

北京君略产业研究院

2011年3月刊

# 汽车行业双周刊

【第39期】

2011. 03. 01-03. 15

- 国际热点
- 政策解读
- 产业关注
- 国内动态
- 投资数据

主办：北京君略产业研究院

电话：010-62351146/3824

网址：[www.chinanev.com.cn](http://www.chinanev.com.cn)

## 本期目录

<b>国际热点</b>	3
【强震重挫日本汽车产业 海啸横扫天然橡胶】	3
【中国市场推动德国汽车制造商业绩创新高】	4
【德国政府推汽车环保新政 乙醇汽油却遇冷】	4
【丹麦电动车试运营 欧盟出资 280 万美元支持】	5
【2050 年前欧盟将禁止传统能源汽车在城市里行驶】	5
【韩国拟五年内将零部件出口额提升至 300 亿美元】	5
【中东动荡 泰汽车出口恐受打击】	6
【欧洲汽车业面临价格战威胁】	6
<b>政策解读</b>	7
【节能与新能源汽车规划出台时间表初定】	7
【关于调整“载货类车辆轮胎使用规范性要求”的通知】	8
<b>产业关注</b>	9
【我国汽车产业如何加快转型升级】	9
【日本地震对汽车业影响】	10
【混合动力为何在中国发展“乏力”】	11
【产业格局变化带来的投资机会】	11
【电动汽车发展调研组来鲁 完善电动车产业发展】	12
<b>国内动态</b>	13
【“十二五”我国卡车专用化率将 70%】	13
【中国北车与北京市签署战略合作协议】	14
【总投资 4.5 亿 两个汽车产业项目落户成都新都】	15
【各大汽车制造商力推新能源车】	15
【盘点各地“十二五”新能源汽车发展目标】	16
【2010 年我国汽车物流发展情况】	17
<b>投资数据</b>	19
【2011 年 2 月英国客车销量统计（分品牌）】	19
【2011 年 1-2 月汽车企业销售情况】	20
【2011 年 2 月商用车产销同比保持增长 货车增速明显】	20
【2011 年 2 月份国内部分车企销量】	21
【2011 年 2 月份我国乘用车销量环比下滑 40.2%】	24

## 国际热点

## 【强震重挫日本汽车产业 海啸横扫天然橡胶】

汽车产业遭受重挫，势必减少对于钢材、铝、锌以及橡胶等商品的需求；

此次受灾使原本脆弱的金融市场雪上加霜，短期内商品将难有明显上涨；

3月11日日本北部海域发生的9.0级地震为有史以来世界第七大地震，对日本经济造成了严重的破坏。初步估计地震和海啸将给日本经济造成1000亿美元以上的经济损失。日本汽车工业由此遭受巨大的破坏，三大汽车制造厂商丰田、本田、日产宣布自14日开始全面停产，其中包含共15家工厂。日本是全球重要的汽车生产大国，2010年日本全年汽车出口量达到484万辆。

地震和海啸不仅影响其本土工厂的生产，同时也对其海外工厂的生产造成一定影响。丰田的北海道工厂是其唯一一家生产无级变速器的工厂，丰田在国内的很多合资生产的车型例如凯美瑞、卡罗拉都有采用该变速器的车款。日本国内多家汽车企业的停产必然会对国内的车企生产造成不利影响。另外，日本车企宣布在中国生产的一些零部件，如发动机、变速箱等，其实也是从日本运来零件，在国内组装。因此，日本零件工厂的停产也会对国内合资厂的组装工作造成不利影响。日本国内零配件厂的停产，除了对海外的日本车企的组装造成影响以外，也对海外其他国家的整车制造企业的组装产生不利影响。印度最大的汽车制造商马鲁蒂铃木严重依赖日本的汽车零部件供应商，此次日本零部件受害企业它将首当其冲。而该公司占据了印度车市一半以上的份额。

此次日本地震最严重的还是对电力的破坏。14日，福岛第一核电站3号机组发生氢气爆炸。日本的核电站全部关闭，导致仅仅东京附近就有约400万户家庭电力中断，全国电力损失将可能达到1/3。除了汽车厂以外，日本本土生产企业的原材料需求将会发生严重的萎缩。

日本的电力供应中断对日本的生产制造企业将带来强烈的影响。由于电力供应紧张，会有更多的生产制造企业停止生产，从而会减少对大宗商品的需求。

日本地震对天胶的影响非常巨大。3月14日是震后第一个交易日，日胶8月合约开盘即告大跌，最低跌至335日元/公斤。日胶走软反过来也对沪胶造成负面影响。沪胶主力合约周一在10:15时即告跌停，全天下跌2140元/吨。

由于有60%以上的天然橡胶用于轮胎制造，汽车行业的状况对于天然橡胶来说具有不可估量的严重影响。首先是组装企业停产，直接影响到轮胎的消耗量。另外，关键零部件工厂的停产，也会影响整车的生产，这样也会影响轮胎的消费量，从而反过来影响天胶价格。

日本地震和海啸对于商品的影响不言而喻。由于整车生产数量减少，势必减少对于钢材、铝、锌以及橡胶等商品的需求，另外日本此次受害所造成的市场冲击作用也非常巨大。首先是突发性恐慌心理，加之地震海啸之前，整个金融市场就已经处在下跌态势之中。此次受灾给原本脆弱的金融市场雪上加霜，短期内很难看到商品市场能够对此作出上涨的反应。

但利空作用主要在于短期。从长期角度来说，由于日本遭受重大灾害，灾后启动重建计划，主要包括建筑和

能源，而它们也是地震中受害最严重的行业。这极可能引入输入性通胀，我国建筑、钢铁、建材、工程机械等企业构成利好。另外，日本央行还将向市场注入近 20 万亿日元的流动性。上述因素的相互作用，将在一个更长的时期内推高商品需求。（发布时间：2011.03.15）

## 【中国市场推动德国汽车制造商业绩创新高】

德《商报》3月11日报道：受益于亚洲、尤其是中国市场的繁荣，德国宝马、大众等主要汽车制造商2010年业绩均创新高。

大众利润增长53亿欧元，达71亿欧元，销售额1269亿欧元，同比增长20.6%，总销量达720万辆；其中在中国销售量190万辆，上升37%，利润达19亿欧元，比2009年增加11亿欧元。宝马利润32亿欧元，销售额605亿欧元，同比增长10%；其中Mini和劳斯莱斯两大品牌在中国（包括香港和台湾）销量增长85.3%，达183328辆。德国汽车制造商对今年形势均表示乐观，但戴姆勒不久前也提醒不能放松警惕，原材料价格上涨，有关市场需求不稳定，对未来科技研发投入以及货币波动等因素均不容忽视。（发布时间：2011.03.15）

## 【德国政府推汽车环保新政 乙醇汽油却遇冷】

从年初开始，德国各地的加油站大张旗鼓地推出E10汽油——加了10%生物乙醇的汽油。这是一场声势浩大的政府主导的产品推介，德国联邦政府希望通过大规模地推广E10汽油，达到既定的二氧化碳减排目标。生物乙醇是从甘蔗、甜菜、土豆、谷物等原料加工提炼而来，与传统汽油相比，E10汽油燃烧后尾气相对清洁。官方宣布德国90%的车型都适用E10汽油，E10汽油价位又低于德国市场上目前普遍提供的Super(95号)汽油，政府以为这是环保、消费双赢的方案。

但德国消费者却不领情。爱车如命的德国人本就对这种新产品深表怀疑，加上不少专家警告，汽油中增加的乙醇可能会使某些零部件的磨损加剧，从而对发动机造成长期损害。乙醇对铝制构件有腐蚀作用，也会使密封圈橡胶脆化。结果是E10汽油上市两个多月来，在官方宣布可以使用E10的车型中，只有30%的车主选择E10，而大多数消费者宁肯多花钱加高标号汽油。一些加油站高标号汽油告急，炼油企业E10汽油库存陡增。

消费者不买账，企业产品滞销，政府的环保新政眼见要夭折，情急之下，德国政界与经济界人士3月初在柏林召开了所谓“汽油峰会”，寻找E10遇冷的解决之道。峰会讨论的结果是，德国各加油站继续销售E10，汽车司机将有条件更好地了解E10的特性，加油站将贴出不适合使用E10的汽车型号列表。

这个方法能否解决消费者之惑还很难说，却引发了对联邦政府环保政策的新一轮质疑。

2007年在德国作为欧盟轮值主席期间，欧盟制定了一个一揽子气候保护方案。这个方案中规定了到2020年，欧盟各成员国的交通运输行业所用燃料10%要来自可再生能源。由于德国高调主导了这个一揽子方案，德国总理默克尔当时被赞为“气候总理”。

