

三季度车市跌多涨少

根据乘联会发布最新数据显示,9月份国内乘用车产量 1340534 辆,同比增长 6.1%,销量 1246072 辆,同比下降 2.6%,这是自今年 2 月份以来月度同比首次下降。

综合观察今年三季度(7~9 月)的车市表现,可以用“跌多涨少”来形容。7 月份原本就是市场传统淡季,销量环比下降近一成;8 月份市场出现明显的回暖,产销出现双位数增长;9 月份市场虽然有部分品牌销量增长较快,但总体而言比较颓势,也是今年累计增速连续 8 个月提高后首次出现回落,并低于上年同期水平。



三季度车市除了受宏观经济面的影响外,日系车销量逐月下降的态势也拖累了整体市场。

日系车销量从微跌到大挫

从各个品牌厂商公布的数据可以看到,大部分日系厂家 7 月份销量开始有不同程度的下滑,日产汽车旗下各品牌车型在华销量达 98100 辆,较之去年同期下降 2%。有专家分析,尽管日系车 7 月份在数据上出现下滑,但其中主要原因是去年同期日系车在灾后加大了生产,导致基数过高而出现下滑或增幅放缓。

到了 8 月份,市场开始出现回暖,乘用车销量同比增长 11.30%。欧、美系品牌销售大增,德系、美系、韩系和法系乘用车表现都很给力,同比均有不同程度增长。

自主品牌出现转机

乘联会秘书长饶达分析,日系企业乘用车批发销量的市场占有率最高峰时达 30.8%,因此日系车销量严重下滑对市场整体会有较大冲击。三季度车市走势也反映出这种状况,而今年一直比较低迷的自主品牌,这 3 个月来的表现却很抢眼。7 月,自主品牌销量增速今年首次超过外资品牌,销售了 27.72 万辆,同比增长 14.9%。其中,长城汽车表现最为突出,销量增长高达 87.7%,吉利汽车市场表现也较好,销量同比增长 37%。8 月,自主品

牌乘用车销量 29.25 万辆,实现 12.3%的同比增长,增幅稍低于国产外资品牌(12.7%)。9 月份,自主品牌再接再厉,销售 56.19 万辆,比上月增长 26.6%,比上年同期增长 7.5%,占乘用车销售总量的 42.7%,占有率比上月提高 6.3 个百分点,比上年同期提高 3.1 个百分点。

虽然自主品牌市场份额从年初开始出现持续下滑,但三季度的数据显示,自主品牌已经开始出现转机。饶达认为,自主品牌销量快速增长的原因主要与开学前的购车潮、十一长假市场提前预热等利好因素有关。而根据以往的规律,在每年七八月过后,都会迎来自主品牌销量上升的情况发生,这与日系车销量下降无必然联系,至于这种乐观表现是否会持续,还需进一步观望。

今年总量或不到 2000 万辆

饶达分析认为,今年市场销量的折线图与去年比较,很明显有削峰填谷特征,加之下半年经济运行将比预期差,已经可以断定 8 月累计的广义乘用车市场批发销量的增长率是今年最高的。由于去年后 4 个月的销量很高,因此今年后 4 个月乘用车的累计增长率会逐月小幅度降低,全年增长率也就是 7%左右。最不利的是 12 月份,去年 12 月份有 23 个工作日,而今年仅有 21 个工作日,少了 2 天就会使产销量有所下降。另外今年春节来得早,春节前的



消费很多提前到去年年底,提高了去年 12 月的销量。而明年春节在 2 月份,春节前的消费不会提前到今年 12 月。由于 12 月销量的同比增长率较低,年底藏销量的问题基本上消失了,这样对商用车较乐观的估计,大约负增长 5%。另外,目前国内经济还处于谷底,日系企业销量同比下降,有多个日系厂家宣布调低 10 月份产量,预计 10 月份乘用车市场将与去年同期数据基本相同。因此饶达表示,他将今年整个汽车的批发销量预测值下调到 1930 万辆。

从宏观面来看,今年车市剩余的 3 个月仍然面临较多的负面因素,除了日系车走势不明朗之外,广州限牌

限制了一部分购车需求,并且为其他城市限牌起了示范效应。据饶达预计,今年政府不会出台新的刺激汽车市场政策。饶达说,2010 年底 3 项刺激汽车市场政策的取消,不是由于我国的经济发展困难已经过去,而是由于堵车。刺激汽车市场无疑会在堵车方面雪上加霜。由于政策的递减效应,汽车下乡补贴 2009 年微型车市场增长 100 万辆,2010 年为增长 50 万辆,再启动汽车下乡,增量可能仅有 25 万辆左右,这样的补贴对国家是得不偿失。另外农民买微型车主要进入中小城市,目前中国所有的城市都堵车,所以最近盛传的汽车下乡补贴不会出台。
(许方华)

广告