

汽车业改革：产业去政策化 管理走法制化

■ 郭小戈 报道

面对年产销即将达到 2400 万辆的汽车市场,如何破解未来市场增长空间?如何消除汽车社会带来的负面影响?如何实现真正意义上的汽车大国向汽车强国转变?如何实施自主品牌的蜕变?这一系列问题如紧箍咒一样,始终套在我国汽车市场的头顶。

日前,在 2014 年中国汽车产业发展(泰达)国际论坛(以下简称“泰达汽车论坛”)上,国家发改委产业协调司司长年勇透露,未来汽车产业将会进行全面深化改革,要走法制化管理道路。这也意味着,在未来一段时间,我国汽车行业将会逐步去政策化。同时,面对新能源汽车发展机遇,我国汽车也将加速完善相关标准,加速参与全球产业布局,提升企业话语权。

迈入去政策化深水区

“在发展的过程当中,我国汽车产业还存在着不少的困难,比方说能源制约、环境制约,交通安全制约等等。并且,总体上来说,技术创新能力不够强,研发水平不够高,自主品牌发展还比较滞后。同时,我国汽车产业的宏观管理,很多方面还不能适应经济发展、产业发展、汽车发展的新形势和新要求,存在着管理环节多、层次多,重前置审批,轻事后监管。”国家发改委产业协调司司长年勇表示,当前,我国汽车产业到了一个转型升级的关键时期,如何解决粗放、不可持续的发展方式?这就是需要全面深化改革,汽车宏观管理要走上法制化的管理道路。

目前,我国汽车行业涉及多个部门管理,其中工信部主管汽车工业生产,商务部主管汽车的进出口以及市场发展,公安部则主管汽车上牌,交通部则主管车辆运营等等。“我国现在管理的部门和模式是多重管理。”中国汽车技术研究中心主任赵航接受采访时表示,多重政府管理分工导致效率低下,以商用车试验认证为例,新车上公告时已经完成认证,但在上路前交通部还需再做一遍认证。

不过,相关管理部门正在针对汽车行业管理方式进行调整。中国机械工业联合会执行副会长陈斌透露,之前依靠红头文件加行业标准的方式,在行业准入与目录认证一头一尾两个方面进行事前事后管理。未来的改革方向,应当是通过行政法规加行业标准的方式进行监管,前头适当放开,主要监督事中事后环节。

这就意味着要改变过去宏观管理模式,使管理能够逐渐走向法制化的轨道,让法律覆盖汽车产业的生命周期全过程。

“要推动监管,改变过去那种重前置,轻中后期的状况。也就是进一步采取多种措施,加强事中事后的监管,使管理水平能够适应经济发展、产业发展的新形势、新要求。”年勇透露。

赵航也表示,行业政策存在不稳定因素,而法律则一般不轻易修改,从长远角度来看,法制化能为企业提供更为稳定的法制化环境。不过,要完善相关法律法规,让法律覆盖汽车产业的生命全周期,这需



要一个长时间的过程。

今年 9 月份,我国便推出了一系列的汽车业新规,包括了新能源汽车免征车辆购置税,私家车 6 年免检,儿童安全座椅将强制性产品认证,货车必须安装 ABS 系统,以及部分地方全面收紧“黄标车”限行。

国家信息中心信息资源部主任徐长明分析指出,未来让法律覆盖整个汽车产业的全周期,这意味着法律将成为政府引导汽车行业健康发展的重要手段。换句话说,之前我国一些非法律层次的产业政策,将会逐步退出历史舞台。并且,一旦行业管理上升到法律层面后,整个环境将会有不小的改变,这对于有准备的企业来说,也将是一个机遇。

彻底催热新能源车市场

打破行业政策性的管理瓶颈,实施法律化宏观管理为汽车产业长远发展注入动力,而新能源汽车则成为关键的突破口。

陈斌指出,汽车行业放开管控应当是逐步有节奏地先放开新能源汽车领域,后放开传统汽车领域,先放开商用车领域后放开乘用车领域。

今年以来,我国新能源汽车迈入了一个全新的发展阶段。据机动车整车出厂合格证统计,7 月我国新能源汽车生产 5799 辆,同比增长 10 倍。其中,纯电动乘用车生产 3728 辆,同比增长 17 倍;插电式混合动力乘用车生产 1036 辆,去年同期无产量;纯电动商用车同比增长 85%;插电式混合动力商用车同比增长 447%。

今年前 7 月,我国新能源汽车累计生产 259 万辆,同比增长 280%。其中,纯电动乘用车生产 138 万辆,同比增长近 7 倍;插电式混合动力乘用车生产 5027 辆,同比增长近 10 倍。