至于用什么方法达到这一目标，由成员国自行决定。德国政府选择了一条当时看起来简捷明了的路径，即大面积推广E10汽油。但这个方法当时就遭到质疑。对乙醇汽油的诟病在于，生物乙醇产自粮食和各种植物纤维，随着对乙醇汽油的需求不断扩大，一些国家如巴西的森林和草原被大面积开发成农田，严重破坏了当地的生态环



境。而大量粮食如玉米被用于工业目的，又导致国际市场粮价飙升。在以玉米为主食的墨西哥，玉米涨价甚至引发了大规模的社会危机。当时的德国环境部长、现在的社民党党团主席加布里尔在 2008 年因为对生产生物乙醇高昂的生态代价有所质疑而否决了推广生物汽油的方案。他当时的另一个担心如今看仍不无道理，就是对乙醇汽油是否有损汽车的疑问。

加布里尔的继任者、现任环境部长吕特根似乎更愿意把推广 E10 与他的政绩联系起来。在汽油峰会上，吕特根强力为继续推广 E10 游说，并最终取得初步成功，E10 得以继续在市场上销售。但对联邦政府这一环保政策的质疑和批评却没有停止。德国石油工业联合会主席皮卡德就对 E10 的环保功效深表质疑。绿党以及一些环保组织认为，减少有害气体的排放，最终还是应该依靠更省油的发动机，以及电动及混合动力技术的发展。

其实，这一政策能否执行下去，最终还是德国的消费者说了算。消费者愿意为 E10 买单，成了德国政府翘首以盼的事情。（发布时间：2011.03.14）

### 【丹麦电动车试运营 欧盟出资 280 万美元支持】

丹麦政府日前宣布，丹麦即将进行电动车试点项目，推动消费者购买电动汽车，以减少二氧化碳排放量。同时，欧盟委员会也表示，该组织将向丹麦拨付 280 万美元的公共基金，为购买电动汽车的消费者提供优惠。

欧盟竞争事务委员阿尔穆尼亚（Joaquin Almunia）表示，“在推动日用零排放汽车降低二氧化碳排放量方面，丹麦为各成员国树立了榜样。”

此前，欧盟委员会确立了到 2020 年将温室气体排放量在 1990 年基础上减少 20% 的目标，而减少汽车二氧化碳排放量是欧盟环保政策的关键一环。

据悉，丹麦这一新政策将于 2012 年年底施行，补贴将包括由传统燃油汽车换购电动汽车产生的额外费用。（发布时间：2011.03.11）

### 【2050 年前欧盟将禁止传统能源汽车在城市里行驶】

德“明镜在线”3月8日报道：根据下周即将发布的《交通白皮书》，欧盟委员会计划让传统能源汽车逐步退出欧洲市场，到 2030 年欧洲城市市区内传统汽车将减少一半，最迟到 2050 年欧洲城市内不再有内燃机驱动的轿车和轻型商用行驶车。为此欧委会将统一调整矿物油税，一半以上税率将根据各车型的二氧化碳排放量确定。（发布时间：2011.03.10）

### 【韩国拟五年内将零部件出口额提升至 300 亿美元】

韩国知识经济部日前表示，韩国拟在 2015 年将汽车零部件出口额提升至 300 亿美元，该数额较 2010 年的 189 亿美元增加 58%。未来几年韩国签订的自由贸易协定将有助于这一目标的实现。

韩国知识经济部表示，韩国汽车零部件产品质量有所提高，消费者对韩国品牌的认可度也在上升，因此，海外对韩国本土生产的汽车零部件的需求不断增加。

但是，韩国官方人士称，许多汽车零部件供应商规模还比较小，还没有必备技术或市场推广能力，无法独立进入国外市场。

为此，韩国官方表示，将在 2011 年上半年制定推动出口计划，以帮助韩国小生产商更好地参与国际竞。（发布时间：2011.03.09）

## 【中东动荡 泰汽车出口恐受打击】

据泰国《世界日报》3 月 4 日报道，泰国工业院汽车工业群体发言人素拉蓬表示，汽车是泰国出口到中东地区的主要商品之一，泰国年均出口约 89 万 4,000 辆汽车中，亚洲市场占 30%，澳大利亚占 23%，以及中东地区约 20%。因此，泰国汽车业者担忧如果中东地区的政治动荡蔓延至其它国家，将影响到泰国 1 吨承重货车的输出。

素拉蓬说，如果中东市场出现问题，就将影响到泰国 2011 年第 2 季的出口，因为汽车的送交时间为 3 个月，而影响程度取决于冲突问题持续的时间，以及是否波及至其它国家。

假若中东市场持续出现问题，业者可能须寻找其它市场来代替，特别是侧重发展亚洲市场、美国中部及南部等，原因是以上市场的涨幅较高。

汽车机构负责人旺罗指出，目前国内政局问题还未影响到泰国汽车的出口，来自于泰国汽车出口主要市场的局势稳定，而泰国外销到中东市场的主要商品为 1 吨承重货车，适用于长途运输等工作，促使在沙特阿拉伯大受欢迎，而其它国家则以轿车为主。

旺罗透露，目前中东市场属于泰国的重要出口市场之一，去年泰国出口到中东地区的汽车总量近 20 万辆，占泰国汽车出口总量的 21%。

去年泰国汽车的总出口量达 81 万 4,000 辆，年比升高 38%，而 2011 年 1 月份泰国的出口量达 6 万 8,000 辆，年比升高 16%。

泰国丰田汽车公司（Toyota）助理董事经理威齐说，目前中东地区的混乱局势，还没有影响到泰国汽车的出口，但母公司已严密关注该地区局势的发展，来自于泰国是公司 1 吨承重货车出口到中东市场的重要基地，而沙特阿拉伯则是公司汽车在中东市场的分销中心。

据悉，丰田制定 2011 年的目标汽车出口总量为 36 万 4,000 辆，总值 1,390 亿铢，加上零配件出口总值的 599 亿铢，促使公司的出口总值将达 1,980 亿铢，年比提升 5%。

泰国工业院空调工业群体主席派拉指出，中东市场是泰国空调出口的主要市场之一，每年出口到中东市场的空调总值近 3,000 亿铢，占泰国空调出口总值的 30-40%。近期中东地区的动荡局势，还未影响到泰国空调的出口，如果未来各种运输线路没有受到影响，预计就将不会冲击到 2011 年空调的出口。（发布时间：2011.03.08）

## 【欧洲汽车业面临价格战威胁】

2010 年欧洲主要汽车制造商交出了自经济危机以来的首份满意答卷，经营业绩普遍好转。然而面对依旧疲软乏力的经济环境和政府刺激政策退出之后逐渐饱和的市场，欧洲一些主要汽车制造商为确保市场份额和业绩增

长，相继推行降价促销策略，新一轮的价格战恐难避免。

欧洲第一大汽车制造商德国大众集团率先采取了降价行为。该集团于 2010 年 11 月在欧洲市场发布了新款帕萨特，其售价比之前版本下降了 675 欧元。另外，意大利菲亚特正在法国市场降价促销几款车型，而法国雷诺的克力奥也降低了在英国市场的售价。

欧洲市场是法国汽车制造业的主要销售市场。根据法国两大汽车制造商雷诺和标致雪铁龙最新发布的年报，2010 年，两家集团的欧洲市场销量占其全球总销量的比重分别达到 63% 和 61%。

由于各大车商将努力保住市场份额、巩固市场地位，欧洲汽车市场的价格大战一触即发。标致雪铁龙集团品牌主管让·马克·伽雷斯指出，2010 年欧洲市场汽车平均售价比 2009 年下降了 2.2%，预计 2011 年欧洲市场汽车平均售价将比上一年进一步下降 1%。

2010 年，尽管在促销策略和政府补贴政策等因素支持下，欧洲汽车业在销量方面创出佳绩，但一些汽车企业的盈利能力仍欠佳。以法国车商为例，去年雷诺和标致雪铁龙的汽车销量刷新了最高纪录，但两家企业当年的营业利润率仅为 1.1% 和 1.5%。瑞士信贷银行分析师阿恩德·艾琳格斯特认为，欧洲汽车业的价格战将使 2011 年的行业形势更为艰难。此外，国际市场原材料价格不断上涨也提高了欧洲汽车制造商的成本。

为了应对价格战，欧洲汽车业制定了不同的应对策略。雷诺集团销售主管热内姆·斯托尔说，雷诺将通过品牌战略，通过提高在高档乘用车市场的份额来减少降价对企业盈利带来的负面影响。而标致雪铁龙的负责人则表示，该集团将在各个细分市场推出高档车型来加强盈利能力，通过和中国长安汽车集团的合作推出低成本车型并借助网络销售渠道，加强在欧洲市场的销售。此外，欧洲汽车制造业都加强了在新兴市场的业务，以增强盈利能力，补偿在欧洲市场的损失。（发布时间：2011.03.03）

