然与EPA官方油耗有所出入,但Mazda6阿特兹的实测表现依然亮眼。

Mazda6阿特兹魂动外观一直受称赞

在美国依然是空间表现出色的车型更受欢迎,Mazda6阿特兹凭借全新的魂动外观设计得到编辑们一致称赞,后排空间位居前列,人机工程学也是强项。某同级日系品牌车型尽管内部空间同样很大,但车厢里到处是硬塑料,感觉是所有车里最廉价的,而且后排只能整体放倒不能分割。天籁的宽敞后座受到表扬,但却没人喜欢座椅所用的黑色丝绒椅套。

安全方面表现出众

除2015款克莱斯勒200(新车)外,所有车型在NHTSA中获得五星好成绩;在权威的美国公路安全保险协会IIHS成绩中,Mazda6阿特兹、雅阁获得了更出色

的Top Safety Pick+成绩。

最后,笔者感觉《Motor Trend》的高级编辑Lieberman的总结最为精辟:“如果美国人真关心驾驶的话,Mazda6阿特兹毫无疑问会成为畅销车。”相信这句话在中国国内同样适用,Mazda6阿特兹已在国内上市,富有竞争力的价格17.98万~23.98万元完全符合中高级轿车主流定价,它将打破中高级轿车市场的现有格局,凭借其魂动设计和创制蓝天

技术成为中高级运动车型市场有力的领跑者。

本次美国中高级车测试需要说明的是:搭载新1.8T发动机的大众帕萨特因变速箱冷却器密封环存在隐患召回,没能应邀参与测评;福特蒙迪欧虽然在邀请之列,但福特礼貌地回绝了邀请;而丰田凯美瑞因为马上又要进行改款,所以没有受到邀请。详细测评及数据见《汽车族》七月刊。

