

2020
JL S
JO QICHE XIAOLIANG ZHANWANG
E SHICHANG XIANZHUANG

展望中国汽车市场销售前景
把握中国汽车产业发展方向

2020 中国汽车 销量展望

及世界汽车市场现状

董扬 徐长明 周勇江◎等编著
北京富欧睿汽车咨询有限公司◎组 编



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

2020 中国汽车销量展望 及世界汽车市场现状

董 扬 徐长明 周勇江 等编著
北京富欧睿汽车咨询有限公司 组编



机 械 工 业 出 版 社

本书以第3次“世界汽车产业论坛”的嘉宾演讲内容为主整理而成，书中收录了中国汽车工业协会常务副会长董扬、国家信息中心信息资源开发部主任徐长明、中国市场学会汽车营销专家委员会主任周勇江、北京富欧睿汽车咨询有限公司总经理周锦程，以及日本 FOURIN 公司中田徹、田中八智代、久保铁男等众多专业人士的发言。本书内容包括对2020年中国汽车的销量进行展望，对亚洲、中南美地区的汽车产业发展前景以及世界商用车产业的发展趋势进行分析等。

本书既有详实的数据，也有精彩的观点，可帮助汽车产业投资人员、汽车产业研究人员、汽车产业政策制定人员，以及汽车营销管理人员等各方面人士了解中国以及世界汽车产业的发展趋势。

图书在版编目(CIP)数据

2020 中国汽车销量展望及世界汽车市场现状/董扬，徐长明，周勇江等编著；北京富欧睿汽车咨询有限公司组编. —北京：机械工业出版社，2012.9

ISBN 978-7-111-39817-2

I. ①2… II. ①董… ②徐… ③周… ④北… III. ①汽车—市场预测—中国—2020—文集②汽车—市场预测—世界—2020—文集 IV. ①F724.76-53②F746.6-53

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2012)第 223882 号

机械工业出版社(北京市百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

策划编辑：赵海青 责任编辑：赵海青 责任校对：王 欣

封面设计：马精明 责任印制：乔 宇

北京铭成印刷有限公司印刷

2012 年 10 月第 1 版第 1 次印刷

169mm×239mm · 11.75 印张 · 228 千字

0001—3000 册

标准书号：ISBN 978-7-111-39817-2

定价：38.00 元

凡购本书，如有缺页、倒页、脱页，由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心：(010)88361066 教材网：<http://www.cmpedu.com>

销售一部：(010)68326294 机工官网：<http://www.cmpbook.com>

销售二部：(010)88379649 机工官博：<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线：(010)88379203 封面防伪标均为盗版

编 著

董 扬

中国汽车工业协会 常务副会长兼秘书长

徐长明

国家信息中心 信息资源开发部主任
FOURIN 世界汽车研究会 会长

周勇江

中国市场学会汽车销售专家委员会(CAGR)主任

周锦程

北京富欧睿汽车咨询有限公司 总经理

中田 徹

日本 FOURIN《亚洲汽车调查月报》编辑长

田中八智代

日本 FOURIN 美洲担当董事

久保铁男

日本 FOURIN 副社长

北京富欧睿汽车咨询有限公司 组编

策划

北京富欧睿汽车咨询有限公司 常务副总经理 田秀杰

中文翻译

北京富欧睿汽车咨询有限公司：王燕、张慧芳、金永学、
见康、李永兴

日本 FOURIN：平野孝治、成梅林、沈鸣雷、衣俊辉

前 言

2011年5月20日，由北京富欧睿汽车咨询有限公司主办的“世界汽车产业论坛”在北京举行。以此为契机，FOURIN世界汽车研究会(FOURIN Automotive Forum)于同年10月21日正式成立。世界汽车研究会吸引了来自中国各地的三百余名汽车业界人士前来参加，体现出中国汽车行业人士对世界汽车产业发展的高度重视。

在中国汽车市场取得高速发展，尤其是中国在2009年成为世界第一大汽车市场的背景下，世界汽车研究会大胆提出中国汽车行业所面临的各种问题，并与中国汽车界的有识之士共同就探寻问题本质，展开深入讨论。

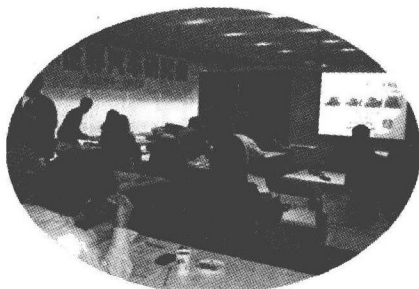
此外，世界汽车研究会还着眼于全球，时刻关注世界各地的汽车产业发展及市场动向，并每隔三个月定期举办一次研究会。

