

10月车市下滑13.2% 全年负增长或成定局

10月,我国狭义乘用车共销售1950342辆,同比下滑13.2%,拖累全年累计增速降低至-2.1%,而数字之外,车市实际环境恐怕更加严峻。此外,随着拉动自主品牌崛起的SUV市场快速衰退,自主品牌将面临很大挑战。

对于未来,中国经济的平稳运行以及居民对汽车的刚需,仍将提供车市增长的空间。但短期来看,渠道库存压力的加剧、国六标准的实施以及自主新能源发展的瓶颈等因素,都令车市存在风险。

全国乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)近期发布数据显示,10月,我国狭义乘用车共销售1950342辆,环比再次上涨2.4%,从而形成了“银九金十”的局面;但与去年同期相比,仍下滑13.2%,也拖累全年累计增速降低至-2.1%。

但对此,乘联会秘书长崔东树表示,“从更详尽的单周数据来看,10月前三周汽车销量同比下滑平均超过25%,直到最后一周,才因厂商自救和经销商冲业绩等原因而硬生生拉高销量。因此,能保持同比仅下滑13.2%,已经是经过极大努力和超预期的结果了,车市实际环境要比纸面数据严峻得多”。

此外,崔东树也表示,“同比销量明显下滑,其实是建立在去年异常的高基数之上的。以历史表现来看,下半年往往是车市淡季,但2015年-2017年,由于股市、相关政策助推等原因,车市在下半年都出现了逆势大涨,因此今年的销量回落,其实也是车市回归理性的正常趋势。同时,在顽强地挺过了10月之后,预计车市在年末也能平稳运行”。

10月车市下滑13.2%超预期

具体到车型方面,10月,三大车型中,仅SUV环比销量持续上涨,但自主品牌的快速滑落仍让SUV销量同比下滑超过13%;轿车同比下滑11.6%,成为车市中表现最稳定的车型;而MPV车型下跌趋势仍未有止步倾向。

其中,10月轿车共销售962102辆,环比微跌0.8%,同比下降维持在11.6%;综合1月-10月数据,轿车共销售9063319辆,同比增速跌入负值,但仅微降0.8%。崔东树分析,轿车之所以在三大车型中表现最稳定,主要得益于新能源汽车的持续高增长;同时,此前进口整车和零件降税政策推动消费升级趋势明显,因此高档品牌汽车的逆势增长也为轿车市场注入了活力。

SUV车型10月共销售856355辆,环比上涨6.9%,持续回暖;但若相较于去年的超高基数,SUV销量同比仍大幅下滑13.2%;综合1月-10月数据,SUV累计销售7701525辆,累计增速也终于跌破零点,至-1.4%。对此,崔东树分析,中西部需求下滑和楼市挤压是导致SUV增速衰退的主要原因;而以市场实际表现来看,SUV无论是中高端车型还是入门级车型销量都非常萎靡,同时,SUV的降温也对自主品牌带来了极大的考验。

而MPV车型在10月共销售131885辆,环比再跌0.7%,同比跌幅已扩大至23.3%;综合1月-10月数据,MPV共销售1363642辆,同比增速为-13.6%,下滑仍未止步。

而在低迷的车市中,新能源车继续一枝独秀。数据显示,10月新能源车批发销量达到11.7万辆,环比增长19.1%,同比增长84.8%,其中插电混动车型销量同比增长1倍,纯电车型增长75%。综合1月-10月,新能源车累计销量已接近75万辆,距离完成全年90万辆目标近在咫尺。

车市长期向好,短期难料

以走势来看,2018年全年车市进入负增长几乎已成定局,但在中国经济长期平稳且汽车市场逐步进入理性发展的时期,车市未来潜力仍然很大。

崔东树表示,2018年乘用车市场低迷,是建立在同期异常高基数和楼市火爆等因素之上的,而随着2018年车市回归理性以及政策对楼市的控制加强,2019年车市表现将得到修复。此外,随着天气转凉和共享单车的急速衰落,购买私车出行将回归常态,这也将成为车市增长的利好点。综合分析之后,乘联会也给出了2019年全年车市增速恢复正增长至1.2%的预测。



但同时,也有众多不确定因素将对车市短期走势带来挑战。第一,10月汽车厂家库存较9月下降26万辆,但渠道库存增加了34万辆,渠道库存的压力将成为车市的不稳定因素。

第二,在目前明确公布将实施汽车排放国六标准的广州、深圳和海南特区中,注册国六标准的车型仅占目前在售车型的四分之一,而自主品牌的国六车型更将推迟数月才能上市,销售真空期将给自主品牌带来很大风险。更深远来看,随着国六政策实施的临近,广深地区预计会降价销售国五车型到其

