

購車優惠政策退場 廠商擴張遭內外夾擊

內地車市

內地刺激汽車消費優惠逐漸退出，汽車業或迎來調整期。2010年底，國家三項刺激汽車消費政策到期，業界擔心市場的持續火爆或將有所降溫；同時，內地限制私家車消費的聲音不斷。由此，在去年就開始討論的關於汽車產能過剩的聲音開始抬頭，有人甚至稱，在政策推動下部分消費已提前透支，2011年內地車市增速可能會大幅下降，甚至重現2004年的困難期。

■香港文匯報記者 古寧

遇寒流



內地汽車銷售在連創新高後，作為此輪汽車消費熱潮推手的系列刺激政策將在2011年逐步淡出，讓汽車業的發展增加了不確定性。2010年12月28日，財政部公布車輛購置稅取消。至此，歷時兩年的購置稅優惠退出。早在2010年初，相關優惠曾降低幅度，結果車市銷售一度下滑。此外，包括汽車下鄉，以舊換新等汽車消費政策也在去年底到期。這些優惠一退出，車市即刻有了反應。廣州汽車市場在今年元旦期間前往諮詢的人驟減，銷售人員甚至感歎，「這是近幾年最寒冷的一個元旦節」。

汽車限購令連鎖打擊

同時，北京交通「治堵」方案也在去年底出台，根據這個方案，北京今年實施限購，乘用車新牌照發放量限制在24萬個，這一數量僅為去年牌照發放量的三分之一。業內人士表示。近年汽車銷售高速增長後，內地的大中城市並沒做好相應配套，「汽車病」隨之而來。統計顯示，有超過三分之二的城市有堵車現象。近期，內地多個城市也在進行公交優先、限行、提高用車成本等「治堵」方案討論。汽車分析師賈新光向香港文匯報記者表示，北京「治堵」有可能引發連鎖反應，在一定程度上影響2011年車市走向。

廣發證券分析師湯俊則向香港文匯報記者表示，汽車是彈性商品，受價格、收入、油價、政策影響，尤其政策影響非常大。在得知2011年部分國家刺激汽車消費政策將退出後，內地各地汽車市場，包括北京、廣東、山東等地均不同程度出現了搶購。而這一輪購車潮與2009年相同的是，仍然是以家庭型乘用車為主。「這在一定程度上透支了部分2011年的消費能力」。

車市增長料大幅回落

賈新光預計，今年車市依然保持增長，但增加幅度將大幅回落。受各種政策推出衝擊，第一季度甚至可能出現負增長。中國汽車工業協會也對2011年車市作出預測，車產銷增長速度為10%至15%。廣東江門利泰東風日產總經理龔志高則向香港文匯報記者稱，預計2011年車市能有15%左右的增長，相關汽車公司也對今年銷售目標進行了微調。

面對今年相對複雜的形勢，已公布年度計劃的車企，多數增幅預期在10%至15%之間。不過，也有部分車企依然保持高調，上海汽車計劃今年增長40%以上。儘管去年內地車市銷售創下紀錄，依然有三成車企未能完成年度計劃，其中就包括了奇瑞、比亞迪、江淮等公司。而在2011年計劃中，江淮再高調宣稱將增長50%。

或現行業結構性過剩

「產能擴張不能替代產業資源整合。」業界人士指，一旦調整期來臨，競爭力相對較弱的車企尤其自主品牌將面臨洗牌甚至出現行業結構性過剩。目前，中國的整車廠超過120多家，改裝廠近800家，而在這些廠家中，大多盈利能力並不樂觀。統計顯示，2010年內地排名前12的汽車廠商佔據了內地汽車總銷量的九成以上。



■內地廠商擴張產能，加上合資自有品牌加入搶佔中低端市場，內地車市料將進入激烈的戰爭。



■眾多合資汽車廠推出自有品牌汽車，爭取中低端市場。

合資品牌搶攻中低端市場 內地自主品牌面臨衝擊

去年以來，合資企業紛紛推出自有品牌，除進軍逐漸飽和的一、二線城市之外，還包括三、四線城市。有知情人士指，目前幾款合資自有品牌使用的多為老款車型，但價格已在10萬元人民幣以下，其目標是目前合資品牌軟肋的中低端消費群，令目前處在中低端的內地自主品牌將面臨衝擊。

競爭加劇或再爆價格戰

廣汽本田的第一款產自主品牌車型「理念」，在去年底的廣州車展上推出；去年11月，上汽通用五菱的自有品牌寶駿的首款轎車630下線，並計劃於今年初上市；而東風日產則在去年9月發布了啟辰品牌，正式宣告進軍自有品牌市場；與此同時，東風本田的自有品牌計劃在明年面世，北京現代、廣汽豐田、長安福特等合資車企也表示了開發自有品牌汽車的意圖。而它們打出的旗號都是「合資的品質、自主的價格」。

業界人士稱，儘管這些汽車製造商均沒有披露其對這些經濟型汽車品牌的定價策略，不過這些品牌基本上瞄準的是中國正在崛起的中產階級，他們的年收入已超過5萬元人民幣，而這是中國人擁有私家車的最低收入水平。知情人士甚至指，為和吉利汽車與奇瑞汽車競爭，外資品牌的汽車定價應在6萬左右。

目前合資大廠實際上佔據了內地汽車銷售的中、高端市場，而推出這些自有品牌則為了去分變低端市場。屆時，內地自主品牌將受到激烈競爭。業界擔憂，在政策扶持下，內地自主品牌同樣獲得好的增長，車企信心也隨之爆棚，包括比亞迪、吉利、奇瑞、華晨、江淮等車企均計劃到2012年產能達百萬輛。「如市場整體回落，再加上合資自有品牌的競爭，不僅將有更加慘烈的價格戰，還需面臨庫存的挑戰」。

