

2012行业“钱”景瞭望——汽车篇

高增长时代远去 汽车业三抹亮色值得期待——SUV、校车和新能源汽车蕴含巨大增长潜力

证券时报记者 张达

尽管今年汽车市场低迷，但业界对明年车市并不过分悲观，谨慎看好是主基调。接受证券时报记者采访的多位业内人士认为，随着宏观经济的转暖以及政策退出影响的逐渐淡出，明年的汽车市场将好于今年，特别是SUV等豪华车和新能源汽车领域仍具增长潜力，而校车更将迎来爆发式增长。

高增长时代正在远去

2011年可谓是我国汽车行业的调整年，在购置税减半、汽车下乡、以旧换新等一系列激励政策退出及部分城市限购的影响下，汽车行业增速大幅放缓。

从2009年的46%，2010年的34%，到2011年前11月的3%以下，我国汽车销量增速严重放缓。对于今年全年的销量增长预期，中国汽车工业协会（简称中汽协）也由年初的10%~15%到年中下调至5%，到12月的说法则是“正增长没问题”。而有专家则预计，今年的销量最多也就是与去年持平。

“今年的形势比预料的差。”中汽协常务副会长兼秘书长董扬接受证券时报记者采访时说，今年汽车行业增速放缓主要有三大原因：刺激政策退出、国家经济宏观调控、汽车使用环境进一步恶化（包括油价上涨、停车费上涨、有些城市限购）。

但三大因素中有两个有改善的话，明年市场会比今年好。如明年刺激政策退出效应会大幅减退、宏观调控希望不要有今年这么强。”董扬对汽车行业的前景显得比较乐观。

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明也表示，前两年汽车行业的增长是不正常的高，而今年则是不正常的低，明年汽车市场将回归正常并达到一个新的增长水平。”

中信证券汽车行业分析师李春波则更为乐观：明年宏观环境将相对稳定，政策影响弱化，汽车销量增速有望恢复至10%左右。销量增速前低后高，二季度起销量同比增速有望恢复两位数。”

不过，在盖世汽车网对2000多位业界人士的最新调查结果中，也有12%的人认为明年可能出现负增长。

中国汽车流通协会常务理事贾新光对明年的汽车市场也并不乐观，理由是明年经济增长放缓，区域收购整合等仍然趋紧，国际国内不稳定不确定因素增加。

在汽车行业增长回归理性的同时，市场竞争更加激烈。华泰联合证券汽车行业分析师姚宏光认为，近几年来，具有品牌、渠道、规模、技术升级优势的企业的竞争力逐年提升，未来“强者恒强”的行业格局特征仍将不断得到强化，具有融资渠道优势的企业通过异地扩张、区域收购整合等方式提升企业规模竞争力将是未来一段时间行业的主旋律。

东风汽车公司总经理朱福寿对此表示赞同。他认为，未来5至10年，中国汽车企业兼并重组的事件将会不断发生，这是整体趋势。尤其是现在面对激烈竞争的市场，未来的竞争会从商品向全价值链、规模化、商务模式的创新去转变，这个过程中兼并重组是不可避免的。在未来5年，外资品牌和自主品牌将会“短兵相接”。

SUV领跑细分市场

尽管今年前11月车市整体销量增长不足3%，但SUV（运动型多用途车）车型却一枝独秀，仍保持了18%的增长率。SUV的增速高出轿车已经有三四年时间了，今后SUV仍将是增长率相对较高的车型。”董扬说。

随着汽车消费升级及换车需要的提升，以及80后逐渐成为汽车消费的主力人群，个性化和差异化的消费需求日益明显，SUV车型正是迎合了这种市场需求，过去5年的复合增速接近46%，是增长最快的细分市场领域。”李春波预计，明年SUV仍有望保持18%的较快增长。

证券时报记者从被誉为“中国车市晴雨表”的北京北辰亚运村汽车交易市场（简称亚市）了解到，今年以来，在经销商销售和利润大幅下降时，进口车经销商销售和利润明显好于国产车经销商。亚市总经理迟亦枫介绍，今年以来亚市进口车销售60%都是越野性能突出的SUV车型，其销售主要流向为外埠经济发达城市及资源型城市。明年SUV的增长仍将持续，但不会像这两年这样疯狂了。”他说。

