



梳理中国汽车成长线路

## 细数汽车产业十宗“最”

商报记者 蓝朝晖

随着2012年元旦的临近,中国汽车市场将平稳度过2011年。从年初开始,在购置税减半、汽车下乡、以旧换新等一系列刺激消费政策退出及部分城市限购的影响下,2011年中国汽车市场注定成为不平凡的一年。

梳理今年的热点事件,中国汽车产业喜忧参半,在经历了日本地震、锦湖轮胎沦陷之后,中国汽车市场格局发生了细微的变化。几家欢喜几家忧,本刊特别列举了今年中国汽车市场10件得意与失意事件,力求将事实还原给读者,勾勒出今年中国汽车市场的成长线路。

**最得意**

## 中国汽车产销全球第一

虽然中国汽车产销在2011年大幅放缓,增速从2009年的46%,2010年的34%,到2011年的2%左右,中国汽车市场历经十年的高速增长曲线急转而下,但中国汽车市场再次毫无悬念地蝉联全球第一大市场。

在这一年中,中国汽车市场经历了扶持政策的退出、多地限购政策的出台

等不利因素,但依然保持了旺盛的增长势头,这无疑再次证明中国汽车市场的巨大潜力。

**点评:**中国已经成为世界第一汽车产销大国,但仍要面对“大而不强”的问题。未来包括设备制造、实验设备开发、材料研发、服务系统构建等在内的全产业链扩展将是中国汽车业努力的方向。

**最惊喜**

## 轮胎企业告赢美国商务部

12月19日,美国联邦巡回上诉法院就GPX国际轮胎公司和河北兴茂轮胎有限公司诉美国政府案做出判决,裁定美商务部不能在视中国为非市场经济国家的情况下进行反补贴调查,并要求暂停对从中国进口的非公路用轮胎产品征收临时反补贴税。对于这一裁决,12月21

日我商务部公平贸易局负责人指出,美方多年来对中国进行的反补贴调查,既违反世贸组织规则,也没有法律依据,希望美方尽快纠正其错误做法。

**点评:**中国轮胎企业打赢美国反补贴官司,表明中国企业应对美国反补贴案迈出了重要一步。

**最给力**

## 入世十年中国汽车产业崛起

2011年是中国人世的十年节点,又是下一个大时代画卷的开启之年。十年间,中国汽车产业从最初的不被看好到如今跃升“世界第一产销大国”的位置,从一个计划经济的活化石,变成中国经济中发展最市场化的产业之一。回顾入世十年中国汽车产业发展历程,自主品牌营销理念也得到了较大改善。自主

品牌汽车无论从规模、销量、产值、利润等方面,都实现了从无到有、从小到大的快速成长。

**点评:**入世,意味着机遇,更意味着挑战。十年之前,入世给中国汽车产业带来了冲击,也带来了机遇。而下一个十年,将是自主品牌转型并迎来培育核心竞争力的关键时期。

**最活跃**

## 车企上市融资风生水起

从年初开始,关于车企上市的消息就不绝于耳,从IPO到增发,从H股到A股,从发行债券到权证,中国车企将目光不约而同地投向了资本市场。

12月19日有消息称,2011年中央企业的公司股份制改革在持续推进中,一汽集团已经完成整体改制。而上汽、北

汽、奇瑞等汽车集团也都在计划整体上市,寻求资本淘金的最佳路线。

**点评:**从种种迹象来看,利用资本市场快速做大做强已成为部分车企的选择。而资本市场的运作存在着巨大的资产证券化空间,将给企业的跨越式发展和自主品牌规划提供重要的资金支持。

**最意外**

## 商务部对美国进口车型征“双反”税

12月14日,商务部发布公告称,将对原产于美国的排气量在2.5升以上的进口小轿车和越野车征收反倾销税和反补贴税,实施期限两年。这是中国人世后首次对进口整车进行“双反”调查。

