

国产汽车政策悄然变阵

● 本报综合消息 汽车消费活跃，今年汽车销量将超过 1700 万辆，带来的交通拥堵、环境污染及能源问题引起官方关注。消息指，汽车购置税减征、汽车下乡、以旧换新等政策行将退市或缩水，显示汽车产业政策或有变化。

汽车股表现料受影响。汽车工业协会最新公布的数据显示，今年汽车销量将突破 1700 万辆，到 2015 年销量将突破 2000 万辆。中央人民广播电台引述汽车业评论员李洋认为，中国石油对外的依存度已达 50%，汽车业发展过快，会导致依存度更高，威胁到中国能源安全。虽然中国探明的石油储量不断增加，但没有任何国家会把石油开采出来都给汽车烧掉。

官方政策也在悄然变阵。发改委表示，2011 年小排量乘用车购置税优惠政策将被取消，而过去一年多引起汽车销量急升的汽车下乡优惠、汽车以旧换新的补贴等政策，明年也可能缩水或取消。

咨询公司贝恩公司预期，受刺激政策或会取消的影响，未来 3 至 5 年，汽车销售的年增速可能降至 13%至 15%。上周汽车股表现不理想。受中央将在下月开始向外资征收城市维护税及可能会取消优惠政策拖累，部分汽车股盈利预测和目标被调低。

但值得注意的是，部分地方受惯性思维的影响，仍在不遗余力地扩大汽车产能，这其中的风险不能忽视。

租赁市场扩容 车企纷纷抢食租车蛋糕

● 本报综合消息 种种迹象表明，汽车租赁行业的快速增长，令很多车企已经瞄上了这一新增的销售市场。

日前，神州租车宣布将斥资 6 亿元，在年底前采购 6000 辆运营车辆，并且，在未来 5 年内，神州租车计划自有车辆突破 10 万辆。与此同时，一辆租车也计划在 2015 年将可支配车辆拓展到 10 万辆。

一组数据显示，中国汽车租赁市场的年增长速度约为 20%~30%，到 2015 年，租车行业总规模可达 500 亿元。按照每辆车 10 万元的平均成本计算，市场整体容量大约为 50 万辆。

近年，国内汽车市场迫于竞争的压力，纷纷寻找新的营销模式，汽车租赁逐渐进入各汽车生产商和汽车流通企业的视野。面对如此巨大容量的市场，汽车企业也纷纷开始着手开发销售新业务。东风悦达起亚在今年建立了全国第一家品牌租赁店——“中进汽车租赁·东风悦达起亚品牌租赁店”，而奇瑞也在世界电动车大会上高调宣布今后在新能源车型的销售上尝试以租代售。

奇瑞相关负责人表示，整车租售、电池租售将是未来两年奇瑞新能源公司主要的营销手段。预计两年内，租赁业务便可以在全国范围内推广。

车企借助租赁行业积极扩张的态度，使人对即将到来的 2011 年中国车市产生浓厚兴趣。新华信发布的报告称，2011 年的车市增速将明显低于 2010 年，而一系列刺激政策的缓慢退出，车市也将恢复到正常的轨道上，增速将明显减弱。

业内专家分析，作为汽车生产商重要的营销渠道，汽车租赁有助于扩大其市场份额，同时成为汽车制造业新的增长点。除此之外，未来上万余至数十万辆的新车采购、旧车淘汰，必然成为汽车企业争夺的焦点。

2011 年深度调整 1/3 车企或陷入生存危机

2011 年将成汽车行业调整年

熟悉中国汽车市场的人们都知道，这个市场的年度行情常常呈现出“跷跷板”规律——某时段的市场景气，往往会带来下一时间段的利润停滞不前甚至负增长。更为微妙的是，当跷跷板的一段跷得越高，另一端就会被压得越低，反之亦然。

跷跷板周期又现

2008 年，本在疾驰中的中国车市犹如被人踩了一脚急刹车，当年国内汽车销量为 938.05 万辆，同比增长仅为 6.70%，增幅较 2007 年回落了 15.14 个百分点。彼时，有分析人士指出，2008 年的市场行情越低落，2009 年的市场行情就会越景气。2009 年，跷跷板的另一端高高翘起，当年国内汽车销量达 1364.48 万辆，同比增长 46.15%。

根据中国汽车工业协会提供的数据，截至 10 月，今年我国汽车产销额分别为 1462.38 万辆、1467.70 万辆，同比增长达 34.49%、34.76%。有业内人士预测，今年我国全年汽车销量将突破 1700 万辆，同比增长将达 21%，在 2009 年汽车业井喷的背景下，2010 年的汽车销售依然维持在“小康”水平。

