

# “十二五”期间 车市将上演“强者通吃”？

在“十二五”期间，国内汽车市场的发展目标是什么？每年到底能生产多少车？各个厂家又是如何做规划的？在2010年末，这些问题都渐渐浮出水面。

在近期举行的汽车企业“十二五”规划座谈会上，中国汽车工业协会常务副会长董扬介绍，各主要车企均介绍了未来的产销规划，综合来看，到2015年我国汽车产能将达到2300万~3100万辆，几年内还将保持高速增长的态势。

事实上，今年我国汽车销量将达到1800万辆，超过美国历史最高水平，在这一历史时刻审视“十二五”规划，除了“量”外，更需要在“质”上找到发展方向。

## 强弩之末？

对于2010年—这“十一五”最后一年



# 看本地信息 只上洛阳网

## ·权威身份：

中共洛阳市委宣传部主管、洛阳日报报业集团主办，党报优势，新闻权威。

## ·超群实力：

十三年成功运营，alexa统计全球排名1.7万，日均IP量8万，日均PV量120余万，全市第一，全省前三。

“洛阳社区”人气火爆，注册会员超26万人。

## ·核心优势：

共享洛阳日报报业集团全媒体采访中心新闻，最新鲜，最生动，最详尽，离您最近。

## ·荣耀见证：

河南省十佳网站、全国地方门户创新品牌奖、网盟理事单位。

广告咨询电话：65233618

地址：洛阳新区开元大道洛阳日报报业集团22楼

销量，业内普遍预计将在1800万辆左右。不过，行至年终，汽车行业销量月度增速逐步下滑，同比增长由原先的全年31%下调为27%，其中，轿车增长23%，重卡增长51%，客车销量增长22%。

不过，即便如此，对于“十二五”的发展状况，业界也普遍持乐观态度。中国汽车工业协会助理秘书长杜芳慈用“需求”一词概括。在他看来，在13亿人口的前提下，这样的增速出现得并不突然。

“人均月收入在1000美元以上以后就是汽车迅速进入家庭的时代，我们已经过了这个坎儿了。我国有3亿多个家庭，像美国每个家庭大概都有1辆车，它大概保有2亿辆车，我们如果保有2亿辆车，大概才是2/3的家庭有车。从诸多现象来看，乘用车产能增速低于需求增速。”杜芳慈表示。

## 力挺自主

从今年的情

况看，主流乘用车企业产能利用率达到历史较高水平，已经接近或达到饱和生产。数据显示，1~8月汽车行业产能利用率已达88%。因此，扩产仍是“十二五”开局之年各大车企投入精力最大的事情。

中国汽车工业协会顾问沈宁吾表示，在工信部委托中国汽车工业协会编制的中国汽车工业“十二五”规划课题研究中，“十二五”期间我国汽车工业发展的总体思路和目标是，汽车工业保持稳定增长，结构调整取得明显成效，自主创新能力显著增强，自主品牌产品在国内市场占据主导地位，建成世界汽车出口重要基地和出口大国，全面提升在世界汽车工业中的地位。

具体目标包括：汽车产量达到2500万辆/年，摩托车产量达3800万辆/年；全行业工业总产值(年度)达到4.5万亿元，汽车工业增加值占国内生产总值(GDP)的比例达到2.3%；整车出口占汽车总产量的10%~15%(含海外生产产品)。

随着汽车行业总体销量大幅增加，行业集中度也会同步，产业集中度将是“十

二五”期间政府部门主抓的关键点，行业排名前5家企业所占市场份额的总和要比2010年提高10个百分点，并形成3~4家年产达400万辆以上的大型企业集团。

而在产品方面，各种混合动力乘用车年产量将达到乘用车总产量的10%~15%，插电式混合动力汽车实现商品化，各种纯电动乘用车年产量达到乘用车总产量的3%~5%，燃料电池汽车小规模示范运行，各类替代燃料汽车在有条件地区全面实现产业化。

总体上在努力实现汽车保有量翻一番的同时，燃油消耗量增加不超过50%。此外，自主品牌乘用车市场占有率达到50%，其中自主品牌轿车市场占有率达到40%。关于自主品牌市场占有率的表述，也是首次进入到我国产业规划中来。

目前，我国汽车产业

在政府委托行业协会制订“十二五”规划的同时，国内各大汽车厂商都在紧锣密鼓地制订“十二五”发展大计。

截至目前，已有部分

厂商率先公布其“十二五”规划，去年国内排名前十的汽车大集团：上汽、一汽、东风、长安、北汽、广汽、奇瑞、比亚迪、华晨、吉利，再加上江淮和长城，在“十二五”规划最后一年，即在2015年，初步规划的总产能将达3250万辆左右，“胃口”实在不小。

一汽集团规划到2015年销量超过400万辆，其中自主品牌比例超过50%。上汽集团虽然没有提出具体目标，但始终强调保持市场20%的份额不动摇。这不仅包括常规动力车辆，也包括新能源车辆。北汽集团到2015年，力争进入世界汽车行业排名前15位，进入世界500强。

而奇瑞、华晨、吉利都制订到了2015年，销量达到200万辆的目标。即便是长城汽车和华晨汽车也分别将销售目标定在180万辆和150万辆。

事实上，在“十一五”末期，汽车产业已经显现出强者恒强的态势，“小”企业包括长丰、力帆、吉奥，处境均不理想，要么选择被收购，没有规模效应已经很难在未来五年的中国汽车市场中立足。

(据《第一财经日报》)