

张毅汽车新闻评论集

一锤定音

上

透 过 现 象 挖 掘 本 质

定 调 未 来 车 市 发 展

张毅 著



化学工业出版社

张毅汽车新闻评论集： 一锤定音（上）

张毅 著



化学工业出版社

· 北京 ·

内 容 简 介

“一锤定音”是新华社高级记者张毅在腾讯网开设的个人专栏。本书汇编了从2009年下半年至2013年6月的专栏新闻评论近300篇。全书透过现象挖掘本质,定调未来车市发展,共包括政策产业篇、汽车企业篇、汽车产品篇、自主品牌篇、电动汽车篇、兼并重组篇、汽车展会篇、汽车人物篇共8篇,对汽车领域几乎所有热点事件、热点新闻都有所评析。文章夹叙夹议,行文活泼,观点鲜明,为汽车业界所看好和关注。

本书可供汽车相关产业研究者、政策制定者、汽车厂商、相关公关公司、汽车领域从业者阅读参考。

图书在版编目(CIP)数据

张毅汽车新闻评论集:一锤定音/张毅著. —北京:化学工业出版社, 2013.10

ISBN 978-7-122-18699-7

I. ①张… II. ①张… III. ① 评论性新闻—作品集—中国—当代 IV. ①I253

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第245063号

责任编辑:周天闻

装帧设计:后声HOPESOUND

出版发行:化学工业出版社(北京市东城区青年湖南街13号 邮政编码100011)

印 装:化学工业出版社印刷厂

710mm×1000mm 1/16 印张39 1/2 字数800千字 2013年11月北京第1版第1次印刷

购书咨询:010-64518888(传真:010-64519686) 售后服务:010-64518899

网 址: <http://www.cip.com.cn>

凡购买本书,如有缺损质量问题,本社销售中心负责调换。

定 价:296.00元

版权所有 违者必究

目录

上

第一篇 政策产业篇

- 车购税再下调纯属捕风捉影 / 2
- 天下本无事 媒体乱炒作 / 3
- “中国汽车达沃斯”货真价实 / 4
- 产销过千万 中国仍非汽车强国 / 5
- 2009中国汽车市场成为全球老大 / 7
- 谁说今年车市好景不再 / 8
- 中国离汽车社会还有差距 / 9
- 3·15到底是谁的节日 / 12
- 中国汽车需要放慢脚步 / 14
- 汽车统计不能百花齐放 / 15
- 别把汽车召回妖魔化 / 17
- 新“造车运动”为何风起云涌 / 19
- 唱衰中国车市对谁都没好处 / 21
- 天津汽车论坛释放重要信息 / 22
- 抑制产能过剩 不能只靠市场 / 23
- 中国汽车增长也要“计划生育” / 26
- 现行汽车税制应进行重大改革 / 28
- 放开合资车企股份比例是一厢情愿 / 30
- 微博车型评选 开创历史先河 / 31
- 2010中国车市两大闹剧 / 33
- 2010汽车政策有退有进 / 35
- 点评2010年中国汽车十大新闻 / 37
- 2011中国汽车十大趋势 / 39
- 公务车治理无疑是一场革命 / 41
- 汽车投诉：维权还是敲诈 / 42
- 1800万辆是喜还是忧 / 43
- 北京限购影响被严重夸大 / 45
- 中国到底能承载多少汽车 / 47
- 中国汽车出口任重道远 / 49
- 日本地震影响正在加深 / 50
- 中国车市没有那么悲观 / 52
- 中国汽车还需要新外资吗 / 54
- “汽车达沃斯”今年侃什么 / 55
- 汽车圈非法公关需整治 / 57
- 汽车消费进入多元时代 / 59
- 报道汽车政策不能捕风捉影 / 61
- C-NCAP功绩不容抹杀 / 63
- 中国私家车到底有多少 / 65
- 能源供应威胁中国汽车 / 67
- “汽车达沃斯”今年看点多 / 69
- 全年汽车产销谨慎乐观 / 71
- 中国汽车产业进入后合资时代 / 73
- 明年国内车市将好于今年 / 74
- 汽车黄金十年能否再现 / 76