但民族证券的分析师曹鹤指出，跷跷板规律已然又在发生作用了。经过 2009、2010 两年的上涨行情，汽车需求已经得到一定程度的满足。中国车市目前潜在的年市场增长率在 10%左右，未来也很难再出现如同最近两年的上涨行情。加之众多外部因素的变化，中国汽车业在 2011 年面临的形势将格外严峻，行业将呈现整体的大滑坡。

众多托市政策将淡出

虽然行业的发展有其自身的规律，但政策的冷暖在短期内的作用不可小觑。作为国民经济的重要支柱产业，汽车业与上下游产业关联紧密，对经济整体的拉动作用强，也因此成为重要的经济调节指向。

2009 年年初，为了减小外部经济环境对我国实体经济的冲击，我



国政府也颁布了包括对 1.6L 及以下排量乘用车减征购置税、汽车下乡、以旧换新、节能汽车惠民工程等多项补贴政策，以支持国内汽车业发展。虽然政策的补贴幅度是有限的，但鼓励汽车消费的政策所发挥的杠杆作用却是巨大的，上述优惠政策无疑为 2009 年及 2010 年车市的景气立下了汗马功劳。

但任何刺激性的措施都有其时间限制，按照既有的政策规定，2011 年，购置税优惠政策将会被取消；汽车下乡、以旧换新政策的力度会大大削弱；而节能汽车惠民工程的门槛会逐步提高。

诸项托市政策的淡出，无疑为尚未到来的 2011 年汽车市场先刮去了一阵寒风。更为寒冷的消息是，11 月的国内汽车销售出现了一个小高峰，而业内人士预测，12 月的汽车销量还会再上一个台阶。不难看出，各种优惠政策将于明年取消或大幅度缩水的预期推动了这次年末的销售热潮，而此次浪潮的背后其实是众多消费者提前预支了其明年的消费计划，这对于本已瑟瑟发抖的 2011 车市无疑是又一重的打击。

直接限制或成拥堵治理主旋律 经过 2009、2010 年的汽车业井

喷行情，诸多一线、二线城市的交通扩容已经远远追不上汽车保有量的迅速增加，而北京、上海、广州等特大城市的交通已经在饱和甚至超负荷运行。

曹鹤指出，消化近两年迅速增长的汽车保有量，需要 3~4 年的时间。而在一些市场化的措施解决不了交通问题时，直接限制便会成为 2011 年城市交通治理的“主旋律”。

日前，北京市政府官员也曾表示，对于限行限量“肯定会有措施”，虽然官方尚未披露具体的管制措施，但由于目前采用的各种手段都没有明显改善北京严重的交通拥堵状况，限制上牌量也许将成为备选手段之一。

原油、原材料成本双上涨

美国宽松的货币政策虽然遭到了国际社会的广泛抵制，但世界经济秩序的大调整序幕已经拉开。美国的货币政策无疑会带来国际原油等大宗商品等价格的上升，而国际原油价格的“虚涨”会反映到中国国内的成品油价格上。

根据民族证券的研究报告，2011 年，国内成品油价格机制改革会再度推进，但成品油价格会比今年至少高出 15%。这会对 2011 年国内汽车市场形成压制。

而 2011 年汽车行业的原材料也面临着上涨的压力。虽然受到紧缩政策、结构调整的影响，对于钢材等原材料的需求会在一定程度上减弱。但受世界货币格局的影响，原材料的价格终会呈现上涨的趋势且综合中国经济的发展阶段，对于原材料需求减弱的程度是有限的，因而国际原材料价格的波动终会影响国内汽车企业。

利润下滑将加速业内重组步伐

虽然通过兼并重组实现产业内结构的优化，是我国汽车业发展的必由之路。但作为车企个体，无一不希望自己是兼并重组的主动方而非待宰的羔羊，毕竟被兼并意味着独立的话语权丧失，甚至自己艰难创下的品牌从此消失。此外，由于汽车工业与地方 GDP 和税收紧密相连，各地方政府也不愿意自己的企业被外部的企业兼并重组。

希望成为重组主动方的车企与地方政府达成了某种默契，借着 2009、2010 年汽车市场井喷行情的东风，凭借各地方政府财力及政策的支持，各车企纷纷制订一轮又一轮的产能扩张计划，一场全国范围内的扩产运动轰轰烈烈地被拉开了。虽然发改委在中途一再拉响产能过剩的警报，但各车企动辄斥资数十亿的产能扩张势头有增无减。于是，一直在推的兼并重组却越组越多。

