

我国汽车市场将 回归平稳增长

○ 李响 朱敏

今年我国汽车市场明显降温，在国内市场激烈竞争的压力下，汽车价格不断下降，产品结构进一步趋于合理，向海外拓展开始迈出实质性步伐，汽车产业正在逐步走向理性。从汽车业自身发展规律和国外经验看，我国汽车市场尚有较大发展空间，但石油及钢材价格不断上涨，汽车消费环境的制约将影响到汽车产业的更快发展，汽车产业今后将由以往的超高速发展回归平稳增长。

今年我国汽车市场明显降温，向海外拓展步伐加快

1. 汽车产销总体上仍然保持较快增长，但增速呈现逐月放慢态势。国内轿车产销两旺的“井喷”行情已经持续两年多，2003年全年汽车产量449.65万辆，同比增长33.3%，其中轿车增长幅度高达85%，多年抑制的消费热情得到一定程度的释放。今年年初汽车业产销继续延续去年的强势，3月当月汽车产销量双双突破50万辆的历史记录。从4月开始，伴随着国家宏观调控政策的实施，汽车生产、消费也开始降温，产销增幅逐月下降，7月全国轿车产量比6月骤减4.57万辆。全国21个生产轿车的地区中，有19个地区生产下降，只有2个地区略有增长。截至8月份，全国共生产汽车38.6万辆，增幅比7月份下降了1.96个百分点。

2. 轿车产销明显降温，商用车平稳回升。轿车市场2004年出现明显的滑坡，产销率偏低，高级车、中级车产量增长远大于销量增长。1至8月份全国累计生产轿车158.75万辆，仅比上年同期增长25.4%，增速远远低于去年的85%。从今年3月轿车单月产销分别完成24.67万辆和22.62万辆到8月单月产销降为17万辆左右，可以说让我国轿车市场在这6个月内坐了一次心跳加速的“过山车”。

今年上半年轿车总产销率为90.84%，新增库存11.4万辆，占全部汽车新增库存的92.38%，而2003年全年库存只有4.73万辆。这只是生产库存，如果考虑流通领域，轿车总库存很可能高于40万辆。而商用车市场却是另一番景象。商用车各车型产销率在97.9%—109.58%之间，总产销率99.34%，新增库存量只有9417辆，商用车产量占汽车总产量的53.45%，而库存只占汽车总库



存的7.6%。

3. 国内车市的低迷不振迫使汽车企业加快了海外拓展的步伐。在今年国内车市持续数月低迷不振,汽车库存压力增大的情况下,国内汽车企业加快了海外拓展的步伐,以求缓解产能闲置的压力。一是向国外出口汽车整车及零部件。1-8月汽车整车(含成套散件)出口21.8万辆,出口额4.34亿美元,分别增长265.2%和81.1%;汽车关键件出口7.47亿美元,增长84.9%;汽车零件、附件出口37.83亿美元,增长61.8%。二是采用配件组装形式在海外设厂直接向当地市场渗透。如国内四大汽车生产企业——长城汽车控股公司、东风汽车集团、奇瑞汽车公司和广州华南摩托车工业有限公司签署协议,联合在非洲加纳与当地大型企业合资建立汽车生产基地,以配件组装形式生产卡车、摩托车、奇瑞

轿车、皮卡和旅行车,这是国内汽车企业首次集体在海外设厂。

此外,汽车市场还呈现了另一个新特点,即产业集中度稳步提高,产品结构趋向合理。目前国内汽车骨干企业加快了与国内外汽车企业的重组力度,汽车的市场份额逐步向大企业集中,骨干企业主导市场特征明显。1-8月,一汽、上汽、东风、长安和北汽集团销量都超过了30万辆,总销量达217.75万辆,占市场份额的2/3。汽车产业结构也逐步趋向合理,特别是轿车、客车、货车三大类产品的比例由1990年的8%、25%、67%变成了今年1-8月的47.6%、24%、28.4%。轿车比重大幅提高,在货车里,重型货车的比重在增加,载货车产品向大吨位、大马力、高效率发展,逐步与国际接轨。

