

淘金中西部汽车市场正当时

□北京高新创投中机投资管理有限公司

中国汽车产业地区发展失衡,国家产业结构调整、东部地区土地与用工成本上升、产能过剩、市场饱和以及中西部不断凸显出来的市场潜力、低投资成本,正推动汽车及零部件厂商将目光转移到中西部地区。近年来重庆、武汉、成都和长沙汽车城纷纷崛起,淘金中西部地区汽车产业投资机会渐成市场共识。同时,汽车动力技术多样化、EV产业化、智能化和轻量化成为产业发展方向。



新华社图片

中国市场地位不断提升

据统计,2013年全球汽车销量达8300万辆以上,同比增长2.6%。其中,中国市场2200万辆,超过整体的四分之一。从全球汽车市场的整体格局来看,市场格局出现变化,发展中新兴国家带动整体市场恢复和回升,其销售比重自2010年突破50%,到2013年达到53%,预计到2015年将上升至58%。

从全球各地区的销量来看,北美地区处于强劲恢复中,2013年销量接近1900万辆,西欧市场持续萎缩,中东欧及中东地区处于波动变化中,亚洲、大洋洲地区成为全球汽车市场主导,2013年销量超过3600万辆,占全球市场的4成以上,且处于持续稳定增长。另外,非洲市场的比重虽然小,但也在持续上升。

亚洲市场今后仍将主导全球市场的发展,而己成为全球第一、年销量达2000万辆以上的中国市场正处于发展期,并正从东南沿海地区向中西部地区推进汽车社会化。

在全球汽车市场向中国转移的同时,各主要厂商愈发重视在华战略。自2010年以来,通用、福特、大众、奔驰、标致雪铁龙、日产、现代起亚等主要厂商在全球战略布局中,均提升了中国市场的地位。

在汽车市场进入全球化竞争时代的背景下,产品战略成为各厂商关注的重点,针对不同国家市场推出符合当地消费者需求的产品是全球化战略中重要的一环,多品牌、产品多样化逐渐成为趋势。从全球制造商的产品阵容来看,年产300万辆规模的制造商的产品从小型A级车到大型E级车等几乎覆盖全部细分市场。

市场竞争取决于产品竞争,而产品竞争主要取决于技术实力的竞争。在环保和安全规格要求不断提升的今天,技术研发和实力的提升成为企业生存的关键。

随着产品体系更加多样化,产品和技术开发也更加复杂。除针对北美和欧洲发达国家的产品体系以外,各制造商均在各地和国家开发满足不同需求的廉价乘用车和轻型商用车,或小尺寸SUV等新产品。同时,应对各地区独特需求的开发体制也进入多极化时代。在此背景下,汽车制造商着手引进实施模块化的开发方法。大众2000年以后积极进行平台开发、模块开发。日本制造商和法国制造商为削减开发费用、降低生产采购成本,也开始引进实施新的开发方法。

日本制造商在全球金融危机后,为解决日本大地震导致的零部件供应受阻等问题,贯彻实施削减成本、强化收益策略,但发展战略稍显落后。而一度陷入经营危机的福特,凭借以产品为主导的战略方针成功摆脱危机。大众在降低传统汽车发动机、变速器油耗的技术方面领先,且在产品竞争力上逐步获得优势。现代汽车集团则通过富有魅力的外观设计,开发新的动力总成技术,提高了大众化汽车的产品竞争力。上述制造商均将技术这一核心竞争力融入到产品中。大众巧妙地将低油耗技术转化为环保技术;日本制造商在EV量产化技术方面领先,在混合动力系统的开发和构策量产体制方面也领先一步。