適時兼併重組 改變重「量」思路



■汽車分析師賈新光

因優惠政策退出等多重因素，今年汽車銷售增速或會減緩；而由於中國汽車產業發展的不平衡，結構性產業過剩也將出現，部分弱勢企業的日子將不好過。汽車行業專家賈新光向香港文匯報記者表示，早在金融危機時，內地就錯過了行業整合的好機會，如果今年或明年行業出現不景氣，或正是進行兼併重組轉型升級的好時機，以改變內地汽車行業只重「量」的發展模式。

「區域經濟」各自為政

目前，內地有超過20個城市將汽車產業作為支柱產業，業內也依然沿襲單純複製數量增長的模式，並帶有「區域經濟」的特色。賈新光指，汽車發達國家主要車企一般只有幾家，而中國整車廠超過120多家，還有近800家改裝廠。他甚至擔心，中國汽車業如不進行發展思路調整，將在產銷量的高速發展中失去機會。

早在2009年初，國務院發布的《汽車產業調整與振興規劃》中，就提出推動汽車行業兼併重組，產銷規模佔市場份額90%以上的汽車企業集團數量，由目前的14家減少到10家以內；而目前，工信部也在起草促進汽車企業兼併重組的具體政策。業界注意到，也有企業在進行這方面的嘗試。廣汽集團就是一例，此前已先後重組長豐汽車和吉奧汽車，並計劃收購瀋陽三菱發動機。

自主研發能力落後

賈新光稱，在金融危機襲來時，全球大牌車企都押注中國市場。一方面是看好中國內地的消費潛力，另一方面也暴露出了內地車企競爭力的不足。目前，中國汽車出口量不到5%，而德國、日本等國汽車出口超過40%。而最根本的原因，則是內地汽車企業缺乏研發能力，目前中國汽車核心技術以及研發能力難與內地車市的銷量相匹配。

2011年部分廠商 仍調高銷售目標

車企	預增長幅度	銷售目標
東風柳汽	增長60%	18萬輛
江淮汽車	增長50%	69萬輛
上海汽車	增長44%	23萬輛
長城汽車	增長40%	55萬輛
奇瑞汽車	增長30%	90萬輛
東風標緻	增長30%	20萬輛
東風日產	增長28%	77萬輛
馬自達	增長20%	28萬輛

■註：根據廠商發布整理

2010年銷售前12名廠商 及其「十二五」規劃

汽車企業	2010銷量	「十二五」目標
上汽集團	355.84	600
東風汽車	272.48	400
一汽集團	255.82	500
長安集團	237.88	500
北汽集團	148.99	300
廣汽集團	72.42	300
奇瑞汽車	68.21	200
比亞迪	51.98	200
華晨汽車	50.14	150
江淮汽車	45.85	160
吉利汽車	40.50	200
長城汽車	39.73	200
總計	1,639.84	3,710

單位：萬輛

■註：2010年銷量來自中汽協，部分來自廠商發布；「十二五」目標根據廠商發布整理。

汽車產業政策或將調整

由於汽車業被內地逾20個城市視為支柱產業，汽車消費更是過去兩年來各地拉動內需增長的核動力。過去10年，內地汽車產量連續七年保持25%左右增長；2010年，中國汽車銷量逾1,800萬輛。內地車市在經歷近兩年的高速發展之後，先是購置稅優惠等三項刺激汽車消費政策退出，目前北京已出台限購措施。分析人士指，內地汽車行業發展政策或臨調整。

有人樂觀認為，中國正步入汽車消費期，而從個人汽車保有量來講，目前中國與發達國家還有相當距離，即便汽車消費市場出現調整，也將保持一定的需求。不過同時有人擔心，從生產和需求的角度來看，中國生產更多車輛、購買更多的車輛都不是問題，但以目前高速發展的規模，則嚴重超越了社會承受能力。

社會承受不了 車再多亦無用

據稱，不單北京、上海、廣州一線城市，就連武漢、南京、鄭州等二線城市，堵車等交通狀況都受到嚴峻挑戰。有專家指，因為交通擁堵和管理問題，內地15座大城市日均損失近10億元，像北京這類大城市的日均擁堵成本更高達60億元。

業界估算，即便中央政府今後十年把汽車市場年增速控制在8.5%，到2020年汽車內銷量將達4,000多萬輛，汽車保有量將超過3億輛；如果增速低到5.5%，2020年銷量是3,000多萬輛，保有量將超過2.6億輛；假如今後十年均是零增長，保有量也會超過2億輛。有專家稱，過去5年，中國新增1億噸煉油能力，全部被新增的3,500萬輛汽車吞噬掉。「如果中國每千人汽車保有量達到美國的水平，全世界的石油都供應不起」。



■在經歷了近年的高速增長後，2011年內地汽車銷售或將放緩。

■內地2010年汽車銷售超過1,800萬輛，打破美國創下的最高年銷售紀錄。

去年售車逾1800萬輛 超美紀錄

在利好政策、汽車消費剛需的推動下，中國汽車消費市場近年呈現產銷兩旺。2009年，一舉超過美國成為世界最大汽車市場之後，2010年汽車銷售量達到1,806.19萬輛。1,800萬輛的銷量，這不僅意味著相比2007年的879萬輛銷量，內地僅用三年時間，就使汽車銷量實現翻番。同時，這也意味著美國此前創下的1,700萬輛最高銷售紀錄被打破。

與此同時，中外廠商新一輪擴張潮也已拉開。僅去年1至10月，內地汽車業完成投資609.25億元，同比增長37.16%，投資增速上升。統計顯示，內地主要12家汽車企業2015年底規畫產能達3,710萬輛。