

# 盘点 2010 年 中国汽车业十大新闻

尽管跌宕起伏,但刚刚过去的2010年势必成为中国汽车发展史上最值得铭记的年份之一。这一年,在2009年已经跃居全球第一的基础上,中国汽车市场继续狂飙突进,并最终顺利突破1800万辆;这一年,吉利成功收购沃尔沃,中国品牌汽车终于在全球并购上迈出坚实的一步;这一年,中国汽车政策以鼓励开始,以限制结束,北京宣布的摇号措施,让年底车市犹如一出闹剧……

盘点这些新闻事件,虽然已经成为过去时,但其产生的深远影响,却将在今后若干年甚至数十年内决定中国汽车产业的发展走势。

## 新闻一

### 汽车产销突破1800万辆

再伟大的预言家,在2008年年底也不敢想象,短短两年的时间,中国汽车产销量能再次翻番,并打破美国创下的年度最高销售纪录。尽管最终数据还未出炉,但2010年中国汽车产销突破1800万辆已是板上钉钉之事。只可惜,汽车业还没来得及为高企的产销数据欢呼,相应的调整和限制就已经不期而遇。因汽车快速发展而引发的城市交通拥堵问题、环境问题和能源问题等,已经反过来制约汽车业的发展。特别是北京为治理拥堵而采取的摇号限牌措施,就像一块大石头扔进了平静的湖水里,引起了层层涟漪。

#### 点评

事实上,过于快速增长同样不利于汽车业的发展,这已经是大家的共识。在迈过了1800万辆大关的时候,我们更关注的是,汽车大国应如何更好地向汽车强国转型?中国汽车的品质和竞争力应如何进一步提升?

## 新闻二

### 吉利收购沃尔沃

从2010年年初开始,任何与“吉利收购沃尔沃”有关的新闻都能引起巨大的关注。无论是最初的签订意向书,还是真正完成交割,还是工厂选址,抑或李书福有关沃尔沃的只言片语,都能立刻成为大新闻。

#### 点评

因为吉利收购沃尔沃,中国人终于首次拥有了一个国际豪华汽车品牌;也因为吉利收购沃尔沃,自主品牌汽车终于增添了战略转型和向高端发力的底气。然而,无论是“蛇吞象”,还是“穷小子娶了大明星”,吉利和李书福都应该时刻谨记:不要被一时的幸福冲昏头脑。与结婚相比,如何白头偕老,才是一个大课题。

## 新闻三

### 丰田深陷“召回门”

刚刚过去的2010年,可以说是丰田的“本命年”。从2010年年初开始,丰田因“油门踏板事件”在美国遭遇调查,并引发大规模的召回。“蝴蝶效应”让丰田的信任危机很快由美国波及全球,当然也包括全球第一大汽车市场的中国。去年3月1日,丰田汽车总裁丰田章男在北京举行发布会,本意是重新赢得中国消费者的信任。没想到,发布会之后,一场更大规模的讨伐活动才刚刚拉开序幕。这一次,不仅有产品的质量,还有丰田对中美消费者的不公平问题,并上升到更深层次的民族矛盾问题。

#### 点评

“同车不同价”让中国的消费者清醒,中国汽车工业协会的统计显示,2010年前9个月日系车的市场份额首次下跌两成,从领先德系车多达13.5%下降到5%,大有被追平的趋势。

## 新闻四

### 电动车被上升为“国家战略”

自从“弯道超车”理论被提出后,有关新能源的话题总是能让人血脉贲张。2010年以来,国家更是明确提出,大力发展新能源汽车,并将纯电动车列为“国家战略”。未来10年,中央财政将拿出超过1000亿元的资金,用于扶持节能与新能源汽车产业链发展。

#### 点评

在行政指令和巨额资金支持的作用下,新能源车的发展已经完全背离市

## 合资品牌自主研发“热” 20款新车陆续上市



场轨道,成为汽车企业和地方政府的政绩工程。尽管到目前为止,国内新能源车领域并没有什么实质性的技术成果,但一哄而上的乱象,却急需加以引导和规范。

## 新闻五

### 国内兼并重组高潮迭起

马不停蹄的大肆扩张是长安在过去一年里留给外界最深的印象,争夺中国汽车集团第一把交椅的野心显露无遗。而对于广汽来说,由于起步较晚,产品线还不够丰富,兼并重组是扩充产品线最快的方法。从产销数据看,2010年,上汽实现了300万辆的产销计划,一汽、东风和长安也都已接近200万辆的产销规模。“四大四小”的目标已经完成,这些汽车集团也开始向下一个5年计划挺进。