其实早在2009年9月,商务部就收到中国汽车工业协会代表国内产业提交的申请,请求对原产于美国的排气量在2.0

升及以上进口小轿车和越野车进行“双反”调查。后经审查,商务部将调查车辆的排气量提高到2.5升以上。

**点评:**此次对美国部分进口汽车征收“双反”税的措施多少有些出人意料。中国做出的这一举动,被业内人士看做是对美国屡次向中国企业征收“双反”税的反击。

**最无奈**

## 日本地震为全球化敲响警钟

3月11日,日本发生地震,除了国产化较大的日产外,丰田、本田等日系车企一度到今年9月才基本恢复元气,有些车企甚至至今依然没有恢复正常生产水平。

受地震影响,一些来自日本的关键零部件不能及时恢复供应,不仅国内生产的日系品牌,就连不少欧美系品

牌和自主品牌车企也受到了一定程度的影响。

**点评:**日本地震暴露出汽车业的产业链弊端,封闭的、超大批量的采购以及零库存等方式在面对突发事件时的脆弱性。这对全球车企的生产方式提出了新的挑战,而零部件企业或将在日系车企的改革中受益。

**最纠结**

## “三包”法案仍未出台

从第一次征求意见开始讨论到正式召开听证会,这之间整整相隔了七年之久,而汽车这个高消费品,迟迟没有被列入我国“三包”的行列。

今年10月,“汽车三包”再次征求民意,并且在当月举行了立法听证会。据统计,2011年上半年有关汽车投诉为8235

件,同比增长32.4%,“汽车三包”的出台已刻不容缓。

**点评:**我国汽车业蓬勃发展,有车族数量激增,有关汽车的投诉也随之增加。“汽车三包”出台是众望所归,是给中国汽车业的一剂强心针。这次的“三包”听证会后,希望不再是昙花一现。

**最悲催**

## 锦湖轮胎召回

3月15日,央视对锦湖轮胎存在严重质量问题进行了报道,犹如巨石投湖,锦湖轮胎事件在汽车业掀起轩然大波。人们对已购买、正在销售或使用了锦湖轮胎的汽车也产生了严重质疑。然而,具有讽刺意味的是,锦湖轮胎中国董事长李汉燮公开表示,不管是召回的轮胎还是因检测而更换的轮胎,品质都没问题。

从3月15日曝光后,锦湖在中国市场的零售业务几乎全面停滞。锦湖统计显示,去年在中国销售轮胎达1600万条。

**点评:**锦湖在今年中国市场的零售业务几乎是零增长。这印证了一句古话,“多行不义必自毙”。否认产品有质量问题,这种做法本身就是对中国消费者极不负责任的态度。

**最尴尬**

## 新能源汽车三年目标只完成零头

工信部今年1月公布的数据显示,2010年,公共服务领域节能与新能源汽车示范推广城市从2009年的13个城市扩大到25个城市。截至2010年年底,共有54家汽车生产企业的190个车型列入《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》,2010年,以上车型年产量为

7181辆。这意味着新能源汽车产能目前远没有达到三年50万辆的规模。

**点评:**到目前为止,《节能与新能源汽车产业规划》仍未出台。在此节点上,反思如何架构一个更积极和有效的政策体系,成为汽车业调整与振兴规划的重中之重。

**最失意**

## 中国车企收购萨博计划失败

12月19日,瑞典南部维纳什堡地方法院宣布批准瑞典萨博汽车公司的破产申请,为这一拥有60多年历史的瑞典著名汽车品牌的命运画上了句号。这也意味着两家中国企业——庞大汽贸集团和中国青年汽车集团收购萨博的计划以失败而告终。

据不完全统计,“双庞”损失或在10

亿元左右。此前,对于收购萨博的风险,青年汽车一直过于乐观,甚至孤注一掷。

**点评:**对于海外并购,尽管中国汽车企业可以借机缩短与跨国汽车企业之间的差距,但这并不是提升企业核心竞争力的主要方式。同时,中国车企要深入研究被并购企业国的相关法律法规,规避经济损失。