

在全球IT史上，一个人被自己创办的企业赶走，又奇迹般回归，并给整个产业带来了颠覆性的变革，同时，一个人的辞职带给整个产业如此剧烈的震荡，这个人就是乔布斯。旧金山时间8月24日美国硅谷传奇人物史蒂夫·乔布斯宣布，将不再担任苹果公司首席执行官。这意味着如日中天的苹果公司正式开始进行高层权力交接。

近10年来，苹果公司推出的一系列产品销售火爆。本月苹果一度超越埃克森美孚，成为全球市值最高的企业。乔布斯因此被认为是过去十年中最耀眼的商业领袖之一。乔布斯将他的旧式战略贯彻于新的数字世界之中，采用的是高度聚焦的产品战略、严格的过程控制、突破式的创新和持续的市场营销。作为当今世界上最优秀的科技创新领军人之一，乔布斯的成功不仅源于他过人的创新力、对工作超乎寻常的热爱和从错误中吸取教训的能力，更来自于他对完美的不懈追求。被上帝咬了一口苹果理论是只有不完美才能促使企业去追求完美。

“乔布斯时代”或许渐行渐远，但却依然能给中国创业者带来丰富启迪。创业者要学习这种不拘一格和大胆的创新精神，勇于打破游戏规则，在“不可为之处作为”才能“必有大成”。

敬请关注本期《环亚关注》！

## 内容摘要

### ■ 案例

#### 北京限购政策促进二手车市场发展

- 新政出台后二手车市场现状
- 今后二手车市场的发展态势...

### ■ 观点

#### 新能源客车的发展现状及存在问题

- 目前新能源客车的现状及问题
- 起步阶段需要不断提升市场竞争力...

### ■ 简讯

#### 环亚参与浙江特区工作会议



## Hot Words

- bullet train : 动车
- mooncake tax : 月饼税
- security level : 安检级别
- precipitation level : 降雨量
- noodle diplomacy : 面条外交



# 北京限购政策促进 二手车市场发展

**关键词：限购政策，二手车市场，未来市场形势**

## 1

### 研究背景

去年年底，北京市政府公布了《关于进一步推进首都交通科学发展 加大力度缓解交通拥堵工作的意见》。政策发布前，北京汽车市场经历了限购前的火爆场面。限购政策出台后，今年北京市的汽车销量大幅削减。



据中国汽车流通协会对60家汽车供应商统计，2011年1-6月总共销售新车72.60万辆，环比增长2.17%。其中基本型乘用车销售45.67万辆，环比增长1.81%。北京市汽车累计销量为69646辆。2011年1-6月，全国31个省市共交易二手车195.21万辆，同比增长13.94%，其中基本型乘用车交易103.06万辆，同比增长11.91%。北京市二手车累计交易量87099辆。

实施限购政策后，众多经销商更加重视二手车置换交易，通过加强二手车的置换业务来提高新车销量。另一方面，摇号限购及二手车车源增加，北京二手车市场面临销售困难。受此影响，越来越多的公司和二手车市场开始向外地转移二手车交易。而各地陆续出台的二手车准入限制抬高了交易门槛，对北京二手车市场外迁转移提出了新的难题。2011年6月，北京市政协常委会审议通过了《关于加快首都经济发展方式转变若干问题的建议》，其中“尽快研究制定二手车交易实施细则，实行车、牌分离”的建议，有望打破二手车市场目前的交易困局。北京市商务委员会8月对外公示了北京两大二手车网上交易平台建设项目，通过二手车网上交易平台，丰富二手车销售渠道，缓解销售压力。

情况如下：

省市	累计	同比增长率%	当月	环比增长率%
广东	391738	22.68	66504	-9.84
四川	202911	10.26	34470	-2.38
山东	191586	4.60	31720	7.85
上海	154119	6.49	27015	-1.40
河南	136030	9.32	21102	-15.07
浙江	104909	10.23	20863	0.88
辽宁	88491	19.31	17998	-1.54
北京	87099	-44.43	25396	23.26
云南	81938	60.37	14532	-3.56
陕西	64744	21.65	10129	-10.28

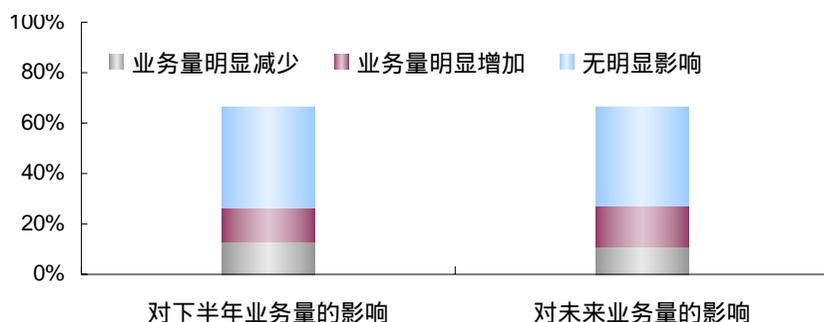


## 环亚调研

环亚观点认为新政出台对北京地区二手车影响有以下几点：

- 新车销量规模骤减，但促使部分用户被动提前消费
- 二手车市场处于动荡、不稳定状态
- 短期内经销商二手车源会增加，但面临销售困难
- 未来车牌分离政策提出将打破二手车交易困局，促进二手车市场繁荣
- 限购政策作为行政命令，不会执行太久

