

高油价和中国汽车工业走向

油价接轨刚起步 中国汽车业“拐点”似近还远

自从今年6月19日中国汽、柴油宣布涨价以来,关于油价的议论开始变得莫衷一是。中国成品油价到底还会上涨多少?年内中国油价即将与国际接轨?燃油税与新消费税推出在即?高油价是否会让高速发展的中国汽车市场进入“拐点”?油价仿佛成了笼罩在中国汽车业上空的最大一片乌云。

在油价上涨的背后,一个不容忽视的现实是:随着汽车工业的发展,汽车尾气的排放对人类生存环境造成了深重的影响。从节能减排的角度出发,高油价能起到一定的抑制消费的作用,而剩下的事情,就交给市场本身来完成优胜劣汰吧。

◎本报记者 官徽



高油价影响有限

油价的上涨,会对中国的汽车工业带来灭顶之灾吗?汽车业内专家的答案是:NO!

油价是个复杂的问题。”中国独立汽车分析师贾新光这样对本报记者表示,现在从国际油价的供求关系来看,已经是供大于求,油价炒作、虚高的成分很重。”更重要的是,中国现在用的油不是从美国得克萨斯买来的高品质油,而是来自中东,其油价只有美国油价的60%。

但是,油价进入上升通道已经是不争的事实。贾新光表示,很明显油价还得涨,但是最后真正会引起油荒的是柴油。目前我们的柴油价格还没有理顺,出现油荒的后果是对生产、运输、农业等行业造成巨大的不利影响。”而油价对汽车业的抑制作用很小。美国曾经遭遇过2次石油危机,油价从2美元一下涨到24美元,到1973年底,又涨到60多美元。虽然两次大涨重创了美国的汽车工业,而中国,每次就涨了几元,市场不会马上就给脸色看的。”

对此持相同观点的是A.T. 科尔

尼大中华区副总裁孙健:中国的汽车消费者对高油价已经有了一定的心理预期。从目前来看,中国的油价相比国际油价还是低的。即使处于渐变上升通道的油价会改变消费者的用车习惯,但买车的还是会买。汽油价格毕竟在用车成本中还不算最大的组成部分。”

如果油价继续上涨,他相信消费者的用车习惯会出现改变:“会更精打细算,就像香港的车主,选择场合用车,平时上班不开车,只在周末开,或只在重要场合开。”

孙健认为,今年二季度汽车销量的下滑也不是高油价造成的,是对股市、房市,以及宏观经济的不确定性和悲观、观望情绪所导致的。”

他举了个例子,一项美国的研究表明,每加仑4美元的油价是美国汽车消费者的心理底线,换算成人民币就是7元/升,如果中国的油价涨到这个地步,中国汽车业的拐点有可能出现。

孙健还表示,在高油价年代,工厂产能过剩是最大的威胁。如果70%的汽车工厂都达到了过剩状态,中国的汽车产业距离真正的“拐点”就不远了。

小型车还是新能源车?

从总体趋势来看,中国汽车每年的渗透率会不断加强。但高油价会改变人们的汽车消费习惯,消费者将面对这样一个选择:小型车还是新能源车?

进入7月的第一周内,两款重要的小型车几乎同时发布。

7月1日,奇瑞汽车向市场推出新旗云1.5L”。7月2日,广州本田则将小型车新飞度适时推向市场。

奇瑞汽车销售公司总经理李峰向本报记者表示:“进入高油价时代,巨大的机遇与挑战并存。这种市场洗牌带来的结果是加速汽车行业的‘马太效应’——一些具有先进的动力技术、同时油耗低的小排量车将更加受到青睐,一些技术含量低、油耗又高的车型则将被淘汰出局。”

从长远来看,小型车会有好的前途。”A.T. 科尔尼大中华区副总裁孙健这样认为,当越来越多的工薪阶层成为汽车消费的中坚力量,同时随着市场的逐渐成熟,越小的车越不安全的观念会得以改变。”

新能源车固有的问题则始终没

有解决。贾新光认为,虽然高油价在理论上对新能源车的研发有促进作用,但不会一蹴而就。成本高昂始终是新能源车的最大弊病。”

