

政策利好落地,5月车市反弹

本报记者 王伟

根据中汽协发布的产销数据,5月份,我国汽车产销分别达到192.6万辆和186.2万辆,环比增长59.7%和57.6%,同比下降5.7%和12.6%;1-5月累计产销961.8万辆和955.5万辆,同比下降9.6%和12.2%。

经历了4月的断崖式下跌后,5月车市反弹。

今年4月份,受疫情多点爆发影响,我国

车市创下近十年同期历史新低,当月产销量仅为120.5万辆和118.1万辆。好在进入5月份,疫情得到了有效的防控,产销也呈现出明显的恢复性增长,且环比超过50%的增速,大大超过行业此前的预期。

而从整体产销情况来看,新能源和自主品牌汽车在当下相对羸弱的市场情况下表现得愈发强势。从去年下半年开始体现出的这个趋势也愈发明显。

购置税利好落地

5月23日,国务院常务会议部署进一步稳经济一揽子措施,决定将阶段性减征部分乘用车购置税600亿元。财政部、税务总局在5月31日正式发布的《关于减征部分乘用车车辆购置税的公告》中,明确对购置日期在2022年6月1日至2022年12月31日期间内且单车价格(不含增值税)不超过30万元的2.0升及以下排量乘用车,减半征收车辆购置税。

紧跟这一步伐,过去一段时间里,包括北京、上海、深圳、南京、沈阳等在内的20多个城市相继出台地方性补贴政策,进一步助力刺激汽车消费。

据了解,在上述政策发布后,短时间内就有30多家自主和主流合资品牌积极响应,不少车企甚至在购置税减半的基础上推出加码优惠活动——补贴另一半购置税,让消费者享受购置税全免的终极优惠。

5月31日,国务院发布《国务院关于印发扎实稳住经济一揽子政

策措施的通知》,其中第18项提到,“稳定增加汽车、家电等大宗消费。”

中国汽车工业协会副秘书长陈士华于6月1日表示,去年1.6L(含)至2.0L排量车型销量占比超过90%,达到96.8%,购置税减半征收的政策今年有望拉动整车销售超过200万辆、汽车消费超过3000亿元甚至3500亿元。

“这只是整车销售,不包括上游和下游产业链的拉动,个人判断今年对汽车消费的整体拉动将超过5000亿元。”陈士华表示。

乘联会秘书长崔东树认为,实施600亿元乘用车购置税减半征收措施,在消费端是消费升级的政策导向,促进主流消费群体恢复信心,并有效降低购买压力;在流通领域,拉动传统燃油车消费,改善经销商的生存状态和发展信心;在生产端拉动厂家复工复产的产能释放,促进生产端恢复正轨,进而拉动工业增加值和产值的恢复。

受益对象面广

崔东树表示,此次购置税减半政策将适用车型由1.6L及以下提升到2.0L及以下,有望拉

动全部自主品牌车型、合资品牌主流车型,以及部分入门级豪华车市场的需求,增长潜力巨



大,尤其对长城、吉利、长安、红旗、上汽乘用车、广汽乘用车等自主品牌都有很好的拉动作用。

崔东树分析认为,目前1.6L及以下排量燃油车销量达到1200万辆的水平,豪华、合资和自主品牌占比分别为5%、50%和44%。其中,自主品牌在SUV市场的销量占比达到64%,表现出相对较强的特征。

相比之下,1.8-2.0L排量燃油车市场主要为高端车型,豪华、

合资和自主品牌销量占比分别为35%、45%和20%,形成以高价位合资品牌为主的特性。不过,自主品牌在高端MPV市场的销售表现较好。“目前,汽车行业面临艰难挑战,行业和企业都在努力推动消费回暖,各方面也提出很多政策建议,包括购置税减免、购车抵个税,以及以旧换新等。”崔东树表示,经过对车市低迷的结构分析,传统燃油车购买群体近年来受到的冲击最大,也最需要支持。

新能源车500万辆目标底气足

虽然从整个汽车行业的产销大盘来看,不可避免的遭遇新冠肺炎疫情、缺芯、动力电池原材料价格疯狂波动的接连冲击,但新能源汽车板块依旧交出了一份令人欣慰甚至略感惊喜的成绩单。

