

限购未了,汽车业面临“拐点”

正当西安为限购政策辟谣时,8月12日,吉林长春宣布当地市民购买一汽轿车将可能最高可获7000元补贴。一面是限购,一面是补贴,业内人士分析说,中国的车市俨然进入了行政干预预期。汽车业在接受充分的市场竞争,与受限于政策之间,面临发展的“拐点”。



资料图

限购连锁反应是否会中止

此次西安紧急叫停汽车限购措施,某种程度上暂时中止了渐成“燎原”之势的城市汽车限购。

此次西安市政府拟通过地方立法授权市政府控制总量与限行的权力,更像是地方政府的一次投石问路。但是有业内人士表示,目前,深圳、杭州、成都、重庆、天津、郑州、南京等十几个城市已在制定相关限购政策,城市汽车限购几成必然趋势。继北京、上海、贵阳、广州之后,汽车限购已从个别城市的治堵措施,扩展成众多城市效仿

的行为。在车市出现高速增长,而配套公共基础设施却无法跟进的情况下,“限购”似乎成了解决城市拥堵最有效的方式。但有批评人士指出,“对比而言,西安不过是个800万人口的中型城市,汽车限购一波未平一波又起,未免有凑热闹的嫌疑。”

国外许多城市的汽车保有量超过了北、上、广,但拥堵情况并不严重,这与市政设施息息相关。全世界汽车保有量一二百万的城市数不胜数,但当

地政府并没有实施限购政策。截至去年,美国汽车注册量达2.4亿辆,远远高于中国的7400万辆,其较好的交通条件,得益于宽阔的道路和智能交通的发展。

和世界上其他国家的主要城市相比,我国的限购措施最为严厉。“以我国目前的千人保有水平、车均道路面积等指标看,现在完全可采取其他措施解决交通问题。”国家信息中心信息资源开发部主任徐长明曾如此评价。

厂商过剩产能难处理

8月1日,中国物流与采购联合会和国家统计局服务业调查中心发布了7月份中国制造业采购经理指数(PMI),其中汽车制造业PMI已经连续数月维持在50%以下,库存压力较大,显示行业淡季特征不减。

汽车经销商层面的压力却十分明显。据中国汽车流通协会近日发布的数据显示,2012年上半年汽车经销商库存量明显上升,高库存品牌占被调查品牌近1/3。今年1月份库存系数为1.49,2月份库存系数达到

2.3,3~5月该库存系数逐渐呈显著上升趋势,6月份库存系数仍然达到2.09。库存系数即当期库存量与当期销售量的比例,如果库存系数大于1.5,反映库存达到警戒水平;如果库存系数大于2.5,则库存过高,经营压力和风险都非常大。

另外,据行业不完全统计,国内30家主要汽车企业2015年的产能规划已达到4000万辆。但在中国汽车工业协会草拟的“十二五”汽车产业发展规划中,预测2015年中国汽车产

量将达3000万辆(内销2500万辆、外销500万辆)。这意味着如果期间企业不做出调整,届时闲置的产能将达到1000万辆之巨。毫无疑问,已出台或正在酝酿限购政策的地方政府并未考虑这一点。

在多个地方纷纷酝酿限购政策的同时,国内汽车业去年1800万辆的“锅底”仍在。汽车业产能严重过剩,造成了汽车业上半年不太乐观的业绩。而在汽车产业链的上游,汽车用钢的价格也面临持续的跌落。

自主品牌将处不利地位

汽车业的低速增长,汽车用钢需求释放放缓,是以价格持续下跌为代价。中西部及二三级市场一直是国内自主品牌的主阵地。而限购之后,车牌成为稀缺资源,加速车型消费升级成为必然,限购对于自主品牌来讲无疑不堪重负。赵英分析说,“如果多个城市跟限购的话,对自主品牌带来

将是灾难”。北京市一位自主品牌经销商表示,在限购之后的北京市场上,自主品牌的确是受到影响最大的企业。很多品牌单月销量仅有20辆到30辆左右,吉利、比亚迪、奇瑞、长城甚至走高端路线的上汽荣威和MG都很受影响,目前已有多家自主品牌4S店倒闭或退出

北京市场。自主品牌或将处于更加不利的位置。根据中汽协最新公布的数据显示,今年上半年外资品牌轿车的市场占有率已经突破70%,达72.8%,而且外资份额增加、自主品牌份额下滑这一趋势仍没有减缓的迹象。

据《中国经济导报》

限购前后消费者状态对比

购车类型	限购前购车状态	限购后购车状态
首次购车群体	购车无摇号限牌需求	购车需摇号或拍牌等限制
	首次购车做代步工具	车牌来之不易 购车预算大幅提升
	偏向于经济实惠车型	更倾向于一车多用的多功能车
	自主、合资考虑范围	品牌更倾向于合资或高端品牌
增购群体	购车无摇号限牌需求	购车需摇号或拍牌等限制
	改善用车为主 更偏向于高端车型	有摇号或车牌限制 持币待购
		增购受限 或转向换购群体
换购群体	购车无摇号限牌需求	购车需摇号或拍牌等限制
	无车牌限制 可选车型多	有车牌限制 换购车型更偏向高端

