

黄金十年,中国迈进汽车社会新时代

2002年,党的十六大召开。2012年,我们即将迎来党的十八大的召开。从十六大到十八大,历经的十年,是我国经济社会发展进程中极不平凡的十年,是我国居民消费进入转型的十年,也是我国汽车产业崛起的黄金十年。

在十年中,中国不仅成为了汽车制造大国,汽车市场也发展迅速,成功登上世界最大汽车市场的王座。中国就此迈入了汽车社会的新时代。

经济发展连跨新台阶

我国国内生产总值2002年时为12.0万亿元;2008年为31.4万亿元,超过德国,居世界第三位;2010年达到40.1万亿元,超过日本,居世界第二位,成为仅次于美国的世界第二大经济体。

2008年国际金融危机爆发,世界主要经济体增长明显放缓甚至衰退,我国仍保持相当高的增速,成为带动世界经济复苏的重要引擎。2011年国内生产总值为47.2万亿元,扣除价格因素,比2002年增长1.5倍。经济总量占世界的份额,由2002年的4.4%,提高到10%,对世界经济增长的贡献率超过20%。

2011年我国人均GDP达到35083元人民币,比2002年增长1.4倍,年均增长10.1%。按照平均汇率折算,人均GDP由2002年的1135美元,上升至2011年的5432美元。

制造业大国地位初确立

十六大前夕的2001年,我国“入世”(WTO)时既喜悦,又忧心,五味杂陈。在一片“狼来了”的呼声中,汽车业成为最让人堪忧的行业。现实却是:2002年我国汽车产量325.37万辆,2011年已经跃上千万辆级台阶,达1841.89万辆,年均增加151.65万辆,年均增幅超24%。

据美国经济咨询公司环球通视数据,2010年我国制造业产出占世界比重19.8%,超过美国;我国已经成为世界最大汽车市场和全球第一制造国,汽车业也成为我国国民经济的支



柱产业。

居民消费转向发展型

2011年我国城镇化率首次突破50%,达到51.27%。10年间城镇化率年均增长1.35个百分点,城镇人口年均增长2096万人。到2011年,全国城镇人口达到6.91亿。我国进入到以城市型为主体的新社会。

与此同时,全国民用汽车保有量迅速攀升,2002年为2053.17万辆,2011年为9356.30万辆。其中私人汽车保有量,2002年为536.78万辆,2011年达到7872.0万辆,年均增加733.52万辆。

随着我国居民收入的增长和汽车

商品的丰富,加速了居民消费品的升级进程,城镇居民家庭平均每百户家用汽车拥有量,由2002年底的0.9辆,至2011年底增加到18.6辆,比2002年底增加17.7辆。表明我国居民消费开始从生存型向发展型转变,我国迈进汽车社会的新时代。

汽车结构进一步优化

十六大以来,天(汽)一(汽)重组、上汽收购南汽、长安重组哈飞和昌河、民企吉利与广汽联姻等一系列汽车企业调整动作,让大型企业规模迅速扩大,产业集中度提升。

随着吉利、比亚迪、长城以及奇瑞等一批自主品牌车企的进入,国内

汽车市场发展为充分竞争的市场,大大扩展了消费者选购的空间。十年来,市场结构发生逆转,完全打破了公车的一统天下,私家车主导市场。汽车产品的结构也彻底改变,乘用车成为市场的主体,轿车、多用途MPV和多功能SUV,以及众多跨界车纷纷登场。一个多元化、多层次的汽车消费结构和精彩纷呈的汽车世界耀眼于全球车坛。

“走出去”战略收成效

中国目前有40多家囊括各种车型的中外合资整车企业,有几千家外资投资的汽车零部件企业,推动了我国汽车业与国际接轨的进程。十六大

以来,国内汽车产业从“引进来”也逐步向“走出去”转变,积极实施“走出去”战略。

我国出口的整车(含成套散件)及各类底盘,2002年为4.73万辆,2011年为84.95万辆,年均增长30%。整车出口以自主品牌为主,部分合资企业产品逐渐加入出口行列,汽车零部件出口始终保持稳定增长。