面对4月整体车市下滑接近50%的情况,新能源汽车仍然保持了较快的增长。而在5月份,新能源汽车产销分别完成46.6万辆和44.7万辆,环比增长49.5%和49.6%,同比增长均为1.1倍,市场占有率达到24%,其中新能源乘用车占有率为26.3%。

1-5月,新能源汽车产销分别完成207.1万辆和200.3万辆,同比均增长1.1倍,市场占有率达到21.0%。“从前5个月新能源汽车产销双双超过200万辆的表现来看,综合历年前低后高

的月度销量变动规律,我们对新能源汽车市场全年超过500万辆的销售目标充满信心。”陈士华表示。

值得一提的是,就在购置税减半政策出台的同时,多部门联合发布关于开展2022新能源汽车下乡活动的通知。此次,更多车企和车型的参与,意味着后续可以为新能源汽车市场提供更多增量的可能。

进入到6月份,预计汽车产销形势将会继续好转。不过,中汽协也指出,今年以来,我国汽车产业总体面临的压力较大,终端市场从去年年底开始出现了疲弱的迹象,尤其是传统燃油车。汽车产业面临着需求收缩、供给冲击、预期转弱三重压力,全年稳增长的任务十分艰巨。

欧洲2035年禁售燃油车计划取得关键进展

6月8日,欧洲议会投票支持2035年禁止销售内燃发动机新车的提议,否决了一些议员试图放宽标准的尝试,并投票否决了一项修正案,该修正案将车队平均二氧化碳减排标准设定在90%。

计划尚待敲定

不过,欧洲议会此次仅仅就其与各国政府谈判的立场进行了投票。欧盟成员国还没有决定是否支持2035年禁售燃油车的计划,但将在本月底之前做出决定。之后,将是议会和欧盟理事会代表之间的谈判,谈判最早将在今年9月或10月开始,并将持续几个月的时间。

尽管欧洲2035年禁售燃油车的计划已广为流传(欧盟在11个月前公布了这一计划),但该决定仍需进一步敲定。不过,欧洲消费者组织BEUC毫不夸张地称议会这次投票具有历史意义,并表示这在多年前是不可想象的。

车企加快转型

欧洲议会环境委员会主席Pascal Canfin在投票后表示:“我们为汽车行业设定了明确的前进方向。”那么,这对汽车制造商和供应商意味着什么呢?

欧洲汽车行业的几个游说团体对该计划仍持谨慎态度。欧洲汽车制造商协会(ACEA)希望对2030年后的减排目标进行评估;德国汽车工业协会(VDA)同样表示,现在设定减排目标还为时过早;法国汽车行业协会(PFA)则警告称,欧洲正在采取激进的行动,没有适当地保护其

汽车工业。

另外,包括大众、Stellantis和梅赛德斯-奔驰在内的汽车制造商在过去几年里已经加快了向电动汽车转型,并增加了数百亿欧元的投资。

雷诺等汽车制造商,以及与内燃机联系过于紧密的零部件供应商面临的情况更加棘手。由于不得不抵消其第二大市场俄罗斯的业绩损失,雷诺正在探索采取一些激进举措,包括出售部分其持有的日产股份,以及分拆电动汽车和内燃机汽车业务;汽车零部件制造商们也正在经历一波整合浪潮,未来还会有更多整合。

对法拉利和阿斯顿·马丁等高端汽车制造商来说,欧洲议会此次投票给他们带来了重大挫折。一项将于2030年生效的措施将终止对年产量低于1万辆的汽车制造商的排放目标豁免。

欧盟在去年正式提出2035年禁售燃油车提案后,意大利当时就表示,希望有办法让兰博基尼等高端汽车制造商绕过限制。

法拉利首席执行官Benedetto Vigna自去年9月上任以来,一直在制订电气化计划,法拉利的投资者们迫切希望看到这一计划。但法拉利的电气化起步较晚,预计该公司的第一款纯电动汽车要到2025年才会问世。

6月9日,伯恩斯坦公司分析师Daniel Roeska在一份报告中写道:“我们预计,那些在电动汽车普及问题上表现得更为谨慎的汽车制造商会重新考虑它们的计划,并加快电气化战略的实施。”(摘编自《盖世汽车资讯》)