为了能与更多人士分享世界汽车研究会的交流成果，我们以2012年4月6日举办的第三次研究会的音频资料为主编成本书。第三次研究会以“中国汽车市场2020年展望”为主题，由中国汽车工业协会常务副会长董扬，世界汽车研究会会长、

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明，中国市场学会汽车销售专家委员会(CAGR)主任周勇江分别就该主题进行了演讲。演讲结束后，三位嘉宾还同与会者展开了讨论。



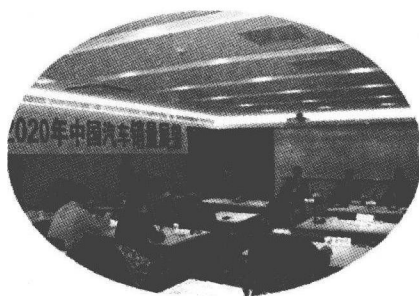
世界汽车产业论坛(2011. 5. 20)



第一次研究会(2011. 10. 21)



第二次研究会(2012. 1. 6)



第三次研究会(2012. 4. 6)

另外，本书还收录了第一次研究会以来其他四位演讲嘉宾关于世界汽车产业的演讲稿。这四位嘉宾均在北京富欧睿汽车咨询有限公司的母公司——日本 FOURIN 担任《世界汽车调查月报》编辑长等重要职位。

最后，我谨向给本书早日出版以大力支持的上述七位演讲

嘉宾、为翻译演讲稿作出努力的日本 FOURIN 员工，以及机械工业出版社表示由衷的谢意。

2012 年 5 月

北京富欧睿汽车咨询有限公司总经理 周锦程

目 录

前言

转型升级 建设汽车强国	董扬
总结“十一五”期间中国汽车产业的发展	2
汽车产业已经成为国民经济的支柱产业	3
未来十年的目标是建成汽车强国	4
“十二五”期间需要解决的问题	6
中国的汽车总需求约在 4000 万辆左右	徐长明
中国汽车市场高度增长将延续到 2023 年	11
第 1 个与第 2 个高速增长期	11
中国已处于第 2 个高速增长期	14
中国汽车市场销量的饱和点应该在 4000 万辆左右	16
汽车产品结构的变化	19
迫切的石油问题	21
产业内政策与产业外政策	22
“十三五”规划期内出台新产业外政策?	24
到 2020 年中国汽车销售的规模将达 3000 万辆	周勇江
中国经济的高速增长时期	29
中国经济的成熟时期	30

中国经济成熟时期的三个特征	31
中国汽车市场今后的趋势	33
商用车市场今后的趋势	36
汽车服务及贸易领域的发展	39
汽车强国之路	46
问题与回答	49
一家两台车的可能性	50
1000 人保有量为 500 ~ 600 辆	50
一家一辆车是有可能的	51
1000 人保有量为 150 辆，总保有量为 2 亿辆	51
产业发展应符合社会需要	52
保护生存环境也同样重要	54
汽车零部件产业发展的问题	54
发展汽车零部件产业很重要	55
国家级别的研发平台	56
政府的支持不可或缺	56
博格华纳 (BorgWarner) 项目的进展	57
中国的老龄化问题	58
分析老龄化影响还为时尚早	58
新能源汽车的将来	60
混合动力汽车应该比电动汽车更快普及	60
充电站对电动汽车推广的限制	61
政府对合并自主品牌的态度	61
汽车产能过剩危机及影响	周锦程

2012 年以后中国产能过剩问题将凸显	64
汽车产业产能过剩是相对的概念	68
柔性化经营体制构建是控制产能过剩的良方	71
专用工厂是北美产能过剩的主因	74
被放任的欧洲区域内的产能过剩	81
利用世界范围内的生产任务分配调整产能的日本	82
亚洲汽车产业现状与未来展望	中田 徹
汽车社会化前夜的亚洲汽车产业多样化成长	87
印度 2020 年汽车产量将突破 1000 万辆	95
泰国——东盟最大的出口基地	105
印度尼西亚——成长中的东盟最大市场	113
中国车能否在亚洲赢得市场份额	119
中南美汽车产业现状与今后市场	田中 八智代
中南美市场在大西洋沿岸形成经济圈	122
太平洋沿岸地区亚洲厂商占优势	124
中南美汽车市场销量有望逼近 800 万辆	129
南方共同市场汽车产业存在构造性问题	131
来自世界各地的生产投资趋于活跃	134
中日韩开启国际竞争新时代	138
世界商用车产业 2020 年展望	久保铁男
向新兴国家转移的世界商用车产业	145
发展成为世界最大规模的新兴国家商用车制造商	147
在收益规模上继续保持领军地位的发达国家商用车制造商	149
面向 2020 年调整发展战略的世界商用车制造商	150