进口车破百万辆无需夸耀 / 77

今年是中国汽车调整元年 / 79

国家为何不鼓励投资整车制造 / 80

盘点2011中国汽车十大新闻 / 82

2012中国车市十大趋势 / 84

2011国内车市不算差 / 86

汽车生产准入必须坚持 / 88

昌河风波折射造车冲动 / 90

汽车“三包”不宜仓促出台 / 92

昌河汽车风波没有赢家 / 93

汽车微博营销尚待开发 / 96

中国汽车亟须消费数据 / 97

天津汽车论坛梅开八度 / 99

冷静看待当前国内车市 / 100

特大城市限购将成常态 / 102

广州限购对车市冲击有限 / 103

中国汽车研发新航母起航 / 105

新C-NCAP首撞可圈可点 / 106

抵制日货是个伪命题 / 108

抵制日货撕裂中国社会 / 110

今年“金九银十”要泡汤 / 112

国产日系车本来就是国货 / 114

中日合资车企伸出援手 / 115

国产日系车躺着也中枪 / 117

国产日系车渡过最艰难时期 / 119

中国二手车市场潜力巨大 / 120

汽车评奖过多过滥惹人厌 / 122

今年国内车市继续调整 / 123

2012年中国汽车产业十大新闻 / 124

2013国内车市十大预测 / 126

3·15不是敲诈者的节日 / 128

公车改革是个系统工程 / 130

车内空气质量成为新热点 / 131

汽车制造不能跑马圈地 / 133

上半年产销过千万毫无悬念 / 134

第二篇 汽车企业篇

新通用越来越依赖中国市场 / 138

福特汽车最终躲过一劫 / 139

后金融危机时代的跨国公司 / 141

重组为长安汽车如虎添翼 / 142

全球汽车老大看来不好当 / 145

丰田章男来华道歉应予肯定 / 146

销量大于产能——本田的致胜之道 / 148

上海通用甩掉“油老虎”帽子 / 149

法系车在中国还有没有机会 / 152

现代汽车赞助世界杯获益匪浅 / 154

广汽集团整体上市意义何在 / 156

雷诺何时能在中国实现国产 / 158

中国长安是不是在跑马圈地 / 159

股神巴菲特为何访问比亚迪 / 161

巴比为何对比亚迪推崇备至 / 163

奥迪在华市场地位能否被撼动 / 165

上海通用开辟汽车出口新模式 / 167

东风集团稳居行业前三 / 169

奇瑞要冷静冷静再冷静 / 170

上海大众跨过艰难一年 / 172

奔驰在华疯狂跑马圈地 / 173

美国政府为何给丰田平反 / 175

通用汽车在华赚了多少钱 / 177

丰田汽车落后中国市场 / 179

北汽的目标有些过于宏伟 / 181

广汽传祺能否演绎传奇 / 182

福特要改变在华落后局面 / 184

沃尔沃大打中国文化牌 / 186

广汽吉奥迎来更快发展 / 188

北京奔驰发展跃升新高度 / 190

经销商扎堆上市非好事 / 192

长安PSA获批寓意深远 / 193

上汽通用五菱开创独特模式 / 195

日系轿车份额重回亚军 / 197

长城汽车何以一枝独秀 / 199

大众汽车在华全面领先 / 201

比亚迪被裁员风波真相 / 203

吉利用文化叩开欧洲大门 / 205

重庆将成福特在华第二大基地 / 207

吉利拿起法律武器维权 / 209

奇瑞量子华丽变身观致 / 210

汽车经销商要加快转型 / 212

东风日产冲击百万梦想 / 213

谁是第一阵营主流车企 / 215

东风悦达起亚一马当先 / 217

跨国车企在华业绩突出 / 218

中国人能管好沃尔沃吗 / 220

比亚迪不再片面强调数量 / 221

广汽传祺打造公务用车新标杆 / 223