分析指出,新能源汽车今年高速发展,主要得益于利好政策的不断出台。从 9 月起,我国对新能源汽车免征车辆购置税,并发布了首批车型受惠车型名单。财政部税政司李庆生表示,从 2014 年 9 月 1 日到 2017 年 12 月 31 对于新能源汽车免

征购置税,如今工信部和税务总局发布第一批免征车辆购置税的车型目录,总共有 110 款车型入选,下一步将受理国内外车企的申请,发布新一轮的目录。

“科技部启动了十三五电动汽车的科技规划,目标就是要紧跟电动汽车和新信息、新能源、新材料等新型汽车的发展,把握关键重点,在下一代的电池、电机、电控系统的研发新能源汽车的智能化技术和安全等等重点领域开展技术攻关。其中,在动力电池方面,一要加强新材料的研究与应用,如开展高电压的材料,硅碳复合等等一些新材料的研究,和电解质方面的研究,来提高电池的性能。在锂离子,为进一步提性能,提质量,降成本的基础机理关键技术的研发。”全国政协副主席、科技部部长万钢表示,目标实际上很清晰,要为 2020 年退出补贴的时候,电动车要有足够的竞争力。

据悉,去年全球电动汽车产量已经超 40 万辆,比上年翻了一番,美国占有量已占到了全球总销售量约 45%,增长速度十分迅猛。日本在电动汽车的技术、产量、产能方面已然领跑全球。德国政府和企业联手建立了联邦级的协调平台,利用平台来共同攻坚技术,制定政策和标准。相对而言,我国电动汽车的基础研究、技术创新、产品开发、市场拓展,与国外电动汽车的发展仍然存在差异。

目前,我国工信部已经发布了关于电动车的 75 项技术标准,涵盖了基础性标准、整车标准,关键零部件。这包括了电池、电极、驱动系统、电控、充电站、充电插头、充电插座以及通讯协议等的标准。未来,我国还有 77 项电动车的修订标准将对外发布。

更为重要的是,与国外汽车生产标准制定不一样,我国相关行业标准先由政府出台,再由企业贯彻执行。这也就为我国相关标准的覆盖面、细致程度、严格程度均处于领先状态。以电池的安全性标准为例,国际上通常是只做电池包的安全实验,而我国则考虑到从电池的生产、运输、储运、储存,这中间会涉及到从电池单体到电池模块、电池包的一系列的这样的标准。

全国汽车标准化技术委员会电动汽车分委会主任吴志新介绍,自 2010 年以来,在工信部、国标委、科技部、能源局统一协调领导下,“电动汽车分委会”及“充电基础设施分委会”对电动汽车相关的技术标准体系、充电技术和基础设施的标准化建设制定了发展规划,这包括了电动汽车综合标准化体系以及战略性新型产业的标准化发展战略。

不过,比亚迪董事长王传福则指出,根据我国总体规划,到 2015 年要累积达到 50 万辆,2020 年达到 200 万辆,其实如果私家车要是不被点燃的话,这个目标是很难完成的。单纯依靠公共领域的新能源化,并不现实。

年内市场产销或达 2383 万辆

在未来汽车产业逐步去除政策化影响的大背景下,汽车产业发展环境将更为健康,这也将为市场带来新的动力。

“1-7 月份中国现在产销 1350 万辆和 1330 万辆,同比增长 9.5%和 8.2%,在最近几年市场增长趋势有所放缓的情况下,今年产销可能到不了 2400 万辆,或将增长 8.3%,总产销量达到 2383 万辆。”中汽协常务副会长兼秘书长董扬表示。

可以看出,我国汽车市场总产销量依旧保持了小步快跑的发展态势。然而,对于自主品牌来说,日子并不好过,如何破解自主品牌发展瓶颈?成为一道尚待破解的难题。

据中汽协数据显示,7 月份,我国自主品牌汽车共销售 469 万辆,环比下降 17.2%,占乘用车销售总量的 34.6%,占有率比上月下降近 1.7 个百分点,比去年同期下降超过 0.6 个百分点。其中,自主品牌轿车的市场占有率更是跌破 20%,比上月下降 3.3 个百分点至 17.7%,已经大幅低于德系品牌 10 多个百分点。这也是我国自主品牌自去年 9 月份以来的“十一连降”。

其实,如果将时间尺度拉长,虽然我国汽车市场产销量保持着较快速度增长,但这几年市场占有率也一直走低。统计显示,2010 年 -2013 年自主品牌汽车市场份额分别为 33.8%、31.3%、30.8%、29.9%。今年如果市场环境不发生较大变化,市占率将会进一步降低。

有分析指出,这主要是由于在激烈的市场竞争中,自主品牌没有能够积累足够家底、外资品牌力量强大、技术进步速度太快、法规变化速度快、市场竞争激烈、出口数量少、体制机制不健全等等。