## 政策解读

### 【节能与新能源汽车规划出台时间表初定】

对汽车行业人士来说，新能源汽车的问题始终是重点所在。在今年的全国“两会”上，节能与新能源汽车规划出台时间终于有了明确说法。工信部部长苗圩 3 月 4 日对媒体表示，节能与新能源汽车产业规划已上报国务院，并有望今年上半年公布。

在“两会”上，全国人大代表、江淮汽车集团公司董事长左延安则介绍了江淮汽车“三步并两步走”的技术策略，建议减免新能源汽车购置税及保险，在使用环节上对消费者给予优惠。

而汽车专家张志勇表示，在方向既定的情况下，对新能源汽车的发展来说，当下最重要的还是要协调各个参与主体的利益关系，从而真正形成合力。

#### 上半年有望出台

自从去年以来，关于节能与新能源汽车规划问题就一直是行业关注的焦点话题，而新能源汽车发展规划的出台时间也一再推迟。

2010 年 10 月 18 日，在《国务院关于加快培育和发展战略性新兴产业的决定》中，将新能源汽车正式列入

到了七大战略新兴行业。而每个战略新兴行业都要制定相应的发展细则。

上个月，一位参与节能与新能源汽车规划的业内专家表示，之所以出台时间一再推迟，主要是规划涉及到了多个部委，不仅是汽车业的事，需要做大量协调。节能与新能源汽车规划是一个纲领性文件，将明确节能与新能源汽车的发展思路、发展目标、主要任务、产业布局和政策措施。另外，国家将继续执行相关补贴政策，加强与新能源汽车相关的城市基础设施建设力度，扶持核心技术及关键零部件研发。

据上述专家透露，最终上报的节能与新能源汽车规划，与之前的征求意见稿可能差别不大，其中最主要的差别可能在于将 2015 年国内新能源汽车规模由 50 万辆提升至 100 万辆。而在节能与新能源汽车规划出台之后，我国还将陆续出台补贴、认证、标准、市场准入等相关细则。（发布时间：2011.03.09）

## 【关于调整“载货类车辆轮胎使用规范性要求”的通知】

# 中机车辆技术服务中心

中机函[2011]035号

各有关汽车生产企业及检测机构：

按照工信部产业司要求，我中心对载货类车辆轮胎使用规范性要求进行了调整，现将有关事项通知如下：

### 一、载货类车辆轮胎使用规范性要求：

N 类、O 类产品，不能选装超过两种相临尺寸的普通轮胎，还可选装一种无内胎轮胎；或者不能选装超过两种相临尺寸的无内胎（真空）轮胎，还可选装一种普通轮胎。轮胎规格参照 GB/T 2977-2008《载重汽车轮胎系列》标准，不允许选用非标轮胎（作业类产品除外）。

其他有关对轮胎的规范性要求不变。

### 二、实施日期：

自即日起，各有关汽车生产企业及检测机构应按照上述轮胎使用规范性要求进行载货类产品的申报和检测工作；我中心按上述技术要求进行产品的受理和审查。

特此通知。



（发布时间：2011.03.11）



## 产业关注

### 【我国汽车产业如何加快转型升级】

在“十一五”期间，中国一跃成为世界汽车产销大国，汽车企业实力、自主品牌竞争力都得到了很大程度的提高。

2011 年是“十二五”开局之年，在竞争日益激烈的市场环境下，我国汽车产业如何加快转型升级步伐，成为今年两会期间代表委员们热议的话题。

#### 围绕市场和管理转变发展方式

全国人大代表、中国重汽集团董事长、党委书记马纯济说，转变发展方式，调整产业结构是大势所趋。作为汽车企业来说，面临着这样一个重大的变化。首先是市场在变。中国重汽的产品过去主要是在国内市场，现在产品在国际市场也逐渐多起来了。去年直接出口汽车 1.5 万辆左右，加上间接出口的能接近 2 万辆。同时，产品结构也在变。过去国内的运输车辆生产企业很多，应该说中国重汽没有太大优势。但是现在中国重汽高附加值、高技术含量的产品的市场占有率越来越高。比如，消防车、水泥搅拌车、水泥泵车等，中国重汽有超过 60% 的市场占有率。因此，中国重汽要在高附加值、高技术含量的产品上进一步加大开发力度，形成核心竞争优势。

“当前国家正在加大民生工程的建设。民生第一是安全。消防车、救灾车在安全中发挥着重要作用。这些产品一般企业做不了。再加上小城镇建设，一些港口码头的建设，以及交通工程建设等。其实这些对于中国重汽来说都是机会。”马纯济说，关键是我们能否围绕市场及时进行产品结构调整，满足国内国际市场的需求。

“面对市场变化，我们一定要把质量水平搞上去。”马纯济说，“要进入世界高端市场，就必须在质量上下真功夫，正因如此，‘十二五’我们提出了要达到世界先进水平的目标，这也是我们转方式的重要内容。”

转方式不仅是产品、市场，管理模式、管理理念、企业文化都要转变。马纯济说，过去是围绕着提高效率、提高效益来转，现在不一样了。我们要打造百年企业。通过管理创新，满足员工各个层次的需求，实现管理理念和水平的提升，这也是我们“十二五”期间转变发展方式的重要内容。

#### 制订“走出去”国家战略

最近两年，中国汽车业发展迅速，去年汽车产销双超 1800 万辆，然而出口量仅有 54.49 万辆，出口量占总产量的比例比较低。因此，全国人大代表、长城汽车股份有限公司总裁王凤英建议制定中国汽车“走出去”的国家战略，为打响“中国车”品牌营造产业政策环境。

王凤英说，“我们都期望中国能够成为汽车强国。在中国从汽车大国成为汽车强国的道路上要做的事情很多，扩大出口和加强国际化发展是必须弥补的短板。因为成为汽车强国就代表着中国的汽车能够在国际化的道路上走得成功，在全球的市场上建立知名的品牌。”

她认为，国际化已经成为自主品牌实现真正“走出去”，在全球打响“中国车”品牌的必由之路。经过多年发展积累，我国汽车产业已具备了开始打造“中国车”品牌、向国际化发展大踏步迈进的基本前提。打响“中国车”品牌，除了自主品牌企业需要不断提升自身的技术研发和产品品质水平，扎扎实实进行品牌市场服务体系的建设，还需要国家从产业政策引导和配套环境建设方面，给予企业以方向上的指导和对应的鼓励支持。

同时，王凤英还表示，“中国车”必须是高品质，品质提升是品牌提升的基本前提。建议国家在产品一致性保证能力、质量控制体系、车辆安全、环保、能耗、质量、服务以及品牌力等方面建立一套可量化的认证体系，形成强制标准。

作为中国汽车在海外发展的一个代表性企业，长城从 1998 年实现第一次出口到现在已经 14 年，在汽车行业连续 10 余年出口数量、出口金额名列前茅。目前，长城汽车已出口到 100 多个国家和地区，在 80 多个国家和地区实现了销售，海外网络已达 581 家。非洲、中南美、欧洲、亚洲及澳大利亚、意大利、俄罗斯已经成为长城汽车的主要出口国家和地区。在海外的发展，长城不再简单追求早期的出口数量，而是更加注重海外市场发展的整体规划，重视从适应性车型研发、销售服务体系到品牌建设、海外建厂的体系化推进。

王凤英说，我国汽车行业经过近年来的快速发展，已经成为国民经济发展的重要支柱产业。我们有理由相信，作为“中国制造”的代表，“中国车”必将在提升中国国际形象的过程中发挥重要作用。

### 提高一线劳动者待遇

全国政协委员、吉利集团董事长李书福今年在两会上提交了两份提案，其中一份为《关于“提高劳动者权益保障，实现企业转型升级目标”》。

李书福说，目前，加快产业结构的调整和经济发展方式的转变，主要依靠科技进步和劳动者素质的提高。

李书福说，如果大家都不愿意去学技能，不愿意接受技工技师的培训，最终导致的结果就是产品的质量很难保障，技术很难进步，创新能力很难得到提高。因此，要确保一线劳动者的各项权益。

李书福说，对于汽车企业而言，首先，我们按照国家劳动法办事；第二，我们真正做到以人为本。在吉利，我们有很多管理上的创新，比如实行了“元动力工程”，就是把员工当成企业的元气，员工的积极性就是企业的元动力。给员工话语权，让员工参与企业决策，把员工的建议当成重大的事情，让员工感觉自己受到尊重，而不是简单地为企业打工的心态。“在吉利，没有打工者，只有员工。”保障劳动者权益、提高劳动者的福利，会不会在成本上给企业带来很大影响？“这个是肯定的。”李书福说，但你的质量、技术和产品附加值也要上升。这就叫转型升级。（发布时间：2011.03.15）