他省份,这不仅会扰乱市场秩序,更会让经销商利益受损,从而影响经销商的进货信心。

第三,由于2019年春节假期较早,因此2019年初车市仍将迎来严峻考验,2019年车市很可能会迎来前低后稳的走势。

此外,即使表面风光无限的新能源车也暗藏风险。外部来看,随着欧美车企加大对新能源车的投入力度,合资、跨国车企的反扑必将到来;内部来看,自主品牌在新能源汽车的发展中仍主要看重销量,而疏于提升产品质量,这不利于其长期发展。(郭跃)

群雄逐鹿 自动驾驶谁更拔尖?

自动驾驶是人类在汽车上最具挑战的一个梦想,它可以提升人类的出行效率,减少事故。如今,成千上万家企业正在为实现自动驾驶这个梦想而努力,但要实现真正的自动驾驶并非易事。在研发自动驾驶技术这个大战场上,不仅传统车企和新能源车企在进行角逐,还有百度、苹果等科技厂商进入,国与国之间也有一场看不见硝烟的竞争。日前,多家机构发布了自动驾驶领域的排名,让我们一起关注。

“自动驾驶”蛋糕 本土车企在发力

近日,科技巨头苹果公司遮遮掩掩多年的自动驾驶汽车项目终于浮出水面,宣布在美国进行大批量车辆路测。在中国,百度Apollo自动驾驶平台在11月初喜迎外国主流车企“朋友”的加入,他们是大众和沃尔沃。腾讯、华为还有阿里,都在布局智能网联汽车领域。

广州日报记者留意到,来自汽车的力量——自主品牌已经在自动驾驶技术方面有所建树,如广汽集团的无人驾驶车和牵手腾讯发展智能网联、上汽乘用车以阿里“黑科技”破局等。当前,自主车企更注重通过企业之间的战略联盟合作来强化自动驾驶技术发展的本土优势。

对于自动驾驶领域来说,路测牌照的争夺才是当前表现实力的重头戏。自北京、上海、深圳、广州、重庆等地开放自动驾驶路测牌照后,目前百度和部分中国本土车企已经获得这张“路测许可证”。

车企:百度Apollo也有“短板”

说到国内自动驾驶领域研发的佼佼者,不能不提百度Apollo。如今,百度Apollo的合作伙伴已超过110家。

虽然百度Apollo颇有盛名,但一枝独秀的背后,凸显了中国车企整体在自动驾驶领域技术储备的薄弱。“除了百度Apollo外,现在也没其他可以选择的了。”一家本土车企负责人闲聊时对记者不小心吐露想法。对于加入百度Apollo生态联盟,“我们看中数据方面的因素”。一位自主品牌智能无人车的研发专家告诉记者,做自动驾驶需要用到海量的数据支撑,目前在基础数据方面,百度优势很大。但除此之外,竟没有其他公司可以选择。

一位不愿意透露真实姓名的科技公司负责人指出,虽然百度的合作伙伴超过110家,但这些合作盟友的强大,正暴露了百度的劣势。

他表示,与谷歌Waymo自己设计传感器套件等不同,百度将自动驾驶所需的硬件基本都交给了合作伙伴。这也意味着,百度Apollo平台并不具备全面研发能力,缺乏激光雷达、视觉系统、计算平台的硬件等,其创新的强势部分只有“数据”和平台的开放共享。

自动驾驶研发联盟,谁家强?

·目前最有实力的联盟:宝马+英特尔+Mobileye+大陆+德尔福+FCA,这是从主机厂到零部件到电子企业等,每个行业巨头的强强联合。

·最不能小看的联盟:谷歌Waymo+Lyft+英特尔+InMotion,唯一不太靠谱的是少了主机造车厂。

·最看好的联盟:简称阿波罗联盟,百度+博世+大陆+高德/四维图新+国内众多主机厂,各方车企实力组团,最被看好。

·暂时无法预估的联盟:沃尔沃+Uber,沃尔沃如今同时也投向百度怀抱了,Uber还没有中国市场,这个联盟不好说。(邓莉)



北京现代
质现代·智未来

润嘉现代
值得信赖

LA FESTA

菲斯塔

11.98万元起



新生代 轻奢盛宴

建设路东段·润嘉现代
0375-6195666