



2007年汽车产业发展趋势预测

朱 敏●

2006年我国汽车业延续了前几年的快速增长态势,在经济型轿车持续热销、自主品牌迅速发展、出口市场快速增长的拉动下,汽车市场明显回暖,效益也比上年有较大幅度的提高,汽车价格继续下降。预计2007年及未来较长一段时间我国都将保持对汽车的旺盛需求,但仍将受到产能过剩、成本上升、出口秩序混乱等问题困扰,应采取鼓励自主创新、发展自主品牌、促进汽车出口、完善安全标准等产业政策。

汽车业发展中面临的问题与挑战

我国汽车产业在快速发展的同时,也暴露出许多问题,主要有以下四个方面:

1. 产能过剩问题不容忽视。近几年汽车产业的高速增

长吸引了各路资金纷纷加入造车行列。2005年我国汽车业产能已经过剩200万辆,在建能力220万辆,正在酝酿和筹划的新上能力800万辆。跨国公司的汽车项目大都是大型重点项目,也是目前产能增长的最主要部分,但这部分投资没有受到任何阻碍,一路绿灯放行,预计一段时间内,汽车业总体产能过剩的局面不会有根本变化。为此,国家发改委在2006年将汽车业列入“产能过剩”行业。2006年我国许多企业的产能只是部分释放,汽车市场的价格震荡已经相当剧烈,如果产能进一步释放或全部释放,市场销售形势将进一步严峻,包括合资企业在内的几乎所有汽车企业,在加大新车型推出力度的同时,无奈地主动或被动地参与了价格战。同时,随着汽车产量的持续快速增长以及部分车型的滞销,2006年以来,汽车库存量持续上升。这些现象某种程

度上都是当前汽车产能过剩的一种反映。

2. 汽车出口秩序混乱。目前,国内相当多的汽车企业都承受着巨大的产能过剩压力,为了生存和发展,被迫选择了开拓出口市场的道路。大量企业同时挤一座独木桥,必然带来一系列的问题:一是出口主体高度分散,难以形成规模效应。2005年全国汽车出口企业多达1025家,其中出口额1亿美元以上的企业仅有2家,一年仅出口1辆汽车的企业竟然达到160家。二是出口产品档次低,同质化倾向严重。由于目前国内有自主知识产权的企业无论是产品的技术水平、制造质量、品牌知名度,还是企业的市场运作经验及售后服务力量等,都存在着相当大的差距,所以进入国际市场时,基本上都是采用低价战略,用低端产品首先进入欠发达国家市场。我国汽车出口主要以载重车等商用车为主,中低档小轿车的比例不到20%。产品同质化导致国内企业在海外市场上恶性竞争。三是低价优势难以持续。我国汽车的低价优势得益于国内相对较低的劳动力与原材料成本,但目前这种优势正在逐渐减弱,国内“民工荒”导致劳动力成本日益上升,资源价格改革也是箭在弦上,价格上升只是时间问题。同时在发达国家,汽车的安全及环保法规限制一年比一年严格,而我国汽车企业由于自身发展的历史较短,自主技术积累不多,安全、环保等关键技术仍有赖于国外的专业公司和供应商,使出口汽车相应增加了制造成本。四是“重价不重质”损害了我国汽车业的整体利益。一部分出口企业单纯依靠低价占领市场,不能保证产品质量和售后服务,影响了我国汽车的国际形象,这种损失不仅使汽车出口在经济上无利可图,而且从长远看后果更为严重,为改变这种印象我国汽车业将付出更为沉重、巨大的代价。

3. 汽车制造成本和使用成本不断上升。近两年来,石油、钢材价格不断上涨,塑料制品、橡胶制品的价格也相应上升,使得汽车制造业的成本大幅上升,利润水平下降。受原材料价格上涨影响最大的是零部件企业,不久前普利司通宣布在中国市场上调其产品价格,原因是为了应对天然橡胶等上游原材料价格的大幅上涨,以缓解成本压力。由于大部分零部件企业都以钢材作为主要生产原料,但钢材用量比重不一,钢价的上涨对成本的影响程度也有所不同。对于产品技术含量较高、有一定市场定价能力的零部件企业来说,可以转嫁部分成本上升压力,而较多的零部件企业则将承担钢材涨价的负担,无法向下游整车企业转移成本,其经营环境趋于恶化。而2006年国际市场石油价格也连创新高,最近虽然有所回落,但价格依然保持在60美元左右的高位,消费者用车成本大幅增加,市场需求释放受到明显抑制。