国际大都市 交通治堵各有高招



资料图

香港: 高效交通管理

公交优先,大量私家车平时“休眠”。香港铁路交通系统四通八达,地铁站台内换乘简单,只要是两条路线之间,一定是对面站台换乘,无需上下楼梯或兜圈。香港运输署公布的数字显示,在总共57.5万辆汽车中,私家车38.5万辆,占2/3,但平日在路面上跑的私家车只有不到三成,大量私家车平时“休眠”,大大缓解了道路压力。香港一共有1700多名交警,平时执勤都开着摩托在大街小巷巡视,只要见到有堵车或突发情况便立即到场疏导处理。如果你在路面上开车过慢,警察就会示意你靠边停车,并告诉你“车开得太慢,路是大家的,不能影响别人。”

香港:发现违章的车辆就拍照贴条,一次罚款1.5万日元(约合人民币1000元),扣两分(日本驾照满分6分)。

洛杉矶: 科学管理,严格执法

停车牌是一种八角形的红色交通标识牌,上面用英文写着“停”,竖立在从小街道到主要街道或小街道和小街道的交叉路口,替代红绿灯。驾车者见到停车牌后要将车停在停车线前,看清楚横在前面的街道上有没有车辆行驶,确保可以安全通过时才能通过或转入横在前面的街道。

在洛杉矶,一旦塞车有了急事可拉上一个朋友,走多乘客车道。美国各州交通管理部门提倡邻居之间互相搭车上下班,以减少高速公路的车流量,在高速路容易塞车的路段,一般会在路左边专门开辟出一条多乘客车道,规定只有公交车和至少有两人或至少有3人的小车才能通行。法律规定,一个人开车进入多乘客车道,将受到重罚,罚款额高达270多美元。

伦敦: 收取小汽车“进城费”

伦敦交通有70%依靠地铁,每小时发出的列车达90班次。与此同时,地铁、火车和地面公共汽车立体交通网遍布伦敦市各个角落。从2003年2月17日开始,对进入市中心8平方英里范围内的车辆,从早晨7点到下午6点半征收5英镑的“进城费”。另外,提高燃油税也是英国限制汽车使用的重要措施之一。

东京: 治理拥堵“软硬兼施”

打开东京的地铁轻轨图,就是一张“蜘蛛网”。近20条线路,把整个东京覆盖的严严实实。即便是在地铁线路的空白地区,也会有都营公交车来补缺。除了线路多,东京地铁99%的线路换乘都不需要走上地面另寻入口,均可于三四分钟内完成。

东京市内路旁或大厦内每小时从600日元到1500日元(约合人民币40元至100元)的停车费,足以令车主心疼的高昂停车费用是东京政府治理交通的又一法宝。为了治理乱停车,东京政府专门雇用停车监督员,大多是退休的老警察,两人一组,配备数码相机和记录

发展三四线 该“淘金”还是“种树”

巨大的发展机会已经摆在眼前,对于车企而言,如何挖掘三四线市场潜力便成为了首要课题。目前来看,各车企对三四线市场的深耕,更多处于“淘金”阶段,希望通过因地制宜的营销手法提高市场占有率。然而,三四线城市不论是经济发展还是消费观念,都与一二线城市有所不同。

一方面,传统的4S店模式由于投资过高,在三四线市场存在较大风险。另一方面,三四线城市的消费观念正处于转变过程中,以前很多人认为,在三四线城市,绝大部分消费者并不追求“好车”,他们只喜欢那些皮实、低耗、便宜的车。如今,这样的消费特点正逐步远去。

三四线城市成车市的新热点

在汽车限购“跟风”的担忧下,一些消费者变“限购”为“现购”,将购车计划提前。面对一线市场愈加严峻的市场环境,各车企瞄准三四线市场纷纷出招,希望能抢占这片“蓝海”市场的高地。三四线市场有望成为撬动汽车市场的新杠杆。

车市微增长 三四线成发展热点

中汽协在近日发布的2012年汽车市场预测报告称,若下半年宏观经济向好,经济发展增速回升,全年汽车销量有望达2000万辆左右,增长率为8%左右。具体到乘用车领域,预计2012年乘用车销量约在1609万辆,增长率为11.1%左右。

与上半年乘用车市场7.08%的增长率相比,这项预测显得比较乐观,但对于汽车从业者来说,这个

数字却没有看上去那么美。从2010年车市回归低速增长持续至今,宏观经济动荡,通胀起伏不定,财政政策、货币政策间或调整,限购限行纷纷在更多城市实行,油价不断攀升,用车成本骤升,一线城市拥堵加剧……

面对汽车市场纷繁复杂的发展状况,各方专家纷纷献计献策:中国汽车产业应大力开拓三四线城市市场。

中汽协统计数据表明,过去三年,三线城市在国内新车市场中所占的份额迅速提升,已从前年的26.7%升到去年的30%;一线城市在国内新车市场中所占的份额逐年下降,已从前年的35.7%降到去年的30.8%。

由此可见,国内三四线城市的汽车市场,将当仁不让地成为各汽车品牌未来市场竞争的焦点。