在欧盟、美国,2016年以后实施的第2阶段CO₂/CAFE燃油经济性标准中,油耗标准更加严格,2021年以后还将实施第3阶段标准。在欧盟,在第3阶段标准中规定,行驶1km的CO₂排量上限为65-75g,如果单纯的换算成油耗标准则是1升行驶30km。第2阶段以后的标准,仅凭怠速启停系统和直喷涡轮增压小型化发动机已无法达标,预计必须采用混合动力系统。截至2012年,日本已成为全球最大的混合动力汽车市场,在混合动力系统开发方面,领先世界其他国家。福特、通用、奥迪/大众、宝马、梅赛德斯-奔驰、保时捷、标致雪铁龙正在开发各自系统,并开始配套车型。

混合动力系统有单电机并联(日产、大众等)、双电机串联·并联(丰田、福特、本田、日产等)、双电机串联(GM Volt等)等多种形式,各制造商在量产的同时正在探索多种系统形式。

中西部地区形成新的增长带

中国的汽车市场自2001年12月加入WTO后,产业政策的开放促进国内外资本的不断涌入,市场进入高度成长期。另一方面,随着汽车社会化的推进,旺盛的乘用车需求支撑了整体市场的高速增长。中国的汽车产销量自2009年突破1000万辆大关,并成为全球最大的汽车产销国。

据CAAM的统计,中国的汽车产量从2001年的238万辆到2009年突破1000万辆用了8年时间,而从1000万辆到突破2000万辆仅用了4年时间,汽车生产规模从高速增长逐步向高基数的平稳增长过渡。2013年全年汽车产量达2217万辆,其中乘用车1809万辆,占整体的8成以上。

在经济发展减速的大背景下,汽车市场很难维持过去10多年来的高速增长,增速从两位数下行到一位数是大势所趋。按照乘用车年均增速7%左右,商用车年均增速4-5%推算,到2020年汽车生产规模将超过3460万辆,其中乘用车规模将达到2900万辆。

从乘用车销量来看,市场规模从2005年的294万辆增至2013年的1500万辆(新车上牌量),8年间增长了4倍,预计到2020年将增至2500万辆以上。区域市场中,东部占据了一半以上的市场。但是随着市场逐渐趋于饱和,市场增速放缓,其比重也不断下降。而中西部地区市场份额则快速上升,8年来中西部地区市场份额合计上升了12个百分点,预计到2020年其份额将上升至50%。

中国虽然已成长为世界最大的汽车市场,但是从世界各国的人均名义GDP来看,仅为中国6成的印度尼西亚其汽车保有率为12人/辆,几乎与中国处于同一水平。人均名义GDP略低于中国的泰国,汽车保有率为5.4人/辆,是中国的两倍以上,因此

可以说中国乘用车市场仍有较大的增长空间。不过,沿海地区与内陆地区、大城市与中小城市之间的经济差距等,将使乘用车的普及相较于日本、韩国等发达国家更为漫长。

从乘用车上牌量的统计来看,中国的乘用车市场主要集中在经济发达的东南沿海地区,广东、浙江、江苏、山东、北京位居前列。但是,在东部地区,随着汽车保有量的扩大,交通拥堵、环境污染等一系列社会问题不断凸显,北京、上海、广州、天津、杭州等城市陆续出台限购政策,使得这些地区的市场增速有所放缓。而安徽、江西、河南、湖南、湖北、四川、重庆、贵州等中西部地区市场规模放大,形成新的增长带,销售需求向中西部地区的转移,使中西部增长率超过东部地区。

自2000年代以来,随着汽车产业政策的放宽,外资和民营企业不断涉足汽车领域。在初期阶段,各厂商主要以经济发达的长三角、珠三角和京津冀地区为重点进行布局,同时也带动了这些地区的零部件配套产业的建设和发展。据FOURIN统计,截至2012年底中国的乘用车产能接近2500万辆,预计到2015年达到4000万辆。

东部地区巨大的市场需求成为各大厂商进驻和投资的动力,一边倒的投资热虽然带动了地方经济的发展,但是也引发了地区发展失衡,土地和人员成本的上升。近年来政府严格执行准入政策,限制东部地区的新产能建设,引导投资向中西部转移。同时,东部地区的市场逐渐趋于饱和,很多地区限购政策也随之出台,而中西部地区市场正进入快速成长期,投资和用工成本也相对较低,并且对全国的辐射能力强。近年来湖南、湖北、重庆等地区成为众多厂商进行产业转移的热点区域。

