刚性需求 2012车市持续发展的动力

展望2012年乃至以后一段时期车市发展趋势，汽车的刚性需求，是我国汽车市场持续发展的动力；种种制约因素，包括正面和负面因素的影响，也让我国车市呈现出明显的市场弹性。作为国民经济支柱产业，汽车产业必须在“调结构、转方式”上下功夫，方能平稳持续发展。2012年，车市仍将低速运行。

本刊 综合

刚性需求是发展动力

刚性需求，是指常态化市场下，依靠市场自身规律和自身力量作用下的需求，我国汽车市场在未来相当长时期，有着强劲的刚性需求。

目前汽车市场上60%以上的消费者属于首次购车，其中有摩托车的升级换代，至2011年11月，全国汽车保有量首次超过摩托车，表明中国机动车结构由摩托车为主体向汽车为主体转变；此外还有1300万辆三轮汽车和低速货车，同样需要换代。

至2011年底，民用汽车保有量突破1.04亿辆，拥有汽车驾照人数超过1.72亿。全国拥有驾照人数与汽车保有量之间有着巨大的数字落差，上海私车牌照额度拍卖和北京私车额度摇号，始终处于“僧多粥少”的供不应求局面。充分佐证了群众对拥有汽车这一出行交通工具和享受汽车文明的强烈欲望。

此外，我国还有大量未达和仅达国I排放标准的汽车亟待淘汰和更新。如果套用欧美日等国经验，我国每年的汽车更新需求，就要突破上千万辆。一个从首次购车向更新购车与首次购车双重方向转变的汽车消费需求结构已经向我们走来。

按国家规划，2020年我国将全面进入“小康社会”，城镇化持续推进。目前城镇化率，发达国家87%，世界平均55%，我国47.5%。有权威专家研究预计，城镇化率每提升1个百分点，就有1000万人进入城市生活，就会拉动汽车新的消费。

制约因素造弹性市场

2008年，受国际金融危机严重冲击，我国汽车市场大受影响，汽车产销跌入5.21%和6.70%的一位数增长。如果没有2009年初的多项刺激政策，这一年可能跌进负增长；由于多项刺激车市政策的效应，2009年汽车产销不仅没有负增长，反而增长了48.30%和46.15%，突破1300万辆。刺激政策延续一年，2010年产销又增长32.44%和32.37%，突破1800万辆，其中包括透支2011年的消费。

2011年，应对国际金融危机冲击的刺激政策退出，增速明显放缓，只维持一个微增长的态势。目前制约汽车发展的因素，主要反映在以下几个方面。

近几年，我国原油进口量大幅攀升，2010年2.3亿吨，原油进口对外依存度55%，已经达到警戒线。我国乘用车新车百公里平均油耗有所下降，但油耗水平与国外发达国家相比，仍存在较大差距。

全国667个城市中，有2/3城市出现拥堵。城市交通拥堵、城市环境恶化，为一些城市采取简单化做法提供口实，限购、限牌、限行。北京2010年销售91万辆汽车，限购后的2011年少增汽车51万辆。同时，汽车尾气污染已成为我国大中城市主要污染源之一，第一次全国污染源普查公报说，机动车氮氧化物排放量占全国排放总量的30%。

持续发展必须转方式

我国汽车产销量攀上了世界第一的位置，可“量”的超越并没有带来“质”的飞跃，汽车核心技术缺失，自主开发能力不足，自主品牌发育不良，汽车社会文明程度不高。如果不能调整好结构，转变好汽车发展方式，在未来5-10年里中国汽车业如果被打败，只能败在自己手里。

目前我国汽车核心技术缺失的状况并没有随产业规模的扩大、市场的做大、制造技术的提高而得到彻底改观。要实现由汽车大国向汽车强国转变，由汽车制造大国向汽车创造大国转变，必须调整产业结构，转变发展方式，加大自主核心技术的创新开发力度，同时整车和零部件市场、汽车物流、汽车金融和汽车保险等服务市场，二手车市场、消费者服务市场等等，都需要加大力度去开掘。

编辑：施 园 组版：褚衍冲