奇瑞战略转型成效初现 / 226

众泰战略转型能否成功 / 228

DSG延保能否挽回信心 / 230

经销商优胜劣汰很正常 / 231

丰田正在走出召回门阴影 / 232

菲亚特在华还有机会吗 / 235

观致打造中国汽车新高度 / 237

中华汽车走过十年风雨 / 239

大众堪称中德合作典范 / 241

大众并未指控一汽侵权 / 243

雷诺要在中国战略转型 / 244

长安福特马自达分立创共赢局面 / 246

福特开拓中国豪车市场 / 247

沃尔沃“放虎归山”初显成效 / 249

如何看待丰田大规模召回 / 251

广汽三菱风雨中低调挂牌 / 253

长安百年庆典河北启程 / 255

奇瑞捷豹路虎合资双赢 / 257

广汽奇瑞结盟意义重大 / 259

海马汽车开始第四次创业 / 261

沃尔沃夯实基础再腾飞 / 263

神龙汽车迈上快车道 / 264

吉利汽车迈入技术吉利 / 266

东风日产进军汽车租赁 / 268

哈弗征战达喀尔坚持不懈 / 270

传祺的目标是走向世界 / 272

神龙倍增计划能否实现 / 274

比亚迪完成调整二次腾飞 / 276

东风本田何以跑赢大市 / 278

沃尔沃今年在华大有作为 / 280

英菲尼迪国产计划并未改变 / 281

广汽菲亚特打响第一炮 / 283

欧洲研发中心使吉利站上巨人肩膀 / 285

奇瑞金蛇狂舞全面发力 / 287

长安福特如虎添翼再出发 / 289

大众应从DSG吸取教训 / 291

一汽董事长躺着也中枪 / 292

瓦兰的中国战略稳步推进 / 294

广汽本田夯实基础再腾飞 / 296

比亚迪走出谷底苦尽甜来 / 298

车企高管人事变动很正常 / 299

永不言败的东风日产 / 300

资本市场为何热捧比亚迪 / 302

东风日产能否再续辉煌 / 304

本田要在中国迎头赶上 / 306

福特在华开拓商用车市场 / 308

广汽本田提速加快二次腾飞 / 310

广汽人事大调整提高决策力 / 311

下

第三篇 汽车产品篇

国内车市为何风行长轴距 / 318

二线豪华汽车 中国增势凶猛 / 319

八代索纳塔提升北京现代 / 321

比亚迪S6叫板合资品牌 / 323

牧马人为何在中国水土不服 / 325

东风风神能否后来居上 / 327

宝骏上市为何一再推迟 / 329

沃尔沃屡屡入选高端用车 / 330

中高级轿车竞争白热化 / 332

高档车小型化渐成趋势 / 334

帝豪欧洲获评四星 含金量很高 / 335

美系中高级轿车开始发力 / 338

奥迪力保豪车老大地位 / 339

福克斯能否冲顶家轿王 / 341

高端跨界车在中国前景如何 / 343

新东方之子剑指公务车 / 344

红旗H7量产意义何在 / 346

长城汽车继续逆势而上 / 348

A级轿车竞争日趋激烈 / 349

菲翔只许成功不许失败 / 351

全新桑塔纳能否热销有待市场检验 / 353

车型命名体系大有学问 / 354

哈弗国际化需提升综合竞争力 / 356

全新捷达定价还算厚道 / 357

凯美瑞凭什么再创辉煌 / 359

东风日产押宝全新天籁 / 361

新爱丽舍完成“老三样”新生 / 363

哈弗在新起点焕发强大活力 / 364

奥迪Q3加剧车市竞争 / 366

全新大切颠覆两大观念 / 368

豪车销量下降无关反腐败 / 370

奔腾X80对一汽很重要 / 371

古丝绸之路为歌诗图背书 / 373

豪华汽车也打体验营销牌 / 375

日系车销量开始止跌回升 / 376

途观神话能否继续延续 / 378

第四篇 自主品牌篇