动力技术呈多样化发展

随着2015年实施6.9升/100公里的第3阶段燃油消耗限值以及2020年实施的第4阶段燃油消耗限值(5.0升/100公里),将促进汽车厂商加速节能与电动技术的发展。受技术水平和基础设施建设落后的影响,目前的电动车推广缓慢。随着技术开发的推进和量产体制的建设,基础设施的完备,中长期内电动车将作为城市代步工具进入家庭生活。

从各主要厂商的开发战略来看,未来新能源技术及EV车型将是研发重点,大众、宝马、通用、丰田、本田等厂商均发布了新能源产品战略及目标。上汽、北汽、东风、奇瑞、长城等本土企业也纷纷发布了加强节能与新能源汽车产品开发和导入的战略。

随着排放法规、燃耗法规不断加强和更加严格化,对于汽车行业,尤其是动力总成将迎来技术升级和更新换代的契机。节能、环保技术将是今后中长期内的主导方向,由此将带动高效内燃机技术和先进电子控制技术的导入、涡轮增压、启动系统、混合动力、插电式混合动力、纯电动等节能和新能源技术的应用和推广。

在排放法规方面,中国政府计划2018年1月正式在全国范围内实施国V排放标准。而出于环境问题的不断恶化,北京市于2013年3月起提前实施国V标准;上海市也于2014年4月30日起提前实施。自2006年实施乘用车燃料消耗限值标准以来,到目前为止已经实行到第3阶段,要求到2015年企业平均油耗达到6.9L/100km,并且计划2020年过渡到企业平均油耗仅为5.0L/100km的第4阶段。排放、燃耗法规不断加强,将促进汽车发动机行业的技术升级和推动新能源技术的发展,发动机将从传统的自然吸气式向涡轮增压、纯电动等多元化方向发展,并且将推动起停系统、单电机/双电机混合动力、插电式混合动力、增程器等节能环保技术的采用。

在发动机技术方面,目前以大众为代表的欧洲厂商开始推广涡轮增压技术,2013年采用涡轮增压技术的乘用车产量超过120万辆。据CAAM数据,乘用车涡轮增压器装配率从2006年的3.3%上升到2012年的6.4%,通过近10年间的推广规模已超过100万辆。

在启停系统方面,目前上海通用、奇瑞、吉利、长安、东风、华晨均已推出了启停系统的车型,吉利、长安、上汽、华晨等已推出混合动力车型。并且,国内外厂商也都在推动插电式混合动力和纯电动技术的开发和示范推广。

自2000年代以来,电动汽车(EV)的研发和试验在汽车行业已掀起一股热潮,并且得到政府的支持,但是受限于电池技术和基础设施建设的滞后、高价格等因素,市场仍处于小规模示范推广阶段。截至2012年底,

混合动力和电动汽车(PHEV、EV)保有量不足3万辆,2013年全年EV/PHEV产量也不足两万辆。随着电池技术的不断发展,低价格、高能量和长寿命电池的量产推进以及市场对环保技术的呼声,EV将在各大城市成为一种代步工具,尤其是在公共领域将率先得到普及。

虽然在今后很长一段时间内汽车能源仍以石油为主,但是其对垄断地位将会被逐渐打破,燃气汽车、混合动力车、电动汽车将迅速发展,预计在长期内市场将形成汽油汽车、柴油汽车、燃气汽车、醇类汽车、电动汽车、氢气汽车以及其他能源汽车的多元化产品格局。

按照中国政府的目标,到2015年PHEV、EV的保有量要达到50万辆,2020年累计销售500万辆。要完成目标,短期内市场平均增长率必须达到300%以上,2015年以后平均增长率必须达到30%。但是FOURIN根据目前实际推广情况预测,2015年前在补贴刺激下市场规模预计按年均100-300%增长,突破10万辆大关,此后将进入稳定增长期,到2020年预计市场规模上升至50万辆以上。