## 【日本地震对汽车业影响】

日本地震对于汽车行业的影响也是各方关注的焦点。国泰君安汽车行业分析师张欣表示，地震对日本汽车企业的影响不是很大，汽车企业的停产主要是因为当地的供电中断。

据分析，由于暂停生产的车厂生产的车辆主要供给日本国内，因此对全球日系车辆的供应，不会造成太大影响。可能受影响程度较大的是全产于日本国内的高端车，比如雷克萨斯、英菲尼迪等，会造成一段时间内的供应缺货。

“但除非消费者忠诚度很高，否则完全可以由美系、德系的高端车来替代。”张欣说道。

据张欣估计，日本的高效将会推动日本国内车企提前恢复生产。他预计，如果地震事态不再继续恶化的话，4 月底 5 月初停产企业就能恢复生产。

对整车制造厂商来讲，由于核心零配件的供应会出现短时缺货，合资车企的供应周期会拉长。“这可能对车企也不是坏事。”张欣说道，这样一来，车企可以从打价格战的局面中脱离出来，“可能还会出现要加价提车，就能

‘用价补量’。”

而对于零配件业务来讲，国内大部分上市公司都是内销型的；有出口的，也是跟着整车一起走，“一般来讲，零配件出口都会有三五年的库存。”

国内车企中，上汽系和欧美合作的较多，有一定利好作用。（发布时间：2010.03.14）

## 【混合动力为何在中国发展“乏力”】

2010年4月，当广汽丰田将凯美瑞混合动力引入中国销售的时候，可能并未完全意识到，中国人还没有做好消费这种已经在欧美大行其道的“时尚产品”，一年后，混合动力凯美瑞遭遇到了销量上的尴尬，即使是每月500辆，一年6000辆这一不大的数字从现在看来似乎也无法达成，这和普通动力版本的凯美瑞每月销售过万的数字形成了鲜明的反差，混合动力，为何在中国屡屡遭遇尴尬。

遇此情况的不只是丰田，几乎所有在中国销售的混合动力产品都遭遇到市场上明显的“冷遇”。包括君越混动、思域混动。甚至作为自主品牌的比亚迪F3，到现在销售不超1000辆，作为目前唯一成熟的可实现绿色动力方案，混合动力却无法叩开中国市场的大门。

价格被认为是阻碍消费者认知的最大因素。以凯美瑞混合动力而言，三款车型的价格从31万到36万元。而普通的2.4L版本的凯美瑞仅为20万出头，在加装了丰田最高配置的Gbook版本的市场成交价也不超过22万，超过10万的差价形成了一个巨大的价格门槛，让有心的消费者“无力”尝试。

事实上，如果加上油耗的节约，凯美瑞混合动力版综合的使用成本并不高于普通版，40%的节油性能能够让混合动力版本的凯美瑞相比普通版在一个正常的汽车使用周期，也就是30万公里内节省价值8.4万元的汽油费，但这显然无法让每一个消费者都愿意为未来而支付更多现在的钱。

取决于混合动力市场前景的并不是消费者的消费文化和意识，最根本的还在于汽车消费政策是否以混合动力为政策支持型的产品。促使混合动力产品在美国大行其道的根本还在于政府对于这类车型的补贴政策。以美国为例，混合动力产品根据其混动技术的强度，而享有900美元至3400美元的购置补贴，这就意味着，购买同一款混合动力产品，在不考虑关税等其他因素的情况下，美国消费者比中国消费者要少掏6000-20000元人民币，加上产品在使用上的经济性，基本可以持平，甚至低于普通版车型在购买和使用成本。

在一个以创造消费需求主流的商业社会里，“如欲取之，必先予之”仍旧是市场推广的主题和王道。在我们基本定下电动车为最后发展方向的同时，依然让人担心的是，和发达国家超过260万的混合动力车主相比，我们是否有一个足够庞大的群体来支持汽车消费变革的实现。毕竟，路要一步步走，饭要一口口吃。（发布时间：2011.03.14）

## 【产业格局变化带来的投资机会】

行业集中度的提高带来的投资机会在最近几年比比皆是，最为有名的当数家电连锁领域的苏宁和国美。最近几年的案例则有工程机械里的三一重工，家电领域的美的电器。这些公司以超越行业更高的速度在成长，最终也为投资者带来丰厚的回报，业绩和市值均增长了几倍到几十倍。

同时，也有市场集中度提高很慢，但是股东回报也不错的行业，最典型的案例当数银行业，由于股份制银行的更快发展，四大银行的市场份额这些年来有一定的下降。银行业繁荣一个很重要的特点在于政府的高度管制，毕竟这些年全国性的银行数量没有太大的变化，供给的严格控制带来了很强的定价能力。

当然，也有大量的行业出现了几十年的发展，行业集中度一直无法提高，如百货业、钢铁业、物流业等等。充分竞争的行业如果集中度无法提高的话，带来的股东回报总是无法让人满意。如中国的钢铁行业迟迟无法整合，导致在世界三大铁矿石企业面前缺乏议价能力，利润大量流失。

总之，充分竞争的行业从分散走向集中将会给投资者带来丰厚回报，那么哪些行业具有整合的机会，哪些公司具有整合的能力呢？

行业整合可能需要有三个条件，一是需要规模效益，二是出现强势整合者，三是监管环境变化。

规模效益对于大多数行业均适用。最妙的好处就是议价能力强，特别是面对政府。华尔街的投行也就是"too big to fail"的直接受益者。面对供应商和客户更是如此。

强势整合者的出现也非常重要。最近几年国内产业整合有所加快一个较为重要的背景在于，央企在国资委强势的管理下，纷纷成为各个行业的强势整合者。

行业监管政策的变化同样如此。比如，美国军工行业在历史上出现过一波力度极大的整合，主要的推动者来自于美国政府。对于中国行业龙头企业非常有利的一个政策环境在于中国政府加大了落后产能淘汰的力度，提高各个行业的准入门槛。

那么接下来值得关注的通过整合将带来的行业投资机会有哪些呢？

一个是太阳能产业。目前太阳能产业的终端电力价格在一些国家已经接近传统能源电力成本，比如意大利。如果进展快的话，甚至在不远的将来，在中国都具有价格上的竞争力。特别值得关注的是，在这个产业链条上中国的企业已经具有了全产业链的全球竞争力，特别是在多晶硅上的进展最为突出，产业链条上的各个环节的国产化水平都在以较快的速度提升。

二是物流行业。这本来是最需要规模效益的，但是由于种种原因，中国物流业的集中度一直无法提高，甚至成为推动通胀率的来源。目前来看，整合所需要的另外两个环节正在成熟，一个是网络销售的玩家包括淘宝纷纷表示要加大在物流领域的投入，传统零售商如苏宁也将会加大投入，这就是极度分散的行业出现了实力强大的潜在整合者。另外政府将出台扶持优势企业的相关政策。（发布时间：2011.03.14）

## 【电动汽车发展调研组来鲁 完善电动车产业发展】

3月12-14日，科技部原部长、全国政协科教文卫委员会主任徐冠华，国务院发展研究中心原党组书记陈清泰，国务院发展研究中心研究员吴敬琏带领调研组到山东省调研电动汽车发展情况。调研组先后到聊城、济宁考察了时风、英克莱等电动车生产企业和部分电池生产企业，并召开座谈会。省委常委、副省长王军民会见调研组一行并参加有关调研活动。

调研组认为，从山东调研的情况看，低速电动汽车有市场需求，得到广大消费者认可，对转变经济发展方式、调整产业结构、改善民生、节能减排起到了重要促进作用。山东在电动汽车产业发展方面作了大量有益的探索，奠定了进一步发展的基础。目前低速电动车发展还存在一些技术和政策制约，但低速不等于低质量、低技术。希



望山东省继续加大自主创新力度，掌握核心技术，加强企业管理，提高安全性能，做好电池的回收利用，提高产品质量，增强核心竞争力。调研组将积极向国家有关部门反映调研情况，提出意见和建议。

王军民表示，山东省将按照调研组各位领导和专家的意见，继续完善电动车产业发展政策，创造良好的环境，形成工作合力，支持企业做大做强。（发布时间：2011.03.15）

## 国内动态

### 【“十二五”我国卡车专用化率将 70%】

最近，中国汽车工业协会专用车分会编制完成了我国《专用汽车行业“十二五”发展规划》(以下简称《规划》)。  
《规划》预测，“十二五”期间，我国专用车产业将继续实现健康、快速发展，产品技术水平、品种数量和企业研发能力与发达国家的差距进一步缩小；“十二五”末，我国卡车专用化率将达 70%，接近发达国家水平。