通过经销商深访调查，多数经销商表示限购政策对二手车业务量影响不大，总体来看，经销商对二手车的信心较高，相信未来市场形势良好。



• 更多信息，请联系：

石兵 研究部

Tel: (86 10) 67120586

Fax: (86 10) 67120669

E-mail: shibing@pamri.com

# 新能源客车的发展现状 及存在问题

**关键词：新能源客车，发展现状，政策扶持，提高竞争力**

## 1

## 新能源客车的现状及问题

本已延续多年的新能源客车热随着国家“十二五”规划的发布再次升温，然而到了年中，两篇关于新能源客车的报道开始见诸各大行业媒体。一篇主题是：山东百亿新能源客车项目陷“泥潭”；另一篇为：中国新能源汽车领跑者比亚迪利润骤减，比去年同期减少幅度高达88.63%。两条新闻的公布无异于向热油锅里泼了一盆凉水。整车厂和核心配件提供商双双遇到问题，这似乎说明新能源客车发展形势在“一片大好，不是小好”的光环下，还有着某些被我们忽视的东西，铺天的“概念”终于落地，问题浮出水面。当我们对国家政策、新能源市场、整车厂家和核心技术方面进行回顾和梳理之后，我们发现在这些表象上蓬勃发展的背后，都存在着自身的困境和问题。

自92年“八五”规划，就将电动车列入重点攻关项目，二十年政策扶持不断，我们对个规划时期的政策进行了整理，详见下表：

规划时期	具体政策
“八五”规划	1992年电动车开发列入国家“八五”重点科技攻关项目
“九五”规划	启动的新能源汽车开发工作，将电动汽车列入国家“863”计划；
“十五”规划	明确了我国的电动汽车战略发展基本原则，发展燃料电池、混合动力汽车和纯电动汽车，提出“三横三纵”研发布局
“十一五”规划	在“节能与新能源汽车重大项目”中，中央政府投入约为11亿元
“十二五”规划	新能源汽车作为国家重点培育的战略性新兴产业之一，被列为汽车行业发展的重中之重

与上述政策形成对比的，是《节能与新能源汽车产业发展规划》推迟发布。7月份《求是》杂志刊登了国务院总理温家宝在中国科协第八次全国代表大会上的报告节选。温家宝在讲话中表示，中国新能源汽车发展方向和最终目标并不十分明确。温总理关于新能源汽车的报告内容，被党的理论研究刊上报到，这本身既体现了国家对新能源汽车的关注与支持，同时也说明国家在政策执行层面存在分歧。

分歧的背后是各方根据自身条件的考量。工信部基于销售、能源网络等产业化基础现状考虑，倾向于油电混合动力汽车和新能源汽车(纯电动汽车、插电式混合动力汽车)的发展规划。而科技部则基于能源安全和赶超西方“弯道超车”的考虑，仍倾向于“优先发展电动汽车”。

总的来说，在政策层面，新能源在国家战略上是大力发展重点扶持，但在具体办法上，国家还是在谨慎选择、不断摸索。

具体到整车厂家投产，至2011年中已有多家整车企业公布了其新能源客车增产计划，具体信息汇总见下表：

厂家	投资(元)	计划产能
安凯客车	5亿	6000辆新能源客车整车
北汽福田	--	1.5万新能源客车
中通客车	11.38亿	新能源1万辆、节能型2万辆
恒通客车	--	8000~10000辆
苏州金龙	--	3000辆
宇通	24.35亿	新能源4000辆、节能型6000辆

其中，宇通作为行业内规模最大的企业，对新能源客车扩产6000辆混合动力和新能源客车产能4000辆，其规模远低于安凯、中通、福田、恒通等属于二三集团客车厂家的计划产能。金龙系在这场产新能源扩产秀上也显得相对保守低调的多。究其原因，也许就在竞争方面。2011年上半年，三龙一通市场占有率达到48%，较去年同期有所增加，寡头垄断的形势已在所难免。这种情况下，二三线集团不被围剿，就要突围。突破口在哪里？客车技术早已成熟，二三线集团想要在基础技术上和三龙一通竞争，难度可想而知。而新能源技术则有所不同，国内外在新能源客车上基础都很低，连科技部都要寄希望于新能源来超过西方，二三线集团要在新能源方面发力，希望依此捷径赶超三龙一通也就不足为奇了。