合资品牌下 沉自主品牌向上 / 382

自主品牌迈上安全新高度 / 383

合资自主品牌蓄势待发 / 385

台湾也有自主品牌汽车 / 387

合资自主是资本的体现 / 389

连战为何力挺东风裕隆 / 391

不要唱衰自主品牌汽车 / 393

上汽自主品牌贵在创新 / 395

自主品牌汽车充满生机 / 397

不要妖魔化合资自主 / 400

自主品牌应该扬长避短 / 401

自主品牌走过艰难一年 / 403

国家力挺自主品牌汽车 / 404

北汽自主品牌战略实施艰难前行 / 407

从逸动看自主品牌的突破 / 409

合资自主是一种商业模式 / 411

自主品牌车越来越安全 / 413

给观致汽车多一些宽容 / 414

以平常心看待合资自主 / 416

还是称作自主品牌为好 / 418

观致汽车成功首发日内瓦 / 420

自主品牌汽车如何分类 / 422

红旗复出彰显英雄本色 / 424

第五篇 电动汽车篇

电动汽车不能一哄而上 / 428

电动汽车是新生事物需要呵护 / 429

日产能否成为全球电动车老大 / 431

电动汽车从公交车率先突破 / 433

电动汽车不会增加新的污染 / 435

日产公司全球豪赌电动汽车 / 436

宝马电动汽车拔得头筹 / 439

沃蓝达将节油进行到底 / 441

中国电动车不依赖核电 / 443

理性看待电动汽车自燃事件 / 445

聆风热销是对电动汽车的肯定 / 447

推广电动汽车谨防画地为牢 / 450

电动汽车纷纷来华试水 / 452

混合动力汽车如何突破 / 454
低速电动车面临生死劫 / 456
新能源汽车迎来新机遇 / 458
沃尔沃电动车走在前列 / 461
电动车到底安全不安全 / 463
比亚迪力推公交电动化 / 466
为王荣乘坐电动汽车叫好 / 468
雾霾肆虐呼唤电动汽车 / 469
纯电动车发展别老拿市场主导忽悠人 / 471
换电还是充电孰优孰劣 / 473

第六篇 兼并重组篇

北汽收购欧宝胜算不大 / 476
仰融回国造车困难重重 / 477
腾中收购悍马未获批 可能要黄 / 478
腾中收悍马仍可能胎死腹中 / 479
腾中购悍马 难过审批关 / 480
北汽终于走出关键第一步 / 481
北汽购萨博剑指自主品牌 / 483
吉利购沃尔沃是笔好买卖 / 484
解读腾中购悍马真实目的 / 485
中国车企收购海外豪华车第一宗 / 489
吉利收购沃尔沃大功告成 / 492
江淮正道汽车可批性分析 / 494
江淮的回应仍让人一头雾水 / 496
沃尔沃中国战略稳步推进 / 498
李书福为何向沃尔沃妥协 / 501

广汽联姻吉奥究竟意义何在 / 503
沃尔沃正式启动中国战略 / 505
沃尔沃中国战略全面发力 / 506
广汽重组吉奥具有开创性意义 / 508
不看好华泰萨博合作 / 510
华泰跳下去了庞大也要跳吗 / 511
萨博二庞合作有戏没戏 / 513
二庞救博依然凶多吉少 / 515
海外并购重在为我所用 / 517
通用掐住收购萨博咽喉 / 519
拯救萨博大戏终以失败告终 / 521
从萨博破产中汲取教训 / 522
吉利沃尔沃牵手意义重大 / 524
汽车兼并重组再上日程 / 525
奇瑞捷豹路虎合资有戏 / 526
青年汽车一条道走到黑 / 528
东风重组福汽意义何在 / 530

第七篇 汽车展会篇

金融危机提升广州车展 / 534
谁说北京车展不是顶级车展 / 535
北京车展自主品牌大放异彩 / 536
汽车厂家为何看好深圳车展 / 538
广州车展释放出三大重要信息 / 540
底特律车展开始恢复生机 / 542
今年上海车展看什么 / 544
上海车展绽放合资自主 / 546

