中国正在向汽车社会快速迈进

今年7月份的统计数据显示,我国机动车保有量达2.33亿辆,小汽车超1.14亿辆,达到国际公认的汽车社会标准。但另一数据表明,2011年中国千人汽车保有量只有70辆,不到美国水平的1/13,与世界水平也有一段距离。

无疑,对于中国这样一个人口大国,汽车社会的衡量标准也需要更为多元,我们已经拥有足够的汽车,却没有足够的道路;拥有驾照者的数量已经足够多,但占总人口的比例远低于发达国家水平;已经有足够多的48店,但仍有巨大比例的人口还不具备汽车消费能力;已经拥有足够多的汽车企业,却还没有能在国际上叫得响的自主轿车……

10年的变化很大、进步很多、问题很多、机会很多。中国还没有真正迈入汽车社会,无论是汽车的生产制造、道路交通的改进,以及驾驶文明的进步,我们都还有巨大的进步空间。

飞入寻常百姓家

10年前,最常见的车型是红旗、夏利、捷达、富康、桑塔纳,随便一辆车开上大街,都能吸引路人艳羡的目光。十年后,国外汽车品牌已如潮水般涌入,自主品牌相继崛起,车型多得数不胜数。据统计,2002年在中国上市的轿车不到40种,而2012年,中国市场有超过200种汽车销售。

2001年底,中国正式加入 WTO,其后中国车市开始步入 快车道,年增速高达20%以上,到 2010年年销便已超过1800万辆, 成为全球第一大汽车生产国和 销售市场。十年巨变有起承转 合,有辉煌有低谷,但中国作为 全球增速最快和潜力最大的汽 车市场正在日渐稳固。

2002年前,丰田的中档进口车的价格在30万元左右,如今凯美瑞18万元就能买到。李书福早已实现了平民车的梦想,最便宜的吉利车不到4万元,汽车已经开始进入普通家庭的计划中,这是10年来中国汽车市场最明显的变化。

10年迈入汽车大国

最重要的是,10年间,中国完成了从汽车弱国到汽车大国的转变。据国家统计局公布的数字,2001年,全国私人轿车保有量不足300万辆;2010年底,全国私人轿车保有量达到3443万

辆,预计今年年底将超过4200万辆。2009年,中国汽车市场的销量达到1380万辆,成为世界最大的汽车消费市场。2010年,中国汽车的产量超过1800万辆,成为世界第一汽车制造大国。

据公安部公布的最新数据,中国汽车保有量在2011年8月底就已突破1亿辆,首次超越日本居于世界第二位。而到2011年末,中国民用汽车保有量达到10578万辆,比上年末增长16.4%,其中私人汽车保有量7872万辆,增长20.4%。

中国汽车产销量的高速增长出现在2002年,增速猛增至39.8%。即使2008年遭遇国际金融危机,中国汽车的增速也保持在6.7%,并在2009年、2010年重回30%以上的快车道。

"这是中国汽车业的黄金十年,年均增长在20%以上,中国车 企完成了做大的过程。"中国社 科院工业经济研究所、工业研究 室主任赵英表示。

低增长时代同样是机会

随着2011年宏观经济增速放缓以及外部环境的不利,中国车市从2011年开始进入微增长,持续高增长时代也很难再现了。据中国汽车工业协会统计,2011年,我国累计生产汽车1841.89万辆,同比增长0.8%,销售汽车1850.51万辆,同比增长2.5%。而2010年,中国汽车产销量的增速分别为32.44%和32.37%。商用车市场降幅明显,这显示了经济增速已经开始降温。

在车市遇冷中,自主品牌汽车都面临着严峻考验。2011年,中国自主品牌乘用车呈现负增长,份额持续下降。2011年以及2012年第一季度,中国自主品牌的市场份额已经连续15个月走低。2011年,中国自主品牌的市场占有率为42.23%,同比下降3.37个百分点,自主品牌轿车市场从30.9%下滑到29.1%。合资品牌和豪华品牌的脚步也先后开始放缓,不少车企已悄然调低今年初制定的全年计划。

汽车市场不可能一直高速增长,脚步慢下来之后,每个车企都有了查漏补缺的时间和机会。很多自主品牌都开始致为于汽车制造品质的提升,多数品牌都在抓紧进行终端网络的服务升级,也有更多车企开始将目光投向海外,纷纷设厂并且建立统一的海外营销网络。



汽车新工厂建设近两年开始放缓,审批门槛提高。

【说10年】

实现中国创造需时间和环境

在过去十年中,自主车企迅速成长壮大,我们不可否认中国制造已经取得成功,但离真正的中国创造还有一段不短的距离。

汽车营销专家张志勇认为, 过去几年,自主汽车品质有所提 升,但离德系和美系车仍有差 距,中国制造离世界品质,还有 一定差距。而这与过去本土车 企部分陷入技术决定论的误区 有关,认为只要导入先进技术, 产品就好卖了,但实际上,制造 品质比技术更重要。

在不久前北京举行的一次 自主车型年度测评中,不少测试 专家都表示,其实现在自主车并 不缺技术了,很多时候就是制造 工艺的问题,某些部位只要稍作 一些改讲就可以变得相当好。

当然,中国的汽车工业起步晚,自主车企大规模进入乘用车领域也就十余年时间,需要的策扶持和体制的改进,更需要社会的正确引导,真正改变消费者对于自主车型质量差的固有成见,才能加速向中国创造转变。

【业内声音】

"提高合资门槛 有助汽车业稳定"

不用说 10 年, 就说 5 年前,外资品牌进入中国寻求合作伙伴都不会遇到太大障碍。不过最近一两年,国际品牌想落户中国变得越来越难,汽车合资门槛越来越高。三菱、斯巴鲁等日系车企一直想合资而未能如愿,长安马自达和捷豹路虎与奇瑞也是几经周折,最近刚刚合资。

于是,对于新合资项目的非然条件越来应至多,的审批条件越来立强多,比如要求在中国设实现国产,推出合资自主车型以及实现以合资。有一些偏离市场全面,但也是偏离市场全面的投资。

今年宏观经济形势的持续走低出乎很多车企的意料,期待的第三季度、第四季度反弹并没有到来。汽车市场肯定会有所恢复,但高速增长时代已经一去表现了,主机厂多数也会根据实际情况调整产能扩划,而发改委提高合企创造更为宽松的环境,保证汽车产业平稳增长。

——某车企内部人士

2002-2011年汽车年销量

(数据来源:中国汽车工业协会 单位:万辆)

年份	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
绀量	339.1	461.4	522.9	566.4	728.0	888.2	934.5	1379.1	1806	1850.51

北京过去8年汽车销量

(数据来源:北京亚运村汽车交易市场 单位:万辆)

年份	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
新车	30	36.57	37	42	49	70.2	91.56	40.34
二手车	14.5	19.5	32	35	40	40.11	51.61	44.61



随着车市增速放缓,汽车生产供过于求的局面逐渐显现。