不过,董扬呼吁:“最近中国品牌乘用车十一连降,这不应该降成这个样子,最近这几年来中国品牌乘用车有巨大的发展。从之前的逆向开发为主,转变为正向开发为主;从车型零部件技术相对落后,现在基本正在看齐;中国品牌乘用车的质量水平与合资品牌乘用车已经非常接近,故障率水平仅相差 5 年时间,完全符合交通运输需要,外界要正确认识自主品牌发展。”

中国汽车工程学会名誉理事长张小虞则表示,狭义上的自主品牌,也就是自主品牌轿车,我国真正发展了 10 多年,而跨国品牌的则发展了 100 多年,要辩证地看待这个事情。

彩电业首现负增长 厂商向大屏要利润

■ 施建 报道

面对上半年国内彩电市场整体销售的困顿,向大屏要利润成为不少厂商的突围路径。

9 月 10 日,海信电器发布其激光影院产品——荣光,该 100 英寸产品售价为 69999 元。目前市场上同尺寸液晶电视的售价一般超过 70 万元,有的品牌销售价格甚至超过百万元。

海信电器总经理刘洪新表示,在彩电市场整体销量下滑的背景下,市场需求结构发生了很大变化,即大屏化。根据中怡康的统计,今年 7 月份,国内 50 英寸及以上大尺寸电视的增幅在 40%以上。而从用户对 65 英寸以上超大尺寸电视的需求来看,2012 年为 18 万台,2013 年为 33 万台,2014 年预计为 59 万台,预计 2015 年将达到 85 万台。

但刘洪新认为,由于技术瓶颈、成本制约、良品率等因素,液晶电视在超大尺寸上的推进遇到困难,面对动辄几十万、上百万元的大尺寸液晶电视单价,激光影院将是显示技术的一次革新,尤其成本仅为液晶电视的约 1/10。

海信激光电视能否在现有大尺寸液晶电视和传统家用投影产品之外异军突起,还有待市场检验,不过很显然,这是彩电厂商在当年市场格局下寻求业绩突围的重要尝试。

奥维咨询数据显示,今年上半年,中国彩电内销市场总量为 2093 万台,同比下降 9%;销售额为 696 亿元,同比下降 15%。奥维咨询更预测,尽管下半年销量将有所回升,但全年内销彩电总量仍将同比下降 4%至 4590 万台。这将是彩电业 30 多年来首次出现行业性的负增长。

整体市场的萎靡,也体现在多家彩电上市公司的半年报中。其中,TCL 多媒体今年上半年营业额约 15203 亿港元,同比下降 15.9%;毛利约 23.82 亿港元,同比下降 16.1%;净利润约 1.68 亿港元,同比下降 13.8%。海信电器上半年营收 132.58 亿元,同比下降 2.54%;归属于上市公司股东的净利润 6.13 亿元,同比下降 24.37%。深康佳 A 的彩电市场销量和销售额也都出现了下滑,上半年其营收 83.98 亿元,同比下滑 10.86%;净利润 4536 万元,同比增长 11.87%。

“产品结构会直接影响企业的毛利率。”创维集团总裁杨东文此前在接受记者采访时表示,在整体市场增量受限的情况下,创维今年的做法是在维持总量的基础上,多卖高毛利产品,比如大尺寸电视、4K 电视等。

杨东文认为,在整体市场需求由正转负的同时,彩电业传统售卖硬件的商业模式也走到另一个拐点,乐视、小米、联想等跨界力量的逡巡,尽管从整体销量角度而言尚不成气候,但其在渠道、价格、产品、盈利模型等方面,都对传统彩电业产生实实在在的冲击。

在整体市场和传统品牌销量下滑的同时,作为跨界力量代表的乐视仍维持扩张态势。中怡康数据显示,今年 7 月份,在全部彩电品牌份额中,与年初相比,乐视超级电视市场占比扩张超过 3 倍,“线上+线下”销量占比达到 7.36%。

在这种情况下,向互联网转型也成为彩电企业的焦点话题。比如说,康佳在今年年初提出易终端+易平台的新战略,并发力建设互联网运营平台。康佳集团董事长吴斯远在今年 8 月发布其厚度仅为 1.28 厘米的超薄电视时表示,电视发展到互联网智能电视时代,硬件的竞争开始减弱,产品同质化的趋势明显,而软件、应用方面的竞争变得越来越重要。TCL 多媒体则在去年与爱奇艺合作后,近期继续跨界不断,继与湖南广电合作推出“芒果 TV+”后,又与腾讯合作,推出所谓“第一台连接微信的电视”。