#### ●近 10 年专用车行业结构巨变

我国是目前全球最大的专用车生产和消费国。《规划》显示，我国专用车年产量已连续 3 年超过 150 万辆，产品品种多达 5000 多种。2009 年，我国生产各类专用车约 165 万辆，占全年卡车总产量的 55.68%。2000 年，我国专用车产量只有 18.01 万辆，占当年卡车总产量的 26.93%。10 年间，我国卡车专用化率增长了一倍多。同时，专用车已成为我国汽车出口的主力军。近两年，我国汽车出口受国际金融危机影响较大，即便如此“卡车航班”应需而生加速重卡高端化发展，2009 年，我国专用车出口仍达到 12 万辆以上。

我国专用车在产量和卡车专用化率大幅增长的同时，产品结构也在根据市场需求不断优化。据了解，我国重、中、轻型专用车的构成比由 1999 年的 2:5:3，变为 2009 年的 4.3:0.9:4.8 向“两头”，发展的趋势非常明显。技术方面，“十一五”期间，在国家积极倡导节能减排的大背景下，专用车在新能源产品开发、轻量化方面取得较大进步。

“企业数量多、分布散”是我国专用车行业的一大特点。《规划》显示，截至 2009 年 12 月，我国生产专用汽车公告内企业数为 826 家，2004 年国家颁布《汽车产业发展政策》后，新增企业 200 多家。

我国专用车行业市场集中度仍然较低。2009 年，我国各类专用车中，绝大部分的 CRn 指数(行业集中度，指该行业的相关市场内前 n 家规模最大的企业所占市场份额的总和)偏低，其中，半挂车生产企业 311 家，CR4 为 20.27%；专用自卸车生产企业 111 家，CR4 为 23.52%；罐式车生产企业 268 家，CR4 为 23.82%。

#### ●行业资产重组将加快

结合当前行业现状和市场竞争格局，《规划》分析，“十二五”期间，我国专用车行业发展将主要呈以下特点。

行业内整合速度明显加快。从政策角度看，国家鼓励专用车企业进行兼并重组，企业进入专用车行业的门槛逐步提高，国内专用车产业集群、基地遍地开花的势头得到遏制，行业主管部门进行生产一致性管理的力度不断加大，专用车行业规范发展的趋势更加明显。从市场角度看，国际知名的专用车整车及零部件企业将加快与我国企业合资合作的步伐，合作方式将从过去单一的技术合作向资本合作、市场合作扩展；国有资本在专用车行业中的比重快速增加，大的企业集团、上市公司进入专用车行业，将使专用车的生产和市场集中度进一步提高。

专用车底盘、上装零部件企业与专用车整车企业的合作更加紧密环卫车，合作领域从技术扩大到销售和售后服务。据统计，目前，我国重卡底盘的专用化率已经超过 70%，个别企业的重卡专用化率达到 95%。在市场竞争日益激烈的情况下，底盘企业对专用车企业需求的关注已提升到企业发展的战略高度，通过多种方式与专用车企业展开合作。

我国专用车产业链逐渐完善。在我国专用车产量和需求总量日益增加的情况下，专用车行业由过去单一的产品制造，延伸到原材料、零部件、工业装备、专用汽车、销售贸易、物流、后市场等多个环节，行业投资结构逐渐多元化。

### ●走内外结合的发展道路

《规划》指出，随着我国专用车行业产能的急剧扩大，发展外延经济，寻求国际市场突破，是消化我国专用车过剩产能的有效途径。虽然“十二五”期间全球经济仍将处于调整期，但随着我国专用车性价比的提升，出口总量有望增加，非洲、中东、东南亚、东欧等地区仍将是我国重要的专用车出口市场。

相比之下，国内宏观经济状况和相关政策对我国专用车行业的影响更大。《规划》认为，未来几年，我国专用车市场需求总量仍将维持在较高水平，厢式车、半挂车、自卸车、罐式车仍将是市场主力车型，工程类运输车辆在市场总需求中的比重将小幅降低，社会基本物资运输车辆、作业类车辆、提升城市功能类车辆的比重将持续增加。

综合诸多因素，《规划》预测，以 2009 年的专用车产量为基数，2011 年-2015 年，我国每年专用车产量增幅将保持在 9%左右；到 2015 年，我国专用车产品品种将达 7000 多种，行业产能将达到 350 万辆；年产量将达到 280 万辆，占当年卡车总产量的 70%左右，接近发达国家水平。（发布时间：2011.03.15）

## 【中国北车与北京市签署战略合作协议】

北京市政府与中国北车集团公司日前签署了战略合作框架协议。根据该协议，北京市政府和中国北车集团公司将共同打造国际化的“轨道交通科技创新园”；共同打造产品出口和国际合作基地；共同拓展高端装备制造、节能环保产品、新能源汽车、新材料和新能源等战略新兴产业。

根据北京市的规划和双方达成的协议，中国北车将积极支持北京市建设轨道交通科技创新园和现代高端轨道交通装备产业园，打造国际知名的轨道交通科技创新基地。

在轨道交通科技创新园，中国北车将率先投资建设中国北车高端轨道交通产品研发中心和中國北车轨道工程机械研发中心，逐步建设中国北车中央研究院，开展共性、前瞻性技术研究。

现代高端轨道交通装备产业园将依托中国北车先进的技术平台，实现高端轨道交通装备制造项目。在中国北车的拉动下，预计产业规模在“十三五”中期实现 600 亿至 700 亿元。

中国北车集团公司作为中国轨道交通装备制造行业的领军企业。中国北车是京津城际高铁动车组的主要研制者，也是北京主要地铁车辆的提供者，北京第一辆地铁就是由中国北车自主研发的。（发布时间：2011.03.15）

## 【总投资 4.5 亿 两个汽车产业项目落户成都新都】

3 月 10 日，总投资达 4.5 亿元的两个汽车产业项目正式签约，落户成都市新都区。新都区委书记杨羽表示，两个汽车生产上下游项目同时落户新都，将更加完善该区以一汽 10 万辆商用车项目为核心的汽车产业链，进一步推进新都产业向集群集约发展。

据了解，2010 年 8 月 27 日，一汽解放青岛汽车厂成都分厂 2010 年第 2 万辆车宣布正式下线；12 月 21 日，一汽解放青岛汽车厂(成都)10 万辆商用车项目正式签约落户新都工业区。以此为契机，新都区在工业区规划建设 500 亩“汽车配套产业园”，大力引进载货汽车车架、车身及其零部件，发动机缸体、汽车散热器、消声器及零件和其他汽车零配件制造等相关配套企业，形成汽车整车装配、汽车零部件及配件制造为主的产业集群，并力争在 3-5 年内产值达到 400—500 亿元。

10 日签约的两个项目，分别为青岛海通车桥项目和西南轻卡城项目。其中，由青岛海通车桥有限公司投资的各种车桥等汽车零部件生产项目占地 120 亩，计划投资 2.5 亿元，预计年产值 7 亿元，预计年税收 3000 万元。西南轻卡城项目由四川海盛贸易有限公司投资，计划投资约 2 亿元，占地约 75 亩，预计年税收约 2200 万元。

新都区有关负责人表示，两个项目背后巨大的产业优化空间是决策者真正的目标所在——以汽车生产的上游产业，如各种车桥等汽车零部件生产项目，下游产业如西南轻卡城项目来配套一汽青岛成都分厂，从而带动汽车整车装配、汽车零部件及配件制造为主的产业集群的快速发展，提升区域经济竞争力。(发布时间：2011.03.11)

## 【各大汽车制造商力推新能源车】

在全球石油价格持续走高、保护环境呼声日益强烈的当下，混合动力车和电动车不再是遥不可及的节油或零排放概念，相关技术已成为汽车工业发展的主流趋势。明显的事实是，在第 81 届日内瓦国际车展上，全球各大汽车制造商无不大力推广这类产品，以期在新一轮的行业革新中抢占市场份额。

为预热这届日内瓦国际车展，主办方从 2 月 28 日下午开始，让媒体记者提前进入车展所在的 PALEXPO 展览中心。这期间各大汽车制造商高层密集出现在 84 个发布会现场，混合动力车和电动车为代表的新能源车成为汽车业高层谈论最多的话题。

已被中国汽车制造商吉利收购的豪华车品牌沃尔沃就在 3 月 1 日的车展发布会上推出 V60 混合动力轿车，这款动力输出达到 285 马力的车型，在纯电动模式下可行驶 50 公里，并可实现零排放。

沃尔沃总裁兼首席执行官斯特凡·雅各比在发布会现场介绍说，多数欧洲居民平均每天驾车里程都不到 50 公里，因此这款车的电动驱动里程非常符合日常使用需要。同时，V60 混合动力轿车仅需一个家庭电源插座，最快 3 小时就可完成充电。

