



即将过去的虎年车市如同它的属相一样,生龙活虎,在烟台的车市出现了前所未有的购车热潮,排队购车、有车就提的现象比比皆是,而这一火爆现象正在随着购置税优惠截止日期的临近而更加火热。距离2011年元旦还有一个周,中国汽车市场的火爆程度用“高烧”来形容一点也不为过。中国汽车工业协会发布的数据显示,2010年11月乘用车需求呈现快速增长趋势,当月销量接近134万辆,再创历史新高。1.6升及以下乘用车市场份额连续四个月提升。

无疑,大多数经销商在12月会创造一个新的销售纪录,不过,经销商们也深知,虽然目前车市火爆,但是明年的汽车市场却越发扑朔迷离。有业内人士发出疑问,车市这种火热局面会一直持续下去吗?

虎年车市很给力 兔年还会一直火下去吗

专刊见习记者 张辉

争搭上“税止”前的末班车

烟台在经济高速发展同时带动着汽车市场的蓬勃发展,2010年的烟台车市处处散发着“丰收”年的喜庆。

12月22日,记者走访了烟台的机场路、幸福南路等多家汽车4S店了解到,去年和今年的烟台汽车市场都非常火爆,在烟台富金汽车销售服务有限公司,展厅经理徐冬向记者介绍,烟台车市进入十月份以来就一直很旺,有时日销售量

甚至比平时“五一”、“十一”节假日还要火爆,这种火爆的销售态势将会一直持续到年底。

徐冬介绍说:“我们富金吉利店前两天刚到的28辆车,今天不到一天的时间就卖出去了13辆,销售形势一片大好,卖得最好的就是吉利金刚。有很多顾客,本来是来看车的,看到现场这么火爆的销售场面也产生了买车的念头,当场拍板加入到购车大军的行列。”

2010年对所有的汽车经销商来说都是一个丰收年,在采访中记者了解到,各品牌4S店中几乎很少有滞销的车型。年末了,几乎所有的汽车经销商都赚得盆满钵满。12月31日,随着购置税等一系列国家优惠政策的截止,大家都想搭上“税止”前的末班车,买上一辆属于自己的爱车,甚至出现了很多市民驾照还没有拿到手,就先买车的现象,汽车市场的火热程度可见一般。

据业内人士分析,明年烟台汽车市

场不会因为国家的购车优惠政策的截止而出现大规模的浮动,总体下滑幅度不会很大,因为随着市民经济收入和生活水平的不断提高,很多人非常向往有车一族的生活,如果有购车需求,车主们还是不会在乎这几千块钱的。

据记者了解,在12月31日汽车购置税优惠政策截止以后,各汽车经销商会根据自身情况,适当的推出一些相应的购车补偿措施,但是具体的措施内容尚未成熟。

作为烟台豪华汽车的代表品牌,中达翔宝汽车销售服务有限公司市场经理马晓峰在接受记者采访时说,烟台宝马汽车今年销售态势非常好,8月至10月每月平均销量达八十台,至于购置税优惠即将截止是否会对宝马的销售造成影响,马晓峰说:“购置税优惠等政策的截止不会对宝马这样的豪华汽车品牌造成太大的影响。”他预计明年烟台的汽车市场依然比较乐观,但从烟台豪

华汽车的保有量以及明年的经济态势等多个角度来分析,明年烟台汽车市场总体需求不会超过今年。

烟台中冀汽车销售有限公司市场部负责人李浩红告诉记者:“从进入冬季以来斯巴鲁各款车型都出现了火爆销售的场面,车源供不应求,许多热爱斯巴鲁,关注斯巴鲁的客户通过试乘、试驾,体会到斯巴鲁的优越性能和舒适的驾驶环境,不断加入到购买斯巴鲁汽车的大军中。”她预计明年烟台汽车市场,会受到购置税优惠截止等一系列国家购车优惠政策的影响,但是总体对烟台的汽车市场影响不会很大。

记者从有关部门获悉,据不完全统计,今年截至目前,仅烟台六区轿车上牌量达到58.8万余辆,预计年底可突破11万辆,再创历史新高。

车市会“高烧不退”吗?

