

传统车市冷如冬 新兴投资热似夏



“这是一个最好的时代，也是一个最坏的时代！”今年上半年，对于汽车市场用这句话来形容并不矛盾。

一方面，作为汽车增长主要引擎的乘用车市场，在失去政策呵护后，突然陷入了“冰窟窿”，前4月，甚至一度出现10多年未曾有过的负增长，这完全出乎外界的预料。与之形成强烈对比的是，代表着未来产业发展方向的新领域——新能源汽车与智能网联汽车，“投资热”一波胜过一波，各路资本加速涌入。

可以说，如今车市正处于汽车产业变革的临界点，一边是传统汽车市场的形势严酷似冰，一边是新兴汽车领域的投资热情高涨如火。

传统汽车市场顿然失速

数据显示，5月我国汽车销量为209.6万辆，同比销量下降0.1%。在此基础上，1~5月汽车销量为1118.2万辆，同比增长3.7%，增速低于上年同期3.3个百分点，销量累计增速比1~4月继续回落。

从这一数据来看，与年前中汽协预计的5%增速并没有太大的出入，相差1.3个百分点。

然而，乍一看还算正常的市场，实际上却风起云涌。尤其这么多年一直扮演着主要引擎的乘用车市场，已经感受到了“寒意阵阵”。

今年4月份，我国乘用车市场零售量为166万辆，同比增长0.8%，并未达到之前的预期，导致了今年前4月的市场累计依旧为负0.2%。直至5月份，狭义乘用车的累计销量为914.91万辆，才将增速拉升至2.9%。

另外，一组数据也可以看出市场的冷清。国内经销商库存系数今年一直位于警戒线之上，车市价格战或将愈演愈烈。

“无论是2008年金融危机的消费受阻，还是2010年的强投资推动车市全面增长，都没有出现类似今年这样的情况，商用车增速大幅高于乘用车。”乘联会秘书长崔东树指出，今年虽然只有前5月数据，但可窥见，今年车市走势已经出现剧烈分化的现象。

整体车市不景气的背后，则是部分车系的大幅下挫，这其中日子最为艰难的便是韩系。有数据显示，5月份现代和起亚在华销量仅为5.2万辆，同比暴跌超65%。而前5月两家品牌在华累计销量仅为37.7万辆，同比下跌达43%，销量完成率不及全年目标的两成。

如果说去年市场是谁的增长幅度更为迅猛，那么，今年市场则是比较谁更能“抗跌”。

为什么市场会突然失速？唯一的解释是政策的变化。

去年，购置税减半政策在一定程度上透支了今年市场，令风光不再。尽管大多数人对政策的影响有一定的心理预期，只不过，出乎意料的是，市场低迷竟然会持续到第二季度，且没有丝毫好转的迹象。

令人欣慰的是，车市的“政策药方”并没有全面撤退，只是从见效极快的“西药”更换为注重调理的“中药”。譬如，二手车政策的持续给力，新《汽车销售管理办法》的实施，都将成为汽车市场蓄力增长的潜在动力。

新能源汽车布局再现“小高潮”

与传统汽车市场少有的冷清相比，新能源汽车投资却进入了一个“小高潮”。

事实上，今年上半年新能源汽车销量受到政策影响，市场增速已经大幅下挫。数据显示，1~5月，新能源汽车产

销分别完成14.7万辆和13.6万辆，比上年同期分别增长11.7%和7.8%。其中，纯电动汽车销量仅完成了11.1万辆，同比增长为20.7%；插电式混合动力汽车销量则仅为2.4万辆，同比更是下滑了27.6%。

然而，持续给力的政策加上越来越成熟的产业配套，让各路诸侯嗅到了越来越浓的“香味”。

今年以来，新能源汽车生产资质发放速度明显提速，发改委已批复了8个新能源汽车项目，从数量上已经超过2016年全年批复量，平均不足一个月就有一个企业获得批复。与此同时，新能源汽车合资车企也进入了全新阶段：江淮大众已经三方签署投资协议，计划明年投产第一款电动汽车；戴姆勒与北汽签署新能源领域合作的框架协议；特斯拉国产项目也有了全新进展，正于上海进行可能性探讨。