#### 点评

从国家提出“四大四小”的发展格局后,兼并重组的浪潮就从未停息,2010年更是达到顶峰。无论是长安并购哈飞昌河、东风重组云汽,还是广汽兼并吉利、北汽兼并长丰、北汽收购宝龙等,兼并重组成为大汽车集团进一步扩张产能和实力的主要手段。

## 新闻六

### 汽车新合资风起云涌

走出去难,引进来就容易多了。在过去的一年里,广汽菲亚特、广汽三菱、长安PSA和东风裕隆等新合资项目如雨后春笋般涌现,而雷诺、路虎、斯巴鲁等还未在中国有合资公司的企业也摩拳擦掌。如果说第一次合资浪潮时,中国汽车业刚刚处于萌芽状态,需要市场换技术。那么,现在中国汽车市场已经

成为全球最大的市场,新的合资公司是否也要与时俱进?如果还仅仅停留在车型引进方面,那相关政府部门是否也应该考虑一下成立合资公司的必要性?

#### 点评

欧美经济的不景气,给汽车业造成致命的打击,包括通用、福特和欧宝等在内的汽车集团纷纷出售旗下品牌,而中国车企此时则像极了古代有钱的大户,在劳力市场上兜转,看哪位满意,就想出钱买回来。只可惜,这些落寞的汽车“贵族”,似乎没有那么好打发,他们不仅要看你有没有钱,还要考核你够不够资质。

## 新闻七

### 汽车集团排队上市

无论是扩产,还是兼并重组、海外并购,都需要钱。上市,是筹集资金的最好办法。面对中国汽车的增长潜力,国内汽车集团开始试图借助资本市场,实现自身做大做强。2010年,广汽集团率先上市,用资本的力量开始走上合资与兼并的道路,而一汽、北汽和奇瑞等企业也先后完成了股份制改造和人事调整,与时间赛跑,希望尽快登陆资本市场。

经销商同样开始图谋上市抵御未来车市中的风险,2010年,随着中国变为全球第一大汽车消费市场,汽车经销商成为投资的热点。多家汽车经销企业奔赴中国香港、美国上市,索罗斯也下注中国的正通汽车。而在余下的名单中,不乏像“庞大”这样的经销商集团也在排队等待证监会的批准上市。

#### 点评

“不在上市,就在去上市的路上;不在收购,就在被收购的路上。”这俨然成为过去一年中国汽车企业和经销商的真实写照。



## 新闻八

### 合资自主蔚然成风

据悉,在“十二五”总体规划中,自主品牌汽车的发展目标是:到2015年,自主品牌汽车市场比例将进一步扩大,自主品牌乘用车国内市场份额超过50%,自主品牌轿车国内份额超过40%。为了实现这一目标,国家相关部门将是否有自主项目和新能源项目,作为审批新产能的两大条件。

在刚刚落下帷幕的广州车展上,合资自主成为最大的热点和看点。包括广汽本田理念、上汽通用五菱宝骏和东风日产启辰等在内的合资自主车型出尽风头。对此,业界出现了两种截然不同的声音:一是合资自主对本土汽车品牌是个致命的打击;另一种观点认为,合资自主有利于合资中方掌握核心技术,是市场换技术的新阶段。

#### 点评

尽管经过“黄金十年”的发展,我们的本土品牌已经开始成长起来。但是,在合资自主蔚然成风的情况下,我们还是呼吁,要给真正的本土品牌更多政策上的保护。

## 新闻九

### 北京出台“史上最严治堵令”

“北京治堵”的另一只靴子终于落地。2010年12月23日下午3时北京治堵新政出台,摇号限牌政策被证实,“限购令”的最后期限是当日24时前。当晚,北京的“抢车”狂潮被推向顶峰,众多4S店和购车者一夜无眠。然而,购车的疯狂于24日戛然而止,北京车市也迅速跨入“寒冬”。

事实上,交通问题并不仅仅是北京的问题,包括广州、深圳、杭州和成都等城市也都一个个相继奔着“堵城”而去。因北京治堵而引起的效仿作用,才是让业界最为担心的事情。

#### 点评

生活在这个城市的人,谁都明白拥堵的滋味儿,也能理解治堵背后的无奈。然而,当民众为城市交通而做出牺牲时,相关管理部门就更应从自身做起,改善城市交通管理水平,增加公共交通出行的便利性等。这些,不应该仅仅是空话套话。

