

千人汽车保有量“定律”失灵 中国车市天花板在何处

尽管销量降幅在收窄，但全年车市连续下滑的“定局”仍不足以被改变。

12月10日，中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)发布了最新的国内汽车产销数据。1—11月，国内汽车产销分别完成2303.8万辆和2311万辆，产销同比分别下降9%和9.1%。对此，中汽协副秘书长叶盛基预测，今年全年国内车市降幅将在8%左右，2020年中国车市仍将延续疲软态势，全年市场规模预计与今年基本处于持平状态。

在3000万辆年产销规模边缘徘徊已久的中国车市，如今正在经历着近30年来的“非典型性”波动。这似乎与乐观派专家耳熟能详的千人汽车保有量“定律”唱起了反调。乐观派专家认为，由于中国与欧美发达国家相比千人汽车保有量仍然较低，因此中国汽车市场未来有较大增长空间，年产销规模突破4000万辆大有潜力，而残酷的现实则是，距离3000万辆年产销规模一步之遥的中国车市，在徘徊中连续下滑、萎缩。

跌字当道的中国车市究竟何时能止跌回升、触底反弹?千人汽车保有量“定律”真的在中国市场就此“失灵”了吗?千人汽车保有量究竟是不是判断中国车市增长潜力的唯一标准?中国汽车市场在发展过程中，呈现出哪些区别于欧美发达国家的特征，导致现阶段千人汽车保有量虽差距仍在但市场却难掩下滑?3000万辆也好，4000万辆也罢，中国车市的天花板又到底在何处?一连串问题拷问中国车市。

易举。当距离3000万辆只差100余万辆的时候，中国车市开始连续下滑，由此不少业内人士发出质疑：3000万辆，究竟是中国车市的顶点还是拐点?

当中国车市在接近3000万辆年产销规模徘徊的时候，我们似乎开始真正意识到产销规模不是简单的数字叠加和累计，而是对整个产业链、整个社会的考验。在向3000万辆年产销规模冲刺的过程中，中国车市的变化，已经不仅仅是局限于汽车行业内的话题，而是拓展和衍生成一个社会问题，左右汽车产销规模增长的因素越来越多，政策导向、社会发展、GDP增长、交通资源配置、城市配套完善等等。

产业结构调整引发的市场阶段性下滑，使中国车市正在从高速增长的轨道向高质量发展切换。随着调整的深入，所引发的两极分化、此消彼长直接导致市场波动。那么，3000万辆这道坎，中国车市迈得过去吗?

对此，中汽协原常务副会长董扬在接受本报记者采访时表示，目前行业和市场出现的下滑，是市场规律的变化，并不能因此而判断产业到顶了，中国汽车市场未来仍然有增长的空间和潜力。北汽集团总经理张夕勇曾作出这样的判断：中国汽车市场在经历调整期后，将会保持年均3%左右的增长，再过15年，也就是在2035年前后，年销量将达到3500万辆左右。德勤则预测，到2027年前后，中国车市年产销将突破3500万辆。

■质疑“千人汽车保有量”

如果说年产销3000万辆并非是中国车市难以逾越的坎，那么有望突破4000万辆的预测又能否成真?

中国车市年产销规模突破4000万辆的判断和预测由来已久。即便是处于连续下滑的颓态中，国家信息中心副主任徐长明依旧乐观地认为，未来中国车市的年产销规模将突破4000万辆。一直以来，徐长明对中国车市判断的核心依据就是中国与欧美国家千人汽车保有量之间存在较大差距，以此对标，中国车市仍有增长空间。

今年8月，世界银行公布了2019年全球20个主要国家千人汽车保有量数据，其中中国每1000人拥车量为173辆，位列全球第17名，美国第一，千人汽车保有量为837辆。

