

中国汽车业迎来理性回归

■ 本报记者 贾晶晶

伴随中国车市的平稳收官,2011年汽车业的躁动与忐忑也绝尘而去,而飞速驶来的2012年,无疑承载着更多期待和不安。全球经济危机阴霾的持续影响,节能减排和可持续发展的战略要求,制约着汽车业发展趋势和路径。入世十年让中国汽车业实现了由小到大的跨越式发展,而“十二五”期间,中国汽车业将完成由弱变强、由低到高的革命性演变。因此2012年是中国汽车业实现二次转型的重要开局年。

这一趋势从2011年的产销量上已经充分体现。据中国汽车工业协会日前发布的统计数据显示,2011年1—11月,中国国产汽车产量1672.83万辆,销量1681.56万辆,同比增长约为2%—3%。

毫无疑问,中国仍将稳坐全球汽车产销量第一名的宝座,但相对于2010年32%的增幅,2011年不足3%的增幅,也清晰地预示了2012年中国汽车产销量的抛物线将开始下行,长期恣意于激情狂飙中的中国汽车业,将从这一年开始走向理性转型与稳健增长的道路。

全国汽车产销量增幅将保持在10%左右

虽然2011年中国汽车销量增幅下行至个位增长,但并不意味着2012年仍将维持这一增长水平。近两年中国汽车业井喷现象对消费需求的透支、宏观经济的不景气以及通胀预期带来的观望心理,都导致了汽车销量的下滑,而国内密集出台的各项限购政策,更进一步影响了销量的增长,这些都使得2011年的中国汽车销量遭遇了直线回落的“硬着陆”。

而中国连续3年蝉联全球冠军,证明中国市场仍具有极大的消费潜力,全国汽车保有量仍有很大提升空间,从全球视角看,中国仍将是最具吸引力的新兴汽车市场,因此各跨国车企会继续加大对中国的投资,推动各种新车型的研发和销售。同时,2012年国内各项限制政策的影响将逐渐淡化,新的消费需求也逐渐被挖掘,国内汽车产销量将在这一年出现反弹回升。

不过,虽然销量会出现增长,但幅度并不会反弹至几年前的20%—30%。主要原因在于几年前汽车市场井喷,给交通、能源及环境带来了沉重的压力,中国汽车产业到了提升技术质量的转型升级阶段。近期召开的中央经济工作会议也强调,在“稳中求进”的大基调中,汽车产业既要避免大幅度下滑,也要避免爆发式增长给交通和环境带来的负面影响。这必将要求汽车产销步伐放缓。

从盖世汽车网近日对汽车业界进行的调查结果中,也可看出2012年的市场趋势。结果显示,6%的业内人士预计2012年中国市场增幅将可能达到10%—15%;40%的人认为2012年中国汽车销量增幅将在5%—10%之间;39%的人士则认为这一增幅最高不过5%,基本与2011年持平。有大约2%的人士持悲观预期,认为中国汽车销量将在2012年出现负增长。不过,总体看来,大部分业界人士均认为中国汽车业将不会出现大起大落的状态,而会稳中有进地发展。

中国汽车工业协会预计,2012年国内车市有望取得5%至10%的增长。而盖世汽车网专家在对统计业界人士投票结果分析时认为,2012年



2011年的中国汽车销量遭遇了直线回落的“硬着陆” 本报记者 林瑞泉/摄

毫无疑问,中国仍将稳坐全球汽车产销量第一名的宝座,但相对于2010年32%的增幅,2011年不足3%的增幅,也清晰地预示了2012年中国汽车产销量的抛物线将开始下行,长期恣意于激情狂飙中的中国汽车业,将从这一年开始走向理性转型与稳健增长的道路。

中国汽车市场将呈现两极分化,城市差异化消费格局出现

中国汽车业的快速增长让一线城市的交通压力愈加严重,轨道交通等公共交通设施成为各地交通建设中的重中之重,北京、上海、广州等一线城市的汽车消费也将出现新的转变。汽车保有量的饱和、首次购车人数的缩小,加之公共交通的日益完善,汽车原始的代步需求被进一步削

