



停放在上海市洋山港的汽车(新华社发)

去年我国汽车产销量首次突破2000万辆大关,创全球新高

2014,车市还能两位数增长吗

核心提示

去年全年,我国汽车产销量首次突破2000万辆大关,创全球历史新高。中国汽车工业协会最新发布的数据显示,2013年国产汽车产销2211.68万辆和2198.41万辆,同比增长14.76%和13.87%。

2013年,车市有哪些新特点?限购城市数量不断增加又将给2014年造成什么影响?

中国汽车工业协会发布最新统计

(单位:万辆) ▲同比增长



其中

乘用车产量	1808.52	▲16.50%
乘用车销量	1792.89	▲15.71%
商用车产量	403.16	▲7.56%
商用车销量	405.52	▲6.40%



新华社记者周咏梅 编制

产销量突破两千万是喜是忧

据中国汽车工业协会最新统计,2013年国产汽车产销量首次突破两千万辆大关,创全球历史新高,并连续5年蝉联全球第一。

国产汽车年产量突破一千万辆,用了半个世纪,而从一千万辆到两千万辆,仅仅用了4年时间。这一增长速度在世界汽车发展史上,简直就是一个奇迹。

中国汽车社会来得太快

在国产汽车年产量突破两千万辆大关之际,全国不少城市大面积被雾霾笼罩,空气重度污染。汽车排放的尾气是雾霾形成的重要原因之一。全国600多个城市几乎都存在程度不同的交通拥堵,越来越多的大城市已经或正在酝酿推出汽车限行、限购措施。汽车保有量增长过快,已经给环境和交通带来极大压力。

清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全博士表示,美国汽车年销量从几万辆到1700万辆,用了100多年时间,而中国从2001年的200多万辆到2013年的2200多万辆,仅仅用了十几年时间。中

国的汽车社会来得太快,各方面都还没有做好准备。

中国汽车保有量增长过快

根据公安部交管局发布的数据,截至2013年10月底,我国机动车保有量为2.5亿辆,其中汽车1.35亿辆,其余是摩托车。1.35亿辆汽车减去俗称农用车辆的1500万辆低速货车,1.2亿辆汽车保有量中,私人拥有的汽车超过8500万辆,比10年前增长了13倍。最近两年,私家车保有量以年均1400多万辆的速度迅猛增长。

过去10年,大中城市汽车保有量增长更快。2003年,全国仅有北京汽车保有量超过百万辆;到2013年,全国有29个城市的汽车保有量超过百万辆,北京、天津、成都、深圳、上海、广州、苏州、杭州等8个城市超过200万辆。北京汽车保有量已经超过500万辆,居全国第一位。

汽车保有量的快速增长,带来了燃油供应压力、交通拥堵压力和空气质量压力。如何处理好汽车与社会、汽车与环境、

汽车与行人的关系,成为中国进入汽车社会后所必须处理的重大关系。然而遗憾的是,这几大关系处理得并不好,以致在一些大城市,已经车多为民。

未来5至10年还会较快增长

中国汽车保有量达到1.2亿辆,千人拥有量约为89辆。这一水平与全世界平均千人146辆的水平,还有不小差距。

由于刚性需求的存在,中汽协常务副会长兼秘书长董扬预计,未来5到10年,中国汽车年产量将以8%至10%的速度继续增长。

赵福全认为,适应汽车不断增长的趋势,堵是堵不住的,必须另辟蹊径,一方面大力发展节能减排效果显著的传统能源汽车,另一方面大力发展零污染排放的新能源汽车。另外在汽车消费模式上,应鼓励购买限制使用,平时上下班不开车乘公交,节假日开车出行。这种消费模式既可以保持中国汽车产业的健康发展,又可以有效减少汽车出行,节能减排。

(据新华社)

相关链接

2013年,我国新能源汽车产销量增四成

作为我国汽车产业节能化、环保化的重要方向,2013年全国新能源汽车产销量快速增长,包括纯电动车、插电式混合动力车等在内的新能源汽车产销量突破1.7万辆,增速为40%左右。

中国汽车工业协会副秘书长叶盛基介绍,据不完全统计,2013年我国新能源汽车产销量突破1.7万辆,受政策及相关资源因素影响,纯电动车比混合动力车发展快。

叶盛基说,我国汽车大量普及,给环境

和能源带来了越来越大的压力,节能减排是汽车产业发展面临的巨大挑战。我国要实现2020年乘用车平均燃料消耗量降低至每百公里5升、节能乘用车降至每百公里4.5升的目标,就要大力推进各种节能技术汽车普及使用。新能源汽车是新兴战略产品和汽车行业的未来。

2013全球新能源汽车大会主席庞庆成说,全球新能源汽车发展报告显示,2013年我国新能源汽车销售量和美、日差距进一步拉大。然而本年度全国微型电动车产

销量保持强劲增长势头,全年达到20万辆的产销规模,如果把这个数字算上,我国新能源汽车市场扩张数量已跃居全球第一位并遥遥领先于美国。总的来看,2013年四部门联合下发关于进一步加强新能源汽车推广应用的通知,以比亚迪、江淮、北汽、上汽、长安为代表的企业加快推进产品研发,表明经过进一步打破地方垄断、加强消费者互动研究,我国新能源汽车已抵达转折点,将进入大发展新阶段。

