

专业园区调查



汽车园区进入多业态融合时代

本报记者 谢育辰

随着大众消费观念的转变,汽车消费已经不是一种行为,而是一种生活方式。在这样的大背景下,有形汽车市场、汽车贸易服务园区正在悄悄发生改变:汽车城逐渐被取代,大商业模式兴起;产业融合开发成热点,多产业服务是趋势。

大中城市推进,发展势头良好。

根据汽车市场的需要,一些汽车产业园由之前汽车销售和售后保养等最基本的商业模式基础上,开展了二手车业务、设立“一站式”服务大厅、汽车金融等配套服务,并且随着汽车政策的频发,一些汽车园区还增添了新能源汽车推广中心、平行进口车等商业板块。

目前国内已有天津滨海新盛世国际汽车园区、鄂尔多斯铜川国际汽车园区、福州海峡汽车文化广场、北京五方桥商圈、成都龙泉驿汽车园区聚集区、成都金恒德汽车国际用品园区、成都摩尔国际汽车园区、昆明骏信国际汽车园区、昆明车立方、山东济

经理颜景辉指出,有形市场这些年来发展有两大优势:一是能聚人气,客流量大。汽车品牌全、品种多,过去消费者对品牌的认知度不高,许多产品需要通过有形市场这个平台来认知和比较,而且这个平台还可以货比三家,方便大众购买。二是配套服务完善。由于与车务相关的各部门入驻,消费者办理各种手续方便快捷。政府相关部门的支持促进了有形市场的形成与发展,这在二手车市场上体现得更为明显。

《中国企业报》记者走访北京亚运村交易市场发现,全新亚

主要特征;第二个阶段,汽车消费时代,以汽车置换、改装等为主要特点;第三个阶段,部分大城市不仅已进入汽车社会,而且进入汽车生活时代。

在汽车生活的大背景下,商业网点建设开发中心副主任段宏涛甚至提出打造“汽车主题现代服务业集聚示范区”的构想。据他介绍,这个示范区不是一般意义上的产业集群,而是以汽车为主题,覆盖多产业形态,具有高度复合功能的集聚体。并且推出以汽车为主题的品牌中心、展示中心、休闲中心、集散中心、生活中心、服务中心、金融中心、体验中心等,形成一种全产业链的经济形态及商业模式。

事实上,这种多业态综合发展的模式在一些汽车园区已有部分实践,且已先期取得较好的收获。例如天津滨海海盛世国际汽车园,该园区规划占



杨清语制图

六年蝉联世界产销第一 汽车产业链外延

自2009年起,中国汽车产销量一举超越美国,成为世界第一大车市,此后我国已经蝉联六年世界产销第一。但是随着我国GDP放缓,汽车市场的增长出现明显放缓迹象,汽车产业链逐步向服务端转移。

目前商务部公布的汽车授权销售商已经突破7.9万个,其中有16000家4S店,汽车4S店近两年大约每年新增1200个,同时也有大量4S店发生兼并重组和退出市场。现阶段国内拥有500余家新车交易市场或汽车园区,拥有600余家二手车交易市场,拥有700余家汽车配件和汽车用品市场。由于市场竞争和城市规划的调整和推动,目前国内汽车销售市场已经呈现集中交易的趋势,大型汽车城或汽车园区建设正在全国各

南润华汽车主题公园、威海韩国之窗汽车广场等,正在努力打造集商品展示、采购、认证、交易、仓储、加工、配送、电子商务乃至住宅、公寓、汽车文化、汽车运动、汽车休闲等具有多种功能的综合体。

政策利好频发 催生有形市场模式创新

近日,汽车行业新政频出,如工商总局停止总经销商与品牌经销商授权备案、国家发改委等部门推进反垄断、交通部出台促进汽车维修业转型升级的《指导意见》等等。在此背景下,汽车有形市场形成了巨大的市场发展空间,必然促进汽车营销模式的变化,有形市场未来如何转型成为行业的焦点。

北辰亚运村汽车交易市场副总

市较转型之前新增了新能源汽车推广中心、二手车交易中心。特别值得注意的是,平行进口车历经20年“灰色岁月”于去年8月份取得合法身份之后,亚市官方网站上同时登出与汽车企业合作的意愿,扩展平行进口车的业务。

中国汽车流通协会有形市场分会秘书长王宏昌对《中国企业报》记者表示,模式创新已经成为汽车有形市场发展的趋势,像亚运村汽车交易市场这种将新车、二手车、汽车配件、汽车用品等各种和汽车相关的业务融合在一起的有形市场在全国各地不断出现,为了更好地为汽车有形市场服务,中国汽车流通协会有形市场分会正在积极推进各方面的工作。

步入汽车生活时代 汽车园区多业态融合

中国汽车流通协会有形市场分会会长苏晖在《汽车流通业与现代商业融合发展开发分析》中指出国内汽车市场正在经历三个历史性的阶段,第一个阶段,汽车营销时代,以购车为

地面积1.5平方公里,由汽车综合商务服务中心、30余家汽车4S店集群、试乘试驾车道及动态体验区、汽车主题旅游区、汽车物流服务中心、汽车改装配件中心、二手车拍卖中心、汽车培训研发基地、商务居住配套区、美食餐饮区等十大功能板块组成,凭借功能完善的汽车园区,发展成为天津市二十大重点服务项目之一。