他还说，混合动力车二氧化碳排放量不但更低，消费者也仍然能享受传统车型的驾驶乐趣。

除了全新开发的车型，一些厂家也顺应市场潮流，将现有热卖车型升级，装备混合动力系统，如福特的“福克斯”(Focus)两厢车混合动力版以及丰田本届车展的全球首发车型“雅力士 HSD”混合动力小型车。这些车型都有望在 2012 年中期量产。

不仅普通家用车辆采用混合动力技术，被认为是传统耗油大户的跑车和豪华车也开始将混合动力技术作为今后的发展方向。

早在 1900 年，德国高性能跑车生产商保时捷就推出了一款同时使用蒸汽发动机和电动机的混合动力汽车“Semper Vivus”。本届车展上，保时捷将这款已有 111 年历史的老爷车请到展台上，“见证”后辈“帕纳梅拉”（Panamera）更出色的节能与动力表现。保时捷“帕纳梅拉”跑车采用混合动力，高排量发动机与电动机结合能带来 380 马力的强劲动力输出，让这款车最高时速达到每小时 270 公里。混合动力技术让这款跑车保持高性能的同时也大大降低油耗，每百公里仅为 6.8 升，与一辆普通小型家用轿车相当。（发布时间：2011.03.04）

## 【盘点各地“十二五”新能源汽车发展目标】

以下规划目标除注明年份外，均指到 2015 年。

**北京市：**规划产能 46 万辆。主要依托北汽和长安的新能源汽车生产基地。主要有长安新能源汽车基地 30 万辆。北汽方面有 15 万辆，车型包括迷迪电动车，C70、C30 等北京牌纯电动轿车。中大燕京新建 1 万辆新能源客车基地。

**天津市：**规划产能未知。一汽夏利至少投资 3.5 亿元推进电动乘用车量产，车型以自主研发 2011 款威姿 V1 平台为基础，并衍生出三厢车型。背靠仰融的天津正道与江淮汽车签署了《关于节能环保新能源汽车项目合资合作意向书》，项目总投资约 300 亿元，依然悬念重重。

**河北省：**规划产能 53 万辆。推进长城汽车、石家庄双环、河北长安和秦皇岛金程的新能源汽车研发。支持唐山在曹妃甸建设 20 平方公里的电动汽车产业园区，推进海天电动汽车、曹妃甸锂源电动车动力总成和上汽唐山曹妃甸绿色能源汽车三大项目。

**山西省：**规划产能 10 万辆，主要指吉利在山西晋中市投资甲醇燃料的新能源汽车项目。

**吉林省：**规划产能 20 万辆。一汽要重点突破 60 项电动汽车核心技术。长春高新区投资 150 亿元大力开展新能源汽车项目，成立三个新能源汽车技术研发中心，打造大中型新能源公共汽车、小型纯电动轿车等两大类整车产品，2015 年新能源汽车产业产值目标 500 亿元。

**黑龙江省：**规划产能 1 万辆。推进建设齐齐哈尔龙华公司新能源汽车产业化项目，重点发展电动汽车、混合动力汽车及新能源汽车专用发动机、电机、电池、控制系统、专用零部件、电动汽车充电站及配电系统等。

**上海市：**规划产能 30 万辆，2012 年先达到 10 万辆。着力突破电池、电机、电控等关键核心技术，继续开展燃料电池汽车技术研发和标准制定，致力于成为我国技术领先、产业集聚、应用初具规模的新能源汽车基地。主要车型将在推出荣威 750 中混混合动力轿车后，在 2012 年投产能节油 50% 的荣威 550 强混混合动力轿车及纯电动车。

**江苏省：**规划产能 4.5 万辆。南京市发展高性能动力电池等设计与制造技术，建设国家级新能源汽车和汽车配件产业基地。

**浙江省：**规划产能 5 万辆。重点发展纯电动、混合动力等新能源汽车产品，以及配套的动力、制动、转向、电子等关键零部件产品。重点项目有浙江瑞迪科技有限公司新能源汽车、电动大巴动力系统生产项目。

**安徽省：**规划产能 50 万辆。实施《安徽省新能源汽车产业技术路线图》，建设合肥新能源及新能源汽车产业



基地。

**福建省：**规划产能 5 万辆，全省自主品牌新能源客车销售占总销售量 5% 以上。加快推进闽台电动汽车合作，发展燃料电池、混合动力、太阳能等新能源汽车，发展动力聚合物锂离子电池、超级电容器。

**江西省：**南昌规划产能 3 万辆，其中出口纯电动微型轿车 5000 辆，2012 年先期达到 1 万辆。

**山东省：**规划产能 30 万辆，其中日照 10 万辆。威海要推电动汽车产业的关键技术研发和配套能力建设取得突破。

**河南省：**规划产能 25 万辆。实施《河南省电动汽车产业发展规划》，建设郑州日产 5 万辆电动汽车、少林客车 1 万辆新能源系列汽车项目，宇通 4000 辆新能源客车项目，郑州海马新能源汽车项目，以及中航电动汽车动力总成系统、研发及产业化等项目建设。

**湖北省：**规划产能 40 万辆，武汉和襄阳各 20 万辆。东风汽车提出投资 30 亿元用于新能源汽车项目。

**湖南省：**规划产能 40 万辆。比亚迪长沙电动汽车基地 30 万辆。近期，湖南南车黄海电动汽车股份有限公司形成新能源客车产能 1 万辆以上，致力打造中国最大的新能源客车产业化基地。长丰的混合动力 SUV、纯电动车；娄底大丰 1 万辆的轻型电动汽车、中小巴、观光车、特种车生产线；长沙梅花汽车公司与深圳世纪新能源电池公司合作建设年产 1 万辆新能源汽车产业园，生产纯电动的客车、轿车、物流车、高尔夫球车、警用车。

**广东省：**规划产能 70 万辆，其中珠海银通公司 50 万辆。实施广东省电动汽车发展行动计划，建设深圳新能源汽车整车及电池、广州新能源汽车、珠海锂离子电池及动力总成等新能源汽车整车和配套项目。新能源汽车项目总投资 175 亿元。

**广西省：**规划产能 20 万辆，由五菱汽车集团建设 20 万辆新能源汽车。

**海南省：**规划产能未知。2015 年，新能源汽车基本实现产业化。

**重庆市：**规划产能 46 万辆，2012 年先期达到 24 万辆，主力厂家有长安、恒通、力帆等公司。

**四川省：**规划产能 1 万辆。积极发展电动汽车及混合动力汽车，推进天然气汽车研发制造和推广应用。山东沂星公司重组乐山天龙汽车制造有限公司，建设年产 1 万辆以上纯电动汽车制造基地和综合配套产业基地。

**陕西省：**规划产能 5 万辆。研制开发电动汽车和码头牵引车，促进新能源汽车产业规模化。陕重汽公司与榆林东方集团公司合资建设榆林陕汽新能源专用车项目。（发布时间：2011.03.03）

## 【2010 年我国汽车物流发展情况】

近年来，随着我国汽车产销量的快速增长，汽车物流行业也取得了迅猛发展。2010 年，我国汽车物流发展表现出以下几个特点：

### 一、汽车物流规模继续扩大

2010 年，我国汽车工业延续了上年发展态势，在购置税优惠、以旧换新、汽车下乡、节能惠民产品补贴等多种鼓励消费政策的共同作用下，汽车产销双双超过 1800 万辆，分别为 1826.5 万辆和 1806.2 万辆，刷新全球汽车产销记录，较上年增长 37%。作为汽车产业支撑的汽车物流行业，市场规模也继续扩大，取得了大幅增长。

### 二、行业发展外延继续拓宽，成熟领域注重向内涵转变

整车物流和零部件物流两大领域继续齐头并进发展的同时，行业售后服务备件物流和商用车物流两个细分市场

场进入快速整合阶段。部分行业龙头企业已经着手探索二手车物流和“走出去”的路子，汽车物流行业外延继续拓宽。已经比较成熟的整车物流领域，企业更多关注加强内部管理，企业间合作，推动公铁水多式联运，加强自律协调竞争；快速发展的零部件物流，主流汽车品牌企业与第三方物流企业都建立了比较稳固的合作关系，更加注重优化内部管理、提高服务品质，通过内部挖潜，提高效率、降低成本。

### 三、行业标准取得积极进展

《汽车物流术语》、《公路运输乘用车捆绑加固技术要求》、《零部件物流塑料周转箱尺寸系列及技术参数》和《汽车物流服务评价指标》等四项国家标准已进入向社会征求意见阶段。《汽车整车物流过程质量监控要求》、《汽车物流信息系统功能及基本要求》两项国家标准制定也已启动。涉及汽车整车物流、汽车零部件入厂物流及汽车服务备件物流等领域的十几项标准已开始前期调研。

