

宏观政策微调

莫测后市: 正负 10% 之间

现在汽车业的复杂性在于,它是房地产、出口之外的又一大经济支柱。对车市的调控,于宏观经济走向关涉甚大。

“2009 年对经济增长贡献最大的是房地产和汽车,2010 年是出口和汽车。”汽车分析师认为,房地产泡沫历经调控不小反大,出口 2010 年反弹后,高额顺差使人民币被迫升值,人民币流动性过剩,加剧通胀。加大房地产调控力度和降低出口退税率,必然是 2011 年的政策取向,其结果将是 2011 年经济增速降低。而要保持 GDP 增速,只能适度调控汽车业。

此外,2011 年是国家十二五规划第一年,经济走向影响重大。中央经济工作会议已经明确表示,将把拉动国内需求作为重中之重。因此调控性政策应该不会太严厉地阻挡汽车消费。

但即使如此,现在对于 2011 年车市的乐观与悲观,谁都仿佛难以有合适的表情。广汽乘用车公司副总经理谢志洪介绍:“根据国家汽车中心预测,2011 年汽车产量增长大概会在正负 10% 左右,现在不好说正的还是负的。”可以肯定的是,2011 年一季度,车市将会进入负增长,上半年也会较为困难。

“乐观地看,明年车市将是低速增长。”业内人士表示。

(据人民网)

随着小排量购置税优惠、汽车下乡等利好政策的终结,现在,车市正面临金融危机之后的首个大变局。2011 年车市迷雾重重。

“政策市”从刺激转为调控

前段时间,财政部发出小排量乘用车购置税优惠政策到期退场的通知。对一个有巨大刚性需求的市而言,已经持续两年的刺激政策退场,于市场本身损伤并不让人有太多担心。它更重要的意义在于意味着“政策市”方向的转变。

汽车市场分析师指出,中国的汽车销售消费市场,基本上是一个政策性的市场,政策的鼓励和支持决定了汽车市场的兴衰。从目前大趋势看,鼓励汽车消费的政策将减少,调控性的政策增多。

最明白不过的佐证就是北京治堵方案的出台。短短两年间,车市从 900 多万辆的年产销规模,飙升至今年的 1800 万辆,大中型城市一夜之间进入“汽车社会”,“汽车病”随之发作。北京“建、管、限”三管齐下的治堵之策,让经销商颤抖,也让整个市场恐慌。但业内人士也均承认,这是“不得已而为之”。

“我们现在最担心的是北京之后,是哪里?”在一些汽车分析师看来,北京治堵及其可能引发的连锁反应,为 2011 年车市走向埋下了主要伏笔。

2011 年车市迷雾重重

一周车评



一周车评

中国汽车业要有“归零”意识

继 2009 年中国超过美国成为世界最大汽车市场,2010 年,中国车市汽车产销继续狂飙,年度销量再度问鼎。中国车市“连庄”令人高兴,但由此而引发的能源、环保、城市规划、社会发展问题,也接踵而至。加上一系列的外部政策和竞争环境都在发生或酝酿激变,2011 年中国车市将面临更加严峻的转型和升级的考验。因此,有评论预警,不管明年车市增长多少,汽车业界都应当尽快从陶醉中清醒过来,尽快“归零”,为明年更激烈的竞争和转型做好准备。

中国汽车业连续两年在政策顺境中的狂飙,并不能掩盖其所处产业链低端的窘境与结构性产能过剩的风险。汽车产销高速膨胀为大城市带来的交通拥堵、空气污染以及能源安全问题接踵而至。因此,我们要清醒地认识到近两年汽车市场屡创纪录与刺激政策有很大关系;另一方面,要意识到汽车业的发展已经越来越多地受到能源、土地和环境的制约,留给我们完成产业升级和转型的时间在变得越来越紧迫。

2011 年是“十二五”开局之年,对于中国汽车业来说,能不能实现产销超过 2000 万辆并不重要,重要的是在离开刺激政策的扶持后,汽车产业能不能抓住“倒逼机遇”,适应竞争、健康发展、加速转型。汽车业面对临时性刺激政策的退出,要调整好心态和状态,积极面对市场竞争,中国汽车业要勇于抓住转型升级的“倒逼机遇”,着力解决汽车工业大而不强的顽疾,在新能源汽车核心技术领域和传统内燃机汽车自主创新两条战线寻求突破,加速进行产业转型和升级,促进我国汽车工业又好又快发展。(李林)



看本地信息 只上洛阳网



- **权威身份:**
中共洛阳市委宣传部主管,洛阳日报报业集团主办,党报优势,新闻权威。
- **超群实力:**
十三年成功运营,alexa 统计全球排名 1.7 万,日均 IP 量 3 万,日均 PV 量 120 余万,全市第一,全省前三。
“洛阳社区”人气火爆,注册会员超 26 万人。
- **核心优势:**
共享洛阳日报报业集团全媒体采访中心新闻,最新鲜,最生动,最详尽,离您最近。
- **荣耀见证:**
河南省十佳网站、全国地方门户创新品牌奖、网盟理事单位。