三湘都市报
汽车周刊 AUTO WEEKLY NEWS
C01–C12
2011年7月20日 星期三
主编/何尚武 编辑/田泽伟 图编/刘丰 美编/代宏福 校对/苏亮

国内车市进入“调整期”

1800万之后我国汽车产业寻求“结构之变”？

经历了两年的“井喷式”增长，今年上半年我国汽车产销增速大幅下滑，汽车市场进入平稳调整期。由于购置税优惠政策退出，油价上涨及部分城市限行限购，国内汽车市场消费受到抑制，国内汽车企业正面临最艰难、最紧迫的阶段。专家认为，从当前情况看，我国汽车产销尽管已经突破1800万辆成为世界汽车产销第一大国，但从规模上应适度控制保持合理增速，同时把注意力更多投向如何把汽车产业做强。

产销增速大幅下滑 车市进入调整期

据中国汽车工业协会统计，今年前6个月国产汽车产销增幅只有3%左右，较上年同期下滑29个百分点。专家认为，国内汽车产销经历了过去两年的高速增长，如今已经开始进入一个平稳调整期。中汽协常务副会长董扬分析认为，上半年国产汽车增长缓慢的原因还有：过去两年超高速增长，中国车市需要进行调整；国家宏观调控的影响、燃油价格的攀升，以及部分城市治堵限购政策的实施，影响了部分消费者的购车欲望，包括日本地震影响了部分日系品牌汽车的供应。

董扬预计，下半年国产汽车产销形势有可能好于上半年，全年汽车产销可望比上年增长5%左右。

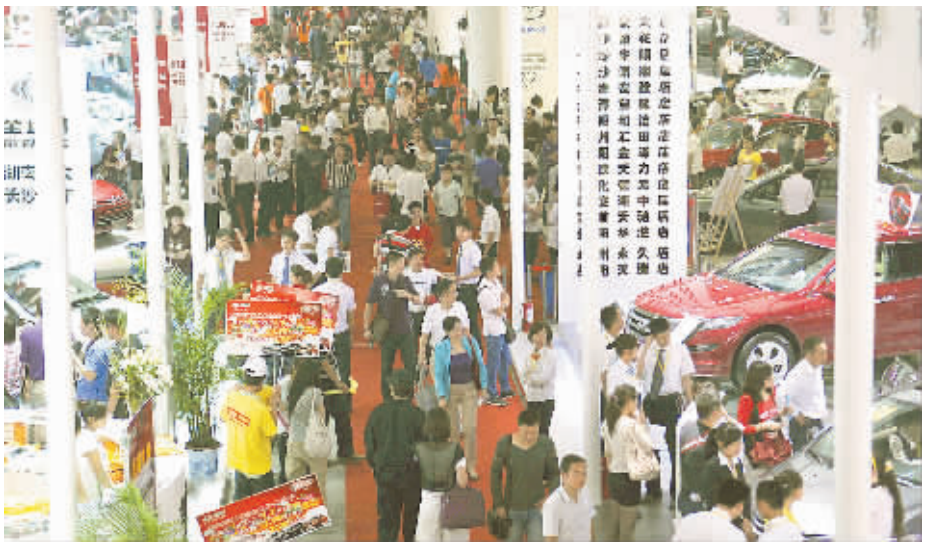
政策效应明显 自主品牌市场压力加大

“政策因素已经成为左右国内车市起落的主导性因素。”吉利控股集团公关传播部部长陈放鸣说，今年上半年我国乘用车市场增长率下降分三个阶段：从去年末的37%下降到3月份的18%，主要源于购置税优惠等政策的退出；从18%下降到5月份的12%，一方面是部分城市限购，另一方面是因为油价上涨；从12%下降到6月份的3%，主要是因为国家实行从紧的货币政策，进一步抑制了汽车市场消费活力。

广汽集团乘用车有限公司副总经理徐育林分析说，第二个阶段下降主要有两个原因：一个是北京的限购，一个是油价的上涨。他认为，油价不断上涨打击了一大批消费者的购车信心，其中自主品牌汽车受影响最大。第三个阶段的降幅，主要就是宏观调控政策不断变严，资金不断收紧。“车市三个阶段下降，实际上都是政策性因素发挥作用，在新的市场环境下，自主品牌生存愈发艰难。”陈放鸣说。

1800万之后寻求“结构之变”？

目前我国汽车产业发展结构呈“金字塔形”，上端是进口豪华车，中端是大规模的合资品牌，大量的自主品牌处于中低端。吉林北方汽车产业信息开发有限公司研究部主任于甜甜分析说，汽车市场从利润分配看，却呈现“倒金字塔形”，市场绝大部分利润都被进口车及合资品牌拿走，而国内众多的自主品牌始终处于利益链的最低端。“这种结构对我国汽车产业健康发展非常不利。”



她说：“今后应逐渐向‘梭形’结构调整，即中低端汽车占小部分，中端车占大头，高端车也占一小部分，两头小中间大。”

“今年对于国内很多产业都是一个调整年，所以难免会出现一些阵痛。”相关专家表示，“十二五”产业升级迹象已经很明显，汽车、钢铁等8大主要行业都要进行兼并重组，就是要着力扭转一些不健康的产业结构。市场只是一个表现形式，发展到一定阶段必然会有一个升级、调整的过程，从“金字塔形”向“梭形”转变，是我国从“汽车大国”向“汽车强国”的必由之路。 ■新华社

本期导读 REVIEW

汽车这个价，你心动木有？
■C03版

MURANO定名楼兰9月上市
■C08版

动感进取 肌肉型男
——试驾雪佛兰新科帕奇
■C12版