值得注意的是，受益于国内富裕人群的逐渐形成以及换车需求增加，各大豪华品牌的进口SUV车型更是供不应求。奥迪Q5不仅连续4个月突破5000辆大关，11月更以93%的同比增长速度创出历史最好成绩。奔驰SUV家族年初至今累计同比增幅也达91%，其中，SUV家族销量冠军GLK级年初至今同比增长近2倍。而作为中国自己的全球豪华车品牌沃尔沃，继沃尔沃XC60在市场上大获成功后，近期又推出了一款全新的运动型多功能豪华车——沃尔沃V60 T6 R-Design。

不仅各大豪华品牌看好SUV这块蛋糕，自主品牌也跃跃欲试。日前在广州车展亮相的广汽第二款全新自主品牌车型——传祺SUV，就是为了切入国内日渐增长的SUV市场。广汽乘用车总经理吴松认为，在消费需求快速增长的情况下，大尺寸SUV市场将大有作为。

“2011年SUV增速将达约23%，在所有细分行业中排名第一。但SUV在我国仍属于小众车型，占乘用车总销量的比例尽管提升较快但也仍仅为11%左右，远不及美国的30%以上。”国金证券汽车行业分析师吴文钊认为，SUV车型的高速增长势头仍可延续，预测2012年SUV增速将为26%，继续领跑各细分行业。

校车迎爆发式增长

近期甘肃等地连续发生的校车事故引起了社会广泛关注，温总理日前强调，国务院已责成有关部门迅速制订校车安全条例，抓紧完善校车标准，做好校车设计、生产、改造、配备等工作，并建立相应管理制度。政府部门目前正积极制定相关的法规、采购财政支持政策及配套机制等。

如立法进程加快，将显著提升校车市场增长空间。”李春波表示，长期看，我国校车市场潜在保有量空间有望超过100万台。而我国目前正在运营的各类接送孩子的客车仅为10万~20万辆，且多数档次和安全性偏低。若相关政策法规出台推动，校车市场有望获得较快提升。考虑到校车政策实际执行进程，预计初期销量小幅增长，后续销量规模逐渐提升。预计2012年新增校车销量约1.5万辆。校车新增需求有望驱动行业销量增速超过10%。

对此，广发证券汽车行业首席分析师杨华超也表示认同，根据国家统计局统计，2009年我国有学前教育学校13.82万所，普通小学28.02万所，普通初中5.62万所。如果按照中小学校数10%的普及率，就有4.7万辆的校车需求。然而该市场目前最大的问题在于还没有形成统一的制造标准，相关客车在行业标准出台后有望受益。

由于我国目前基础教育领域的财政投入严重不足，校车采购或许会是未来政府加强教育投入的突破口。根据估算，我国潜在校车市场约在50万辆左右，如政府财政投入超预期，乐观估计中轻型校车需求释放节奏有望达到5万辆/年。”姚宏光说。

据了解，目前国内已有浙江德清县、山东威海市、山东无棣县、辽宁桓仁县、黑龙江鸡西市、陕西西安市阎良区等6个县区已被教育部列为中小学校车运营管理试点地区，此外青岛、重庆、北京、拉萨等其它一些城市也已开始由政府补贴采购专用校车。

专用校车市场发展进程取决于政府的决心以及财力支持。”吴文钊认为，尽管目前仅有少数地方采购专用校车，但教育部在上述6个县区开



■ 记者观察 | Observation |

自主品牌崛起应从品质做起

证券时报记者 张达

前两年政策刺激下的高速增长，让中国一举跃升为世界汽车产销第一大国。水涨船高，自主品牌车企这两年也尝尽了甜头。就在边憧憬美好未来边扩张产能之际，刺激政策退出等多重不利因素的不期而至，将汽车行业快速增长的大潮击退，自主品牌车企这才发现因为“身子骨”比合资品牌弱，因此受到的冲击也更大。

的确，经历了大起大落之后，无论是车企还是政府都需要反思。

过去以贴近消费者的低价格为主要卖点的自主品牌，对于初入市场的消费者确实有很大吸引力，但是这个优势随着消费者的成熟逐渐消失。尤其是在近几年合资品牌价格不断下探、性价比更具优势时，自主品牌的劣势愈加显现。用中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬的话说就是“过去井水不