汽车业发展趋势预测

从发达国家的经验以及我国所处的发展阶段看,未来我国汽车产业的良好前景是不容置疑的。我国汽车业刚刚进入成长期,未来至少面临10年甚至是20年的高速增长,但增速将比近几年明显回落,预计未来10年轿车产销量年均增速在20%左右。2007年我国汽车产销量将继续较快增长,市场需求量预计将超过800万辆,比2006年增长18%,而产量则将超过900万辆,比2006年增长20%以上,在国内市场保持旺盛需求的同时,出口数量也将持续快速增长。

1. 汽车价格仍有下降的空间。以下三方面因素将决定未来汽车价格下降在所难免:一是随着国内生产规模扩大,技术水平提高,零部件体系逐渐完善,国产化率不断提高,钢铁、电子产品等原材料价格下滑,进一步降低了汽车生产、运营成本;二是产能的释放促进新车上市,新老车型竞争更加激烈,增加了价格下降的压力;三是目前国内汽车行业的利润率还高于国际平均水平,国际资本还会源源不断地流入,价格下降也有一定的空间。

2. 汽车消费将呈现梯度发展的趋势。从产品生命周期角度看,目前国内汽车业已进入成长期,率先买车的是高收入群体,此时中心城市增长很快;随着人们收入水平的提高,逐渐向中等收入群体发展,二线城市和沿海经济发达地区的中小城市等会有增长;再往后,增长的中心还会向内地中小城市甚至农村过渡。而且每个靠后层级的消费人群在绝对量上要远远大于前一个层级,这无疑会给汽车消费需求提供强劲的增长动力。

3. 自主品牌汽车将面临较好的发展机遇。自主品牌汽车的市场定位和产品特点比较符合国情,尤其是对收入不高、讲究实用的内地中小城市居民和广大农村消费者而言,自主品牌汽车无疑是他们消费的首选。由于没有外资伙伴的限制,自主品牌企业可以充分地享有海外市场,扩大产品的出口,尽管这些企业目前在海外的销量还不小,但可以预见,今后在性价比方面的优势会逐步显现。同时国家产业政策的方向、制造业的禀赋优势、庞大的本土市场需求、零部件配套体系的长足进步、多年的市场培育等诸多因素,都使国内市场环境在朝有利于自主品牌企业的方向发展。我国自主品牌汽车已具备初步的国际竞争力,自主品牌企业今后的增长速度将远远超过行业平均水平。

促进汽车业持续较快发展的政策建议

未来我国汽车产业政策应集中在鼓励自主创新、发展

自主品牌、促进汽车出口、完善安全标准四个方面,从生产和消费两个环节加以引导。

1. 规范与发展并重,促进汽车出口。为抑制汽车出口企业的低价恶性竞争、在国际市场上树立中国汽车业的良好形象、保护汽车产业的整体长远利益,国家有必要采取有效措施,整顿目前良莠不齐的汽车出口市场,规范出口秩序。事实上,国家有关部门已经开始了行动,去年8月,上海、天津、长春等8个城市被授牌为首批国家汽车及零部件出口基地,一汽集团、万向集团等160家汽车及零部件企业被授牌为首批国家汽车及零部件出口基地企业;商务部与发改委、海关总署、质检总局等起草了规范汽车出口秩序的相关办法,将从2007年起开始实施。但仅有这些是不够的,规范的目的是为了发展,使我国汽车出口实现从低技术含量向高技术含量、从商用车为主向轿车为主、从零部件为主向整车为主、出口市场以发展中国家为主向发达国家为主的转变,提高汽车出口中自主知识产权和民族品牌的比重。为此,应该努力改善汽车出口的外部环境,推动汽车出口企业与运输业、保险业、金融业建立战略联盟;推动与主要进口国汽车产品认证合作,为汽车及零部件企业提供进口国技术法规和标准等方面的服务;加大信息服务力度,积极应对出现的贸易纠纷;加强知识产权保护力度,大力推进自主品牌汽车出口。