我国汽车产业发展环境

1. 国家有关汽车生产、消费的政策将不断完善。为了促进汽车产业的健康、快速发展,国家近年来颁布了一系列产业政策来规范其生产、销售和技术开发等环节,汽车产业政策重点从生产环节向销售环节转变,以便更好地发挥汽车产业的支柱作用。如今年已经出台的《汽车产业发展政策》要求地方政府一律取消不利于汽车消费的政策;最近出台的汽车报废政策允许给予补贴鼓励报废之后购买新车。根据加入世界贸易组织的承诺,我国汽车产品的过渡期保护措施将在今年年底到期,自2005年1月1日起,将取消汽车产品进口配额管理,并将继续降低汽车进口关税,直至2006年7月1日将进口整车的关税降至25%。去年12月,中国银监会先后批准筹建三家汽车金融公司。同时,《二手车市场管理办法》即将出台,将使二手车市场主体多元化,允许个人之间直接交易,且私车交易价格可由买卖双方商定,并建立二手车自愿申请评估制度,促进二手车流通。国家商务部公布的《汽车品牌销售管理实施办法(征求意见稿)》中,提出只要汽车生产商授权,进口车可以和国产车同网销售。近期汽车产业政策的主要导向还包括:进一步鼓励企业发展经济适用型的汽车消费品以及代用燃料;加快发展柴油客车、轿车和微型车,推动电动汽车、混合动力、燃料电池汽车发展;支持和鼓励骨干企业兼并重组其他企业,扩大效益,提高国际竞争力;进一步鼓励并支持企业自主开发或者利用外国技术开发具有自主知识产权的乘用车产品,提高自主研发能力;进一步巩固宏观调控成效,加强和完善准入管理制度,禁止低水平的重复建设;限制利用散件进行简单组装,特别是引进散件进行组装;进一步规范市场秩序,促进公平竞争。



2. 汽车行业投资增长过快, 有可能造成供需失衡加剧。在 2002 年和 2003 年汽车市场高速增长的诱惑下, 汽车产业又出现了新一轮投资热潮, 各类投资主体对汽车产业投资的积极性大为高涨。这里既有汽车生产企业本身的大规模投资, 也有大量新进入的民营资本和非汽车产业的国有资本, 因此, 汽车产业的生产能力大幅度提高。国内许多省市纷纷计划打造汽车城, 发展汽车产业群。2003 年到 2007 年, 各地规划或者设想要投资的汽车行业金额达 2000 多亿元, 将新增生产能力 600 多万辆, 到 2007 年, 全国汽车总的生产能力将达到 1100-1200 万辆。然而, 从今年 4 月份开始, 我国汽车市场需求已从过去两年的“井喷”式增长向平稳增长转变, 增长速度大为下降, 市场供求矛盾加剧。据预测, 到 2007 年汽车市场预期产销也就 700 万辆左右, 生产能力将严重过剩。加入 WTO 之后, 由于我国汽车市场的快速发展和汽车产业政策尤其是外资管理政策的变化, 跨国汽车公司也加快了进军中国市场的步伐, 在投资策略上, 由过去的相对谨慎向积极扩张转变, 在布局策略上, 由过去的局部布局向全面布局转变, 以期尽快抢占市场, 扩大市场占有率, 确立竞争优势。为了加快推进这些策略, 同时又避免受到产业政策规定的同一家外商合资生产同类产品不得超过两家的限制, 跨国汽车公司已经并将继续采取整合资源和资产重组的方式, 产量提升将不可避免, 我国汽车产业从此进入了真正的激烈竞争时代。

3. 原油价格持续上涨, 将影响到消费者的购车热情。受国际市场石油价格持续走高和国内需求旺盛的影响, 8 月份能源供应依然偏紧, 原油及成品油价格继续上涨, 原油出厂价格比去年同月上涨 26.6%, 涨幅比 7 月份提高 1.6 个百分点, 影响

