

□时报记者 唐燕(整理)

近日,华尔街接连不断地传来一系列令人震惊的消息:美林将被收购;雷曼兄弟破产;美国国际集团向美国联邦储备委员会寻求400亿美元的短期融资支持。这些爆炸性新闻表明,始于次贷问题的美国金融业危机在进一步加剧,而美国联邦储备委员会前主席格林斯潘更表示,美国正陷于“百年一遇”的金融危机中,其诱发全球一系列经济动荡的可能性正在增大。

金融危机、全球股市暴跌、中国股市再遭重创、虚拟经济正向经济实体渗透、美国欧洲亚太车市纷纷下滑……这一轮经济冲击波,全球汽车产业、国内汽车市场和汽车产业将会受到多大影响?时报记者进行了多方采访和了解。

美国金融危机爆发

中国汽车产业难以独善其身

中国市场

将告别超高增长时代

市场表现:

1~8月销量增幅放缓

商务部国际贸易经济合作研究院副研究员梅新育认为,对于美国而言,次贷危机有成为1929年之后最严重危机的潜力。至于对中国和世界经济,除了直接加剧世界金融体系紊乱,还会波及实质经济部门,比如房地产、汽车业等,加剧信贷紧缩,使得经济增长放缓。

自2002年以来,我国汽车市场超高速增长长达6年之久,远远超过我国GDP的增长速度,今年这种超高速增长开始刹车。据中国汽车工业协会最新数据统计,今年1~8月,全国乘用车市场总体表现低迷,我国乘用车产销463.24万辆和455.03万辆,同比增长13.67%和13.15%,与上年同期相比,增幅回落8.32个百分点和10.94个百分点。今年以来,国内车市除1月、3月、6月增长外,2月、4月、5月、7月和8月均出现环比下降。主要是受雪灾及春节假日、汶川大地震、油价上涨、奥运会的影响,8月甚至出现同比负增长。这也是最近3年多来的首次月度销量下降。据了解,汽车销量最近一次出现月度环比下降是在2005年2月,当时下降了26.3%,至31.86万辆。

对于今年乘用车市场的表现,来自全国乘用车联席会的报告认为,国内乘用车严重超前消费,造成市场超高速增长期已结束。该报告认为,从2008年开始,乘用车发展速度将放缓。中国乘用车市将告别20%以上的增长。从2009年~2015年,预计乘用车市场的年增长率约在10%~5%,这在国际汽车市场仍称得上是高速发展。

可以说,美国次贷危机的后续影响,无疑对中国汽车行业的消费和投资带来长远影响,我国汽车业的发展速度也将回落到理性范围。

预计:

今年增长或在15%左右

业内人士预计,今年“金九银十”的传统旺季将大打折扣。除了经济大环境不乐观、信贷紧缩、政府与企业开支收缩等宏观原因外,燃油价格上涨也是重要原因。此外,股市的大幅下跌导致财

富效应丧失,对轿车特别是中高级轿车消费影响较大。

业内人士预测,9月乘用车销售同比可能仍是负增长,乘用车行业短期低迷将至少持续约3个月时间。有人认为,今年我国的汽车销量将增长10%~14%,而去年的增速是21.8%,销量为879万辆。按这一预测,今年1000万辆的目标仍有可能实现。2009年中国汽车行业销售增长将继续放缓,增幅会低于10%。

西南证券汽车分析师董建华告诉记者,美国金融危机短期内难以消除,这将对全球经济发展造成一定影响,而我国经济也将面临增长放缓的迹象,这对我国汽车产业中长期影响较大,中国汽车消费的拐点将会到来。不仅是出口将受到很大影响,国内的需求也会下降,随着大盘下跌,投资也会受影响。今年全年汽车行业的销量可能会维持在15%左右,明年可能降到10%以下。

对外市场:

出口首当其冲

国家信息中心资源开发部副主任徐长明表示,今年大事不断,国内汽车消费持续低迷,很多车企希望在出口市场寻求突破,然而金融危机的多米诺骨牌效应使我国汽车出口市场受重创,所以行业整体都比较艰难。

徐长明告诉记者,美国的这场金融危机对中国市场主要是以间接影响、连锁反应的方式起作用。首先,出口会受到很大阻力。我国整车出口到美国的很少,但零部件很多,美国的汽车购买力下降,势必影响我国零部件出口。如果金融危机再加深、蔓延,对能源价格、资源型产品的冲击更大,比如俄罗斯、中东等国家和地区受到的影响更大,而这些国家是我国汽车出口的主要市场。由此可见,出口对汽车产业的拉动作用不会那么明显了。

