



工信部上周宣布,为配合国家节能与新能源汽车产业发展规划的制定和实施,促进我国汽车电子产业发展,开始启动汽车电子标准化工作。

据悉,在工信部的指导和支持下并经民政部批准,中国电子标准化技术协会汽车电子标准化工作委员会已正式成立。标准工作委员会表示,该会将联合我

提高创新能力 工信部启动汽车电子标准化

国汽车电子领域的生产企业、科研院所、高校、检测机构以及行业协会,立足我国汽车电子产业的实际和未来发展趋势,启动一批急需的汽车电子标准制定工作,同时密切与相关标准化技术组织联系,共同推进我国汽车电子标准化工作又好又快发展。

作为汽车产业和电子信息产业深度

融合的新兴产业,汽车电子产业的发展意义重大。工信部指出,大力发展汽车电子产业,对提高我国汽车产业创新能力,实施节能与新能源汽车战略,实现汽车强国有着重要意义,同时,发展汽车电子产业有助于我国电子信息产业优化升级和培育新的产业增长点。

刘颖

领航高端 精准服务 电话 67655210 67655197 E-mail:zzrb5271@vip.163.com

车市下半年“战况”初显

厂家产能扩张、库存量增加、供求关系变化……随着7月、8月传统淡季的到来,诸多因素将共同“发威”。业内人士认为,下半年,车市“促销战”、“价格战”在所难免。

本报记者 李莉

价格战或重启

上周末,记者走访中原各大汽车市场时发现,尽管各式各样的促销方式轮番登场,但意向购车消费者却鲜有出手者,部分品牌的库存车占满了库房。问及年中成绩,更有不少经销商发出了这样的抱怨:“价格已探底,厂家还继续增加库存,每个月销量都在走下坡路,我们压力很大呀!”

全国乘用车市场联席会预测显示,7月份乘用车市仍将延续前3个月的走势,呈负增长。一项针对有购车意向的消费者所做的调查也给出了同样的信号:76.91%的被调查者认为,现在价格还没有跌到谷底,准备继续持币观望。显然,消费者对优惠幅度的期望还很大。

与此同时,上半年不甚理想的成绩也给车商们下半年的销售带来不小压力。乘用车联席会日前公布的车企销售业绩显示,上半年排名前10的狭义乘用车企业中,有一半未能完成销售目标,其中包括一汽丰田、广

汽本田和北京现代3家合资企业及奇瑞和比亚迪两家自主品牌。而在已公布销量的20多家车企中,更有6成自主品牌车企销售业绩欠佳。

“按照目前的市场情况,接下来的几个月库存压力还将继续加大,单车利润和整体利润的下滑是必然的。”多个品牌经销商告诉记者,厂家年初的扩产计划让产能不断放大,这些现实的产量被转移到经销商身上,为消化这些库存,经销商唯一的方法就是“以价格换销量”。业内人士预计,如果下半年车市增幅依旧不见起色,车企为完成全年目标必然在价格上做文章,价格战火或将愈燃愈烈。

新车肩负重任

近日,通用汽车全球车型别克英朗GT正式上市,上海通用汽车总经理丁磊表示,希望通过别克在下半年树立新的标杆,填补别克品牌中高端轿车的市场空白;一汽丰田也对6月底推出的国产全新普拉多在下半年的表现寄予了极大的希望……

记者粗略统计了一下,下半年,还将有包括进口、国产车型在内的40多款新车蓄势待发。东风日产玛驰、一汽-大众CC、新POLO、沃尔沃S60、比亚迪M6、江淮悦悦、帝豪EC8、新辉腾等“重量级”新车都将在下半年推出,承担起“救市”重任。

“下半年车市存在诸多变数,但是40多款重磅新车入市或许能够破局。”分析人士指出,在销量连续数月下滑,且降价促销无明显效果的情况下,推新车型是打破车市僵局的最佳手段。另外,很多厂商都希望赶在下半年初期把新车推出来,提前抢占更多市场份额,并应对随时可能发生的“变数”。

9月至至关重要

“三季度正处于传统车市淡季,加上一些消费鼓励政策执行细则还不明朗,市场观望情绪较重,难以有抢眼的表现。”针对下半年的车市走势,东风日产、北京现代、长安福特等众多经销商不约而同地“押宝”第四

季度:“我们现在就寄希望于四季度传统旺季到来,届时,可获得补贴的节能小车全部出炉,加上购置税减免、汽车下乡、以旧换新政策可能面临退出,有望引发突击购车的小高潮,带动整体销量向好。”