“走出去”战略的升级,也推动了从产品国际化向企业国际化转变。吉利以18亿美元收购福特旗下Volvo轿车公司全部股权,是迄今为止我国海外最大的汽车资产并购。吉利还成功收购澳大利亚DSI自动变速器公司;中信戴卡轮毂制造公司(连续3年蝉联全球最大铝轮毂制造商),将德国3家零部件生产商收入囊中;万向集团在成功控股欧洲AS公司和美国IPPD公司后,欧美轴承市场越滚越大,又完成了对美国舍勒公司万向节技术、专利、市场、品牌和设备等的整体购并,发展成为名副其实的跨国零部件公司。

汽车服务业成长壮大

十六大以来,汽车类商品零售额年均增长23.5%,成为我国限额以上企业(单位)主要商品零售额中年均增速最快的商品,对零售额增长贡献率最高的商品。十年里汽车销量突飞猛进,从2002年的325万辆,到2011年的1851万辆,增长近7倍。

随着汽车销售的迅猛发展,汽车服务业也随之成长壮大,逐渐形成了汽车经销商(集团)。营业收入超过百亿元的汽车经销商(集团),2009年有11家,2011年增加到21家,两年时间增加10家,有的经销商(集团)营业收入已经超过500亿元。

“而今迈步从头越”,我国汽车业任重道远,以更进取的姿态奋斗,实现汽车业的可持续发展,完成从汽车大国向汽车强国的转变,从汽车制造大国向汽车创造强国的转变。

(新民)

8月车市略回暖“垫场”金九银十

中国车市传统的夏季淡季还未过去,8月全国车市出现明显的回暖,似乎是在为“金九银十”的传统销售旺季做铺垫,尽管很多人今年对这个所谓“旺季”并没太大指望。全国乘用车市场联席会上周发布的8月份全国乘用车产销统计数据显示,8月份全国乘用车生产122.23万辆,环比增长4.1%,同比增长10%;乘用车销售115.89万辆,环比增长11.6%,同比增长11.2%。

销量提升库存有增

乘联会有关人士表示,8月车市销量环比同比都出现不小增长,如期出现明显的回暖,印证了他们上月的分析预测。除了8月的工作日增多,9月开学前的购车潮和十一长假市场提前预热、重大节日免收小客车通行费政策出台等利好,乘联会认为还有一个重要因素,就是畅销的节能车产能的提升,使得8月份的销量有所增大。

据悉,由于今年经销商库存大,8月初放高温假的企业很多,但放假后企业却开足马力生产,使8月份的乘用车产量不降反升。然而产量的增加,使得厂家继续向经销商压库存,从而使8月的终端销量加出口量仍小于批发量,经销商和厂家的库存均有所增加。乘联会人士表示,这种状态可能会一直延续到年底,这与我国经济体制有关,厂家受地方政府“稳增长”的压力不可忽视。

9月市场会更火

由于关于4个节假日高速公路免收通行费的政策从今年中秋国庆假期开始实行,乘联会秘书长饶达认为这

将使今年黄金周前的9月份车市更火,还会冲淡9月份油价继续上涨的负面效应。不过他提醒,黄金周几千万辆乘用车在高速公路免费通行时,各地有关部门必须要做好防止或缓解堵车的预案。

饶达表示,今年9月份工作日与去年同期持平,也使今年三季度工作日同比多1天,即使经济还在底部徘徊,三季度GDP增长率也可能略回升,对9月份的汽车市场自然也是利好。他预测,去年9月份由于节能汽车补贴要退出,很多人赶在补贴结束前购车,使得今年9月份销量特别的高,而今年补贴的节能车数量大幅缩减,9月份销量可能同比仅是小幅增长。

