

“汽车下乡” 车企私补先行

继国家出台旨在提振消费的“汽车下乡”政策后,近日,一汽-大众和长安欧尚两家车企率先对此作出响应,并公布了各自的促销政策。业内人士告诉北京商报记者,“汽车下乡”尚未出台地方补贴细则,部分车企私下补贴只是一个开始,未来应该会有更多品牌加入到“汽车下乡”的补贴大军中,但这些举措要想见到成效,车企需要下魄力真正地让利消费者,而不能是雷声大雨点小地玩套路。

车企补贴先行

1月29日,国家发改委等十部委联合印发了《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》(以下简称《方案》),其中汽车产业将再次启动“汽车下乡”政策,希望以三四线城市为增量,用“汽车下乡”盘活中国汽车市场。

在地方细则尚未出台的情况下,车企率先给出响应。一汽-大众推出“一成首付购新车”和“最高万元报废补贴”的具体政策,旗下所有满足《方案》的车型均享受优惠补贴政策。

据了解,一汽-大众旗下VW品牌汽车下乡政策主力车型为捷达、2018款宝来、全新一代CC、蔚领4款车型。其中,捷达享受2200元报废补贴,购车首付3888元起;2018款宝来享受2500元报废补贴,购车首付7888元;全新一代CC的报废补贴则高达12万元。

无独有偶,长安欧尚汽车也推出了自己的促销政策,消费者最高可享22万元的厂家补贴。其中,科赛算上置换补贴、金融贴息以及直补,综合补贴可达到2.2万元;欧尚科尚加上置换以及金融贴息补贴最高也可达11万元;CX70T最高可享2万元,X70A最高可享8000元补贴;A800与A600最高分别可享3000元与5000元补贴。

业内人士认为,目前“汽车下乡”政策具体方案还未正式落地,从一定程度上来说车企此次所谓



资料图片

的响应新政只是将自身的促销优惠活动换了个说法而已,响应“汽车下乡”终究还是为了去库存。

库存释放加速

值得注意的是,本次部分车企响应“汽车下乡”政策的背后,是一二线城市对国五车日益加速的淘汰进程。目前,北京、天津、河北、广东等多地已明确发布自今年7月1日起提前实施国六b阶段的通知或征求意见稿,但全国范围内国六b阶段标准的实施会晚于2023年。

另外,国内汽车品牌普遍存在库存率偏高的问题。根据中国汽车流通协会发布的最新调查显示,2019年1月,汽车经销商库存预警指数为58.9%,连续第13个月预警指数在警戒线之上。因此,发达地区日益临近的国六标准无疑给了国五标准的车型一个转战偏远市场、加速释放库存的强烈信号。

以国五标准看,现有各家车企的库存车完全可以达到相应的排放标准,国五车加速供应给三

线以下城市一方面可以分流一二线城市的环境压力,另一方面可以加速车企和经销商消化庞大的库存。

一位汽车经销商对北京商报记者表示,即便不考虑国六实施临近的因素,在国内车市遇冷的情况下,国五车的价格现在也整体上处在低价的“冰点”上,如果再叠加本轮“汽车下乡”的补贴,国五车其实还是值得买的。

产品下沉效果待考

实际上,早在2009年,我国就曾启动过一轮“汽车下乡”的惠农政策。当时,国家对农村居民购买1.3升及以下排量的微型客车,以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的,给予一次性财政补贴。

当年,国内汽车产销同比分别增长达48.3%、46.15%。2009年汽车产销的大幅增长,也使得中国首次正式超越美国,成为全球第一大新车市场。因此,业内普遍希望本次“汽车下乡”重获

2009年的成绩,再次拉动国内汽车消费增长。

SIC销量数据库显示,2009-2017年,三线以下市场乘用车销量年均增速高达168%,未来三线以下城市消费者或将持续影响汽车消费能力。

综合考量各方面因素,中汽协预计,“汽车下乡”政策的出台能极大地刺激农村汽车市场的消费需求,拉动2019年乘用车销量增长2.7个百分点。

不过,对于此次车企主动响应“汽车下乡”的诚意和实际效果,业内则出现了一些质疑之声。有消费者反映,虽然购买长安欧尚的汽车现在可以享受“汽车下乡”补贴,但是不同配置的车型补贴不同,基本上只有购买高配车型才能享受更多的补贴。

此外,北京商报记者拨打部分一汽-大众4S店热线询问厂家方面关于“汽车下乡”的购车补贴时,一些销售人员表示尚未获悉相关政策,另一些销售人员则表示虽然知道这个补贴政策,但是还没有了解到具体的细则。

(蓝朝晖 濮振宇)

为何频传中国车企收购海外豪强?

随着中国经济的发展,中国企业开始走出去。2004年,联想收购IBM的PC业务,在全球范围内发出了自己的声音,也让更多的人了解中国。而2009年吉利对沃尔沃的收购,标志着中国车企也加入到了这一浪潮之中,收购的成功也让海外车企及媒体认识到了中国汽车工业的进步。

近日,汽车圈传出的吉利收购FCA(菲亚特克莱斯勒汽车集团)旗下品牌与长城收购捷豹路虎也侧面证明了海外对于中国车企的认可。相较十年前报道吉利收购沃尔沃时“蛇吞象”的评价,国内的舆论也要更为平和自信得多,这也反映了十年间经济发展以及汽车工业的进步。