弱,而更多用户将购车诉求转到汽车品牌文化、品质以及服务上来,因此,彰显身份和品位的高端车型及豪华车等将愈加受到青睐。另一方面,一线城市很多车主开始进入换车阶段,从消费心理来说,中高级车会是很多人的选择。

这一趋势从近几年进口汽车的强劲增长已经显现端倪。据中国进口汽车贸易有限公司发布的《中国进口汽车市场年度报告和策略报告》显示,2012年中国进口汽车市场将保持平稳增长。2011年所有的车型中,卖得好的依然是豪华品牌。

据统计,2011年前10个月,进口量前15位品牌中,有6个品牌同比增速超过50%,分别为奥迪、路虎、沃尔沃、雷诺、保时捷和凯迪拉克,其中5个为豪华品牌。2011年欧系品牌的优势在进口车市场非常突出,市场份额快速增长。

而2011年前10个月,位列进口汽车销量前五位的有四个欧系品牌,即宝马、奔驰、奥迪、大众,据中国进口汽车市场数据库显示,欧系品牌市场份额从2009年的46%上升至目前的将近60%。

此外,SUV在高端市场的销量也一路走高。盖世汽车网整理乘联会数据 displays,2011年10月份,中国市场上SUV销量超过5000辆的12款车型中,外资品牌有8款,8款外资SUV均属于中高端车型。

可以预期的是,在整体车市增速放缓的情况下,豪华车将继续成为中国车市的一枝独秀,世界奢侈品协会预计,2012年,中国豪华车市场将迎来井喷行情,增幅将突破20%。

有调查指出,虽然2012年1月1日起,中国正式实施新车船税征收办法,但并不妨碍一线城市对高端车的需求。这一趋势也已被不少主流车企预测到并提前启动各种策略。标致雪铁龙已经决定于2012年开始将把DS系列以进口的形式,在北京、上海、深圳、广州等全国一线城市进行销售。同时涌进一线市场的还有新福克斯2.0T、DS5、迈锐宝等主力车型。据不完全统计,2012年国内汽车市场

将新增约200万辆的产能,其中约有100万辆是新增加的中高级车产能。

由此,业界分析机构研究指出,2012年的一线城市中,将会在中高端车型为主打的细分市场上,上演一场惨烈的战争。2011年各主流车企的集中发力,使得2012年将成为中高端车型集中上市年。

而随着中国经济的增长,中国二三线、三四线等城市的消费水平也出现很大提升,随着一线城市购车需求的减少,中国中西部地区的二三线、三四线等城市中,汽车消费将呈现出高峰的态势。这些城市首次购车基数较大,刚性需求明显,将成为小排量、经济实惠的中低端车型的主要购买区域。据调查样本统计分析,三四线市场用户的购车预算主要集中在5万—9.9万元和10万—14.9万元两个区间,比例高达67%。因此,中国汽车消费格局将在2012年出现明显调整。大批国内自主品牌、进口小排量精品车型以及经济型合资品牌汽车成为这些区域集中上市的产品。

易车网的调查研究也证实了这一趋势。日前,易车网和平安信德以易车指数、公安部上牌量数据作为平台,对国产乘用车的消费形态和竞争格局进行深入研究后认为,国产乘用车的档次区隔市场已经成熟地建立起来。在顾客的消费行为模式、产品选择标准、品牌选择趋向和竞争车型来源结构上,这些市场之间存在着显著的区隔性差异。区域市场正在形成越来越重要的影响力,此外,以利益区隔为标志的第二次市场裂变浪潮正在涌起。

易车网2011年全国销量TOP10品牌的区域销售占比分布调查结果显示,2011年国产乘用车的品牌销量排名靠前的分别是大众、现代、雪佛兰以及日产等中高端车型,而这些车型在二线城市占全国39%的华东地区,销量明显加大,遥遥领先于其它区域市场。此外,华北因为有一线城市北京、华南有广州和深圳,也拥有一定的稳定销量。而依靠服务和其它性能突出的优势的其他车企,则开始涌向二三线城市的区域市场。