车市三强地位稳固

8月份乘用车销量前三名的企业依然是一汽-大众、上海通用和上海大众,在整个车市的低迷中,这三强的地位依然相当稳固。

继7月份夺得终端零售和市场批售双料冠军后,8月份再次实现销量领跑,以110635辆的终端销量蝉联冠军,这也是自今年4月份以来,一汽-大众连续第五个月荣获月销量冠军的殊荣。8月份全新速腾共卖出20007辆,成为一汽-大众第三款迈入“两万辆俱乐部”的车型;迈腾2012款8月以再度突破15000辆的抢眼表现,巩固其B级车领导者地位。

上海通用汽车8月份旗下别克、雪佛兰、凯迪拉克三大品牌销量达到118051辆,同比增长15%。今年1-8月,上海通用汽车累计销量近90万

辆,继续在乘用车行业保持领先地位。与此同时,通用汽车旗下三大在华合资汽车公司的在华销量均创历史最好8月销量,当月总销量达到220996辆,相比去年8月同比增长7.3%,并较今年7月环比增长10.8%。

此外,长安福特旗下的福特福克斯也凭借8月25627辆的销量表现,为车市淡季持续升温。其中新福克斯以14150辆的表现成为2012车市高速增长明星,而经典福克斯也有11477辆的不俗战绩。此前,福特福克斯凭借489616辆的数字成为今年上半年全球销量最高车型品牌。

车市全年预测下调

虽然8月份开始车市呈现出一波小高潮,但乘联会人士表示,今年市场销量的折线图与去年比较,很明显有削峰填谷特征,加之下半年经济运行将比预期差,已经可断定8月的累计的广义乘用车市场批发销量的增长率是今年最高的。由于去年后4个月的销量很高,因此今年后4个月乘用车的累计增长率会逐月小幅度降低,全年增长率也就是7%左右。加上对商用车的较乐观的估计,大约负增长5%,乘联会对今年整个汽车的批发销量预测值下调到1930万辆。

新能源车市场遇阻

针对新能源车市场发展缓慢的问题,乘联会表示,地方有关政策的制约不可忽视。广州用车牌摇号推广新能源车,首次摇号新能源车就遇冷,原因是受政策的制约,使广州新能源车的配套设施极欠缺。

政策规定:私人购买新能源车在国家补贴的基础上,地方政府也要补贴。外地生产的车,地方补贴对本地GDP无贡献,地方就搞新能源车目录,实施地方封锁,连比亚迪的新能源车都进不了广州。另外是充电桩的投资没补贴,充电桩极少,买新能源车充电桩难。

乘联会建议,如果不许地方搞新

(阿晖)

8月乘用车产量情况表(单位:辆)

	轿车	MPV	SUV	微客	合计
8月产量	872242	46125	171646	132333	1222346
7月产量	841395	39033	167225	126887	1174540
同期产量	788845	42885	135478	143808	1111016
环比	3.8%	16.5%	2.4%	4.3%	4.1%
同比	10.6%	7.6%	26.7%	-8.0%	10.0%
累计产量	6920500	347747	1283437	1391345	9943029
同期累计	6467013	348930	979532	1387473	9182948
累计同比	7.0%	-0.3%	31.0%	0.3%	8.3%

8月乘用车销量情况表(单位:辆)

	轿车	MPV	SUV	微客	合计
8月销量	821552	38748	153196	145425	1158921
7月销量	729319	36173	144683	128633	1038808
同期销量	746358	39220	115257	141088	1041923
环比	12.7%	5.9%	5.9%	13.1%	11.6%
同比	10.1%	-1.2%	32.9%	3.1%	11.2%
累计销量	6322365	329426	1144562	1409322	9205675
同期累计	5997787	329778	913580	1409997	8651145
累计同比	5.4%	-0.1%	21.3%	0.0%	6.4%

数据来源:全国乘联会

制表:贺信