犯河水，现在河水灌到井里了”。

自主品牌应该意识到，未来市场将从激烈的价格竞争转向品质竞争，企业必须实现技术和品牌的突破，以往那种追逐和冲量的增长方式需要改变，并且要向中高端迈进。这一方面是出于受合资品牌生产的低端车挤压；另一方面，也是看到了中高端主流车型相对较大的利润，都希望去分食这块蛋糕。

除了合资企业产品线逐渐下探，不断推出低价车型冲击中低端市场，合资自主品牌的不断面世，对原有的自主品牌也带来压力。面对双重压力，自主品牌唯有采取措施增加产品竞争力和品牌形象影响力，才能立于不败之地。

遗憾的是，在这个世界汽车产销第一大国，我国的自主品牌还没有一个真正叫得响的品牌，更谈不上世界知名。尽管自主品牌的发展壮大不应依赖于此前的刺激政策，但是，与成熟的合资品牌相比，还处在“少年”时代的自主品牌，更需要政府和社会各界的关注和支持，至少在政府采购层面，应该起到表率作用。

近期出台的《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》，将一般公务用车采购标准由2.0L排量、25万元以下，下调至1.8L排量、18万元以内。这个“双18”公务用车采购新规，把大多合资品牌的B级车拒之门外，对自主品牌车企来说既是机遇也是挑战。如果能在“双18”的基础上，提出政府采购量上的明确要求，并且规定够一定级别的官员都要坐自主品牌车，将对整个社会风气起到较大的引领作用，进而带动自主品牌的大发展。

话说回来，自主品牌核心技术的提升才是核心竞争力。尽管受能源、环保、交通等制约，新能源汽车已成为全球汽车工业发展的方向，自主品牌要想在新能源汽车方面弯道超车，任重而道远。

提升自主品牌核心技术的提升才是核心竞争力。尽管受能源、环保、交通等制约，新能源汽车已成为全球汽车工业发展的方向，自主品牌要想在新能源汽车方面弯道超车，任重而道远。

影响2011年汽车市场的主要政策和事件

事件	时间	主要受影响车型
北京限购政策	2010年12月23日	北京地区乘用车
购置税减免政策退出	2011年1月1日	1.6升及以下乘用车
汽车下乡政策退出	2011年1月1日	交叉型乘用车、微型卡车、轻型卡车
以旧换新政策退出	2011年1月1日	中型卡车、轻型卡车、微型卡车、中型客车
3月日本地震	2011年3月11日	日系乘用车
节能汽车补贴标准提高	2011年10月1日	自主品牌车型
四部委推进新能源汽车试点工作	2011年11月10日	新能源汽车相关行业
公务用车采购标准下调	2011年11月18日	自主品牌中高端车型受益

相关上市公司

前景可期细分领域	上市公司	企业类别
受益于国内SUV市场高速增长	长城汽车（601633）、悦达投资（600805）	日前具备SUV、轿车、皮卡三大品类合计40万辆整车的生产能力；拥有福瑞迪、翔驰、智跑等多款畅销车型
受益于校车市场爆发增长	宇通客车（600066）、中通客车（000957）	客车行业龙头，校车行业标准参与制定者；国内少数生产美式长鼻子校车的厂商
受益于新能源汽车规划出台	比亚迪（002594）、安凯客车（000868）、奥特迅（002227）、曙光股份（600303）、万向钱潮（000559）、赣锋锂业（002460）	新能源汽车的盛车企业；新能源汽车的盛车企业；充电桩市场直流电源绝对龙头；新能源客车和电机制造领先企业；优质零部件公司；锂产品生产企业

张达/制表 吴比较/制图

最热门的子行业，从新能源汽车整体产业出发，仍然优先关注锂电池相关行业以及已经存在新能源汽车产品的公司，包括天齐锂业、赣锋锂业、江特电机、比亚迪。此外，既有业绩支撑又有概念题材的优质零部件公司，如曙光股份、万向钱潮等也值得关注。

