

日前,商务部和德勤联合发布了《2014 中国汽车产业投资促进报告》(以下简称《报告》)。德勤中国华西区汽车行业主管合伙人、《报告》主要撰写人周梓滔日前接受本报独家采访时表示,近年,外资企业在华投资规模、布局等发生了新的变化。新常态下的汽车产业投资正由增“量”向提“质”转变。《中国制造 2025》、一带一路等政策将为汽车行业带来新的投资机会,经过市场发酵之后这些政策的利好作用将会逐步释放。



商务部喊话外商： 汽车业投资要提“质”

1 投资规模： 项目数量减少金额上升

我国消费市场的巨大潜力和相对较低的生产成本曾是拉动外商在华汽车产业投资迅速增长的主要因素。然而数据显示,近三年,外资在我国整车制造业的投资项目数量呈现递减趋势,但投资总额保持高水平。据统计,2013年我国吸引外商投资汽车产业项目86个,同比减少11.3%;吸引外资113.8亿美元,同比增长6%。2014年1~10月,我国吸引外商投资汽车产业项目65个,投资金额120.7亿美元。周梓滔表示,造成项目数量减少的原因,一是近年来我国汽车行业发展总体增速放缓,二是国家政策不鼓励外商投资整车项目。《报告》认为,虽然目前国内汽车市场增速明显放缓,投资项目减少,但市场需求和消费能力仍不断增长,外资车企对我国车市的预期较高,投资扩产的热情不减。但这也在一定程度上导致我国汽车产业出现产能利用率降低,产业集中度偏低等问题。

周梓滔表示,我国汽车行业当前的产能过剩反映出长期粗放式经济发展方式导致的供需脱节矛盾。“面对近年汽车产销量的持续增长,各地政府将汽车产业作为支柱产业,给予投资建厂政策优惠,鼓励车企扩大产能。”周梓滔说,“政府应当尽量减少政策对企业投资决策的影响,让企业自主决策投资的时机和地区。”

德勤(中国)汽车经销商团队副总监彭聪表示:“目前汽车行业仍呈现出量多、体小、分散的特征,行业集中度有待提高。”规模经济对于汽车产业的发

展尤其重要,大型的综合性汽车企业更有竞争力。周梓滔称:“企业在理性投资的同时,要进一步加快汽车产业兼并重组的步伐,破解产能过剩危机。在兼并重组的过程中,要改变过去在政策、地方政府要求下形成的‘大吃小’、‘强并弱’的模式,采取强强联合或弱弱合作的并购重组方式。”依靠市场调节、加强企业自主性,企业看到利益自然会积极行动,这才能体现产业集中的优势。

2 产业布局： 中西部成投资热土

目前,我国汽车行业已经形成长三角地区、环渤海地区、华南地区、东北地区、中部地区和西南地区六大产业集群。随着中东部地区汽车市场的逐渐饱和、政策限制,加之越来越突出的产能过剩、成本上升等问题凸显,各大中外车企产能开始向中西部地区进行布局 and 转移,如一汽-大众成都工厂、上海大众新疆工厂、神龙汽车成都工厂、上汽通用五菱重庆生产基地等,同时奔驰、宝马、奥迪等高端品牌都已经在西部设立区域管理机构。《报告》称,我国汽车产业向中西部地区大规模转移已势在必行。

在国家发改委、商务部发布的《中西部地区外商投资优势产业目录》中,汽车整车制造被列入鼓励项目,覆盖了22个中西部省、自治区、直辖市。国外整车企业可以享受所得税减免和进口生产设备免缴关

税等政策优惠。

汽车向中西部地区转移,不仅有国家政策支持,更多的还有来自市场层面的需求。周梓滔表示,中西部地区的资源、人力成本等方面的优势和消费市场的缺口,是企业选择中西部地区的根本原因。外商在华投资更是如此。《报告》称,外资企业对华投资,通常会根据市场因素、资源配置因素、地理因素、政策与政府效率因素、金融服务因素等作出区位选择。整车企业通常更为关心投资地的市场因素、政策和政府效率;而汽车零部件企业则更为关注资源配置等要素。“目前,汽车产业向中西部转移,还仅仅是依托于生产线的扩展,随着中西部地区经济的发展,汽车产业将全面向这些地区扩展,这里将是未来中国汽车工业新的市场和投资热土。”周梓滔说。

3 走出去： 等待政策利好兑现

数据显示,今年1~5月,我国汽车出口31.62万辆,比上年同期下降13%。其中乘用车出口17.49万辆,比上年同期下降18.8%;商用车出口14.13万辆,比上年同期下降4.6%。《报告》指出,当前中国汽车出口增长率和出口占产量比率都呈现下降趋势,海外收购和外商直接投资均有所收缩。

对于中国投资者来说,海外投资既是顺势而为,也是大势所趋。周梓滔表示,中国车企的海外投资多是以获取先进技术为

目的,寻求打破跨国企业技术垄断;借力领先品牌的全球营销渠道和消费市场,拓展本土品牌的市场;享受投资国相对低廉的劳动力,节省物流运输开销,规避贸易壁垒;以海外投资促进企业自身成长,提高企业的核心竞争力。

彭聪表示,尽管有不少自主品牌通过开发中高端车型以及收购海外豪华汽车品牌进军成熟市场,但总体来看,我国汽车工业与世界先进水平仍有较大差距,存在着品质达不到国际标准、缺乏核心技术支持、汽车研发环节薄弱、资金投入不到位等问题。“受世界经济形势,尤其是出口目的国经济、政治等多方面因素影响,中国汽车出口量短期内可能会持续下滑,但随着《中国制造2025》、“一带一路”等政策的落地,未来十年,中国的汽车制造技术、产品和营销都会产生变化,这些都将是深度影响出口市场。”周梓滔告诉记者。《报告》分析称,中国汽车产业出口正从整车出口阶段升级至海外设立生产线进行整体运作的阶段,在前一时期激烈的粗放型海外出口竞争中存活下来的中国企业,需要为在海外市场的本土化进程进行技术、渠道、资产等各方面的储备。设立海外研发中心、通过与跨国车企合作共同进行产品研发将使中国企业更加贴近世界领先的先进技术,也有益于企业在研发阶段即为产品奠定符合目标市场需求的特性。

人民网-中国汽车报

—【延伸阅读】—

反垄断让 外资零部件企业 在华更规范

2014年发布的《外商投资产业指导目录》将外商投资重点由“整车制造”改为“关键部件的制造和研发”,带动了外商投资在汽车零部件领域的兴起。自去年7月以来,中国针对汽车业的反垄断调查不断升级,无论是整车还是零部件外资企业均成为调查的重点。《报告》认为,我国的反垄断调查远远没有结束,今后还将进一步加严,甚至将成为外商投资在中国面临的常态。周梓滔告诉记者:“中国反垄断调查加严将引导外商企业在中国投资进入规范的发展轨道。去年7月开始的反垄断来得太突然,一些企业可能还没有准备好。适应之后,相信他们都会规范相关操作。中国汽车零部件领域依然是外商投资关注的热点。”周梓滔表示,我国正在起草的汽车《反垄断指南》,将给外商在汽车尤其是零部件领域带来利好。外资企业都很关注《反垄断指南》,期待能在其指导下在华更好地投资。