“9月、10月素有‘金九银十’之称,也是历年车企最为重视的两个月份,只要价格优惠足够吸引人,9月份起,车市销售可能再次迎来一波高潮。”郑州市汽车流通行业协会秘书长吴大胜认为:“正在不断升级中的促销战及一款款排队等待上市的新车,都是带动下半年车市的法宝。预计今年汽车销量还会上涨10%~15%左右。”

“总体看来,2010年下半年中国汽车产业发展形势良好。”全国乘用车市场信息联席会秘书长饶达表示,国民经济增速依然处于高位,汽车行业利好政策依然延续,节能与新能源汽车补贴新政的推出,这些因素将进一步刺激汽车市场,而由于城镇化进程不断加快,二三级汽车市场的快速发展也将带动汽车市场出现增长。



车市动力看实力

去年,中国成为世界车市中的黑马,一鸣惊人,超过美国,坐上世界第一大汽车市场的宝座。各界纷纷赞誉中国车市从此跨入了新时代,引来各大车企刮目相看,扩厂改建的消息不绝于耳。然而今年二季度以来,车市库存压力又告危急,库存周期逐月加长,6月份部分经销商库存周期已超过了1.8个月,突破了库存警戒线。于是车市“高开低走”的言论又占了上风。近日,忽然又“捷报传来”,中国汽车技术研究中心发布数据称,上半年中国汽车销量718万辆,还是全球第一。于是车市又随之兴奋起来。

事实上,若以三年中长期来看,保有量相对偏低依然是驱动中国汽车需求持续增长的核心动力。自上世纪80年代中国开始进入私人汽车,到2003年社会保有量达到1219万辆,私人汽车突破千万辆用了近20年,而突破2000万辆仅仅用了3年时间。中国汽车市场异军突起,成为世界第一汽车销售市场已成必然。来自公安部交通管理局的消息称,至2009年底,我国汽车保有量已达7619.31万辆,较去年增加1152.10万辆,增幅17.81%。目前我国轿车保有量仅为36辆/千人,与韩国1989年水平相当,远远低于全球120辆/千人的平均水平。安信证券指出,韩国经过6年的发展,1995年轿车保有量达到了135辆/千人的平均水平;考虑到中国人口基数远高于韩国,预计经过6年的发展,2015年我国轿车保有量将达90~100辆/千人。7600万辆车的保有量,相对于有近14亿人口的中国来说,中国车市发展将动力十足。

从车辆销售从分布来看,二三线城市购买力开始有了加速提升的趋势。同时,惠及农村的各项政策,如“汽车下乡”、“以旧换新”等频频出台,对汽车销售也都有一定的促进作用。相关人士预测,未来3年,汽车市场仍有望维持10%~15%的需求增长。然而考虑到2010年以来掀起的大规模扩产热潮,这些在2012年前后密集投产的工厂与增速有限的市场容量之间必然形成矛盾,结果将令得车厂之间关于市场份额的竞赛加剧,而一些生产规模较小、车型单一、单品利润率较低的企业届时将受到更大的冲击。而大厂则由于全球新品研发和销售带来的快速成本摊薄与全球采购带来的协同效率,将获得更为有利的竞争优势。林耀文

中高端车型为主 自主品牌新车下半年集中上市

说到新车,自主品牌自然不能错过,它们将在今年下半年至少推出15款新车,涵盖了微型车、小型车、中级车、SUV等不同类型的车款。其中,吉利首款中高端车型帝豪EC8、荣威首款SUV车型荣威W5、力帆首款SUV车型、比亚迪首款MPV等都将迎来上市。



比亚迪 M6

比亚迪 M6

预计售价:15万~20万元
预计上市时间:7月底

比亚迪首款MPV车型M6长、宽、高分别为4820mm/1810mm/1765mm,外观与丰田普瑞维亚非常相似。它配备ABS、自动天窗、倒车雷达、GPS导航系统等。动力方面,M6将配备2.4升自动挡和2.0升手动挡两种车型,分别搭载曾在比亚迪F6车型上搭载过的三菱4G69和比亚迪BYD483发动机。

MG3

预计售价:6万元起
预计上市时间:9月份

MG3在北京车展上以Zero概念车的身份亮相,是MG品牌的一款两厢小型车,其长宽高分别为3999mm/1728mm/1517mm,轴距为2520mm。动力系统方面,新车前期将会搭载跟荣威350相同的1.5升发动机,后续还将搭载1.3升动力版本。而变速箱方面,很可能搭载跟350相同的5速手动及来自日本爱信的4速自动变速箱。



MG3



江淮悦悦

江淮悦悦

预计售价:3万~4万元
预计上市时间:8月

江淮首款A0级小车悦悦的车身长、宽、高分别是:3535mm/1640mm/1475mm,轴距达到2390mm。悦悦将搭载技术成熟的

1.0L发动机,最大功率为50/6000Kw/rpm,最大扭矩95/4000Nm/rpm,该发动机将以悦悦推向150 Km/h的速度极限。这款发动机符合国IV排放标准,百公里理论油耗仅为4升。