工业品出厂价格上涨约 0.9 个百分点。成品油中的汽油、煤油和柴油分别上涨 12.3%、25.2% 和 19.8%。成品油价格上涨, 大大加重了汽车消费者的使用成本, 也影响了他们的购车热情。

4. 钢材价格出现反弹, 将加重汽车企业的成本负担。目前钢材等原材料价格上涨对汽车企业效益的负面影响日益显现。受经济快速发展和国际市场钢材价格大幅上升的拉动, 今年初我国钢材市场价格也逐月攀升, 4 月份由于国家加大宏观调控力度, 尤其是严格控制新投资项目上马, 钢材价格呈现高位趋稳的态势。而从 6 月底开始, 国内钢材市场价格又开始上升, 8 月份, 钢材价格延续 7 月的反弹势头, 黑色金属冶炼及压延加工业出厂价格比去年同月上涨 17.1%, 涨幅比 7 月份提高 0.9 个百分点。

5. 我国汽车消费的外部环境还有待进一步改善。随着汽车保有量的快速增加, 道路拥挤、环境保护、燃油供给、停车难、保险费用增加等一系列问题接踵而来。自 1999 年起, 我国汽车保有量年均增长 11%, 私人汽车保有量年均增长 22%。到 2005 年底, 汽车保有量预计将达到 2500 万辆, 能源、环境、交通等方面的矛盾日益突出。2003 年, 全国汽车耗油 3050 万吨, 占汽油消费总量的 52%, 而我国汽车平均油耗水平高于欧美国家 10% - 15%, 高于日本 20%。大气污染和交通的堵塞已经成为部分大中城市可持续发展的瓶颈, 由于国内汽车消费量较大的城市交通堵塞以及车辆泊位短缺的矛盾突出, 汽车消费增速放缓, 结构调整加快, 近期市场变化将呈现出一些转型特征。再加上由于银行提高汽车信贷首付门槛, 严格信贷手续, 汽车信贷消费也随着降温。与去年相比, 目前贷款买车比例已从 49% 下降到 10%。厂家频繁

进行的价格战, 让消费者的观望心理变得更强, 购买信心下降。

汽车产业将逐步 回归平稳增长

目前我国汽车消费正在进入理性消费阶段, 不可能长期维持超高速增长, 今后将逐步回落至 20% 左右的平稳增长。从目前经济走势看, 今年经济高速增长的基本格局不会改变, 预计全年经济增长速度可超过 9%, 今年四季度汽车行业产销将有所回升, 但幅度不会太大, 预计全年汽车产量将超过 550 万辆, 同比增长 23%。但不同车型情况差别较大, 轿车产销形势严峻, 多数企业难以完成年初预定的目标, 即使维持目前的产量, 全国轿车生产也将进入负增长区间, 预计全年轿车产量 240 万辆, 同比增长 18%, 增幅比去年下降 67 个百分点。而重型载货车将是汽车市场的亮点, 随着治理超载措施的深入, 运力不足矛盾开始显现。此外运输价格上涨、运输收益提高, 加上国家鼓励公路运输企业发展大型载重运输, 缓解对铁路运输的压力, 重型载重车特别是载重 20 吨以上的重型载货车将迎来一个需求高峰。总体估计, 由于 2005 年随着中国加入 WTO, 汽车工业 5 年保护期将走向尽头, 到时候整车的关税将只有 25%, 进口车的配额壁垒将被彻底清除, 加上我国汽车产业的技术积累不够, 产品差异化程度不高, 以及汽车投资激增造成的产品供过于求, 原油及钢材价格的居高不下, 等等, 都决定了明年的汽车市场将会进一步回归到平稳增长状态, 超高速增长将一去不复返。

(作者单位: 天津大学、国家信息中心)