(据新华社)



(资料图片)

1 汽车消费者年轻化,网购汽车走热

国内某知名汽车网站的调查研究显示,2013年前10个月,中国乘用车销量稳步增长。值得关注的是,小型越野车销量同比增幅达99.1%,对越野车(SUV)整体销量增长的贡献率最高。从2013年分级别销量的同比增长率来看,SUV市场销量同比提升48.8%,位居各级别之首,其次为MPV和紧凑型车。

该网站业内人士分析,消费者的年轻化是小型SUV销量猛增的原因,未来小型SUV将有可能跨越级别与紧凑型车和小型车进一步竞争。

同时,2013年是汽车电商开始提速发展的一年。在“双十一”期间,门户和垂

直类的汽车网站首次大规模发力,共同角逐“双十一”汽车线上销售。同期,老牌电商天猫也联合4S店在网上卖车。大规模的网购汽车行动,从某种意义上说是始自2013年。

虽然目前绝大多数的消费者仍习惯于4S店等场所购买汽车,但年轻用户对网络购车的认可度也在迅速提高。在线下单不仅能便于比较价格,而且可以获得更多的赠品和优惠,消费者能更加便捷地跨入汽车消费的大门。不过,由于汽车与一般商品相比具有诸多不同的特点,因此汽车电商在产品展示、售后、营销模式等多个方面仍需进一步摸索和完善,只有这样才能吸引更多消费者。

2 限购城市数量恐将进一步增加

值得一提的是,天津市从2013年12月16日零时起,在全市实行小客车增量配额指标管理,增量指标必须通过摇号或竞价方式取得。

消息一出,天津市各汽车4S店通宵达旦工作,几乎将全部库存车辆售罄。作为天津人,全国乘用车联席会副秘书长崔东树对此次天津限购引发的车辆抢购潮深有感触:“从限购政策发布到正式限购,在不到一天时间里,天津市各品牌4S店卖出1至3个月销量的汽车,很多经销商首次实现了真正意义上的零库存。”

2013年12月30日,工业和信息化部发布了《2013年中国工业通信业运行报告》。针对汽车行业,报告分析认

为,在居民汽车保有量持续快速增长的情况下,我国能源、交通和空气质量压力不断加大,采取限购政策的城市数量恐将进一步增多。

其实,早在2013年7月,中国汽车工业协会就曾公开发出声音表示反对限购,其理由之一是:北上广等大城市限购措施存在示范效应,天津、深圳、杭州、成都、石家庄、重庆、青岛、武汉等8个城市均存在实施限购的可能。

不到半年时间,天津已经启动“限购+限行”措施;石家庄开始地区实行“单双号限行”;武汉、深圳相关部门站出来辟谣说“暂不实施限购”;重庆近期流传的“自×日起即将实行限行措施”的说法更是在当地引起轩然大波。

3 自主品牌汽车受冲击

据全国乘用车联席会的统计,2013年,天津、南京、武汉、深圳等一线大中型城市的汽车月销量均有同比30%以上的增长,且抢购高潮一直持续到年底。

2013年年初,相关机构曾预测当年汽车市场增长主要来自二、三线城市,一线城市销量应维持在10%的平均增长水平上。而实际情况是:全国各城市汽车市场的平均增长率为18%,多个一线大中型城市的增长率超过30%。其中,消费者对“限购预期”的恐慌心理造成不少提前消费。

中国汽车工业协会提供的另一项数据显示:北京实施限购政策前后,车辆平均单价提高了88%,1.6升及以下排量轿车市场占有率却下降了17个百分点。中汽协相关负责人表示,由于车牌成了稀缺资源,消费者更倾向购买价格高、排量大的中高档车型,这将严重影响自主品牌汽车的发展。

中汽协副秘书长董扬表示,北京、上海、广州三城市限购政策实施后,中国品牌乘用车(不含微型车)市场占有率降幅近半,仅能维持在10%左右,远低于全国32%的水平。

4 限购预期或导致非刚性需求激增

截至目前,全国已有6个城市对机动车增量实施了限制措施。

车贝信息技术(北京)有限公司总经理代红在接受采访时表示,他们预测2014年我国狭义乘用车(即轿车)市场仍将有15%的增长,其中一条重要依据是:全国多个城市都将出台或酝酿出台汽车限购措施,这一预期将大大刺激消费者的非刚性需求,很多人将“占个车牌”看作对稀缺资源的一种投资。“不管

用不用车,至少先得买一辆,这样的心态将会大大提升狭义乘用车的销量。”代红说。

崔东树说,理性消费变成了恐慌性消费,非刚性需求导致拥堵等问题提前加剧,2014年的车市,或许并不那么简单。

不过,从长期来看,由于收入和消费水平提高、交通等基础设施加速完善、国家相关政策不断健全,未来几年的汽车产业仍有较大发展空间。(据《人民日报》)