## 新闻十

### 鼓励消费政策全面退市

从车市狂飙突进的那日起,车市刺激政策全面退出就已在预料之内。从2011年1月1日起,车辆购置税恢复至按10%的税率征收,汽车下乡和以旧换新政策也集体退市。可以说,刺激政策是在全球金融危机这样一个特殊的历史背景下出台的,而这波“政策市”也将中国车市带上前所未有的高度。2009年,当全球汽车销量下滑至6300万辆,同比下跌8%时,中国汽车销量却同比猛增46%,以1364万辆跃居世界第一。

#### 点评

随着刺激政策的全面退出,如何让汽车行业可持续发展,又能鼓励节能减排的小排量车的发展,是我国相关部门和汽车行业必须思考的问题。“抑大扬小”,这个提了多年的汽车消费观念,在新的2011年也将遇到前所未有的挑战。

(摘自《中国青年报》文/黄少华)

# 2011 车市 容量有多大?

当我们迈入2011年时,中国车市迎面而来的是三道坎:通胀、货币紧缩以及不确定的产业政策,无疑将对车市造成重大影响。相比往年,中国车市还从没让人如此纠结过。一面是2010年继续高速增长,继续雄踞全球第一的宝座;另一面是多项利空正指向2011年车市,使得走势变得扑朔迷离。



到目前为止,公开表态2011年汽车产销预测目标的仅有新华信和中国汽车市场指数研究所两家,初步预测分别为1970万辆、2100万辆。话音刚落,北京就出台了“史上最严厉”的治堵措施,给2011年车市增加了更多的不确定性。紧接着财政部网站发布公告,对1.6升及以下排量乘用车减按7.5%的税率征收车辆购置税的政策于2010年底到期后停止执行。自2011年1月1日起,按10%税率征收。

“2011年乘用车市场将回归常态运行,增长率略低于15%。”近日,有业内专家如是表示;中国汽车业已经进入第二轮增长期,持续时间达到15年。根据全球汽车市场发展经验,每个汽车市场都会经历两个高速增长阶段。第一个阶段销售增长最快,年均增长30%左右,持续5年时间。中国第一高速增长期为2001到2008年,8年年均增长30.4%。目前我国已经进入第二轮高速增长期,由于汽车普及和收入的均等化有很大关系,我

国会比别国花费更长时间完成第二个普及期。

影响2011年中国车市走向的主要有三大因素,一是长期潜在增长率,二是经济发展速度,三是汽车方面的相关政策。我国从2009年开始进入到乘用车市场第二个高速增长期,现阶段长期潜在增长率15%左右。经济增长将继续为汽车市场提供比较好的宏观基础。最重要的因素就看今年的政策如何。

北京治堵方案,很可能带来其他地方效仿。这种连锁反应对整个车市的影响较大。据此推断,2011年第一季度和上半年,大中城市或出现仿效北京年末的恐慌性购车现象。由于未来特大城市和省会城市逐步开始限购措施,因此会出现持续的减量因素。

虽然有如此之多的“利空”消息,但许多业内人士认为:整体的经济是持续增长的,汽车行业也会继续增长。毕竟人们都希望拥有汽车,使自己的生活会更精彩。在二三级城市同样存在这样的需求,相信这个市场是不容忽视的。

“2011年车市肯定会有回落,但不至于跌到谷底,业界应该有这个信心,车市整体还会有10%-20%的增长。”一些企业人士如是认为,汽车市场的需求还是刚性的,而2011年又是“十二五”第一年,GDP也会保持8%以上的增长,这些都是车市的利好因素。

庞大的市场潜力和层次非常繁杂的中国消费群体,是中国车市仍能保持一定增长的前提。目前大城市遇到的交通拥堵,只能限制较小的一部分消费者逐步买车。而购置税优惠的取消,对今年车市增长是一个阻碍,但预计影响不会很大。

此外,油价、停车费上涨,都将提高人们用车成本,但与此同时,车价也越来越便宜,买车用车成本在人们的支出中比例逐渐下降,使得很多人还是倾向于买车。

虽然目前北京、上海、广州等大城市汽车保有量已达到一个较为庞大的基数,但千人拥有率仅65.4,还只是发展中国家平均数的一半。一些经济发展较好的省、地级城市的汽车消费才刚刚起来,这些地区受到交通压力和用车成本制约较少,中国城镇化加速和高速发展的二三级城市,将是2011年乃至未来中国车市持续增长的保证。

(摘自《中国消费者报》文/李永钧)