2012年车市会比2011年好一些

在经历了几年的疯狂增长之后，从2011年开始，中国的车市突然寂寥下来，一时间，人们有些不适应，甚至有些人对未来感到了绝望，在跨越旧年进入新年之际，2012年车市的走势始终牵动着各厂家、经销商和投资人士的神经。那么，今年的市场是否会沿袭2011年的颓势，还是会稍稍上扬抑或突然火爆，还是比去年还要雪上加霜呢？

回顾过去，才能预知未来。即使以中国加入世贸组织10年为一个坐标系，去年国内车市产销增幅也将是10年来增长最低的一年。中国车市在第三次坐稳全球最大新车市场的宝座后开始“高位盘整”。但是仔细观察不难发现，2010年的车市高速增长是绝对的“政策性”爆发，是一种透支的、不太健康的市场需求发狂。而2010以前的车市增长则是理性需求中夹杂不少人为干预。2011年紧急刹车的车市就像安全带突然收紧一般，但这也正是市场自我安全保护的一种正常反应！

对于2012年的车市，专家表示，2011年车市增速下滑是短期现象，是政策退出和宏观调控的结果。2012年车市将恢复到常态运行。汽车市场西移和下沉是未来长期的趋势。也就是说，2012车市会平稳运行，全年的态势来看，会比2011年还稍好一些。中国汽车市场还处在增长期，没有达到饱和的水平，因此呈现一种不稳定增长很正常；中国汽车市场还受到宏观经济调控、国际经济动荡的影响，但2012年国家不会出台大力度、全局性的刺激或限制政策，因此车市增长将恢复到常态运行。今年的最大风险是区域性的限购政策，如类似兰州这样的城市可能出台限购措施。此外，今年国家将实行积极的财政政策和稳健的货币政策，预计GDP增速为8.7%，固定资产投资增速为21%，这会为汽车市场的增长提供后盾。

再环顾左右，纵观欧美日等发达国家，其汽车普及进程都经历了两个高速增长期，第一个高速增长期持续5年左右，年销量平均增长30%左右，千人普及率达到5辆。第二个高速增长期持续10年左右，年平均增长率约20%，千人保有量达到130辆。中国的第一个高速增长期发生在2001年~2009年，第二个增长期是2009年~2023年。“一般来说，收入差距越大，汽车普及的时间就越长。中国的城乡差距、东中西部地区差距、行业差距都很大，决定了汽车普及进程较慢，大约需要12~14年。”笔者大胆预测，2012年车市增速会在7%~8%。

其实，大多车企老总对2012年的车市也不悲观，很多人把2012年车市增幅锁定在5%~10%之间。上海通用总经理叶永明、东风日产副总经理任勇、江淮乘用车总经理戴茂方等多家车企老总均给出了上述区间增速的预判。当然，汽车产业在年产销2000万辆左右的高位平台上，既要避免大幅度下滑，也要避免前两年的爆发式增长对能源供应、大城市空气质量和交通造成太大压力。由同比30%-50%的爆发式增长，转为7%-8%的理性增长，这种改变利于汽车工业转型升级，有利于汽车消费可持续、健康增长。

（车贵远）

围观

我国将不再鼓励外商投资汽车整车制造

2011年12月29日，发改委、商务部联合发布新的《外商投资产业指导目录》，当中汽车整车制造条目从鼓励类中删除，同时增加了新能源汽车关键零部件等条目。有业内人士指出，这体现了国家相关方面有意推动产业整合，同时鼓励自主汽车以及新能源汽车产业的发展。

发改委称，剔除汽车整车制造条目是考虑到汽车产业健康发展的要求；同时，新能源汽车关键零部件进入鼓励目录，将提升我国承接国际产业转移的层次和水平，培育国际合作和竞争的新优势。有业内认士认为，经过数十年的发展，外资汽车品牌进入中国已经比较充分，再继续鼓励下去，对于中国汽车行业而言并不十分有利。

点评：以前鼓励与欢迎外资汽车品牌进入中国市场，是基于国内汽车产业远落后于国外水平，也想通过利用合资手段来加快引进国外先进水平，进而提高国内汽车厂家的技术。然而这一目的有没有达到很难说，国外汽车品牌在中国市场大赚一笔，甚至抢占了大部分汽车市场却是真实的。过去的几年，国内汽车增长速度极快，大家在分蛋糕的同时并没有太过注意自主与外资汽车的差别。但刚过去的2011年形势急转，自主品牌陷入困境的现象凸显出来。（郭尧）

广告