### 四、行业信息平台建设有所突破

随着企业市场定位的稳固，以及现代信息技术的普遍应用，在全国范围内行业共享信息平台将为企业间资源整合提供保障。2010年中物联汽车物流分会与长久物流已经着手开始建设全国汽车整车物流信息平台，这对整车物流领域降低运输成本，提高运输效率，节能减排都将发挥积极作用。

### 五、商用车物流市场得到关注

商用车具有体积大、种类多的特点，其面临的仓储、运输、信息等物流问题与乘用车有很大不同。2010年7月国内首次召开了以商用车物流为主题的会议，并且首次将汽车物流服务拓展到工程机械等相关领域，具有里程碑意义。吉林长远物流公司是目前行业的领跑企业。

### 六、汽车售后服务备件物流成为行业新的热点领域

由于售后服务备件与汽车市场保有量密切相关，因此这个市场与生产不同，具有面向全国市场、网点数量多、终端需求量小、备件品种多等特点，物流运作具有特殊的难度。根据有关机构统计，汽配市场销售额 2009 年时达到 1 万亿元，预计 2010 年达到 1.4 万亿元。备件物流领域市场很大，许多汽车物流企业已有意识地在此领域拓展。一汽物流、风神物流、安吉天地在售后服务备件物流领域已经有了深入探索，并积累了丰富经验，在行业中成为领军企业。

### 七、汽车出口物流备受中外汽车物流企业关注

2010 年我国汽车出口呈现逐步恢复态势。据中国汽车协会统计，全年汽车出口 54.49 万辆，同比增长 63.9%。国内大型汽车物流企业伴随汽车出口在实现自身业务规模扩大的同时也打开了国际市场通道。安吉汽车物流公司在 2010 年积极探索开拓海外业务，向实现全球经营方向迈进；长久物流公司也积极寻求以开发的汽车出口物流平台业务有所突破；深圳长航购置 5000 位滚装船，为未来汽车出口大发展做准备。美国 UP、德国 BLG 和 MOSOLF、澳大利亚 TOLLS、日本住友等国际汽车物流知名企业也以次为突破口加速在中国发展汽车物流业务。

“十二五”是我国加快转变经济发展方式的关键时期，汽车产业是我国的支柱产业，将成为转变发展方式的领跑者。汽车物流作为汽车产业发展的重要支撑条件之一，将不仅做好产业的基础保障，也将成为汽车产业转变经济发展方式的重要引擎。汽车物流行业将通过组织创新、市场创新、技术创新、服务创新，提高物流服务的附加值，继续向汽车产业供应链全过程渗透和融合，为优化汽车产业结构、节约汽车产业成本、提高产业运行效率

和效益，发挥重要的促进和带动作用。（发布时间：2011.03.10）

## 投资数据

### 【2011年2月英国客车销量统计（分品牌）】

信息来源：我的钢铁网

品牌	2011年 2月	份额 %	2010年 2月	份额 %	同比 变化%	2011年 1-2月	份额 %	2010年 1-2月	份额 %	同比 变化%
Alexander Dennis	80	57.97	17	9.55	370.59	168	48	64	15.02	162.5
沃尔沃	27	19.57	64	35.96	-57.81	91	26	110	25.82	-17.27
Optare	18	13.04	19	10.67	-5.26	33	9.43	37	8.69	-10.81
奔驰	0	0	0	0	0	22	6.29	23	5.4	-4.35
斯堪尼亚	5	3.62	44	24.72	-88.64	12	3.43	113	26.53	-89.38
Iris Bus	1	0.72	6	3.37	-83.33	8	2.29	11	2.58	-27.27
尼奥普兰	5	3.62	2	1.12	150	6	1.71	8	1.88	-25
Van Hool	0	0	0	0	0	3	0.86	0	0	0
其他 英国品牌	1	0.72	0	0	0	3	0.86	0	0	0
Setra	0	0	0	0	0	2	0.57	0	0	0
Bova	1	0.72	1	0.56	0	1	0.29	1	0.23	0
金龙	0	0	0	0	0	1	0.29	3	0.7	-66.67
VDL	0	0	0	0	0	0	0	21	4.93	-100
Vauxhall	0	0	2	1.12	-100	0	0	3	0.7	-100
雷诺卡车	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
其他 进口品牌	0	0	10	5.62	-100	0	0	10	2.35	-100
曼	0	0	9	5.06	-100	0	0	16	3.76	-100
BMC	0	0	4	2.25	-100	0	0	6	1.41	-100
公交和长途客 车总和	138	100	178	100	-22.47	350	100	426	100	-17.84

（发布时间：2011.03.15）

## 【2011 年 1-2 月汽车企业销售情况】

信息来源：中国汽车工业网

2011 年 1-2 月，销量排名前十位的汽车生产企业依次是：上汽、东风、长安、一汽、北汽、奇瑞、广汽、江淮、华晨和长城，上述十家企业共销售汽车 275.01 万辆，占汽车销售总量的 87%。

1-2 月，销量排名前十位的乘用车生产企业依次为：上汽通用五菱、上海通用、上海大众、一汽大众、长安、北京现代、奇瑞、东风日产、一汽丰田和比亚迪，上述十家企业共销售乘用车 141.83 万辆，占乘用车销售总量的 57%。

1-2 月，销量排名前十位的商用车生产企业依次为：东风、北汽福田、江淮、一汽、金杯、重汽、江铃、长安、南汽和长城，上述十家企业共销售商用车 45.72 万辆，占商用车销售总量的 69%。

### 2011 年 1 月汽车商品进出口形势总体稳定

2011 年 1 月，汽车商品进出口总额再超百亿美元，达到 111.03 亿美元，环比增长 1.06%，同比增长 42.91%，其中进口金额 58.76 亿美元，环比下降 0.68%，同比增长 41.48%；出口金额 52.27 亿美元，环比增长 3.09%，同比增长 44.53%。

### 2011 年 2 月份汽车产销下降明显

2011 年 2 月，由于受春节长假企业工作日减少等因素影响，汽车产销呈现明显下降，其中乘用车降幅大于商用车。2 月，汽车产销 126.03 万辆和 126.70 万辆，环比下降 29.89% 和 33.09%，同比增长 4.48% 和 4.57%。其中：乘用车生产 96.93 万辆，环比下降 30.67%，同比增长 5.42%；销售 96.72 万辆，环比下降 36.74%，同比增长 2.57%。商用车生产 29.10 万辆，环比下降 27.14%，同比增长 1.46%；销售 29.98 万辆，环比下降 17.81%，同比增长 11.59%。

1-2 月，汽车累计产销超过 300 万辆，分别达到 306.81 万辆和 315.54 万辆，同比增长 8.75% 和 9.71%。其中：乘用车产销 236.86 万辆和 249.64 万辆，同比增长 9.48% 和 10.50%；商用车产销 69.95 万辆和 65.90 万辆，同比增长 6.32% 和 6.81%。（发布时间：2011.03.11）

## 【2011 年 2 月商用车产销同比保持增长 货车增速明显】

信息来源：我的钢铁网

据中国汽车工业协会今日公布的数据显示，2011 年 2 月，汽车产销形势总体保持稳定，受春节长假假日增多影响，2 月汽车产销环比呈现较大幅度的回落，但同比仍有小幅增长。其中乘用车降幅大于商用车。

2 月商用车产销分别完成 29.10 万辆和 29.98 万辆，分别比上月下降 27.14% 和 17.81%，同比分别增长 1.46% 和 11.59%。分车型看，产销与上月相比，各车型均呈现不同程度的下降，其中客车和客车非完整车辆下降最为明显，产销降幅均超过 40%；同比情况看，各车型产销增减不一，其中货车和客车非完整车辆增长较为明显，而半挂牵引车和货车非完整车辆低于上年同期水平。

与上月相比，半挂牵引车销量环比降幅略低，其他品种产销降幅均达到两位数：与上年同期相比，半挂牵引



车和货车非完整车辆有所下降，其他品种保持增长，其中客车非完整车辆增速较为明显。

2月，客车产销1.71万辆和1.96万辆，环比下降46.98%和47.35%，同比增长2.44%和4.73%；货车产销20.02万辆和20.83万辆，环比下降22.88%和13.04%，同比增长9.79%和22.32%；半挂牵引车产销1.94万辆和2.04万辆，环比下降30.88%和5.98%，同比下降34.77%和25.21%；客车非完整车辆产销0.37万辆和0.41万辆，环比下降47.00%和45.79%，同比增长33.75%和50.80%；货车非完整车辆产销5.06万辆和4.74万辆，环比下降30.22%和19.25%，同比下降8.45%和4.63%。

1—2月客车产销5.02万辆和5.69万辆，同比增长10.87%和13.28%；货车产销46.78万辆和44.19万辆，同比增长9.25%和11.21%；半挂牵引车产销4.58万辆和4.27万辆，同比下降21.93%和29.31%；客车非完整车辆产销1.06万辆和1.18万辆，同比增长6.86%和20.31%；货车非完整车辆产销12.51万辆和10.57万辆，同比增长7.96%和6.57%。（发布时间：2011.03.10）