2. 练好内功,积极拓展国际市场。从比较优势的角度出发,国内企业一旦突破了技术瓶颈,劳动力及原材料成本低、规模化制造的优势马上开始显现,我国纺织业、家电业的崛起都印证了这一原理。我国汽车产业的发展也必将重复这条道路,从低技术含量、低附加值产品入手,通过规模化生产降低成本,扩大出口,积累资金和技术,逐步向高端领域渗透,完成产业结构升级。因此,就我国汽车企业目前发展阶段而言,应该利用当前相对有利的出口环境和条件,未雨绸缪,积极练好内功,为未来与跨国巨头的同台竞技打下坚实的基础。一是加大研究开发投入,培育自己的研发团队,提高自主研发能力,做好新技术和新产品储备;二是确保产品质量,产品档次低没关系,但不能是劣质产品、问题产品;三是售后服务要及时跟进,现在汽车客户对使用成本和售后服务越来越重视,如果在出口市场扩大的同时售后服务不能及时跟进,反而会影响我国汽车在海外的品牌形象;四是细致研究进口国的相关情况,包括市场准入条件、技术法规、标准和合格评定程序,防止盲目进入,避免不必要的损失;五是在条件成熟时直接到国外设厂,以绕开贸易壁垒、降低成本。

3. 积极引导汽车用新型材料工业的发展。由于国产汽车大部分属于中低档产品,对钢材、橡胶等原材料价格变化非常敏感,同时目前急缺的车用钢高档冷轧薄板,国内大部分钢厂都无力供应,60%以上依赖进口,汽车电子产品发展极为缓慢,产业安全受制于人。为缓解汽车企业的成本压力、保障产业安全,国家急需加强政策引导,大力发展新型材料,积极研制和推广应用经济实用的轻型代用材料,降低对钢材的依赖度,减小原材料成本变动对企业效益的影响程度。同时,大力推进高档冷轧薄板等的进口替代进程,降低对国外产品的依赖程度。

4. 加强汽车节能环保技术的研发和宣传。汽车消耗大量的石油资源,造成能源供应紧张,由汽车造成的环境污染问题也日益突出,在全国各大中型城市,汽车的尾气排放已成为空气的主要污染源,严重危害着居民的身体健康。因此,应加强汽车节能环保技术的开发应用,提升发动机能量使用效率,提高燃油的经济性,优化车用动力系统配置,采用环保材料。督促地方取消限制小排量汽车政策,对于已达到欧III排放标准的车辆,继续减免消费税。国家应充分调动社会各界力量和舆论工具,开展经常性的、系列的汽车环保与节能科普公益活动,普及汽车与环保、节能的相关知识,形成政府、社会公众共同关注汽车环保与节能的氛围。

5. 进一步完善和提高汽车安全标准体系。目前我国在汽车安全标准体系建设方面还很不完善,与发达国家和地区存在较大差距。根据公安部交通伤亡事故统计,3/4的事故是与汽车安全性能差有关,可以说,提高汽车安全性能、解决汽车安全问题刻不容缓。汽车安全标准采用与国际主流标准接轨,可以提升我国汽车安全水平和汽车品牌形象,赢得国外汽车市场管理者和消费者的广泛认同与信任,保障汽车顺利出口,持续拓展国外汽车市场,有效避免国外利用安全标准来设置壁垒和狙击入市。为此,国家应建立权威认证机构,推进新车评估体系建设,定期对新车进行碰撞试验,并对安全性进行分级,向社会公布透明和公正的实验结果。

6. 鼓励汽车企业发展自主品牌。出台优惠政策鼓励整车及关键零部件自主品牌的研发建设,如为国内企业搭建公共研发平台,加大对企业自主创新的支持力度;在消费环节,对消费者购买自主品牌汽车返还车辆购置税或降低税率;积极推进国内汽车零部件企业为自主品牌配套;进一步提高自主品牌汽车及零部件出口退税率,并研究政策支持、鼓励、促进自主品牌企业到海外设厂,开展国际化经营。●

(作者单位:国家信息中心经济预测部)

责任编辑 李颖