盘点本届上海车展得与失 / 548

到底谁是中国第四车展 / 550

成都车展越来越有魅力 / 552

首届澳门车展盛况空前 / 554

合资自主品牌发力广州车展 / 556

日内瓦车展带来什么启示 / 558

北京车展也要改革创新 / 560

车市虽疲软 北京车展风采依旧 / 561

新能源车绽放北京车展 / 563

北京车展自主品牌大阅兵 / 567

全面冷静看待北京车展 / 570

巴黎车展是法国人主场 / 571

澳门国际车展梅开二度 / 573

广州车展迎来十年华诞 / 575

上海车展闪耀黄浦江畔 / 577

上海车展没热点就对了 / 579

两届全国人大代表曾庆洪印象 / 602

雷诺日产总裁卡洛斯·戈恩印象 / 604

华晨掌门人祁玉民印象 / 606

沃尔沃为何选中林书豪 / 608

中汽协掌门人董扬印象 / 610

东风总经理朱福寿印象 / 612

广汽本田执行副总姚一鸣印象 / 614

后记 / 617

第八篇 汽车人物篇

李书福 一个绝顶聪明的人 / 582

股神巴菲特活像一个老顽童 / 584

丁磊彻底改变上海通用 / 586

为王传福公开认错鼓掌 / 588

夏治冰辞职并非业绩差 / 590

李书福不仅仅是运气好 / 593

福特CEO艾伦·穆拉利印象 / 595

王传福终于放下了身段 / 598

李峰成就索八过万销量 / 600

第一篇 政策产业篇

车购税再下调纯属捕风捉影

（2009年07月03日）

最近一段时间，国内一些媒体纷纷报道，排量在1.8~2.0升的乘用车购置税可能进一步下调，还有报道据说来自发改委的消息，年底前要完成车辆购置税的改革。

其实这些说法都是没有根据的，也不是来自发改委的消息。

苗圩的讲话内容被歪曲

早在今年4月上海车展期间，工信部副部长苗圩的一番话被许多媒体错误理解并扭曲报道。苗圩在一个论坛上表示，今后工信部将密切关注各项政策的实施效果，并根据市场的情况实时进行必要的调整，确保行业逐步全面回暖；未来视市场情况，可能进一步降低车购税。苗圩补充说，如果这一段需求释放后，接下来市场不景气，不排除再研究进一步的措施；如果市场表现好，就没有必要再出台措施。

许多媒体对苗圩的讲话断章取义，明明苗圩说未来视市场情况，有可能进一步降低购置税；可是报道出来就成了苗圩说1.8~2.0升车购税要下调。据说苗圩副部长对一些媒体的扭曲报道很是恼火。

其实在之前温家宝总理也曾说过类似的话，大意是如果鼓励汽车消费政策效果不明显，还可以调整政策，加大力度。但这都是原则性意见，并没有具体的政策。

车购税调整需国务院拍板

某报记者写道，“记者经多方了解，虽没掌握下调的具体幅度，但了解到这一政策将很快出台，下调范围还有可能扩大。”请问这位同行，都采访了哪些部委，是国家发改委、财政部，还是国家税务总局？又是哪一家告诉你这一政策将很快出台？

车购税调整是一件十分严肃的事情，有关部委只有建议权，最终需要国务院拍板。这么重大的政策调整怎么可能提前透露给记者呢？

今年1月14日国务院常务会议审议《汽车产业调整和振兴规划》时，会前对1.6升及以下排量还是1.5升及以下排量乘用车减征车购税，都还没有定论。会议上总理当场拍板才定了下来。《汽车产业调整和振兴规划》起草阶段，对多大排量减征车购税讨论了多次，最早提出的方案是2.0升及以下全免，后来又有1.6升及以下或1.5升及以下全免的方案，最终确定的是1.6升及以下减半征收。

目前车购税没有调整必要

自今年1月20日国家推出减半征收小排量汽车购置税、汽车下乡以及以旧换新等一系列鼓励政策以来，国内车市止跌回稳，再现井喷行情。自3月份以来，每月汽车销量都超

过百万辆，其中，受惠于国家政策的小排量轿车和微型面包车的销量更是增势惊人。

据中国汽车工业协会（简称中汽协）统计，今年1~5月，1.6升及以下排量小轿车销量已经占国产轿车总销量的近七成，政策效果十分明显。已经有人担心今年增幅过高，会影响明年的平稳发展，建议国家优惠政策要适度。在这种情况下，怎么可能扩大减征车购税的范围。

再则，国家之所以对1.6升及以下排量乘用车减征车购税，也是为了鼓励购买和使用小排量车，以贯彻落实汽车领域的节能减排工作。

目前看来，车购税减征的政策明年继续执行的可能性还是比较大的。因为《汽车产业调整和振兴规划》管3年，从2009~2011年，汽车产销要递增10%，减征车购税、汽车下乡等政策，完全有可能未来两年继续执行。

天下本无事 媒体乱炒作

（2009年08月14日）

昨天，济南一位比亚迪汽车经销商打电话问我：听说1.8升以上乘用车要下调购置税，有没有这回事？我回答说根本没有这回事，纯属媒体瞎炒作。

前两天，某媒体转载了《中国经济时报》一个多月前的一篇文章，标题是《汽车购置税将进一步下调》，内容为：“近日有媒体报道，排量在1.8~2.0升的中级车的购置税将有可能进一步下调，记者经多方了解，虽没掌握下调的具体幅度，但了解到这一政策将很快出台，下调范围还有可能扩大。此外，新能源汽车消费、二手车交易及汽车产品出口等方面一系列的利好政策，将于下半年密集出台。”