## 【2011年2月份国内部分车企销量】

信息来源：中国钢铁网

企业名称	2月销量	同比增幅
奔驰（中国）	12000 辆	77%
江铃汽车	12585 辆	32.67%
东风汽车	19500 辆	29.79%
北京现代	50717 辆	26.80%
奥迪（中国）	18700 辆	26%
现代起亚（中国）	75725 辆	18%
日产（中国）	68823 辆	18%
上海汽车	283382 辆	14.30%
江淮汽车	36540 辆	13.30%
福特汽车（中国）	31934 辆	11%
通用汽车（中国）	184498 辆	5.80%
丰田（中国）	44100 辆	-2.80%
本田（中国）	41000 辆	-6.50%
比亚迪汽车	26521 辆	-22%
马自达（中国）	9033 辆	-29%

### 通用汽车(中国)

2月份单月销量同比增长5.8%，至184498辆

通用中国日前公布的销售数据显示，2011年2月份通用在华共实现销售184,498辆，同比增长5.8%，创造2月销量新高。

其中，上海通用 2 月国内销量为 78,207 辆，同比增长 34.4%。别克品牌销量同比增长 45.9%至 40,250 辆；雪佛兰 2 月销量同比增长 5.7%至 42,358 辆；凯迪拉克品牌 2 月销量同比激增 121.1%至 1,992 辆。上海通用五菱在国内市场售出 101,133 辆微型车，而一汽通用国内销量为 5,079 辆。

据统计，今年前两个月，通用汽车及其在华合资公司总销量达 452,570 辆，较去年同期增长 15.0%。

### 福特汽车(中国)

2 月份单月销量同比增长 11%，至 31934 辆

福特汽车日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 31,934 辆，同比增长 11%。

其中，长安福特马自达 2 月销量达 24,336 辆；江铃汽车 2 月销量为 12,585 辆，比去年同期增长 33%；福特品牌乘用车及商用车共售出 22,758 辆。

据统计，今年前两个月，福特汽车中国总销量达 85,274 辆，较去年同期增长 16%。

### 奔驰(中国)

2 月份单月销量同比增长 77%，至 12000 辆

梅赛德斯奔驰日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 12,000 辆，同比增长 77%。

奔驰 2 月份的全球轿车销量同比增长 10%，为 79,500 辆。销量状况最好的车型为奔驰 S 级轿车，销量同比增长了 25%，至 5000 辆。

据统计，今年前两个月，奔驰汽车全球销量增长了 17%，达到了 162,000 辆。

### 本田(中国)

2 月份单月销量同比下滑 6.5%，至 41000 辆

本田汽车日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 41,000 辆，同比下降 6.5%。

其中，本田在中国的合资企业广汽本田 2 月份汽车销量猛跌 19.6%，至 23,000 辆；而另一合资企业东风本田同期汽车销量上升 18%，至 18,000 辆。

据统计，今年前两个月，本田汽车在中国市场的销量仍然出现了增长，同比上涨了 4.4%，达到了 107,000 辆。

### 奥迪(中国)

2 月份单月销量同比增长 26%，至 18700 辆

奥迪公司日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 18,700 辆，同比增长 26%。

据了解，奥迪 2 月份的全球汽车销量同比增长 20%，为 91,500 辆。

### 马自达(中国)

2 月份单月销量同比下滑 29%，至 9033 辆

马自达中国日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 9,033 辆，同比下降 29%。

据统计，今年前两个月，马自达中国销量同比减少了 8%。

### 丰田汽车(中国)

2 月份单月销量同比下滑 2.8%，至 44100 辆

丰田中国日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其在华实现销售 44,100 辆，同比下降 2.8%。

据统计,今年前两个月,丰田汽车在华销量为 123,700 辆,同比增长 5.3%。

#### 现代起亚(中国)

2 月份单月销量同比增长 18%,至 75725 辆

现代起亚中国日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其在中国实现销售 75,725 辆(不包括现代、起亚进口车销量),同比增长 18%。

其中,北京现代销量达 50717 辆,同比增长近 26.8%;东风悦达起亚销量达 25008 辆,同比小幅增长 4%。

据了解,现代起亚 2 月全球销量高达 458638 辆,同比增长 15%。

#### 日产汽车(中国)

2 月份单月销量同比增长 18%,至 68823 辆

日产中国日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其在中国实现销售 68,823 辆,同比增长 18%。

其中,近期推出的新车型销售良好,Sunny 紧凑车型销售约 9300 辆,略低于销售目标。

据统计,今年前两个月,日产汽车在华销量同比增长 26.7%,为 181,865 辆。

#### 上海汽车

2 月份单月销量同比增长 14.3%,至 283382 辆

上海汽车日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其实现销售 283,382 辆,同比增长 14.3%。

其中,上海大众销售 80,015 辆,同比增长 32.5%;上海通用销售 79,268 辆,同比增长 36.28%;上汽通用五菱微车销售 101,892 辆,同比下降 7.7%。

据统计,今年前两个月,上海汽车共销售 699,116 辆,同比增长 25.87%。

#### 江铃汽车

2 月份单月销量同比增长 32.67%,至 12585 辆

江铃汽车日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其实现销售 12,585 辆,同比增长 32.67%。

其中,福特品牌商用车(福特全顺品牌)实现销量 3409 辆;江铃轻卡实现销量 4802 辆;江铃皮卡及 SUV 产品实现销量 4374 辆。

据统计,今年前两个月,江铃汽车累计销售汽车 33,551 辆,同比增长 36.97%。

#### 北京现代

2 月份单月销量同比增长 26.8%,至 50717 辆

北京现代日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其实现销售 50,717 辆,同比增长 26.8%。

其中,“伊兰特+悦动”黄金组合销量为 24,008 辆;ix35 销量达 6866 辆;索纳塔系列销量为近 5000 辆;瑞纳 1-2 月总销量超过 2 万辆,稳居 A0 级车市销量第一阵营。

#### 比亚迪汽车

2 月份单月销量同比下滑 22%,至 26521 辆

比亚迪汽车日前公布的销售数据显示,2011 年 2 月份其实现销售 26,521 辆,同比下降 22%。

其中,F3 销量 12377 辆,F0 销量为 6212 辆,F6 销量为 1749 辆,G3 销量为 4454 辆,F3DM 的销量为 40 辆,M6 的销量为 218 辆,L3 的销量为 1468 辆。

### 东风汽车

2 月份单月销量同比增长 29.79%，至 19500 辆

东风汽车日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其实现销售 19,500 辆，同比增长 29.79%。

据统计，今年前两个月，东风汽车实现销量 46,400 辆，同比增长 32.11%。

### 江淮汽车

2 月份单月销量同比增长 13.3%，至 36540 辆

江淮汽车日前公布的销售数据显示，2011 年 2 月份其实现销售 36,540 辆，同比增长 13.3%。

其中，出口销量大幅增长 271.1%至 3,737 辆；发动机自配量同比增长 90.4%至 17,638 辆。

据统计，今年前两个月，江淮汽车累计实现销量 92653 辆，同比增长 17.65%。（发布时间：2011.03.09）

## 【2011 年 2 月份我国乘用车销量环比下滑 40.2%】

信息来源：中汽协网

中国乘用车联席会 3 月 7 日发布数据显示，国内狭义乘用车(不含微客)2 月销量 68.8814 万辆，同比增长 3.5%，环比下滑 40.2%。该协会预计进入 3 月份后，厂家为完成季度产销计划，打价格战的可能性较大。

2 月产量为 80.1530 万辆，同比增长了 13.8%，月环比下降 31.4%。

乘联会发布的信息显示，今年 2 月，国内狭义乘用车生产商销量排行前十名的企业依次为上海通用、上海大众、一汽大众、北京现代、东风日产、一汽丰田、吉利汽车、比亚迪、长安福特马自达、广汽本田。

2 月乘用车市场比 1 月份出现大幅下滑，对此，业内专家早在年初便有过类似预测。全国乘用车市场信息联席会秘书长饶达认为，2010 年年底疯狂的汽车市场的余波在 1 月份逐渐消退后，2 月份才显现出政策退出后的市场冷淡，这是符合规律的。

对于 3 月份市场的预测，饶达认为，去年透支了今年第一季度的汽车消费去，3 月份的市场不容乐观，“去年 3 月是汽车市场全年产销量最高的一个月，当时商用车加微型客车的批发销量高达 74 万多辆，估计今年 3 月商用车和微型客车的销量达不到 62 万辆。”饶达称。

基于此，乘联会分析，有出现，因此，进入 3 月份后，厂家为完成季度产销计划，打价格战的可能性较大。（发布时间：2011.03.08）