伴随HV、EV产品的试生产与示范推广,作为关键零部件的“三电(动力电池、电机、电控单元)”的需求不断增加。为推进节能与新能源汽车的产业化,中国政府针对PHEV、EV出台了购买补贴政策,但是,适用对象必须采购本土生产的“三电”产品,搭载进口产品的车型不在补贴范围内。此外,科技部还针对关键零部件的研发与产业化给予资金支持,这一政策将推动电动化零部件的产业化。

从2012年以后的市场动向来看,Protean Electric在江苏省溧阳市建设新工厂,2014年开始量产HV、PHEV EV轮毂电机。ALTe计划在2013年向当地合资事业引进电力总成系统、混合动力总成系统。博世则参股宁波北斗,力求通过合资开展电动二轮车、混合动力汽车、EV动力总成事业。半导体制造商飞思卡尔(Freescale)与北汽福田、东风汽车、奇瑞汽车、中国一汽合作成立了汽车电子联合实验室。2013年北汽集团、北京电控公司、SK集团三方共同组建北京电控爱思开科技有限公司,投资10亿元生产电池。

此外,自2009年以来,在地方政府的扶持下,山东省、河南省等地区的低速EV或简易小型EV以类似电动车的成长方式开始不断扩大市场。因未取得工信部的生产许可以及安全性问题、铅酸电池的环境污染等问题,被部分业内人士指责为“垃圾电动车”,尽管如此,因其2万-5万元的价格区间而受到城郊及小城市人群的喜爱,2012年生产规模达到11万辆,大大超过了可最大享受6万元补贴的正规电动车(2012年新车上牌量仅4820辆)。

网络技术推动汽车智能化

伴随着汽车产业和市场的发展,电子技术的应用在汽车上越来越普及,从高端车逐步普及到低端的经济型乘用车,并且结合网络技术的应用,推动了汽车的智能化发展。

传统的车载电子,如汽车音响、收音机、DVD、组合仪表、电子门锁、电动开关、发动机ECU等已经趋于普及,作为新一代的电子技术——导航、蓝牙、倒车影像、电动驻车、车联网等技术也逐渐在中高端车上普及推广。在车载电子方面,由于家电领域的竞争逐步趋于白热化,传统电器巨头如三星、松下、LG电子等均把产品线拓展到汽车领域,将汽车电子作为未来的重点发展领域。

通信、网络技术在上车上的应用越来越普遍。近年来,随着GPS的普及,将车载导航作为选装件的汽车制造商正在增多。且车载导航的显示屏大型化趋势明显,触摸屏产品亦广受消费者青睐。当前,汽车制造商正在致力于融入堵车、事故等交通信息、新闻、音乐等功能的车载信息服务系统(Telematics)的开发。伴随中国智能手机的普及,各汽车制造商也在着力开发可连接智能手机的车载信息服务系统,并在推进与本土大型通讯服务公司的共同开发和事业合作。

中国本土汽车制造商正在积极与中国联通、中国移动、中国电信3大通讯服务公司合作开发车载信息服务系

统。奇瑞汽车与以色列Israel Corp的合资公司观致汽车于2013年6月宣布将与中国联通在车载信息服务系统方面展开合作。此外,长城汽车于同年1月与中国联通就在车载信息服务系统开发等方面展开合作达成一致。

车联网产业方面,近年来,互联网相关企业加速进军该产业,此前与汽车生产毫无关系的部分家电厂商也表明将进入该产业,不过要得到大规模推广仍需时日。

此外,通过降低汽车自重减轻燃耗也是汽车行业发展的一大方向。近年来,随着轻金属和工程塑料技术的发展,轻量化材料在汽车发动机和车身方面的应用不断推广,发动机缸体、变速器壳等材料基本普遍采用了铝合金,部分高级车在引擎盖、车门板、后备箱盖等车身件方面也开始采用铝板材。而高强度的工程塑料在前后保险杠、仪表板等方面也得到推广。

