中国车市进入“微增长”时代

最近,许多业内人士提出了一个新的概念:中国汽车工业发展进入了一个新的阶段,即“微增长”时代。2011年是中国车市的一个分水岭。去年我国汽车产销增速明显回落,与前几年30%甚至50%的高速增长相比,反差巨大。市场出现大幅度回调,让所有“吃”汽车饭的人觉得,汽车这块蛋糕不怎么容易吃了。要想吃饱甚至吃好,就必须对中国车市的“微增长”有清晰明确的认识与理解。

告别“黄金十年”

过去十年,中国汽车年销量从200万辆增长至1800万辆。必须看到,超常规快速发展毕竟难以长期持续,去年以来国内汽车消费增速大幅回落就已经透露出市场趋于平稳的信号,随着国内汽车业发展转折期到来,未来如何保持车业持续健康发展已经是不可回避的问题。

国研中心副主任刘世锦把汽车产业的发展分为三个时期,过去十年是青春期,或者快速增长期;从去年开始将是一个波动较小的稳定增长期(“微增长”时代);然后进入成熟的增长期,稳定性也会有所增强。

分析历史会发现,汽车市场的波动其实主要来自宏观调控的影响,而2009年-2010年的高速增长主要是来自有形的手的拉动。在宏观政策整体调控时,往往呈现类似“化疗”、“放疗”的效应,也就是资金和项目一收紧,所有的行业都受影响,随后不得不再用“激素”缓解,效果并不好。而2009年的汽车消费刺激政策是本来就应该采取的措施,也就是汽车行业一直希望出台鼓励小排量的政策,希望开发农村市场,但是政策制定者见好就收,特别是有的部门以“你们不是说刚性需求吗?刚性需求还需要什么政策?”理由,撤销了本应该坚持的那三项政策,结果市场一跌到底。现在多数人都不赞成再出台刺激消费的政策。在市场进入稳定增长期以后,对短期性刺激消费的政策应该持谨慎的态度,防止过度透支当期消费,引起市场大起大落,政策的重点应该放在鼓励节能减排上面。

现在,“黄金十年”宣告结束,进入“微增长”时代,未来一段时间中国车市不可能再出现“井喷”现象。粗放增长20年后,中国汽车工业被倒逼着走这一步,这使整个行业发展面临的压力陡然增大。但是“微增长”也有利于淘汰落后、提高产业集中度、促进技术的提升,有利于改善汽车与环境、资源的关系。有利于抑制盲目投资,提高汽车业进入门槛。有利于优化发展模式,使企业更加注重培育自主创新能力、核心竞争力。

“微时代”三含义

中国车市进入“微时代”固然受到国内外经济环境变化的影响,但更为重要的是,在前几年高速增长和政策刺激的背景下,汽车产业发展具有理性回归的必然性和必要性,看似出乎意料,其实合乎产业发展的自身规律。

中国车市进入“微时代”的第一重含义就是增幅放缓。国家信息中心资源部主任徐长明对2012年国内市场的预测是增幅10%,而上海汽车总裁陈虹对2012年的预测是4%。于是2012年留给我们的悬念是到了年终能否突破2000万大关,不过“破”与“不破”,“微增”都已经成为行内人士的普遍认识。

“微时代”的第二重含义就是“微转型”,中国汽车市场无论是在车型类别、零部件还是消费群体,都正在向着更加多元化的方向发展。第一次购买汽车的需求正在从大城市向三、四线市场转移;购买普通轿车的需求正在向着中高级轿车转换;购买经济型轿车需求正在朝着SUV、MPV等方向转化;实用性需求向品牌认同和体验转换。上述的转化也说明,粗放型的车型投放和质量管理等,已经无法在车市立足。厂家们在2011年已经看出端倪,只有那些真正号准市场脉搏的车型才能卖得动,才能有钱赚,每个厂家真正能带来效益的就那么几款车,甚至一款车,其余都是“陪练”的。

“微时代”的第三重含义是:“微利润”。从2011年的全年走势看,乘用车价格呈逐级下探趋势。由于原材料、人力、物力、零部件等各个环节不断涨价,同时汽车行业供大于求,导致乘用车价格却在下跌。随着以中高级车为代表的利润缩水,2012年厂商们必须过上精打细算的日子。以奇瑞为例,2011年砍掉的在研车型就不下十几个,其主打车型G3也是一拖再拖才得以上市。

总之,在中国,随着2012年的到来,随着“微时代”的到来,向着欧美等成熟汽车市场靠拢的日子也就到来了。

需求依然旺盛

然而,从中长期来看,我国汽车需求仍处于快速增长阶段。客观而言,中国已经是全球汽车市场中名符其实的“老大”,而且依然处于发展初期。背靠13亿人口的巨大消费市场,中国车市的“老大”地位依然可能长时间保持下去,但今后很难再出现动辄30%以上的高增长。这对我国汽车产业和汽车管理提出挑战,同时也为市场转型和形成汽车社会提供了压力和动力,创造了机遇。

汽车需求增长具有一些典型的国际经验。国际经验表明,当人均GDP处于4500-12000国际元(麦迪森1990年国际元,下同)阶段,是汽车需求加速增长时期。其中当人均GDP达到4500-9000国际元,千人汽车拥有量将从20辆扩张到100辆,均保持了18%-19%的年均增速9到10年;当人均GDP达到9000-12000国际元,千人汽车拥有量从100辆增长到200辆,年均增长11%-12%,时间大致持续6到7年。2011年我国千人汽车拥有量约为70辆,依然处于从20辆向100辆的快速增长阶段。

依据国际经验,在正常情况下,未来两到三年我国千人汽车拥有量仍将维持18%-19%的年均增速。在千人拥有量超过100辆后,市场将逐步进入成熟的增长期,年均增速大概维持在15%左右。在国内外宏观经济不出现大的波动的情况下,2012年我国汽车产销增速将较上年有所回升,当年汽车销量将达到2000万左右,产销增速保持在8%;全年将呈现前低后高的市场走势。

唯其如此,我国汽车业还是应该保持冷静,在发展中寻找差距,在市场优势中看到挑战和压力,特别是在国内汽车业发展的关键转折期和全球新能源汽车的“起跑期”,抓住机遇、开拓创新,放下“老大”身段,扎实突破发展瓶颈。千万不能夜郎自大,以免在未来千万辆级的汽车市场“盛宴”中“东道主”反而沦为陪客。

李永钧