



▲汽车业新一年的开局从来没有如此喧哗过,面对越来越大的行业观点分歧,经过 10 年黄金期的中国,开始站在新的十字路口。也许,2014 年的汽车业在争议声中更需要探寻诤言,在争议中寻求共识。

▲首当其冲的是汽车污染论之争。近期,不同的研究机构关于汽车排放对大气污染的程度做出了差距极大的结论,引起社会各界的强烈关注。对于汽车是否为“PM2.5 元凶”的争论,背后是如何治理汽车社会的大背景,而当前最直接的博弈就是:大城市是否应该以环保之名,全面推行汽车限购,这将是新的一年汽车业必须面对的重大考题。

▲今年汽车业要面对的另一个重大战略取舍,则是合资股比的放开与否。此前商务部已经放话,汽车业外资股比将放宽。由此将引发的中国汽车业危与机,仍然是需要充分讨论取舍的根本大计,业界甚至上演了“放开派”李书福与中汽协常务副会长董扬的隔空 PK。引爆不同预判声音的,还有日系车企的前景。其面对的客观环境变局,是当局者的车企所难以把控的。而这一问题折射出市场生态和企业的战略判断,特别是合资车企如何通过本土化实现持续发展,也是汽车业要面对的重大战略抉择。最后一道考题,则是新能源汽车如何从热炒走向冷实践。新的游戏规则已经制定,而地方保护的大石是否能够搬开? 搅局者已经进来,市场化的池水能否真正搅活?

争议焦点一：

汽车业将面临限购大考

新旧年交替之时,来自中科院大气物理研究所的最新研究指出,在北京 PM2.5 的 6 个重要来源中,汽车尾气的贡献度只有 4%,远低于土壤尘、燃煤、生物质燃烧、垃圾焚烧、工业污染等其他来源。这一颇具颠覆公众共识的结论,简直可以一举洗刷汽车业作为“PM2.5 元凶”的罪名。果不其然,反对之声迅即而来。

在北京,环保局副局长方力率先回应:“这是一家之言。”他还为媒体再算了一笔账,从机动车保有量、日消耗汽柴油量、排放污染物量的角度证明“汽车尾气排放不可能只有 4%”,并声言“研究 PM2.5 源解析的文章非常多,同样来自中科院的大气物理所就曾经有专家指出汽车尾气占 50%。作为政府部门,不能因为一篇文章就视其他科学家为无物。”

争论迅速蔓延至南方,广东省、广州市的环境监测专家均表示非常惊讶。长期研究广东灰霾状况的专家直言,中科院大气物理研究所报告的提法把 PM2.5 的几种分类方法混在一起,没有把二次气溶胶中约占 1/3 来自汽车排放的计算在内。从 PM2.5 的总体比例来看,包括珠三角在内的三大城市群,机动车排放对 PM2.5 的贡献可达 25%到 30%。关于汽车排放对大气污染贡献度的争议,背后无疑的是对于大城市是否应该全面实施汽车限购的更大争议。过去的一年,是中国汽车产业受到非议和责难最多的一年。大面积的雾霾天气将汽车列为罪魁祸首,部分大城市的交通拥堵也促使不少城市的管理者祭起“限购限行”的“法宝”,而今年汽车业更将面临限购全面爆发的大考。

去年 12 月,天津市宣布实施汽车限购政策,从而成为继北上广之后又一个实施汽车限购政策的大城市。汽车业内预计,天津限购将是大城市汽车限购大面积蔓延的一个标志性事件。预计明年汽车业增长幅度将因此再度放缓,可能回到单位数甚至 5 个百分点以下的低速增长。实际上,只要车市再次火爆,限购的阴霾就会如影随形。由此将对汽车产业的正常运行特别是自主品牌汽车的发展带来重大冲击。如何科学、公平地治理汽车社会以及调控汽车业,仍需要在争论和博弈中寻求共识,但汽车业不应该总是成为首当其冲的“替罪羔羊”。

争议焦点二：

合资股比放开犹如“狼来了”

合资股比是否放开,更是中国汽车业要面对的根本大计。

商务部官员在去年 11 月公开表示,将进一步放开汽车等一般制造业领域的外资准入限制,其中也包括股权比例,这也符合国家“进一步放开一般制造业”的政策趋向。在这一背景下,争议多年的“汽车合资股比放开”可望破题,再次引发汽车业内的强烈争议。

近日,中国汽车工业协会常务副会长董扬第三次发布长文讨论这一问题。他对此几乎已是厉言疾呼:“汽车产业不是一般加工工业,是国民经济的重要支柱产业,它对于国民经济的转型升级和中国梦的实现,有举足轻重的作用,汽车不能再放!”