按照徐长明的逻辑，当中国人口达到14.5亿的峰值时，中国汽车保有量有望达到6亿辆，千人汽车保有量将增至400—500辆，按照每辆

车使用年限15年计算，中国汽车市场年销量将占有保有量的1/15左右，照此计算中国车市年产销突破4000万辆不成问题。

徐长明将中国车市年产销突破4000万辆目标达成的关键，寄托于全国千人汽车保有量增至400辆以上，并认为尽管目前国内车市处于连续下行状态，但并不会从根本上改变4000万辆年产销规模的实现。“只是达到4000万辆年产销规模的时间会比原计划推迟。”他说。

不过，这一乐观的千人汽车保有量“定律”，正遭到业内人士的质疑。

“中美千人汽车保有量直接对标并不科学。”董扬说，“中国与美国在汽车消费领域存在诸多差异，所以美国千人汽车保有量的数据可以作为中国参考，但直接对标并不妥。”

中汽协顾问杜芳慈在接受本报记者采访时也表示，千人汽车保有量是个多变量函数，受人均GDP、国土面积、人口总量、公路总里程、其他交通工具状况(比如高铁等)、大城市数量、城市分布状况、高原山地沙漠面积、资源充足率(燃油)、气候状况等条件的制约和影响，因此计算千人汽车保有量单纯以人口总量与国土面积之比并不切合实际。

“中国的国情决定了不能简单套用西方国家千人汽车保有量逻辑，同时要考虑中国的人均GDP增长、东西部地区差异与千人汽车保有量的关系，西部人口密度小的地区，千人汽车保有量会大于东部沿海地区。此外，还要考虑国内网约车市场、高铁、民航的发展对个人购买汽车的影响等等。”张夕勇明确表示。

日前，中德诺浩汽车职业教育研究院院长孙勇曾专门撰文称，仅用千人汽车保有量来预测中国未来车市已经不通了。他认为，根据政府出台的相关政策，未来高铁和城市轨道交通在中国整个交通中扮演的角色越来越重要，这对汽车消费造成一定的挤压；汽车共享的快速发展也会削弱一部分购车需求；大城市限购限行政策也使相当一部分购车需求被压抑；“4—2—1”中国家庭人口结构也将导致汽车需求量逐步减少；汽车报废领域执行力度打折扣，也直接影响新车市场销量的增长。

■“中国特色”导致“中美差异”

对千人汽车保有量“定律”质疑的理由，不约而同地集中在诸多“中国特色”导致的中国与欧美国家之间存在的差异上。

“目前，国内汽车市场正处在阶段性转换

的关键时期，从此前的中高速增长转向中低速，主要的特征是千人汽车保有量会从11%—12%自然回落到4%—5%。”国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青说，“4%—5%的千人汽车保有量水平，在未来15年左右会使中国车市保持较低的增长速度，如果换算成新年年销量增长水平的话，大概在3%—4%左右。”

王青判断，从短期看，影响市场增长的负面因素仍将主导明年市场的走向；从中长期来看，尽管当前国内千人汽车保有量处在自然回落的区间内，但是潜在增长潜力仍在。“根据预测，到2028年，国内汽车保有量将达到4.1亿辆左右，千人汽车保有量在288辆左右。因此从长期来看，尽管市场的增速和增幅都在回落，但仍将保持增长。今年影响车市增长的负面因素将在明年有所弱化，所以明年国内车市预计会初步向潜在增长率去修复、收敛，降幅会明显收窄。”他说。

中国国际工程咨询公司专家学术委员会专家李万里也明确提出：千人汽车保有量作为衡量中国出行率水平的唯一标准并不妥当。“从欧美各国的发展进程看，为了满足现代化进程的需要，千人汽车保有量处于相当高的水平，中国与之相比还有很大差距和空间，但由于中国的人口数量巨大、人均面积低于欧美国家，因此在提升车市销量、提高千人汽车保有量的过程中，我们的能源、道路、交通等问题越来越不容忽视。”李万里说。