在 2011 年汽车市场即将变脸的预期下，迅速膨胀起来的产能无疑会让各竞争对手的拼杀更加惨烈。

但有分析人士指出，2011 年的行业不景气将是推行汽车业兼并重组的好时机，因为在行业利润好的时候，车企个体更倾向于谋求自身的独立发展。而当寒冬到来时，车企就更愿意“抱团取暖”。而利润的下滑有助于各车企在兼并重组的谈判中摆正自己的位置，让重组得以更顺畅地进行。

(民汽)

5 年后企业“车型平均油耗”不得高于 7 升

近日，由工信部主导推出的《第三阶段乘用车燃料消耗量评价方法及指标》(以下称《新标准》)草案正式出台。

《新标准》规定，自 2012 年起至 2015 年，将分阶段对我国整车企业所生产的全部汽车产品燃料消耗量作出强制平均限值，这与之前的对企业单一车型限值有所不同。到 2015 年，第三阶段限值要比第二阶段整体下降 20%，届时全部在售车辆的平均油耗将降低为 7L/100km，如果不达标将被课以重税。目前，《新标准》正处于意见征集阶段，最快明年实施。

■取企业车型平均限值 鼓励企业发展小排量汽车

目前，我国沿用的是 2005 年 7 月 1 日起实施的《乘用车燃料消耗量限值》GB19578—2004 第二阶段限值标准。适用于以点燃式发动机或压燃式发动机为动力，最大设计车速大于或等于 50km/h、最大设计总质量不超过 3500kg 的车辆，而不适用于燃气轮机或类醇燃料的车辆。也就是说，目前国家大力倡导的新

能源汽车不在此列。

我们以整备质量 1390kg 的某品牌 1.6L 车型为例，《乘用车燃料消耗量限值》第一阶段的消耗量限值为 10.1L/km、第二阶段为 9.2L/km，如果按照第三阶段的限值，该车在 2015 年前必须达到 7.4L/km。西安汽车科技学院穆乾坤教授特别指出，第一、第二阶段的限值针对的是单一车型，第三阶段限值标准将以整个企业所有车型的平均值为准。

穆教授说：“如果某企业生产的所有车型涵盖 A00 级至 C 级的话，排量大的车型可能无法达到限值标准，因此可以通过减少大排量车型产量或提高技术降低燃料消耗量来实现与小排量车的平均限值达到国家标准。”据了解，这也是参考了美国《公司平均燃料经济性法》，体现了公平原则，进而也体现了节能减排的原则。

■靠标准激励厂家 靠补贴激励消费者

国务院发展研究中心产业经济部部长冯飞在接受采访时表示，国家在以政府补贴方式启动国内新能

源汽车消费市场的同时，将出台强制标准力促车企实施节能减排。“靠标准激励厂家，靠补贴激励消费者，这是一种双管齐下的双向激励政策。”冯飞说。

自 2009 年以来，我国相继出台了多项税费优惠性政策刺激车市，在政策导向下，市场呈爆发式增长态势。汽车行业分析师李宏义指出，从目前市场规模以及相应衍生出的其他社会问题来看，单纯的鼓励消费性政策应逐步退出，这一点业界普遍存在共识。而从产品本身的节能减排技术研发与运用似乎更符合未来发展方向，《新标准》的出台一方面承接之前政策对车市的推动效力，同时也将对产品结构有所调整，对节能减排任务起到积极作用。

穆乾坤同时也认为，《新标准》的积极意义将贯彻到汽车销售的各个环节上。穆教授表示，“企业要想生产利润率较高的大排量车型，必须投入相应比例的小排量节能环保车型来中和油耗限值，这势必是一种积极态度。其次，消费者对于油耗的敏感性也会促使其购买符

合限值的车型，《新标准》的前瞻意义一目了然。”

■新政意在加速培育自主品牌 合资品牌产品升级加速

降低汽车燃料消耗量并非信手拈来就可以达到的。跨国企业在多年的研发经验积累下尚且不能完全达到标准，更何况还处在技术模仿学习期的自主品牌。有专家表示，《新标准》对兼并重组也有催化作用。一些不掌握核心技术、资金实力较弱的品牌可能在这场技术升级浪潮中完全失去市场竞争力。

有专家坦言，自主品牌急于在未来的市场机会上抢占先机，对新能源汽车的热度持续高涨，忽略了本应为基础的传统汽车，分散了对传统汽车技术的资金与研发投入。《新标准》将推动自主品牌在发动机及油耗技术方面的进步，这对培育自主品牌同样有着积极作用。

由于合资企业在技术方面的优势，《新标准》的出台将加速其在此方面的技术革新速度，在新一轮的竞争过程中再次利用技术夺回领地。据了解，包括大众、日产、丰田、现代、福特在内的多个品牌都计划在未来几年内推出小排量汽车或更为节能环保的动力总成技术。相信《新标准》的出台将会促使中国汽车市场迎来新一场技术升级。(华商)