

汽车行业

董建华

010-88092288-3210

rickdong@sohu.com

汽车业真的复苏了吗？

2009 年 4 月 23 日

汽车行业 09 年一季度的销售增长 8%，1.6L 以下的汽车增长了 20%。国家也相继出台了产业振兴调整规划等刺激汽车需求的措施，相对于 08 年下半年业内普遍预期的负增长，一季度的销售数字确实值得欣慰。

不过，笔者并不认可汽车行业已经复苏的结论，这只是一个在政策刺激下的小反弹而已，离真正的复苏还有很长的路要走。

汽车行业经过 2002 年以来连续 7 年的高速增长（期间只有 05 年由于宏观调控略有减速），市场总规模已经扩张到 1000 万辆，如果没有大的以外，2009 年将实现这个数字。1000 万辆已经相当于美国汽车总容量的 71%，而在这个基础上再保持 10% 的年增长率 3 年就可以达到目前美国的市场总规模，这对仅相当于美国 GDP1/4 的中国而言确实有些超前。通常的汽车普及过程也曾经在日本发生过，但经过高速普及阶段后，日本汽车工业的内需增长进入了一个 $\pm 10\%$ 的长期增长平台，也就是说，汽车市场国内需求年增长率始终徘徊在 $\pm 10\%$ 区间内。笔者相信，未来几年，中国国内汽车市场需求也将经历这样一个过程。国家汽车产业振兴调整规划提出的汽车年增长目标也仅 10%，这相对于前几年 20% 以上的高速增长已经不可同日而语了。

中国汽车产销规模的扩张面临瓶颈，不仅是周期性问题，还有结构性问题。中国目前的汽车都主要是为城市服务的，较高的成本和售价，和城市的高购买相匹配，培养了目前的汽车工业。但一个不容忽视的问题是，面向城市消费者的汽车已经日渐普及，有些发达地区甚至开始饱和，而面向低收入的广大农村消费者的汽车目前仍无法被设计和制造出来，这不仅是一个愿意与否的问题，这其实涉及倒整个汽车产业的商业模式变革，如何设计和生产农民买的起、愿意买的汽车，这是一个无法回避的问题，遗憾的是迄今为止，汽车业仍没有答案。虽然国家给予了汽车下乡补贴，但这只是治标不治本的短期刺激措施，况且补贴的力度离农民的要求还差的很远。

2000 年以来汽车工业的发展，一方面是汽车普及的内需拉动，另一方面，也可以这样说是中国汽车工业享受了低成本制造的红利，跨国企业受到低制造成本的吸引，纷纷到中国投资办厂，而目前，中国汽车工业享受低成本制造红利的时代即将过去。劳动力成本已经并将继续快速提升，汽车市场总规模正在快速稳定，汽车公司如果不能利用有限的几年，快速完成由低成本制造向技术创新企业的转型，将无法向国际市场出口产品，也将逐渐被淘汰，对外投资和出

口、技术创新，特别是迎接新的汽车技术革命——新能源汽车，如果企业没有做好准备，企业的前途将异常暗淡，而如果大多数主力企业没有做好准备，中国汽车业的前景也将异常暗淡。

技术创新和对外投资出口，将是我们观察新的优秀汽车企业的标尺。这与规模经济驱动的大者恒强的标尺显著不同。

重要声明

本报告内容及观点仅供参考，不构成任何投资建议，报告中所引用信息均来自市场公开资料，我公司对所引用信息的准确性和完整性不作任何保证。我公司及其所属关联机构可能会持有报告中提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供投资银行业务服务。本报告未经许可不得翻版、复制、刊登、发表或引用。

西南证券研究发展中心

北京市西城区金融大街35号国际企业大厦A座4层

邮编：100032

电话：(010) 88092288-3217、3507

邮箱：market@swsc.com.cn

网址：<http://yf.swsc.com.cn/>