李万里认为，千人汽车保有量是个恒定的指标，在远低于欧美发达国家千人汽车保有量的条件下，中国仍然要满足汽车消费需求、满足出行需求，因此提高出行流动性的效率很关键，由此也引发了中国对共享出行以及“制造+服务”的强烈需求。

事实上，这些颇具“中国特色”的差异化特征，正在直接或间接影响中国车市的走向。因此，单纯地仅用千人汽车保有量这一指标判断未来中国车市确实不够全面、客观。

■4000万辆的潜力该怎么挖

3000万辆年产销规模究竟不是中国车市的“天花板”，未来4000万辆的规模到底是“痴心妄想”又或是会“梦想成真”?抛开预测和判断，一切答案都将由市场来揭晓。关于未来，除了绝对数量之外，更关键的在于，如何挖掘中国车市的成长潜力，让增长更健康、更加可持续。

“年产销4200万辆是中国汽车发展能够达

到的峰值点，根据目前的实际情况，唯一的调整是到达这个顶点的速度可能会有所放慢，中国车市年产销突破4000万辆，是一场持久战。”国家信息中心信息化和产业发展部汽车市场处处长王光磊说，“中国的千人汽车保有量，在短期内无法达到美国、意大利、英国的水平，但我们的人口密度低于韩国，达到韩国300—400辆的水平没有问题。国内很多发达城市的千人汽车保有量增长很快，3—4年后很快可以达到300—400辆的水平，从这个角度讲，中国千人汽车保有量到达400辆的判断并非过高。”

中国是否仅适用千人汽车保有量指标来判断和预测未来市场规模值得商榷，与此同时，面对更多的变化以及不同于欧美国家的市场发展特点，整个产业应当在如何真正调动和释放市场活力上下功夫。

李万里表示，在多重因素的作用下，当下及未来一段时间，中国车市的增量都将呈现变小的趋势。“当中国乘用车市场从以初次购车为主逐渐切换到换购、二次购车为主时，需求增长的速度和幅度也发生了变化，市场快速、大幅增长的可能性也变得越来越小。”他说。

“判断未来国内车市的走向，要对汽车在全国运输市场上的‘进’、‘退’与‘变’作出抉择。”李万里说。他认为，首先是“退”，根据国家出台的相关政策，汽车中长途客货运输市场将从轨道网络覆盖的系统中逐步退出，这一变化将引发原有的私人出行方式发生改变。其次是“进”，一方面未来汽车在多式联运模式新空间中将成为承担无缝衔接的节点；另一方面，汽车消费将成为一部分低收入人群消费升级的新取向，汽车消费向三四级市场延伸的趋势依旧明显。第三是“变”，随着替代能源比重的提高以及智能化的普及，会产生新的汽车消费观，对私家车市场有着强烈的引导作用，与此同时“制造+服务”、共享出行、人口老龄化、劳动力减少对私人汽车需求取向也在发生变化。

正如李万里所言，未来，决定中国车市走向的因素越来越多、越来越复杂，摆在中国车市面前的新问题、新话题、新课题已经接踵而来，如何因地制宜，在探讨、破解和应对中，挖掘中国车市在有序、有退、有变的多元化特征中前行的动力，似乎比单纯地仅用千人汽车保有量“定律”为中国车市“简单粗暴”地“打鸡血”更具意义。

(来源：《中国汽车报》)

感恩节

买家电送年货 岁末感恩

12月1日—12月31日

豪

买海尔抽汽车

送

套购满额送华为手机

享

买冰箱送冷柜

赠

买海尔抽16999元买单

活动说明：抽奖由海尔济南中心于活动结束后统一组织公证抽奖，奖品汽车为北京现代瑞纳手动焕新版，海尔济南中心只提供车辆车款，购车手续、交税等由中奖者自行办理，图片仅供参考，具体以实物为准；买单以用户实际购买金额为准，兑现不高于限额；套餐数量有限，赠完为止；活动详情请咨询济南（含莱芜）、淄博、东营、滨州、德州、聊城、泰安地区各大卖场专柜及海尔专卖店。