针对这篇报道，新华社记者采访了负责起草制订《汽车产业调整和振兴规划》的国家发改委权威人士，回答说这一说法根本没有任何依据，至少今年内不会出台任何有关购置税调整的政策。新华社7月5日发出题为《购置税近期再下调没有根据》的新闻通稿，被国内两百多家媒体广泛采用，澄清了事实，止住了谣言。

也许最近汽车圈没有可以轰动的新闻，一些媒体又开始炒作购置税下调。在某媒体把这篇被证明是假新闻的旧闻刊登后，众多网站和媒体纷纷转载。还有些媒体将《中国经济时报》这篇文章进行转载，可是只字不提这篇文章的刊出时间，把旧闻当做新闻炒。

某网站一项调查表明，竟然有90%的网民认为购置税近期有可能再下调，只有10%的人认为不可能。

由此可见这一假新闻影响之大。媒体传播这一假新闻对汽车消费者造成了误导，有不少消费者等待购置税下调后再买车，岂不知这是一条假新闻，近期根本不可能下调。国内车市刚刚取得连续5个月销量过百万的好成绩，广大媒体应该有一点责任感，不要为了抓眼球而不顾事实传播假新闻，更应该共同维护来之不易的汽车消费环境。



“中国汽车达沃斯”货真价实

（2009年09月07日）

达沃斯夏季年会将于9月8日在美丽的中国海滨城市大连开幕。9月4~6日，被誉为“中国汽车达沃斯”的“中国汽车产业发展国际论坛”，先期在天津滨海新区举行。

“中国汽车产业发展国际论坛”由中国汽车技术研究中心（简称中汽中心）、中国汽车工程学会、中国汽车工业协会、中国汽车报社和天津经济技术开发区管委会联合主办，已连续举办5届。在国内众多汽车论坛中，该论坛档次最高、内容最丰富、影响力最大。

本届论坛的主题是“金融危机与汽车产业调整和振兴”。来自国内外的600余位政府官员、企业高层、专家学者聚集一堂，共同探讨中国汽车产业如何尽快走出金融危机，由汽车大国走向汽车强国。

中汽中心主任赵航在开幕致词时表示，希望该论坛成为行业同仁探讨与借鉴的平台、沟通与交流的纽带，将大家的新思路、新观念、新设想及新提议，汇聚成为汽车产业发展的新举措、新造詣，为推动中国汽车产业的调整与振兴提供新的能源和新的动力。

从本届论坛受欢迎程度来看，可以肯定地说，赵航所希望的目标已经达到。论坛结束当天午餐时，一位企业代表说他必须提前20分钟进入会场，否则没有座位。当天的大会座无虚席，甚至有不少人站着听演讲。

目前国内有关汽车的论坛多如牛毛，但是真正上档次的精品论坛并不多。许多论坛名不副实、滥竽充数，进行到一半人就走得所剩无几。还有的汽车论坛，纯粹是为了骗钱，找几个没有什么名气的所谓专家，瞎白活一阵子，听得人一头雾水。这样的论坛，实在是越少越好。

我连续参加了两届“中国汽车产业发展国际论坛”，总体感觉这是国内目前办得最好的汽车类论坛。一是政府部门重视。国家发改委、科技部、工信部、商务部、财政部等有关部门都派出负责人参加论坛，发表演讲，参与讨论。二是国内外汽车业界也十分重视。国内重点汽车企业、跨国汽车公司驻华机构、外国汽车协会的负责人踊跃参会。三是发表演讲的既有国内的专家学者、企业老总，也有跨国汽车公司高层和国外研究机构的专家，演讲内容让人大开眼界，增长见识。

本届论坛牢牢把握住中国汽车产业发展的热点问题，就汽车产业振兴规划的相关政策的延续性、新能源汽车在中国发展的方向和技术路线、国内汽车产能是否过剩、后金融危机时代中国汽车市场如何发展、汽车及零部件出口如何走出困局、汽车行业如何节能减排等一系列课题，展开了充分的探讨，并释放出大量的政策信息。