传统汽车用钢材也开始向高强度化发展,激光焊、热冲压等技术的应用得到推广,但是国内企业在这方面处于落后状态,主要以外资为主导,部分高强度钢材需从国外进口。宝钢、鞍钢、武钢等国内企业近年来在汽车用钢板技术的开发方面加大力度和投入,但是高强度、轻量化及热冲压方面的技术还有待开发和提升。(部分数据由北京富欧睿汽车咨询公司提供)

主要汽车制造商全球产能布局计划(2012~2017年) (单位:辆)

制造商	实际产量 2012年	年产能					
		2012年	2013年	2014年	2015年	2016年	2017年
通用	全球	9,302,441	11,187,500	11,503,500	12,103,500	13,645,500	13,645,500
	中国	2,613,278	2,890,000	2,890,000	3,490,000	5,000,000	5,000,000
	中国比重	28.1%	25.8%	25.1%	28.8%	36.6%	36.6%
福特	全球	5,463,258	7,136,500	7,419,500	7,949,500	8,519,500	8,419,500
	中国	420,914	460,000	460,000	560,000	1,260,000	1,260,000
	中国比重	7.7%	6.4%	6.2%	7.0%	14.8%	15.0%
大众	全球	6,380,040	7,413,220	7,790,500	8,046,000	8,571,200	8,870,000
	中国	2,060,927	2,200,000	2,500,000	2,600,000	3,000,000	3,050,000
	中国比重	32.3%	29.7%	32.1%	32.3%	35.0%	34.4%
梅赛德斯-奔驰	全球	1,453,506	1,883,000	2,078,000	2,148,000	2,168,000	2,248,000
	中国	96,839	100,000	230,000	230,000	230,000	230,000
	中国比重	6.7%	5.3%	11.1%	10.7%	10.6%	10.2%
宝马	全球	1,689,560	1,687,000	1,690,000	1,820,000	1,950,000	1,950,000
	中国	150,052	200,000	200,000	200,000	300,000	300,000
	中国比重	8.9%	11.9%	11.8%	11.0%	15.4%	15.4%
标致雪铁龙	全球	2,830,207	4,440,000	3,965,000	3,885,000	4,135,000	4,135,000
	中国	443,463	450,000	800,000	800,000	950,000	950,000
	中国比重	15.7%	10.1%	20.2%	20.6%	23.0%	23.0%
菲亚特	全球	1,323,503	4,390,000	4,375,000	4,925,000	5,035,000	5,035,000
	中国	13,505	140,000	140,000	140,000	250,000	250,000
	中国比重	1.0%	3.2%	3.2%	2.8%	5.0%	5.0%
丰田	全球	8,527,023	8,935,333	9,580,333	9,987,333	9,267,333	9,267,333
	中国	754,421	920,000	920,000	920,000	920,000	920,000
	中国比重	8.8%	10.3%	9.6%	10.2%	9.9%	9.9%
本田	全球	4,057,913	4,870,000	5,025,000	5,485,000	5,845,000	5,845,000
	中国	584,659	870,000	890,000	890,000	1,010,000	1,010,000
	中国比重	14.4%	17.9%	17.7%	16.2%	17.3%	17.3%
现代汽车	全球	4,706,404	4,819,500	5,036,000	5,266,000	5,266,000	5,806,000
	中国	855,307	900,000	960,000	1,210,000	1,210,000	1,450,000
	中国比重	18.2%	18.7%	19.1%	23.0%	23.0%	25.0%
起亚	全球	3,143,693	3,568,000	3,068,000	3,368,000	3,428,000	3,428,000
	中国	485,268	430,000	430,000	730,000	730,000	730,000
	中国比重	15.4%	12.1%	14.0%	21.7%	21.3%	21.3%