伴随着数十年的发展,中国汽车品牌取得了令人瞩目的成就。但走向全球市场并打造国际化品牌,已经成为一个不可避免的趋势。当车企迈出全球化步伐的时候,不仅要找到突破方向,也需要融入当地文化。在这种情况下,吉利与沃尔沃的并购就为众多车企开了一个好头。如今,再度传来吉利收购玛莎拉蒂和阿尔法·罗密欧的消息,证明这个中国企业已经得到了世界的认可。

从十年前收购沃尔沃开始,吉利就希望双方共同合作、共同进步。吉利输送资金让沃尔沃推出了一系列重磅车型重回巅峰,而技术反哺也让吉利取得了相当耀眼的成长。正是这种相互尊重以及成功的运营经验,让FCA与吉利在2017年传出了绯闻。

此外,吉利在中国市场的成功也是毋庸置疑。从2016年下半年开始,吉利就开始了爆发性增长,这种增长一直持续至今,恰好FCA在中国市场的表现一直不尽如人意。凭借着与沃尔沃合作打造的CEVT研发中心,吉利推出了定价与主流合资品牌相同的领克品牌,而这方面正好也是FCA有所欠缺的,双方的合作有着良好的基础。

与吉利几乎同时传出收购传闻的是长城汽车。无论传闻真伪,但长城确实具备收购海外豪华品牌的底气。截至2018年底,哈弗SUV全球累计销量突破500万辆,成为中国首个500万俱乐部的专业SUV品牌,并一举创下了连续9年蝉联中国SUV销量第一的纪录。除此之外,长城汽车已逐步在海外完成布局,出口涉及欧洲、中南美、中东等地区。相比商用车为主的塔塔汽车,长城可以给予捷豹路虎更多的帮助。

长城汽车在国内具有诸多优势,销量以及营业额均实现稳步增长,从此前长城欲收购FCA旗下Jeep品牌,就能够看出长城汽车“试水”并购海外汽车品牌的决心。长城和宝马合资公司的成立,也是长城的加分项,加速了长城汽车的全球化进程,为长城汽车提供多合作领域的机会。

捷豹路虎的母公司印度塔塔汽车以商用车为主要经营方向,至于乘用车领域,塔塔汽车1999年才开始进入,而长城汽车以乘用车见长,业务遍布欧洲、中南美、中东等地区。在这样的大背景下,双方在汽车领域加强合作无疑会共赢。

(吴楠启)

1月车市表现回暖 高档车和新能源车给力

本报讯2月18日,全国乘用车市场信息联席会(以下简称乘联会)发布数据显示:1月,我国狭义乘用车销量为2161037辆,同比下降40%,环比下降28%,相较于2018年四季度150%的降幅,2019年1月车市的表现已有大幅改善。

对此,乘联会秘书长崔东树表示,“1月车市回暖是预料中的表现。首先,春节假期前的‘购车潮’有效拉动了汽车销量增长;其次,仍处于‘井喷’状态的新能源市场,为车市整体销量拉高了约3个百分点;再次,高档车的持续热销,也成为车市发展的重要推力。”

新能源推动轿车市场蓬勃发展

具体到车型,1月,三大车型中,轿车表现依旧突出,并成为唯一销量同比上涨的车型;SUV则持续表现萎靡,销量同比下降

9.1%,更成为三大车型中销量环比下滑幅度最大的车型,弱势明显;而MPV的销量虽同比下滑11.1%,但下滑幅度明显收窄。

其中,1月轿车共销售1072120辆,环比下降21%,同比增长22%,增速全面领先市场平均水平,并成为三大车型中唯一销量同比上涨的车型。崔东树分析,轿车的强势主要来源于新能源车市场爆发的贡献,同时,回归理性的消费者对传统轿车的需求也在上升。

再聚焦至新能源领域,1月,新能源乘用车批发量达到92万辆,同比增长185.3%,继续保持“井喷”式增长。值得注意的是,受政策合理引导,新能源汽车在保持高速增长的同时,销售结构也出现明显改善。其中,1月A级电动车的销量占比从去年同期的8%,大幅上升至47%;而A00级电动车销量占比则相应下降,从2018年1月的85%下降到本月的30%。

政策促进汽车产业健康发展

而在政策方面,为应对国内经济下行压力,2019年1月29日,国家发改委等十部委联合发布《进一步优化供给推动消费平稳增长促进形成强大国内市场的实施方案(2019年)》(以下简称《方案》)。其中对于汽车产业,《方案》给予了极大重视和支持,并提出要“多措并举促进汽车消费,更好满足居民出行需要”。

具体来看,《方案》提出有序推进老旧汽车报废更新,这也将加速市场的流动性,促进新车市场的发展;持续优化新能源汽车补贴结构,坚持扶优扶强的导向,这将有利于调动地方政府促进汽车消费的积极性、有利于促进居民的购车消费信心、有利于逆周期调节,从而稳定经济增长;

促进农村汽车更新换代,从而带动农村消费,并调和市场的严重分化表现。此外,《方案》还公布,要稳步推进放宽皮卡进城限制范围、加快繁荣二手车市场以及进一步优化地方政府机动车管理措施。《方案》的逐步落地,预计将大力推动汽车市场的流通,从而有效促进2019年汽车市场的发展。

其中,“汽车下乡”政策尤为值得关注。《方案》提出促进农村汽车更新换代,有条件的地方可对农村居民报废三轮汽车、购买3.5吨及以下货车或者1.6升及以下排量乘用车给予适当补贴,带动农村汽车消费。

对此,崔东树分析道,“随着村镇撤并整合和教育资源的需要,县乡市场的面貌大幅改善,为县乡汽车普及带来很好的基础条件。此外,随着楼市的平稳,中小城市的购车潜力也将得到释放。”

(钟信)