观察

自主品牌汽车面临更大压力

业内专家认为,2012年对自主品牌是一个自我修复的时期,面对形势严峻的2012年和以后数年,自主品牌应做好防卫,放低规模扩张的步伐,应将资源集中到更具市场竞争力的车型开发上。

■ 本报记者 贾晶晶

中国汽车市场的飞速发展让自主品牌搭上了顺风车,但是,整个汽车产业的发展速度趋于理性的时候,本土汽车企业大而不强的状态成为了限制产业发展的桎梏。随着中国汽车市场两极分化现象的加剧,细分市场的竞争将更为激烈。此外,与全球化布局的各外资车企相比,自主品牌汽车在品牌影响力、核心技术等方面仍相对落后,在车市增速整体放缓的2012年将面临更严峻的生存环境。

一线城市销量的下滑和三四线市场的渐趋火热,让外资品牌看到了低端市场巨大的利润空间。2012年,占尽优势的外资品牌除牢牢把控高端市场外,触角将进一步伸至低端市场。研究机构的数据显示,价格在6万至9万元区间的经济型轿车自2010年起就实现了快速增长,2012年将维持在10%的增长速度,远高于其他细分市场。

这种背景让经过2011年预热并取得良好业绩的合资自主品牌汽车,将大规模涌进以中小城市为代表的三四线市场,并在这一具有巨大潜力的市场中欲与本土车企展开一场近距离对决。

据了解,上海通用、东风日产、广汽本田等合资企业纷纷推出价格区间在5.6万元的经济型轿车,与长期把持这一市场的本土车企开始了短兵相接,而合资自主品牌因为其“外资血统”,很明显更受消费者青睐,这些因素都使得2012年的本土自主品牌备感凉意。

从目前国内汽车的销售情况来看,自主品牌的处境已经不容乐观。据中国汽车工业协会统计显示,2011年1—11月,乘用车自主品牌销售552.35万辆,同比下降2.34%,占乘用车销售总量的42.15%,占有率较上年同期下降3.28个百分点。2011年1—11月,自主品牌轿车销售266.51万辆,同比增长1.77%,占轿车销售总量的29.05%,占有率比上年同期下降1.50个百分点。

2011年,国内乘用车自主品牌的市场占有率下降了2%,减去自主品牌出口的增量,自主品牌在国内市场的销量几乎是负增长。

日前,盖世汽车网对业界做的一项关于2012年汽车市场发展趋势的预测调查也显现出中国自主品牌车企将面临更严峻的局面。

调查结果显示,外资品牌和合资自主品牌在2012年的市场表现基本得到业界看好,这两类品牌乘用车分别获得了38%和29%的投票。同样被看好的还有进口轿车,有17%的人士看好其增长。相比之下,自主品牌轿车和微面只分别获得了15%和1%的投票。

根据J.D.Power亚太公司2011年7月份发布的“2011年中国新车购买意向”研究显示,消费者对于国产品牌的购买意向率从2009年的26%下降到了2011年的20%,这无疑也给2012年的自主品牌增加了更多的压力。

有专家分析指出,2012年自主品牌不容乐观主要体现在三个方面,首先,由于2012年消费群体的分化,高收入人群偏爱进口、合资产品,会使得自主品牌的消费群体有所减少;其次,在购车热潮持续升温的年轻消费群体中,购买力更多体现的是家庭实力,自主品牌的吸引力有限;第三,由于CPI推动生活成本上涨会制约民众的消费支出,会导致自主品牌购车者数量减少。

此外,随着2012年对油耗标准的加严及新节能车补贴门槛的提升,新节能车补贴的优势车型以相对节油的A级车或高端的B级车为主,而这两个领域是外资及合资品牌长期占领的,这也将进一步削弱自主品牌的竞争能力。