孙健则认为,新能源车的维修成本过高,也是其不被广泛接受的原因之一。

据最新得到的消息,国家相关部门也正在从调整产业税收政策的角度出发,为汽车行业和消费者面对高油价时的选择“指点迷津”。

6月26日,由中国汽车技术研究中心主办的“2008(第五届)中国汽车发动机高层研讨会”在京召开,国家发改委产业政策司李万里处长在会上表示,国家正在研究以汽车燃料消耗量限值标准为基础,建立具有奖惩兼备功能的税收政策。

对于即将开征的燃油税,李万里表示,不必担心开征后会影响到汽车销售市场的增长势头。从我国资源、环境等支撑条件分析,汽车市场过快发展,国力将难以承受,汽车产业自身也难以保持可持续性。从这个层面分析,市场增速减缓应视为利好因素,消费者从年度缴纳公路养路费改为加油时付款,可明确感受到资源短缺压力的传递。”

四“虎”拦路 中国汽车业徘徊在十字路口

◎本报记者 吴琼

汽车业景气度下行

在“两高一降一大棒”这四大“拦路虎”面前,中国汽车业2008年毫无悬念地步入了景气度下行阶段。

“两高”即高油价、高成本,“一降”即购买力下降,“一大棒”即海外汽车贸易和非贸易壁垒。

多数汽车企业对于原材料价格的上涨忧心忡忡。因为从国际趋势看,原材料上涨风已经从有色金属蔓延到化工品。汽车最主要的三种原材料为钢、化工品(塑料件)、电子,前二者占成本的比重较大。

其实今年上半年钢铁价格的上涨,对主流汽车企业的影响倒不像市场想象得那么大。尤其是售价在10万元以上的中级车,抗钢材涨价的能力比较强。因此,目前中国汽车企业还没有出现盈利拐点。”昨日,国内一大汽车集团高层告诉记者。

国家发改委相关数据也证实了这一说法:今年1至5月,整车行业毛利率、税前利润率仍呈现上升趋势;3月至5月的表现甚至好于1至2月。其中整车行业3月至5月的毛利率达16.4%,比1月至2月的毛利率提升1.4%;税前利润率达7.75%,比1月至2月的利润率提升2.4%。而汽车零部件行业3月至5月的毛利率为14.2%,比1月至2月毛利率下降1.2%;税前利润率达6.9%,比1月至2月利润率提升0.7%。

但未来形势可能会比较严峻。该汽车集团高层表示,化工品的主要原料是石油,随着石油价格的上涨,未来化工品一旦涨价,汽车企业的生产成本将进一步提高,但售价却无法相应提高,这可能削弱汽车业的盈利能力。”

无法提高售价的主要原因,就是居民的购买力明显下降、竞争较为激烈。从国内情况看,导致购买力下降的因素有两个——居民可支配收入的下降和公用购车经费的减少。前者对车市整体造成负面影响,后者主要影响中高级车。

招商证券汽车分析师汪刘胜指出,尽管生活成本不断上涨,但居民人均可支配收入增速同比下滑,因此,私家车购买力开始下降。据统计,2007年一季度,中国城镇居民人均可支配收入同比增长11%,增速低于2007年一季度20%。

公用购车能力下降则主要源于天灾。汶川地震后,国务院常务会议决定,2008年国家机关公用经费支出一律比预算减少5%,包括严格控制公车购置。此前政府采购公车多为中高级车,故此举较大程度影响了利润率较高的中高级车,从而将影响全行业平均盈利能力。

从海外情况来看,中国汽车出口最多的海外市场相继对中国车企高举“禁令”,这在俄罗斯表现尤为明显,至今中国汽车企业成立合资厂的申请仍无一获批,而多家欧美车企设厂计划获批。

优势企业独善其身

屋漏偏逢连夜雨!在诸多不利因素笼罩下的中国汽车消费市场,又被相关限行政策“压一下腰”。

数家经销商已经做好了最坏的打算。7月、8月期间,汽车销量为零。”作为中国汽车消费风向标的北京,奥运期间单、双号限行,因此,有购买能力的消费者推迟汽车消费。但谁也不知道奥运后汽车消费需求是否能释放。因为一旦国内油价上涨,那么,需求势必受到影响。

没有预料到这一局面的中国汽车业正面临严峻考验。自2007年下半年开始,中国汽车工业开始进入新的产能扩张期。据统计,2007年底,国内乘用车产能规模接近850万辆。预计到2009年底,国内乘用车产能规模将达到1166万辆。随着产能扩张,购买力下降,行业整体产能利用率开始下降。