中信证券汽车分析师李春波认为,美国金融危机对我国汽车产业的直接影响不大,间接影响较多。美国国内汽车需求下滑,中国零部件出口会受影响。金融危机从美国蔓延到全球,波及到俄罗斯、中东、非洲等新兴市场的经济,影响到当地的汽车需求,那我国整车出口就会受到较大冲击。



欧美市场

欧美持续疲软

目前全球车市已经出现“入冬”迹象。一些汽车巨头裁员、减产、调整年度目标的消息频频传来。从最近两个月汽车销量数据看,全球三大汽车市场状况都令人沮丧。美国汽车市场的颓势仍在继续,美国三大汽车巨头的销量同比下滑幅度依然高达两位数;欧洲汽车销量下滑幅度在向美国看齐;“金砖四国”(中国、印度、俄罗斯和巴西)中,仅有巴西一枝独秀,增长势头不减。

北美市场:继续“过冬”

北美这个全球最大的汽车市场,现在令几乎所有厂家都大感头疼。连

续几个月下滑幅度都达到了两位数,北美车市俨然成为拖累全球汽车市场下滑的罪魁祸首。

8月,美国汽车销量下滑幅度高达两位数。根据各汽车集团最新公布的8月销量数据,美国三大汽车巨头的销量同比下滑幅度仍高达两位数。有分析人士预计,该市场2008年销量将在1400万~1450万辆之间,滑落至10年前的水平。

欧洲市场:销量锐减

8月欧洲车市继续上演着持续下降的局面。欧洲汽车工业协会发布的数据显示,8月,欧洲乘用车销量下降15.6%,而前8

个月销量下滑3.9%。该协会认为,导致汽车销量大减的主要因素除经济不景气和通货膨胀加剧之外,当月比常年少两个工作日也是原因之一。统计数据显示,与7月相比,8月西欧汽车销量下滑16.5%。有人预计,欧洲很多大型汽车市场的低迷将持续到2009年。7月,东、西欧车市表现各异。东欧和中欧的部分市场表现出了一定的吸引力。

通用汽车欧洲公司总裁福斯特近日表示,西欧汽车市场严重萧条,消费者信心甚至比经济基本面还要疲软,目前看不到任何积极的迹象。

金砖四国

辜负众望

“金砖四国”的汽车销量并未如各大汽车企业希望的那样大幅攀升,俄罗斯、印度出现微滑,我国乘用车销售8月首次同比下降,只有巴西实现了同比7.61%的增长。

印度受油价上涨和13年来最严重的通货膨胀影响,近两个月乘用车销量已呈现下滑趋势。俄罗斯汽车市场一改上半年增长态势,8月出现微弱下滑。巴西表现出色。1~8月,巴西比2007年同期增长25.48%。

8月,我国乘用车销售在持续5个月出现环比下降后,出现了自2006年以来的首次同比下降。

相关链接

美汽车业融资难上加难

华尔街的动荡使美国汽车企业的融资前景呈现两极分化。德国和日本等向美国出口汽车企业的融资和贷款审批有更为顺畅的迹象,而美国“三大”和经销商的融资难度则进一步加大。长期以来,灵活的信贷措施是美国三大汽车公司的重要市场竞争手段。从目前情况来看,戴姆勒、宝马、本田和丰田等国外企业比美国“三大”拥有更大的融资优势。

通用汽车公司首席运营官韩德胜说:“随着雷曼兄弟破产,美国的信贷政策将进一步从紧。短期内,从金融部门获得贷款的难度非常大。”

通用今年7月曾发布削减成本计划,即:通过变卖部分资产和借贷方式筹措50亿美元;通过加强公司运营管理,削减100亿美元成本。为了筹集资金,通用将在接下来几周向悍马的潜在买家提供有关悍马的财务细

节。除悍马外,通用还打算出售其他资产。

“美国‘三大’的公司债评级较低,主要依靠资产支持型证券融资并发放贷款。他们的融资成本很高,而且会受很多不确定因素的影响。”据了解,通用汽车金融公司和克莱斯勒金融公司都提高了经销商的贷款利率,福特信贷公司可能很快将采取类似办法。德国和日本的进口品牌可能也会提高经销

商贷款利率。

丰田金融服务公司暂时不担心在融资方面会出现大问题。有分析员认为,次贷危机彻底颠覆了汽车金融的游戏规则,也将改变美国汽车市场的竞争格局。

通用方面还表示,欧洲和中国的汽车销售可能放缓,美国车市的低迷仍将继续。韩德胜预测,明年美国轻型车的销量可能为1400万辆,但美国车市可能今年就将“见底”。