董扬指出,目前我国汽车整车制造领域 70%左右的资产在合资企业,如果放开外资股比限制,这些合资企业会全部被外资控制。而在政府不限制的情况下,中方企业将难以抵抗外方控股,外国大公司存在和国内车企及地方政府极大的合作选择空间,合资股比限制一旦放开,中国品牌轿车更将面临外资品牌的全面打压,中国品牌也将失去主要的资金支持 and 人力资源支持。与其他民用产品制造行业相比,政府对汽车产业的政策的特点是,对内控制较严(民营资本进入汽车整车至今仍严格控制),对外开放较松。现在,外国汽车零部件企业进入中国已没有任何限制,外国大公司在整车领域也悉数进入,仅留外资股比不得超过 50%一条限制,因此无论如何汽车不能再放。“恳请政府有关部门再给我们 8~10 年的时间。”

董扬还直言,中央经济工作会议的要求之一是实现不留后遗症的经济发展,这一要求也应适用于外资政策。放开外资股比限制,也许可以使得商务部门在对外谈判中多一些筹码,但并不一定能更多吸引外资,而且会对中国品牌轿车带来灾难性的后果。就汽车行业而言,与放开外资股比相比,更需要的是深化合资合作,需要的是在保持开放的前提下,为中国品牌的成长争取一点时间,不需要有后遗症的、不利于中国品牌成长的外资政策。“放开了外资股比限制,还会使广大为中国汽车奋斗多年的干部职工沦为外资独资或控股企业的雇员。”

争议焦点三：

日系合资车企何去何从

对于日系车在中日关系影响下的前景,业内也有不同的判断,这实际上不是一个简单的市场问题,而将涉及到合资车企的根本走向。

日系车在 2013 年展开复苏之旅,至年末的 11 月,市场份额成功赶超德系。本田中国公布的数据显示,自去年 9 月以来,本田在华销量连续 4 个月环比稳步增长。广汽本田和东风本田两大合资企业 2013 年全年达成了 75 万辆的总销量,超过 2012 年增长幅度 25%,创年销量的历史最高纪录。本田汽车计划在未来两年内将投放 9 款新车型,进一步扩展和丰富在中国市场的产品线。“随着产品矩阵的不断完善,期待在 2015 年达到年销售 130 万辆的目标。”

据丰田汽车最新披露的数据,丰田汽车 2013 年在中國大陸地区的市场销量达到 91.75 万辆,同比增长 9.2%。2014 年,丰田汽车计划在中国市场的销量达到史上最高的 110 万辆以上,这将需要实现近 20%的增长,这一预期被认为相对乐观。

但当前中日关系再度降至冰点,由此也将影响日系车未来的市场走向。丰田汽车 CEO 丰田章男日前表示,中日政治关系再度紧张,可能再度导致日系车在华被消费者抵制,加上印度等其他国家需求不振,日本车企在新兴市场的低迷将延续至今年。

客观因素的影响,将推动日系车企启动更根本性的中国市场战略。去年以来,日系各大乘用车企业开始加速产品投放、技术引入和产能建设,并启动以本土化为重点的重大变革。从根本意义上来看,去年的“钓鱼岛风波”只是日系车积弊回调的一个引子。特别是在上一轮发展中,多数日系车企多缺乏丰富的产品线,产品更新也较为缓慢,直接导致竞争力的下降。而经历过危机之后的日系车企迅速变得成熟,启动更为本土化的发展战略,通过本土化研发来强化产品线,并实施更为良性的市场策略,这都将迅速重塑日系车的竞争力。未来,在纯电动车以及混合动力车等领域,日系车也可望占据制高点。

东风日产此前已经确定了面向新十年的企业理想:“将不单纯是日系背景的合资公司,而是具有完整本土根源的企业。”这也应该是所有汽车合资企业的战略方向。

争议焦点四：

电动车推广谁在“耍流氓”

2014 年汽车业的另一个冷思考,是新能源汽车将如何真正开启良性的产业化?

去年财政部、工信部等四部委出台新能源汽车补贴新方案,和此前的政策相比,新方案的补贴力度并没有提高,最大的变化在于确立中央财政直接补贴企业的原则,希望以此减少地方保护主义对新能源汽车商业化的干扰。此外,示范推广城市范围预计也将有所扩大,并确定在京津冀、长三角、珠三角等节能减排任务较重的区域重点推广新能源汽车。

车企已经做出了新的努力。在插电式混合动力车领域,比亚迪推出了第二代双模电动车“秦”,尝试开拓家用电动车市场。比亚迪对“秦”实行 6 年 15 万公里的超长质保政策,并宣布电芯可终身保修。比亚迪汽车销售公司总经理侯雁笑言:“以后谁达不到这一标准,就是要流氓。”而在政策面上,地方保护主义能否不再“耍流氓”? 目前各个地方对于新能源汽车的补贴细则仍是基本按兵不动,更未见地方地品牌享有同等政策支持,如何确保有地方示范新能源汽车市场的全面打通,实际上仍难以避免地方保护的隐形压力。

混合动力将是目前节能和新能源汽车的一个突破口。去年广汽丰田的混合动力凯美瑞取得了巨大市场突破,与此同时,丰田和本田均加速了混合动力技术的本土化进程,此外,比亚迪“秦”则点燃了插电式混合动力车的星火。在新的一年里,政策面能否加大力度,推动混合动力乘用车的全面普及? 这也将关系到未来中国汽车节能水平能否真正实现百公里低于 5.0 升。

在纯电动车领域,特斯拉已经快步进入中国市场。工信部部长苗圩此前透露,“正在考虑(在新能源汽车领域)要不要放一两匹黑马进来,把这一池子水搅活,把企业的活力调动起来。”特斯拉是否就是汽车业主管部门有意放进来的一匹黑马? 显然,“把这池子水搅活”,是新能源汽车产业化的关键。

(南方)