记者经过多方调查了解,今年汽车市场的火热程度在明年将不会得到延续,原因是多方面的。

首先,去年和今年汽车市场

的跨越式猛增的最大动力来自于政策。从节能减排到购置税优惠到汽车下乡,政策推着汽车从一线城市“蔓延”到二三线直到四五线城市。汽车企业如梦方醒,各大汽车集团纷纷推出微型车、小型车,“蜂拥”挤进中小城市,推出中低端产品,产能扩大、车型增加,网络扩张。试想,一旦政策“抽身”,近两年支撑车市高增长的二三线,四五线城市的销售量很可能减少,市场需求减少的空间会有多大,目前还不能确定。

其次,近两年受汽车保有量增加之“累”,国内大中城市道路交通拥堵、能源紧张、环保问题日益突出。

以北京为例,从2009年至今,北京市新车数量

激增,平均每天有1000辆新的私家车涌向街头,这一数字类比到烟台平均每天达到300辆。

这也进一步加剧了交通拥堵状况,烟台市民王先生告诉记者,他家在芝罘区,所在的小区是一个老社区,没有固定的车位,以前私家车还没有现在这么多,在小区里停车、开车都比较方便,现在回忆起来那时开车的心情,真是舒畅,现在小区院子里的车越来越多,每天下班回家停车得“撞大运”,幸运了能找到一个合适的车位,不然只能停到小区外面的停车场,停车费还得自己掏腰包。平时开车出行停车也是一个大麻烦,在南大街、三站批发市场,想要停车,车主在周围转上几圈都不一定能找到车位,为此王先生很是烦恼。

车友刘先生也有同感,每天上下班高峰期,汽车一辆挨一辆,在车流量比较多的路段和路口,几站路的车程得“蠕动”半个多小时,在冬季雨雪天气来临的时候,每天开车在路上的时间更是平时的双倍。很多司机朋友苦笑驾车出行还不如“环保”出行更省时省力。

上周,北京市治理交通拥堵综合措施开始征求民意。在公布的北京市治理交通拥堵综合措施中提到,将按照公开无偿原则调控年度小客车增速。北京市各级党政机关全额拨款事业单位不再增加公务用车指标。在此基础上,按照公正、公

开、公平和无偿原则,合理调控单位和个人年度小客车增长速度,抑制小客车过快增长。这意味着之前一味放任汽车保有量增长的做法将有所调整。一个经济迅速发展的城市汽车保有量连续几年大幅度提高,从一定程度上讲会严重增加城市交通的承载负荷,由此引发一系列的城市交通问题和环保问题等等。

种种迹象表明,汽车市场需求将发生变化,优惠政策的截止和购买条件受限所引发的年底车市“高烧”将退去,明年车市一定会回归到正常的业内人士称为的“刚性需求”水平内。

汽车市场需要保持供需平衡。至少目前来看,明年汽车市场的需求不会像今年一样能够保持高速增长。当高速增长带动的车市停滞下来的时候,以前隐藏的问题就会暴露,从而引发连锁反应。最先有可能出问题的是汽车价格。

受近两年车市增长压力,汽车厂家的销售网络扩张迅猛,经销商数量增加,商家单靠销量盈利。一旦市场需求减少,而厂家的产能并没有相应减少产量,会向经销商压库存,车商大量资金压在库存车上,又销售不出去,“腹背受敌”之下,为尽快回笼资金而低价抛售库存车,甚至导致经销商资金链断裂。商家如此,厂家亦然。

总之今年的车市套用时下非常流行的一句话,虎年车市很给力,明年车市还会继续给力吗?我们拭目以待。

