

2017 国内车市：“小年”几成定局

持续领跑全球的中国车市,在今年放缓了脚步。中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)近日预测,今年国内车市销量将达到2900万辆,虽然继续稳坐全球第一大汽车市场的宝座,但已经进入微增长期,全年销量增速预计仅为3.5%,并且明年的销量增幅可能会继续下降。

业内普遍认为,由于今年小排量车型的购置税优惠政策调整,去年年底提前透支了今年的部分销量,加上多年高速增长的SUV车型出现疲态等因素,导致今年国内车市缺乏增量引擎。中汽协副秘书长师建华表示:“未来,我国汽车市场将进入低速平稳发展期。”

小排量车型销量透支

数据显示,今年前11个月,国内汽车产销量分别为2599.88万辆和2584.49万辆,同比分别增长3.88%和3.59%。不到4%的销量增速,使得今年年初中汽协给出的5%销量增长预期成为泡影。对此,中汽协方面已经将今年汽车销量增速预期下调至3.5%。

小排量车型销量疲软成为今年车市低增速的原因之一。去年年底,在小排量车型的一波销量攻势下,国内车市以近14%的销量增幅收官,并大幅跑赢中汽协年初的预期。师建华认为,在购置税优惠政策调整的影响下,去年年底小排量车型过度放量,提前透支了今年的销量。

2015年9月底,国务院实行汽车购置税优惠政策,1.6升及以下小排量车型购置税减半,按5%进行征收。据了解,明年1月1日起,小排量车型购置税将恢复至10%。一位经销商负责人坦言,今年消费者对于小排量车型的购买热情并不高,一部分消费者已在去年选择出手,而对于未购车的消费者吸



引力大不如前。中汽协秘书长助理许海东表示,以今年11月为例,国内小排量车型销量同比下降近2%,小排量车型购置税优惠政策的边际效应已减弱,因此对车市销量的刺激作用也不会很大。

SUV市场疲态显现

事实上,在今年小排量车型销量表现不佳的情况下,一直以来热销的SUV车型被寄予了厚望。然而,已经成为一片红海的SUV市场,也开始在今年出现疲态。

渐多元化,对于SUV车型的需求量也呈下降趋势。

不过,SUV车型销量增速的放缓,并未让各车企停止布局该细分市场的脚步。据统计,明年预计将有120款新车上市,其中SUV车型占比高达52%。“自主品牌热衷SUV车型,大部分新车型均为SUV,而合资品牌也在频推SUV车型,随着竞争的不断升级,车型过剩也为各车企带来了风险。”颜景辉说。

豪华车成潜力股

在小排量车型和SUV车型的双重作用下,今年国内车市销量出现低增速,而明年车市的整体表现也并不乐观。根据中汽协预测,明年国内车市销量增速将进一步放缓至3%。

业内人士认为,随着消费者购车结构和需求的不断变化,在以往热销车型销量增速趋缓的同时,豪华车将成为国内车市销量的生力军。

据统计,无论是今年11月还是前11个月,国内豪华车销量同比增速均达到两位数。其中,由奔驰、宝马、奥迪组成的国内豪华车第一阵营,已经将豪华车年销量推向超过60万辆的级别。而二线豪华品牌增长势头更加明显,凯迪拉克、捷豹路虎、雷克萨斯、沃尔沃纷纷迈过年销量10万辆大关,月销量增速持续保持在20%以上,并重新划分二线豪华品牌格局。

许海东表示,不同于SUV等车型的销量增速放缓,在购车消费升级的背景下,豪华车市场表现抢眼,今年国内豪华车销量增速为17.4%,明年将维持在15%的水平线上。

(北商)

新能源汽车能否摆脱补贴依赖

尽管地方补贴取消的消息尚未得到证实,但新能源汽车补贴收紧已成为现实。近日,有消息称,2018年新能源汽车补贴将加速退坡,其中新能源汽车续航里程150公里以下的产品补贴或将为零,地方补贴或将取消。

尽管上述消息尚未得到相关权威部门的证实,但是业内普遍认为,补贴政策不断退坡已成为趋势,车企的关注点应从“如何拿补贴”到“如何推出有竞争力产品”上。

在持续的政策支持和财政补贴刺激下,新能源汽车产业在过去几年得到了飞速发展。统计数据显示,今年前11个月,新能源汽车产销分别完成63.9万辆和60.9万辆,同比分别增长49.7%和51.4%。其中,纯电动车型依旧为市场主力军,产销分别完成53.2万辆和50.4万辆,同比分别增长56.6%和59.4%。插电式混合动力汽车产销分别完成10.7万辆和10.5万辆,同比分别增长22.5%和21.8%。自下半年开始,新能源商用车增势凸显,11月销量出现历史最高值,达3.6万辆。