从产能来看，发改委已批复的14家新能源车生产企业中，总产能已经超过80万辆，总投资将达到270亿元。而在批复项目之外，各地在建的新能源汽车项目超过30个。按照现有的产能规划估算，到2020年，我国新能源汽车产能将达到500万辆，远超国家规划的200万辆目标。

智能网联新风口已经成型

与新能源汽车一起被称为未来汽车技术变革主要方向的智能网联汽车，今年上半年也突然“火了”。

4月底，广汽集团率先发声，大手笔启动了广汽智联新能源汽车产业园建设，落户企业总投资额预计超450亿元，试图打造未来汽车产业的东方“硅谷”。

在刚刚落幕的CES展会上，百度智能汽车与北汽在智能汽车领域达成全面战略合作。根据规划，北汽将在2020年前投入20亿元人民币，2025年之前投入50亿元人民币的技术研发成本开发智能网联汽车。

在政策层面，6月13日，工信部发布了《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2017年）》（征求意见稿），并规划到2025年，将系统形成能够支撑高级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系，促进智能网联汽车。

为了推进智能网联汽车发展，在上述《指南》发布前一天，98家汽车智能网联汽车上下游企业成立了中国智能网联汽车产业创新联盟。

如果说2020年是智能网联汽车的关键节点，那么今年无疑是智能网联汽车的发展元年。

有调研数据显示，2014年，中国地区智能驾驶DA/PA阶段渗透率约10%，由智能驾驶带动的硬件、软件、电子、通讯、互联网、机械单车成本上升在2万元~3万元。结合整车年增速3%的预期，2020年市场空间将超2300亿元。

本轮调整或许会比预期更长

半年过去了，市场没有很强烈的好转信号，这从车联会的数据中可以得到印证。6月份的前两周零售量依旧是激烈波动，第一周甚至还出现了负增长。

对于今年市场的低迷，实际上大家都是心里有准备的，但持续如此长时间的低迷，则是很多人没有预料到。从市场气氛来看，本轮购置税刺激政策带来的“后遗症”，可能延续的时间比上一波还要长。

为什么这么说？因为上一轮购置税政策取消时，我国汽车销量为1800万辆，其中乘用车为1300多万辆。反观去年，我国汽车销量已经超过2800万辆，如果按照中汽协预计的5%增幅，今年汽车整体销量将达到近3000万辆。

这组数据的背后，是“汽车下乡”已经得到真正的落实，四五线市场得到较为充分的挖掘。这就从侧面说明了一个问题，汽车普及率已经达到一定程度，市场可开发的天空大幅缩小。

实际上，车企真正困难的时间并非是今年，而是购置税刺激政策全部结束的明年。毕竟，今年下半年购置税2.5%的优惠还在，翘尾因素多多少少还是能再吸引部分购买力入市。这也是为何4月份乘用车一度陷入负增长时，大家还能稳坐钓鱼台的原因：没有呼吁的救市声音，没有急于大面积使出价格利器，更没有着急地下调全年目标。

只不过，从去年6月开始飘红的市场风向出现急转。在巨大的基数背景下，市场想在今年下半年出现转机并非易事，大增长就更难了。

然而，车市并非只有利空。政策在撒掉“西药”的同时，也加大了“中药”的调理。从去年开始陆续出台的二手车流通政策更像是一剂“中药”，有望重塑车市内部关系。虽然现在还没有立竿见影的效果，但长此以往相信能“强身健体”。

市场潮退之时，方能看到谁在裸泳。对于车企而言，要想在这一波“退潮期”维持市场份额，就得付出比之前更多的力气。因为，未来消费者将更加注重品质优先和追求创新事物。一方面，已经成长起来的80后、90后会追求个性化产品和服务；另一方面，消费市场的消费需求也将提升，消费水平逐步向上。

（南方）