核心技术方面的现状用温总理在中国科协第八次全国代表大会上的一句话即可总结：“混合动力车现在有了一些进展，但技术上与发达国家还有较大差距。电动车开发刚刚起步，总体上还处于初级探索和跟踪外国技术阶段，主要设备和材料都依靠进口。”市场方面，新能源客车市场的发展和国家政策扶持紧密联系。由于政府补贴，25个试点城市成为了新能源客车的市场突破口，并以城市公交为主。在最近的深圳大运会，投入新能源汽车2011辆。被媒体忽视却被我们关注的，这份蛋糕由深圳本土汽车生产厂商五洲龙及比亚迪占去，其中五洲龙销售1511辆，占总数的75.1%。其他的市场表现，还有北京市采购北汽福田800多辆混合动力公交客车，重庆市采购10辆长安集团的混合动力轿车，长春与大连采购混合动力公交，当然订单归于一汽，其他城市的首批新能源示范车型也都有采购，但均来自本省或本地区企业。在这场首批新能源市场争夺战中，二三线企业在本地表现抢眼，“三龙一通”出镜率不高。由此，我们似乎可以看出，国内新能源客车市场在政府扶持下，正在逐渐发展，但由于各地政府政策的倾斜，地方保护成了车企拿单的主要原因。

当然，新能源客车现状如何，问题在哪里，最直接的答案来自现有的新能源用户。为此，环亚对现有的新能源公交购买决策者和使用者进行了访问。在对购买关注因素进行调研时，我们发现90%的使用者看重的是新能源汽车的节能、环保特性。在购买原因的调研中，选择中通、福田的用户表示“没有对比过其他品牌，受到政府政策影响，混合动力由政府补贴，所以政府指派什么车就用什么车”，选择厦门金旅、苏州金龙则表示“主要是看它售后服务比较好”，“其他公司也有用这车的，口碑不错”。这一调研结果，也直接证明了上述问题存在的客观性。





## 环亚调研

综上，我们可以看出，新能源客车在政策上是大力扶持的，但具体发展方法还有严重分歧，整车厂对新能源的热情很高，尤其是二三线厂家大力发展。在核心技术上，国内还没有成熟的新能源技术、总成提供商，根本上制约了国家政策的制定和整车厂家的生产进度。市场需求因政策的鼓励开始有所增加，但因具体政策还未完备，地方在实施上各有倾斜。

新能源客车要面对的问题还有很多。整车厂家如何破题，关键还要看市场需求。城市公交对节能、环保的接受度已经很高，但在车辆选择上，使用者没有决定权。这种选、用分离的现象，从长远来看对新能源客车产业化极为不利。新能源客车的产业化落地，需要大规模的产业集群和技术配套，只有那些接受了市场引导和考验的厂家，才有实力发挥规模优势，完成新能源客车的产业化进程。反之，各地诸侯林立，重复建设，低级别竞争，厂家丧失了满足市场需求的动力，产业化也就无从谈起。

新能源客车要面对的问题，再比如配件厂家的售后服务，充电设施的基建，行业标准确立等等，乃至目前刚刚出现的新能源公交的多头管理等预料外问题。这些充分说明新能源客车的生产和运营是个系统工程，仅仅依靠政策扶持和厂家热情是远远不够的。对于期待“弯道超车”的各方，我们都想善意的提醒一下，新能源客车的发展，需要的在各方磨合和摸索中逐渐探索，面对崭新的市场和鲜活的希望，我们既要仰望星空，更需脚踏实地。

因此环亚认为，新能源客车在起步阶段，推动力是国家政策，核心是关键技术的研发，但整车要实现产业化，关键还是在市场。国家在政策的制定和实行上应着重于鼓励和引导，整车企业在政策的扶持下，更应重视市场竞争，利用竞争提升产品品质，扩大市场规模，只有这样，才能在根本上提高企业竞争实力，新能源客车的产业化也会据此实现。

• 更多信息，请联系：

赵秋娜 研究部

Tel: (86 10) 67160521 Fax: (86 10) 67120669 E-mail: zhaoqiuna@pamri.com

# 环亚参与浙江特区工作会议

北京环亚市场研究社作为专业的汽车市场研究机构，拥有多年汽车渠道方面的研究经验，受神龙汽车有限公司的委托，从2000年开始为东风雪铁龙开展EQC满意度调查，2006年6月起，环亚开始为东风雪铁龙和东风标致同时开展EQC满意度调查。

2011年8月5日，在东风雪铁龙整车销售部销售支持分部的主持下，浙江省所有东风雪铁龙特约经销商的网点总经理、销售经理、营销经理及华东大区主任一起在杭州召开8月份营销工作会议，会议上确定并肯定浙江特区的成立，东风雪铁龙欲在浙江重塑往日的辉煌。

应东风雪铁龙整车销售部的邀请，北京环亚总经理张文平先生、研究经理刘静女士参加了大会，针对满意度的重要意义进行了分析，同时对EQC售时半年调查结果进行了汇报。



## • 联系环亚：

Add：北京市崇文区广渠门南小街领行国际中心3号楼 1单元5层 100061

Tel: (86 10) 67120526/36 Fax: (86 10) 67120669 E-mail: client@pamri.com