全国政协副主席、科技部部长万钢在论坛上表示，国家正在制订和实施不断严格的汽车排放和油耗标准，积极引导汽车环保技术的普及应用，并争取在2020年左右，使我国的汽车排放控制和能耗水平进入世界先进行列。国家发改委有关负责人就汽车产能及新能源

汽车发展中存在的问题，提出警惕汽车产能过剩、新能源汽车不能一哄而上。商务部有关负责人透露，国家正在采取措施，加大对汽车及零部件出口的扶持力度。财政部官员则详细介绍了国家财政将进一步加大资金支持，鼓励汽车下乡。

这些权威的政策信息，给了汽车行业广大企业家和业内人士以信心和指引，对企业采取正确的决策大有裨益。

“中国汽车产业发展国际论坛”之所以能够被誉为“中国汽车行业的达沃斯”，与主办方严谨的态度和积极的努力是分不开的。已经举办的5届论坛，以来源行业、服务行业、引领中国汽车产业发展为目标，以中国汽车产业可持续发展为永久主题。论坛已经成为中国汽车产业发展的风向标，是政府、行业、企业交流的权威平台。“中国汽车产业发展国际论坛”作为高端盛会，受到了国内外汽车界的普遍欢迎。

相比之下，衷心希望国内那些可有可无的汽车论坛少一些，免得众多汽车企业高管为了照顾和主办方的关系而不得不东西奔波，苦不堪言。让他们多点时间去研究市场、开拓市场、提高服务质量、搞好售后服务，对广大汽车消费者也是一桩好事。

产销过千万 中国仍非汽车强国

（2009年10月22日）

10月20日，各界人士聚集新中国汽车工业的摇篮——第一汽车集团总部所在地长春，庆祝中国汽车年产量突破1000万辆大关。这是中国汽车工业发展史上一个重要的里程碑。

中国跻身世界汽车大国行列

这一庆典活动原计划于去年年底举行。去年年中，中汽协等部门决定，在12月某一天举办2008中国汽车第1000万辆下线庆典活动。谁知一场突如其来的全球金融海啸，打破了原先的安排。去年下半年以来，国内汽车产销萎靡不振，没能突破1000万辆大关。

今年以来，在国家《汽车产业调整和振兴规划》等一系列政策措施推动下，中国汽车市场开始止跌回稳，并且走出一轮强劲的增长势头。

今年前三季度，国产汽车产销双双突破960万辆，年产1000万辆目标触手可及。全年汽车产销可望达到1300万辆，中国首次进入千万辆级俱乐部，并且超过美国，成为2009年新车销量世界第一。

汽车年产销突破1000万辆，标志着中国成为名副其实的世界汽车大国，并逐步由生产大国向产业强国目标迈进。中国汽车工业在国民经济中的地位不断提升，在世界汽车产业格局中的地位也日益凸显。

在看到巨大成绩的同时，我们也要清醒地认识到，中国汽车产销进入千万辆级俱乐部，仅仅是汽车生产和消费大国，还不是世界汽车强国。在品牌知名度、国际竞争力、产业集中度、汽车核心技术、自主创新能力等方面，中国汽车产业与欧美、日本等汽车强国



相比，还有明显的差距。

今年超越美国只是数量而非质量

有专家认为，今年中国新车销量超过美国，不代表中国已经超过美国成为世界第一汽车大国，更不是世界汽车强国。

2009年中国新车销量从数量上超过美国，已经没有悬念。但由于美国销售的新车单价比中国高，平均单价是中国的两倍半。从汽车销售金额来看，今年中国还赶不上美国。超越仅仅是数量的超越而不是质量的超越。

一个国家的汽车市场规模，还包括二手车。在汽车产业发达国家，二手车销量一般是新车销量的一到两倍。而中国二手车销量只占新车销量的四分之一。

据有关机构预测，加上二手车，美国今年的汽车销量将在2000多万辆。今年上半年中国二手车销量是150万辆，全年预计超过300万辆，加上1300万辆新车，全年汽车销量大约为1600万辆，与美国相比还有一定差距。美国车市低迷是受整体经济拖累，是暂时现象。一旦经济好转，车市很快就会复苏，新车销量将重返1600万辆的正常水平。

