价格下行 品质稳升

作为构成中国汽车消费市场主力的小型车、紧凑型车和中高级车，这些年随着市场水分的挤压，价格已经日趋合理。甚至由于中国相对低廉的制造成本，几乎所有国产车型的价格都已经低于国外市场上销售的同款产品。在价格下行的同时，产品品质和选择余地都在大幅度提高，消费者在任何一个级别的市场中，都完全可以根据各自细分化的需求选择合适的产品。

《汽车之友》摄

小型车：价格趋稳

相比进口车和豪华车价格的节节攀升，处于市场低端的小型车和微型车近年来价格却相对稳定，可以说是10年来价格变化最小的市场。像昌河、哈飞这些老牌的小型车企业如今依然在徘徊中发展，而吉利、奇瑞和长城虽然发展势头不可与当年同日而语，但大批车型售价依然跟当年一样，维持在10万元以下的区间。分析人士认为，微小型车之所以价格波动不下，主要是由这些车型本身价格就低，下调空间有限，基本上以提高性能和增加配置为主。另外通过十年的发展，虽然如今的物价和货币分量与当年相去甚远，但由于如今的微小型市场早也没了当年的辉煌，这些车型从当年的“面子车”沦为如今的代步车，也使得这些小型车很难突破市场的困境，而带动价格变化。

紧凑型车：降价过半

伴随着当年占据主流市场的微小型车的市场地位和定位等发生变化，如今家轿概念已经完全被紧凑型轿车取代。有统计数据显示，十年来在主流的家用市场，价格总体是下行的，十年内下调幅度接近50%~100%。分析人士指出，这些小型车跟随整个车市的大盘走势，经历了3次大的调整，其中第一次为2003~2004年竞争加剧，价格开始重建；第二阶段为2005~2006年价格开启回归理性，到了2011年这些小型车基本都明确了自身真实的定位和售价。众多厂家对于紧凑型家轿市场采取了显著的两种不同策略，一方面通过老款继续生产或改款下调价格；另一方面换代车型直接改名，大打品质、性能牌，继续维持高价格。

这其中，主流外资品牌通过大量国产化推进汽车价格下探。像2002~2003年期间新威驰最高卖到19万多，如今最高12万出头，而且有较大优惠；凯越2003年推出的时候只有2款车型，1.6手动14.98万元，1.8自动17.98万元，如今的凯越1.6手动9.98万元，而且有高达2万多的优惠。另外一方面，自主品牌的不断涌入起到了鲇鱼效应，尤其是奇瑞风云和中华骏捷的两次价格调整对合资车型定价起到了震慑作用。

中高级车：性价比激增

在最受关注的中高级车市场，十年来产品类别从单调的帕萨特，变为群雄逐鹿；从高端商务变为日常家用，并且个性化、功能性日益增强。随着品种的不断丰富，这些主流中高级车市场的价格却呈现反比发展的趋势，在经历三轮下调后，如今这个细分市场的实际价格至少下降了10万元。2.3~2.5自动档车型从入世前后的30万元，进入25万~26万区间，再进入22万~23万元区间，到如今的18万元区间。不过这个市场价格的走向依然由厂家来决定，十年当中该市场的第一次价格调整来自广本七代雅阁的推出，在外形、内饰更精致时尚、性能更出色的情况下，国产七代新雅阁则将2.4自动价格降至25.98万元，树立了中高级车市的价格标杆，引发了车市价格动荡，也带来了加价销售现象。

【口述例外】

SUV市场价格稳定

汽车市场从业人员江伟：我印象最为深刻的是SUV市场价格一直稳定。比如，自主品牌中，长城哈弗上市以来，只有近1万元幅度的调整，只是起步的10万元降到现在的8万-9万元。合资品牌中最热门的CR-V，2004年国产2.0自动四驱当时卖到22.08万元，如今新CR-V2.0自动四驱依然卖21.78万元。2002年进口陆地巡洋舰4500/4700售价56万-72万元，2005年国产后卖到了66万-81万元，2011年陆地巡洋舰LC200改名为兰德酷路泽，售价却卖到了接近百万。

责编 崔卓佳 图编 高玮 美编 叶绿 责校 范锦春