



2009年汽车市场前景

MARKET

世界汽车行业大萧条的今天,中国汽车市场呈现出一枝独秀的风景。即使是“金砖四国”中的其他国家,也是惨淡经营,只有中国维持了增长势头。

全球汽车市场仍没有走出经济危机的阴影,主要国家的销售情况不容乐观,从5月份公布的汽车销售数据上看,仍然是下滑为主。美国4月份数据同比下滑了34%左右,日本新车销量同比下滑23%,澳大利亚新车销售同比下滑了23.9%,意大利同比新车注册量下滑了7.5%,法国新车注册数量下滑了7%。

对于今年的中国汽车市场,大多数汽车厂家维持乐观的态度,认为中国今年增长率可能在6%以上。2009年应该是中国的第二个汽车元年,汽车行业的整体走势将非常类似于2003年的行情。那一年,中国汽车市场曾经有过爆发式增长,很多人称其为中国的汽车元年。

看一下乘用车的市场走势,我们会发现,在某种程度上,今年同2003年的乘用车汽车市场行情有着惊人的相似。

2003年的行情基本上是在2月份的小幅下挫后,途中经历了“金九银十”的小幅波动,便基本上一路高歌持续到年末,而不像2005至2008年这几年的行情那样波澜起伏。

不过,今年行情的驱动力同2003年有所不同。那一年的汽车市场爆发,是以北京、上海以及沿海发达地区的强劲需求带动的,而这次的行情将主要由内陆地区的需求驱动。

驱动本次行情的主要原因有以下几个方面:

一是内陆地区的经济水平迅速提高,人均GDP和可支配收入提高,使得一部分人有了购车的需求。

根据国外先进国家的经验数据,人均年GDP在1000至3000美元之间时,中等收入的阶层开始拥有汽车,整体社会也会进入汽车化社会的初级阶段;人均年GDP超过10000美元时,开始步入汽车普及化社会。

而现在中国的内陆省份中,除了贵州省以外,绝大

多数省份的人均年GDP已经超过1000美元并逼近3000美元,跨过了进入汽车社会初级阶段的门槛。北京和上海以及一部分沿海发达地区的人均年GDP,已经非常接近或者超过了10000美元,开始进入汽车普及阶段。

二是国家政策的推动。

今年年初,中国政府推出了《汽车产业振兴和调整规划》,并对1.6升以下排量的乘用车,实施了年底前购置税减半征收的政策,同时,取消养路费改征燃油税的政策,在一定程度上推动了市场的增长。一个是优惠本身引发了市场的启动,另外,由于优惠有时间期限,也使得一部分人会提前启动购买计划。

三是汽车价格与世界接轨,使得一部分持币观望的人开始行动起来。

中国早期实施的汽车以及零部件关税政策,使得国内的汽车价格一直居高不下。但是,随着国产化进程加快以及民营企业的加入,国内汽车市场特别是入门级汽车的价格,基本上能够同国际市场价格维持一致,A级以下部分车型的价格甚至还低于国际市场水平。

在整体行情看涨的同时,各地区的行情特点可能不同。北京、上海以及发达地区可能会面临一个换购车的高潮,这可能会导致区域性中级车或者高端车有一个上升的行情。同时,停车费以及油价的升高,使得用车成本增加,导致新购用户的车型选择也会偏好于较高档次的车型,小型车用户的比例会比内陆地区低。

内陆地区的车型销量中,两极分化的现象可能会比较严重,大多数人的收入刚刚能够购买入门级乘用车,有钱人则是高档车,而中间地带的车型销量比例,可能要比其他发达地区小一些。

针对今年的汽车市场走势,各个公司在不同的区域市场应采取不同的产品战略、销售策略和渠道策略,对于各个市场的资源配置也应有所不同。☑

(此文为《中国汽车》特约专稿)