此外,房地产属于周期性行业,受宏观经济影响巨大。而宏观经济已进入新常态,增速放缓,货币政策也从宽松过渡到适度从紧。而受 2009 年“四万亿”影响,地方政府出让了大量土地。如果说 2009 年以前楼市是严重供不应求,到 2009 年以后,市场的供应结构已发生明显变化,不再支持暴涨局面的出现。

调查:超半数人考虑限购松绑后买房

零点研究咨询集团 10 日发布的最新调查结果显示:若自己所在的城市限购松绑,超出半数的受访人士表示有买房意愿,仅有三成表示不会买房。

调查显示,52.3%的人表示限购松绑后可能会买房,其中 12.4%表示肯定会买。在接受调查的七座城市中,限购松绑后居民买房意愿最强的是成都,为 63.8%;最低的是沈阳,为 44.8%;而北京、上海、广州分别有 55.2%、53.3%、51.0%的受访者表示在限购松绑后会考虑买房。

在被问到“您支持自己所在的城市‘限购松绑’么?”时,近 2/3 的受访者表示支持,其余则表示反对。沈阳成为本次调查中最支持限购松绑的城市,为 74.3%;而北京最不支持,为 43.8%。

多地二次松绑限购：政策重塑楼市新常态

■ 荆宝洁 报道

各地的限购堤坝正被陆续削平。有些城市已经是第二轮调整限购政策。

住建部住房政策专家委员会副主任顾云昌在接受记者采访时表示,在新的市场常态下,特别是有些地区已出现阶段性的供给过剩,政策必然会做出调整。

如果说 2009 年政策放松后,迎来的是房地产价格暴涨的局面,顾云昌并不认为今年再度放松限购后,房地产市场还会重回旧轨道。

全面解禁限购前夜

以无锡为例。无锡市住房保障局宣布:从 8 月 30 日起,无锡市区暂停执行住房限购的政策。这是继 7 月 26 日起 90 平方米以上住房的限购取消之后,无锡楼市迎来的二次松绑,也意味着无锡全面取消限购。

中信建投证券 4 月份曾对无锡进行了深度调研,并与当地住建厅专家进行了沟通。数据显示,无锡 2013 年底市区(不包括江阴和宜兴)商品住宅可售面积 900 万平方米,商业 900 万平方米,2013 年出让土地可建商品房面积 947 万平方米,年底还未开发

限购取消之后,成交已有所回升。国金

证券分析称,二手房市场触觉敏锐,能相对真实地反映成交情况。

以北京为例。北京虽然仍处于限购状态中,但其他城市限购解禁也对北京的房地产市场产生了影响。8 月份,北京无论是新房还是二手房,成交量均有所回升。21 世纪不动产北京区域总经理寇海龙分析,北京楼市已基本走出上半年的最低谷。“金九银十”临近,二线城市已全部取消限购,部分购房者害怕楼市突然反转,试探性入市购房。虽然二手房业主仍有一定的议价空间,但大幅降价的可能性几乎没有,消费者不得不放弃房价大跌的幻想。自住型商品房批次供应,但位置不理想,部分刚需客户转投二手房。

但国金证券称,各地方的刺激政策不会令楼市基本面反转。杭州某开发商对记者表示,现在影响楼市最大的因素是限贷政策。顾云昌认为,从政策层面来看,限贷已有所放松,只是商业银行出于利益和利差的考虑,执行并不到位。整体的货币环境决定了今年不可能像 2009 年那么宽松,但房贷政策也需要作出相应调整。

据了解,一线城市的房贷利率不约而同地出现小幅下调,其中广州和深圳降幅较

大。一线城市暂时无法冲破限购的桎梏,但它们也需要面对成交量持续低迷、库存量居高不下的现实。国家统计局发布的 7 月份 70 个大中城市住宅销售价格统计数据显示,继上海、广州、深圳先后步入下跌通道后,北京也出现了新房房价环比下跌的态势,这是北京房价自 2012 年 6 月以来首现下跌。

此外,今年是地方政府偿债还高峰期,而土地财政吃紧使得地方债还债压力陡增,在强烈救市意愿的驱使下,地方政府除放开限购外,势必会对银行放松信贷政策施加压力。在线搜索平台融 360 预计,未来几个月二线城市房贷利率下行的趋势将更加明显。融 360 摸底全国 23 个重点城市近 400 家银行调查显示,8 月房贷市场出现了利率松动的迹象,全国最低房贷利率回归 8.5 折。

顾云昌认为,楼市不会出现 2009 年政策放松后的暴涨状态。他进一步分析,自 1998 年房改唤醒市场萌芽,到 2013 年行业年销售额达 8 万亿规模,其间尽管有波动,但行业处于高速发展期。主要是受到住房改革红利释放的影响,需求井喷。当下的中国房地产市场仍然有新型城镇化的红利,但已步入平稳阶段。