据了解,全国目前汽车有形市场有天津滨海国际汽车城、成都西部国际汽车城、杭州汽车城、广州汽车城、重庆汽车城等550家。此外,合肥、宁波、长沙、乌鲁木齐等一大批城市正在加快筹建汽车园区。苏晖透露道,目前国内汽车园区正在向综合化、社会化、现代化、时尚化、多元化和特色化方向发展。

同时,苏晖也认为,汽车园区高速发展的今天,尽管形势大好,仍存在一些值得关注和思考的现象和问题。如:缺少明确的发展思路,市场定位和实施渠道不明确,缺少长远眼光、缺少前瞻性等。

链接



三类汽车园区模式解读

本报记者 谢育辰

对于地方政府而言,随着我国成为第一大汽车产销市场,汽车后市场的相关产业也在蓬勃发展,汽车产业园区的美好“钱”景是无法抵挡的诱惑;而对汽车企业而言,现代汽车工业对于产业协作要求越来越高,产业极具效应愈加明显,产业园区对于其缩短上下游产业的生产半径有着极为重要的意义。

政府主导建巢引凤模式

企业与政府的一拍即合也让汽车产业园区这一并不新鲜的产业模式在全国范围内迅速铺开。就目前而言,汽车产业园区已经有成熟的运作模式。地方政府的产业升级需求,即“筑巢引凤”模式,对汽车产业园区先行规划,然后利用土地、税收等政策优势吸引汽车企业入驻,并对衍生产业进行一系列的长远规划。

长春汽开区从一片有业无城的郊区,到一座汽车工业、汽车文化与汽车都市相结合的现代化新区,期间政府九年间改造了50万平方米棚户区,重点引入投资规模大、科技含量高、经济效益好的项目。美国阿文美驰、德国劳士领等一大批世界500强及国际汽车零部件领军企业在此集聚。

车企强势主导扩张模式

这种模式主要体现在具有资产运作经验的实力派汽车厂商身上,他们对于产业园的选择,也具有更强的控制意识。

以南京为例,依托上汽的资源优势,完成对南汽整合后的上海汽车计划在这里投资100亿元,振兴其自主品牌。同年3月17日,上汽集团自主品牌南京浦口基地二期改建工程建成投产,宣告南京浦口将与临港基地、仪征基地一起成为上汽品牌国内三大生产基地。到2015年,最终实现汽车产能100万辆,年销售额达到1000亿元的规模。

车企与地方政府深度合作模式

这种合作形式更为多样化,并且自主品牌更具有“天时地利”的优势。

以吉利汽车为例,吉利在甘肃兰州和湖南湘潭的产业园都成功吸引了来自政府的投资。当地政府不仅将近千亩的土地以相当优惠的价格转入吉利名下,作为吸附吉利入驻的“环境引力”,同时还直接以现金投资模式注入企业。吉利兰州项目的初期注册资本为4亿元,其中吉利控股集团出资2.3亿元、地方政府占股42.5%,由兰州市国有资产经营有限公司向吉利提供1.7亿元无息贷款,吉利在3年内偿还本金。

在吉利的扩张中,积极寻求与地方政府的“利益捆绑”,相应的汽车产业园区是其不断获得新产业园准入证的一件利器。

相关



51 进口车网走进保税区,“私人定制”不再遥远

朱嘉俊 袁佳翊

在近日举办的2015中国宁波首届国际汽车电商峰会暨梅山口岸进口汽车体验中心启用仪式上,51进口车网宣布正式上线。一条崭新的进口车全产业链在这里构建完成,以后用户如果要购买进口汽车,可以直接前往保税区进口汽车体验中心选车,也可以直接在网上选择“私人定制”。浙江宁波梅山管委会口岸事务管理局局长童彬表示,保税区进口的车辆,全程受到监管,是靠谱的汽车进口渠道。

实惠:比同款中规车便宜20%起

用户如果选购现车的话,在线下单并支付定金后,可以选择到当地和汽车之家有合作的经销商处进行提货,也可以选择直接将车送到用户的家里,用户在验收之后若没有问题,便可缴纳尾款并结束这次交易。

考虑到部分车型的提货周期需要三至六个月,周期比较长,放了定金之后可能发生收益上的损失,那么,电商平台也可以提供一些互联网金融的对接方式,让用户能够把钱放在这里还能享受到理财的收益,以此来保证消费者的利益。

童彬介绍,随着51进口汽车网电商平台上线之后,中东的车辆两个月内就可以到消费者手上,欧洲的话可能就需要三个月的时间,有些可能还会需要更多的时间。而价格方面,有价格优势才会有平行进口这个概念,相比中规拥有更多的价格优势,现在大部分的车型为20%,而部分车型则可能更高。

(下转第二十二版)