新能源汽车作为国家用以夺取未来重要工业阵地的关键手段之一，会持续不断地出台实际有效的扶持政策。”孙立平表示，但需要注意的是，由于处

于环保节能环保类，企业实际利润或许会受到公益性质的一些挤压，因此，新能源汽车完全推广的成效以及后期对企业能形成的实际利润贡献都还有待观察。

不过在吴文钊看来，在未来2~3年内新能源汽车仍难以大规模放量。仅为万辆乃至十万辆级别的新能源汽车销量对于我国近2000万辆的汽车市场规模而言影响可谓微乎其微，对相关公司业绩也难以构成实质影响。2012年新能源汽车仍将停留于主题炒作层面。

发改委：15天内完成煤炭供需合同签订

发改委昨日下午发通知，就2012年跨省区煤炭产运需衔接工作进行部署。通知称，供需双方要加强配合，加快衔接进度，在自本通知下发后15日内完成合同的签订。同时，产运需各方要严格履行合同，确保兑现。

通知称，预计2012年，煤炭供需将保持基本平衡，但受各种不利因素影响，局部地区、个别时段还会出现电煤供需失衡现象。通知要求，供需双方要坚持以市场为导向，自主衔接、协商订货。各有关方面要严格执行产运需衔接政策，不得以任何理由干预企业正常衔接。

根据通知，我国将鼓励煤炭供需双方签订中长期合同，为建立长期稳定供需关系奠定良好的基础。同时，加快建立以全国煤炭交易中心为主体，以区域市场为补充，以网络技术为平台，有利于政府宏观调控、市场主体自由交易的煤炭市场体系。

通知明确，凡依法从事煤炭生产经营活动的供需企业，均可参加衔接。支持煤矿与终端消费企业直接衔接签订合同，减少中间环节。严禁证照不全的煤矿、违法违规的经营企业和用户参加衔接。（周荣祥）

“十二五”期间进口种子种源免税

国家税务总局昨日发布了《“十二五”期间进口种子种源免税政策管理办法》的通知，称“十二五”期间对进口种子（苗）种畜（禽）鱼种（苗）和种用野生动植物种源免征进口环节增值税。

该办法称，免税进口种子（苗）种畜（禽）鱼种（苗）应同时符合以下条件：与农、林业生产密切相关，直接用于或服务于农林业生产的种源；进口种子（苗）不得用于高尔夫球场、足球场、度假村或俱乐部等场所的建设，进口种畜（禽）鱼种（苗）不得用于度假村或俱乐部等高档消费场所；在每年财政部、海关总署、国家税务总局核定的年度进口计划产品范围内。（伊振茂）

团购行业洗牌加速 数寡头瓜分96%市场份额

一般而言，年末最后两个月都是网络购物的高峰期，这也成为了团购网站“肉搏”的最后时刻。据统计，11月份我国团购市场交易量环比猛增35%，一改10月颓势。专家预计，12月这一规模还会继续走高。明年春节期间的竞争，也将会更加残酷”。

与此同时，中国团购行业格局正在进一步演变为“寡头游戏”。据国内首家购物搜索引擎一淘网最新调查数据，今年11月成交额超千万元的网站为22家，共占据了96%的市场份额；剩余4%的资源，将在其余3800多家企业之间实现。此外，以“30天未更新”为标志的或倒闭或转型的团购网站数量，也已增加到了2000家之多。

上述22家巨型团购网站之中，11月份成交额超过5亿元的，只有聚划算1家；成交额在1亿元至5亿元之间的有6家，主要以美团、拉手、窝窝团等为主。此外，成交额在1000万元至1亿元之间的网站数量为15家。

销售总额大幅上升的背后，是市场资源正在向排名靠前的寡头们靠拢，行业洗牌也正在加速。数据还显示，目前我国团购行业交易规模已接近美国，但后者的网站数量却仅有中国市场的十分之一。美国团购聚合网站Yipit.com数据显示，今年美国市场已有近三分之一（170家）的网站关闭或被出售。

就中国而言，绝大多数团购网站已经走到了生死攸关的时刻，行业未来的前途将会如何？

有分析人士表示，在市场规模既定的情况下，我国团购网站至少要减掉九成后，才能走上正常的充分竞争轨道。因此，今年第四季度已成为大多数网站“最后一搏”的关键时刻。一淘网预计，春节前后3个月中，团购网站的倒闭潮或将进一步加剧，目前剩余数量中至少70%的团购网站，将会关闭或者转型。（朱凯）