美国是全球汽车保有量最多的国家，被称为车轮上的国家。全世界9.6亿辆的汽车保有量中，美国占了2.35亿辆。美国也是全球最大的汽车生产国和汽车市场，美国是一个成熟的汽车社会，汽车普及率达到为78.7%。中国是一个新兴的汽车大国，汽车保有量为6000多万辆，普及率只有5%，还有很大的发展潜力。

中国离汽车强国还有很大差距

改革开放以来，中国汽车产业通过与跨国汽车公司合资合作，引进了资金、技术、管理和车型，促进了汽车产业发展，满足了国内市场需要。但是，这种发展模式对国外依赖性很强。在增长最快的轿车领域，目前自主品牌的市场份额只有三成，大多是中低档车。国产轿车的核心部件和平台技术，大多缺乏自主知识产权，许多关键零部件还需要大量进口。

汽车是一个国际化程度很高的产业，高昂的研发费用需要通过全球市场来分摊。跨国汽车巨头在全球范围内纷纷建立自己的研发中心和生产基地。而中国汽车企业包括合资企业，其产品基本是在国内销售。

汽车大规模出口是汽车强国的重要标志，德国、日本等国汽车产量的40%以上用于出口。而中国国产汽车市场主要在国内销售，基本上是自产自销，去年的出口比例只有6%。

中国刚刚跨入汽车社会门槛，人均汽车拥有水平很低，最大的优势是市场优势。要成为世界汽车强国，还有很长的路要走。我们必须认真实施《汽车产业调整和振兴规划》，推进汽车产业结构优化升级，增强企业素质和国际竞争力，加快实施新能源汽车战略和自主品牌战略。只有这样，才能在不远的将来，成为真正的世界汽车强国。

2009中国汽车市场成为全球老大

(2009年12月28日)

在金融海啸冲击下，全球汽车产业遭遇自1929年经济大萧条以来最严重的衰退。各国政府纷纷出手拯救车市，延缓了衰退的程度，但全球汽车销量仍从2008年的7000万辆，急剧下跌到2009年的6000万辆。北美、西欧和日本三大汽车市场，销量均出现多年未见的下跌。

中国拉动全球车市尽快复苏

在中国政府一系列扩大汽车消费政策推动下，中国车市止跌回稳，强劲增长，成为寒冬中的一枝奇葩。2009年中国汽车产销将超过1300万辆，同比增长40%，并一举超过美国，成为全球最大的汽车生产国和新车消费市场。同时，中国在全球汽车市场所占的比重，也由上年的13.3%提高到20%以上，在世界汽车产业格局中的地位日益凸显。

中国车市的优异表现，部分弥补了全球车市的下跌，成为拉动全球车市尽快复苏的重要动力。中国汽车市场也为部分陷入困境的跨国汽车公司提供了发展生机。

通用汽车在中国的两家合资企业——上海通用和上汽通用五菱2009年销量接近180万辆，中国市场成为新通用复苏的关键因素。

正如宝马集团大中华区总裁兼首席执行官史登科所说的那样：“中国市场的重要性毋庸置疑，很多国家的市场都在走下坡路，只有中国在走上坡路。”

中国救市措施效果非常显著

美国多年来一直是全球最大的汽车市场，正常情况下，每年新车销量在1600万辆左右。受金融危机影响，美国新车销量2008年急剧下滑到1320万辆，2009年继续下滑，预计全年在1000万辆多一些。由于销量下跌亏损严重，美国三大汽车集团中的通用汽车和克莱斯勒不得不破产重组。

日本是世界第二大汽车生产国。上周末，日本汽车工业协会发布统计，今年前11个月日本汽车产量只有714万辆，全年可能不足800万辆，创出自1997年以来的新低，也是30多年来首次年产量低于千万。日本生产的汽车有一半出口，外围经济环境不好，再加上国内汽车消费低迷，导致日本汽车企业纷纷减产。

受金融海啸冲击，连续9年高速增长的中国车市在2008年戛然而止。国内汽车厂家纷纷调低了2009年的产销目标，一些汽车零部件供应商干脆关门大吉。

中汽协常务副会长兼秘书长董扬认为，面对严峻形势，中国政府出台的救市措施，出手很快、措施得当、效果显著。

中汽中心首席专家黄永和指出，2008年年底国家出台的一揽子经济刺激计划和促消政策，有效地提振了消费信心，并对汽车市场迅速复苏发挥了决定性作用。年初推出的燃油