不过,并不是说自主品牌毫无反击的机会。目前,政府已经从政策方面对自主品牌加大了扶持力度。

2011年12月29日,发改委、商务部联合发布的新《外商投资产业指导目录》中将汽车整车制造条目从鼓励类中删除,同时增加了新能源汽车关键零部件等条目。业内人士指出,这将限制一些豪华品牌进入中国,对于中国汽车行业是个比较利好的消息。

此外,不久前正式公布的《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》规定,一般公务用车和执法执勤用车发动机排气量不超过1.8升,价格不超过18万元。这对于以往以奥迪等合资车型为主的公车市场将会带来一次冲击,为自主品牌占据这一新兴市场提供了有利政策扶持。

业内专家认为,2012年对自主品牌是一个自我修复的时期,面对形势严峻的2012年和以后数年,自主品牌应做好防卫,放低规模扩张的步伐,应将资源集中到更具市场竞争力的车型开发上。

趋势

新能源汽车有望实现较大突破

■ 本报记者 贾晶晶

在能源和环保的压力下,新能源汽车无疑将成为未来汽车的发展方向。“十二五”期间,我国新能源汽车将正式迈入产业化发展阶段;2011—2015年开始进入产业化阶段,在全社会推广新能源城市客车、混合动力轿车、小型电动车。2012年是中国落实“十二五”规划的重要年份,更是中国发展进程中具有特殊重要意义的一年。

可以预见,2012年,包括新能源车在内的绿色环保车型将成为市场的新热点、新亮点,更加节能环保、性价比更好的新车型也将不断涌现。

政策方面也会对新能源汽车给予极大的扶持。由工信部、科技部等部门参与制定的《节能与新能源汽车产业规划(2011—2020年)》中指出,

未来10年产业新能源汽车核心技术投资将达千亿元。

2011年底,科技部、发改委、财政部、工业和信息化部正式下发了《关于进一步做好节能与新能源汽车示范推广试点工作的通知》,要求试点城市积极研究针对新能源汽车免除车牌拍卖、摇号、限行等限制措施,并出台停车费、电价、道路通行费等扶持政策。

业内预计,2012年会有众多相关鼓励新能源汽车产业的政策或法规出台。由2012年1月1日起施行的新《车船税法》将排气量作为乘用车计税依据,增加了对节约能源、使用新能源的车船可减征或免征车船税的优惠。同时,对消费者购买“节能产品惠民工程”节能汽车给予一次性定额补助的政策也会在2012年正式实施,这些均体现对汽车消费和节能减排

排的政策导向。

目前国内纯电动汽车也在特定的车辆上取得了小规模的应用,燃料电池也在一些城市开展了示范运行,但是在关键的动力电池、燃料电池、驱动电机等核心技术上的主要性能,包括能量密、安全性、可靠性、成本、寿命等主要的性能指标上,仍然有待于取得更大的突破。因此,2012年政府除以政策引导汽车企业大力发展新能源汽车之外,也会在汽车的应用环境建设和成熟完善方面加大力度推进。

随着中国政府对新能源汽车的重视和扶持力度的加大,外资车企也非常看好中国新能源汽车市场的发展潜力。2012年,会有更多外资新能源车型涌进中国市场,将会与本土新能源汽车展开激烈的竞争。

2011年11月底举办的广州车展

已经释放出这种信号。大众、宝马、奔驰、福特、日产、通用、丰田等跨国巨头相继推出了自己的混合动力汽车、纯电动汽车等新能源汽车规划及推进时间表,这些新能源汽车从2011年底开始大规模进入中国,预计2012年将在中国市场形成销售高峰。

但是值得注意的是,我国新能源汽车的发展存在一定的不确定因素。前述《节能与新能源汽车产业规划(2011—2020年)》虽然早已出台草案,但至今为止仍未通过最终审批,这就意味着,中国新能源汽车发展方向仍没有最终确定,而这无疑会影响当前新能源汽车的发展。统计数据显示,当前我国各试点城市的新能源汽车有一万多辆,其中大部分是政府扶持的混合动力汽车,私人纯电动汽车少之又少。因此,2012年对于新能源汽车而言,仍然是一个艰难的破冰过程。



数据来源:盖世汽车网