发达国家制造商与新兴国家制造商之间的联盟	152
印度尼西亚呈现的新型商用车竞争	159
世界商用车产业 2020 年展望	161
从小型商用车产业的发展历程总结得出的经验	165
附录 FOURIN 世界汽车研究会简介	171

转型升级 建设汽车强国



中国汽车工业协会
常务副会长兼秘书长

董 扬

我本人和中国汽车工业协会对中国汽车产业的看法，如果用一句话来说就是，中国未来十年要由汽车大国建成汽车强国。我今天演讲的题目为《转型升级 建设汽车强国》。

总结“十一五”期间中国汽车产业的发展

第一部分，简单总结“十一五”期间中国汽车产业的发展。

“十一五”期间，中国汽车产业取得了全面进步。我们不只是将中国的汽车产业做大。现在有些业界人士，特别是有些业外人士或者说是边缘人士、媒体等，指责中国汽车产业只管做大。这一点，我是非常不同意。一个行业做大和做强是分不开的。就一个企业而言也是如此，当做大则做大，当做强则做强。没有必要为了做大就先不强。为了做强先不做大，这也不大可能。对汽车产业而言也是这样。“十一五”期间，中国的汽车产量由 570 多万辆发展到 1800 万辆，年平均增速为 25%，目前占全球汽车产量的比重为 23%，研发投入达到或接近总投入的 2%，产业集中度为 86%，略有增加。之前，汽车行业一直被树为“散、乱、差”的典型。被指责说有一百多家整车厂，几百家改装车厂。我现在想说，其实中国的加工工业都一样。我们都是按照党中央制定的改革开放的路线走，都是先开放市场，然后各种外资、内资进来，之后再发展，都是一种借用外力的发展，不是完全内部的发展，所以集中程度都不高。汽车行业做的是比较好的。现在我们汽车行业出了位人物——苗圩同志，他是我国工信部的部长。我跟他聊过很多次，他说汽车比其他行业强多了。钢铁行业也是产业集中的，但钢铁行业集中的程度远远不如汽车行业。其他行业

就更甭提了。所以我想说，咱们自己人千万别再指责汽车行业分散的问题。甚至延伸一下，也不要把兼并重组说成是汽车行业首先要做的事情。这是我的一个看法。再有就是：在排放方面，我们达到了国Ⅳ水平；新车、自主品牌的乘用车产量都有增长；摩托车产量连续17年全世界第一。兼并重组的案例有上南合作、兵器航空合作、广汽长丰合作、吉利收购沃尔沃等。2012年3月4日，中国汽车工业协会组织了“两会”代表委员座谈，李书福参加了我们的座谈。他说收购沃尔沃后进展挺好，本来准备收购后2年内要亏3亿欧元，结果第1年就赚了2亿欧元，第2年也赚了，赚得少一点，是因为在研发上加大了投入，但是运行良好。此外，新能源汽车也取得了长足发展。

汽车产业已经成为国民经济的支柱产业

第二部分，汽车产业已经成为国民经济的支柱产业。

2010年汽车产业的销售收入是4.35万亿元。2011年汽车产业的销售收入是4.996万亿元（就是5万亿元）。2010年工业增加值是9972亿元，占国内生产总值（GDP）的2.51%；利润总额为3450亿元；直接就业378万人，间接就业4000万人，占城镇人口12%；上缴税收9500亿元，占全国税收13%（不含燃油税，如果含的话会更多）；零售总额是15000亿元，占社会消费零售总额的10%以上。所以我们认为汽车产业已经成为国民经济的支柱产业。这里面绝大部分数据来源于工信部。我一直想组织人把这个数据重算一下，到现在也没有完成。一直在讲汽车产业要带动多少个产业，也不知道到底是指

哪些产业，所以我觉得我们需要把自己的事情理清楚。

未来十年的目标是建成汽车强国

中国汽车行业未来十年的目标是建成汽车强国。建成汽车强国的标志是什么？我这里引用苗圩部长讲的三条标志。2009 年，中国汽车工业协会在长春组织了汽车行业 1000 万辆下线的仪式。仪式搞得很隆重，几大汽车企业的老总都到了。仪式由上汽的董事长胡茂元主持，东风汽车的总经理徐平宣读了张德江副总理的贺信，一汽的总经理徐建一宣布下线并代表企业讲话。会上，苗圩部长讲，他认为建成汽车强国第一是要有世界一流的汽车企业和世界一流的汽车产品品牌；第二是能够引领世界汽车技术的发展趋势，不是完全学人家；第三是利用国际国内两个资源，面向国际国内两个市场。这是苗圩部长讲的。此后，我听过很多专家的讲话，我看还没有人超过苗圩部长讲的这三条，而且权威，所以我就干脆直接引用。我认为这就是建成汽车强国的标志。顺便阐明一下我的观点，我完全不同意“传统汽车追不上了，靠新能源汽车弯道超车”类似这样的一些说法。