据安信证券汽车行业分析师孙木子统计,自2006年起,中国汽车业的产能利用率不断下行。2006年产能利用率达到最高峰,为67.1%;2007年底为66%,目前下降到64.8%,其中,乘用车产能利用率仅为62.2%。”

以韩国现代汽车为例,其在中国的两家合资企业——北京现代和东风悦达起亚都在大幅扩产。按照规划,今年底,北京现代的产能将翻一倍达60万辆;随着年产30万辆的第二工厂投产,东风悦达起亚总产能也将达到43万辆,几乎为过去的3倍。但在扩大产能的同时,企业却陷入了无法完成年底销售目标的尴尬境地:今年前5个月,即使加上北京现代推出的新车“悦动”,北京现代总销量也仅约13万辆;东风悦达起亚总销量约6.2万辆,仅完成全年销售计划的31%。

对冲高油价 汽车新消费税呼之欲出

◎本报记者 官徽

在高油价的背景下,中国汽车市场中若干“陋习”将逐步得以纠正。

从6月底开始,市场纷纷传财政部和国家税务总局将对我国现行消费税的税目、税率及相关政策进行调整的消息。

安信证券汽车行业分析师孙木子向本报记者表示,即将开展的汽车消费税的调整有望出现两个特点:一是针对近年来汽车排量多样化的情况进一步细化;二是体现节能减排的政策导向,大幅提高大排量汽车的税率。遵循这个调整思路,考虑到近期国内油品调价和货源短缺的严峻现实,加大发挥税收的经济调整和政策导向的力度,继2006年后进一步上调3.0L以上大排量汽车消费税税率,符合当前的政策取向和市场预期。

来自国家税务总局流转税司相关人士的答复是:今年以来,国税总局对上调大排量汽车消费税进行了多次讨论,也拟定了相关方案,但目前还不会推出。至于何时推出,该人士表示,应该不会太久。

来自中国乘用车市场联席会的

数据显示,从2008年1至5月份进口车的情况来看,大排量高油耗的高档车仍属于“主力”,汽油越野车已经超过汽油轿车,成为进口汽车最大门类。国内进口四驱越野车86994辆,同比增长91.30%,占全部进口汽车总销量的50.70%,占全部进口汽车总金额的44.61%。其中,以保时捷卡宴系列、宝马X5系列、奥迪Q7系列增长最快。从进口乘用车品牌上看,雷克萨斯、奔驰、宝马、奥迪、大众和保时捷分列进口汽车品牌前六位。

对此,来自中国乘用车市场联席会秘书长饶达表示了他的“不理解”:SUV是乘用车中最耗油的车型,两轮驱动的小排量SUV也比同排量的轿车费油10%以上,价格还要比配置基本相同的轿车高出10%以上,但2007年国产SUV销量增幅和进口SUV的增幅均为50%左右,而且进口SUV的数量超过了进口轿车,这在油价高涨的今天让人无法理解,因为德国汽车市场去年下滑了9%。

相关政府部门显然也意识到了问题的存在。自今年年初,国家税务总局发布《2008年全国税收工作要点》,今年将根据国家产业政策,研究调整消费税的征税范围和税率。另外,根据国家财政部、国家税务总局

局最新印发的《关于调整部分成品油消费税政策的通知》,自2008年1月1日起,对汽油油、溶剂油、润滑油按每升0.2元征收消费税,燃料油按每升0.1元征收消费税。这样一来,每吨燃料油消费税增加了70元。而不久之后实行的新消费税则进一步抬升了大车的消费成本。

但总体来看,汽车消费上调不会引起整个车市购车成本的大幅变动,影响范围有限。据安信证券分析师孙木子研究分析,根据中国汽车工业协会统计,2008年1至5月份国产3.0L以上排量乘用车产销规模约1.2万辆,仅占国产乘用车总量的0.4%。相反,由于进口豪华品牌乘用车大多集中在3.0排量以上,因此,此次消费税调整将使得该级别相关车型受到较大影响。

孙木子认为,具体到汽车生产企业和车型,影响较大的车型涉及上海通用的别克林荫大道系列、凯迪拉克系列;东风日产天籁、公爵系列;一汽丰田兰德酷路泽和普拉多系列等;以及一汽大众奥迪A6系列中的部分车型。而在汽车制造类上市公司中,仅上海汽车(600104)会受到部分影响,其他汽车类上市公司基本不受波及。