力帆SUV

力帆SUV

预计价格:10万元左右
预计上市时间:10月

力帆首款SUV整车尺寸为4325mm/1790mm/1691mm,是一款典型的城市SUV车型。预计力帆SUV将搭载自主研发的1.8L VVT发动机,并且有可能会推出汽油版、油气混合动力两个版本。



帝豪EC8



车市观察

栏目记者 李莉

乘用车 实际库存超百万辆

要点击:据《北京青年报》报道,今年上半年,中国汽车产量超过847万辆,但由于汽车市场明显处于供大于求的状态,4、5、6月,乘用车销量已经连续三个月出现下滑。1至6月,汽车的累计库存增加量超过128万辆,其中乘用车的累计库存增加量超过85万辆,加上之前的库存基数,目前中国乘用车实际库存预计已超100万辆。

记者观察:库存反映了产能与市场需求的关系,预示着市场价格的变动,与经销商的生存状况息息相关。从3月开始,乘用车的库存量及库存周期都在逐月递增,这说明国内乘用车已经出现了滞销的情况。倘若下半年车企无法成功调整供求关系,库存依然以此速度增加的话,未来几个月经销商的库存压力肯定会进一步加大,一场轰轰烈烈的价格战也将就此开打。

六成自主品牌 年中成绩未“达标”

要点击:全国乘用车信息联席会及部分车企日前公布了上半年“成绩单”,在已公布销量的20多家车企中,有6成自主品牌车企未能完成半年度销售目标。奇瑞上半年完成全年目标的45%,比亚迪、吉利、江淮、华晨、长城等大多数自主品牌均未能达标半年度目标。

记者观察:虽然上半年国内车市产销量依然稳居全球第一,但车企的表现则呈现两极分化,多数合资企业由于定的目标较谨慎,实现了时间过半、任务过半的目标。部分自主品牌因为产能提升较大,对市场环比增长放缓的预期不足,库存压力急速上升。与去年相比,政策支持力度减弱的自主品牌上半年风光不再,在变幻莫测的国内汽车市场,自主品牌若想走得又快又稳,在提升品牌含金量、车型品质的同时,提高市场把控能力及抗风险能力显然也迫在眉睫。



行业聚焦

汽车轮胎和空调方面 投诉上升

昨日上午,中国质量协会用户委员会和汽车质量与服务跟踪站、清华汽车工程研究院联合发布今年第二季度中国汽车产品质量与服务投诉分析报告,显示随着夏季来临,轮胎和空调问题的投诉上升明显。与去年同期相比,自主品牌汽车投诉上升超过20%。

相比一季度,二季度汽车用户投诉中,综合投诉所占比例继续攀升,较上季度增加6.5%,表明用户在关注汽车产品质量的同时,对厂家及维修站的服务水平的关注也在持续提高。

在服务质量投诉中,人员技术和服务态度仍是投诉集中的热点,而配件供应同比下降明显。在其他方面的投诉中,承诺不兑现、销售欺诈的投诉上升,问题主要集中在4S店。服务站对维修承诺、收费价格等说法前后不一致。

二季度,发动机、变速器、车身附件的投诉占到产品质量投诉的60%。在质量问题的投诉中,轮胎和空调问题的投诉上升明显。问题表现有轮胎鼓包、开裂、爆胎及空调制冷差等,引发轮胎投诉的原因主要集中在轮胎保修期、责任鉴定等方面。相比之下,发动机、离合器等投诉呈减少趋势。气温回暖后,低温天气常出现的冷车熄火问题的投诉有所下降。

相比一季度,认为车辆存在安全隐患的投诉提高了近9%,说明汽车产品在安全问题上越来越被重视,用户在产品安全方面的警觉性和维权意识日益强烈。

按车型价格分析,10万元以下汽车投诉量上升10%,主要问题包括怠速不稳、维修多次修不好以及问题责任鉴定等。按车型类别分析,微型车、小型车及紧凑型车成为本季度投诉的重点,投诉同比增长了8%,主要问题有减震器异响、空调故障及车身附件问题等。而由厂商属性分析,与去年同期相比,自主品牌汽车投诉上升超过20%,问题多集中在车身密封性差、漏水、爆漆等。综合分析,小排量低价格的自主品牌投诉上升较为明显。

二季度中,6个月以内出现问题的投诉占67.5%,其中包括购车时出现的问题,如:订购车型与实际提车车型不相符、性能有差异,车辆疑似二次喷漆等。

杨滨