中国是否能在十年内建成汽车强国？我认为具有下面几条可能性。第一，中国汽车工业过去 50 年走过了发达国家 150 年的发展历程。这句话不是我发明的，是一位领导说的。有一次国务院开会，主管工业的张德江副总理讲，说中国汽车工业用 50 年的时间走过了发达国家 150 年的历程，很了不起。我觉得这句话基本上可以概括中国汽车工业这 50 年的成就。第二，中国汽车工业用 30 年时间追上了与国际先进水平 20 年的技术差距。我记得 1986 年我在中汽总公司科技

部工作，当时做了一个软科学课题，题为《2000 年振兴目标研究》，其内容分成几大产业，其中汽车产业的振兴目标研究是我做的。一开始我是参与，做具体组织工作，后来就自己直接写材料。当时的结论是中国汽车工业和国际先进水平有 30 多年的差距。当时我们处在改革开放初期，还没有顶尖技术，生产体系、零部件体系还没有建立，工厂的整体水平也比较差。今天上午我们谈汽车史的时候，上汽的同志讲，1990 年以前，桑塔纳的国产化率一直是百分之二点几，原因是我们没有零部件，没有高技术水平。当时我们的结论是，中国汽车产业和世界汽车产业的差距是 30 年。这是 20 世纪 80 年代初。现在我认为只有 10 年的差距。我还没有看到有更多的人去呼应这一点。我认为现在拿中国的汽车工业和国外汽车工业先进国家相比，生产设备已经不差，全世界最好的汽车生产工厂建立在中国。实验设备也差不多。下一步，一汽、上汽这几个汽车技术中心建立起来以后，全世界最豪华最齐全的汽车研究设备、研究基地建在中国。差距在什么地方？差距在研究的内容、新产品的开发和技术积累。比如说：汽车工业先进国家已经推向市场的缸内直喷增压汽油机，5 档、6 档的或者是双离合器的自动变速器，而我们还在研究；汽车工业先进国家已经有好几个企业在使用的轻量化的热成型高强钢用于支撑结构，我们现在还没有使用。我觉得这就是我们的差距。所以总体上，我把中国汽车工业与世界先进水平的差距用一种很不科学的方法归结为还有 10 年的差距。所以我说我们用 30 年追上了 20 年的差距。那么，我们未来能否用 10 年赶上 10 年的差距，就是用 10 年完成 20 年的进步呢？如果我们能够用 10 年完成 20 年的进步，我们就达到了世界汽车强国的水平，在技术上和国外先进水平没有差距。我认为这是可能的。因

为我们有世界汽车产业转移这样一个机遇，也有中国经济转型升级这样一个机遇。即使金融危机以后，美国提出再工业化，一些发达国家提出要重视实体经济，也有人对中国汽车工业产生些许担心和忧虑。我认为不必过多担心。因为美国再如何工业化，发达国家再如何重视实体经济，第二产业、加工工业等方面，从发达国家移出向新兴经济体移入这一趋势是不可逆转的世界潮流。美国也好，欧洲也好，它们所作出的努力，只能延缓这个过程，但是不能逆转这个过程。

“十二五”期间需要解决的问题

“十二五”期间需要解决哪些问题？我认为第一个问题是自主品牌的问题，特别是轿车的问题。这个问题，在由外国公司举办的论坛上，我想我还是要注意一下自己的言辞。中国改革开放这么多年，汽车工业顺着改革开放的道路发展到了今天，有成绩有不足。成绩是合资合作发展得很好，对国家经济和世界汽车产业的贡献很大；不足是自主品牌弱一点。我们希望把不足补上来，不是希望外国公司退出去。我认为汽车产业的合资合作对于中国汽车工业支撑作用很大，对国民经济、国内就业、税收都作出了巨大贡献，所以我们会和外国公司继续合作下去。同时我们也不接受将中国企业全部打垮。我问过很多业内的高层人士，如果说到最后，和丰田合作得很好，和大众也合作得很好，但奇瑞、吉利、长城全死掉了，这我们不接受。所以我们希望合资企业和自主品牌汽车共同发展。具体来说（在这个地方不宜多说），我觉得：第一是我们要建立一流的开发基地、一流的开发流程、一流的开发队伍；第二是我们要全面地理清清楚我们还有多少差