新能源车市一直呈现“前低后高”的市场走势。中汽协秘书长助理许海东表示,前11个月的新能源汽车增速基本符合中汽协年初的预期。他直言:“照此趋势发展,今年70万辆的新能源汽车销量目标肯定能够完成。”他预计,明年的新能源汽车销量在100万

辆以上。

不过,按照去年底公布的政策,2017~2018年新能源汽车补贴将在2016年的基础上下降20%,2019~2020年补贴标准将在2016年的基础上下降40%,直至2020年,财政补贴完全退出。

对此,全国乘联会秘书长卢华平日前向媒体透露,政府正在研究调整明年的补贴政策,倾向鼓励高里程、低能耗车型。他还透露,地方补贴陆续退出也将是大概率事件。

值得关注的是,在传出补贴力度下降消息的同时,一份关于新能源汽车补贴调整方向的讨论稿也在网上流传。有知情人士表示,这份文件是日前小范围召开的一次讨论会上传出来的,正处于征求各方意见阶段。

相比2017年新能源汽车补贴方案,新的补贴方案中最引人注目的变化,就是新能源乘用车将按续航里程重新划分补贴额度,同时对续航里程在150公里以下的新能源车不再补贴。根据讨论稿,原来续航里程100~150公里车型的2万元补贴将被取消;原来150~200公里的补贴由3.6万元下调为2万元;原来200~250公里的补贴将调整为2.8万元。此外,原来250~300公里4.4万元的补贴下调为4万元;原来300~350公里4.4万元的补贴上调为4.5万元;原来大于350公里4.4万元的补贴,更是一下子上调到了5万元。

对此有业内人士表示,这份讨论稿中鼓励企业生产续航里程高的高品质车型的用意相当明显。很多实力不强的厂家生产出的电动车实际应用性过差,甚至不排除一些厂家就是在凑补贴。

在全国乘联会秘书长崔东树看来,2018年是新能源车发展的重要事件窗口。这次补贴政策的退坡,将引导消费者购买能达到补贴标准的新能源汽车,而性能无法达到补贴标准的新能源汽车将被市场淘汰,从而提升整个新能源汽车行业门槛,部分不达标车企被迫出局。

(北商)



萨博“回归”除了情怀还有什么

对于期盼萨博“复活”的粉丝们来说,可能谁也没想到,最终它会以“触电”的方式回归。

萨博破产后的“接盘侠”——国能新能源汽车瑞典有限公司,近日由旗下NEVS品牌推出首款量产车型9-3EV。通过命名方式,我们能够看到萨博的影子。该车型基于萨博最后一代9-3车型打造,10年前的外观轮廓造型放在当下并不前卫,但对萨博车型的记忆也只能定格于此,这也是萨博留给支持者们的情怀。然而,作为这种情怀的另一载体——萨博的涡轮增压发动机,却被一台最大功率177马力的电动机所取代,以一种最为“当代”的面貌重新回归。

车企以电动化发力市场,已经成为未来汽车发展的方向。但是,对于那些对萨博寄予厚望并准备出手的消费者来说,购买情怀还意味着很多。从上世纪40年代涉足造车领域开始,萨博就自带光环,最先在民用车辆上广泛运用涡轮增压技术,最先使用车内空气滤清器等。而在上世纪70年代推出的萨博99,还以装配自动修复保险杠等功能让粉丝们津津乐道。同时,作为与沃尔沃一样来自瑞典的造车企业,萨博也带着北欧人的固执,在技术和安全上的高投入,使得萨博车型的成本一直居高不下,一辆新车的利润几乎为零,这也成为压倒萨博的最后一根稻草。

对于NEVS品牌来说,未来9-3EV能否被消费者所接受,不仅要赋予该车萨博的“形”,更要注入新的“神”。在摘掉涡轮增压光环后,电动机能否还原萨博车型的精髓,已成为消费者关注的焦点。而且,9-3EV能否在市场中站稳脚跟,也直接关系到NEVS品牌将来的产品布局是否能够顺利推进。根据国能新能源汽车瑞典有限公司的规划,预计在明年推出4款基于凤凰平台开发的全新电动汽车和电动动力总成。

应该说,未来NEVS品牌不仅要面对如何让萨博的情怀落地,还要考虑如何在一众竞争对手中容身。近年来,在利好政策的激励下,自主品牌集中投向新能源车市场,国外品牌也加紧在华布局新能源车型,而蔚来等互联网造车势力更是在今年年底让“梦想”落地。明年,新能源车补贴金额有望进一步退坡,在竞争对手与市场环境的双重压力下,NEVS品牌仅凭萨博曾经的名号,想在当下的市场胜出绝非易事。

(刘洋)