

## 2018年1月车市迎开门红 新能源补贴标准亟待完善

2018年1月我国狭义乘用车销量为2247639辆，同比增长8.2%，环比下滑18.2%。崔东树认为，今年1月份没有处于春节假期之中，有效销售日有所增加，因此汽车销量出现小幅增长。

今年1月份，新能源车销量达到3万台，相比去年1月的低基数增长超过4倍。然而，新能源车发展仍面临产品技术指标提升较慢，依赖政府补贴等问题。崔东树表示，政府应设定多层次补贴标准，这将有利于新能源车产业链的全面加速升级。

2月8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：2018年1月我国狭义乘用车销量为2247639辆，同比增长8.2%，迎来了开门红的走势。然而，相对于近年来多个年份14%以上的同比增速来说，今年1月车市表现并不理想。

	轿车	MPV	SUV	狭义乘用车合计	微客	广义乘用车合计
1月销量	1,049,244	167,348	1,031,047	2,247,639	24,748	2,272,387
2017年12月销量	1,321,677	234,901	1,191,383	2,747,961	40,435	2,788,396
同期销量	988,729	203,743	884,950	2,077,422	43,500	2,120,922
环比	-20.6%	-28.8%	-13.5%	-18.2%	-38.8%	-18.5%
同比	6.1%	-17.9%	16.5%	8.2%	-43.1%	7.1%

对此，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，今年1月份没有处于春节假期之中，有效销售日有所增加，因此汽车销量出现小幅增长。然而，中西部楼市火爆、部分厂商优惠政策降低，以及部分地区下雪对客流带来一定影响，导致汽车零售回暖缓慢。

### 轿车、SUV齐发力 乘用车市场迎来开门红

具体车型方面，1月SUV和轿车的销量环比均出现下滑，同比则大幅增长，这也是1月份乘用车市场实现开门红的主要动力；而MPV仍没有复苏的迹象，销量同环比均出现下滑。

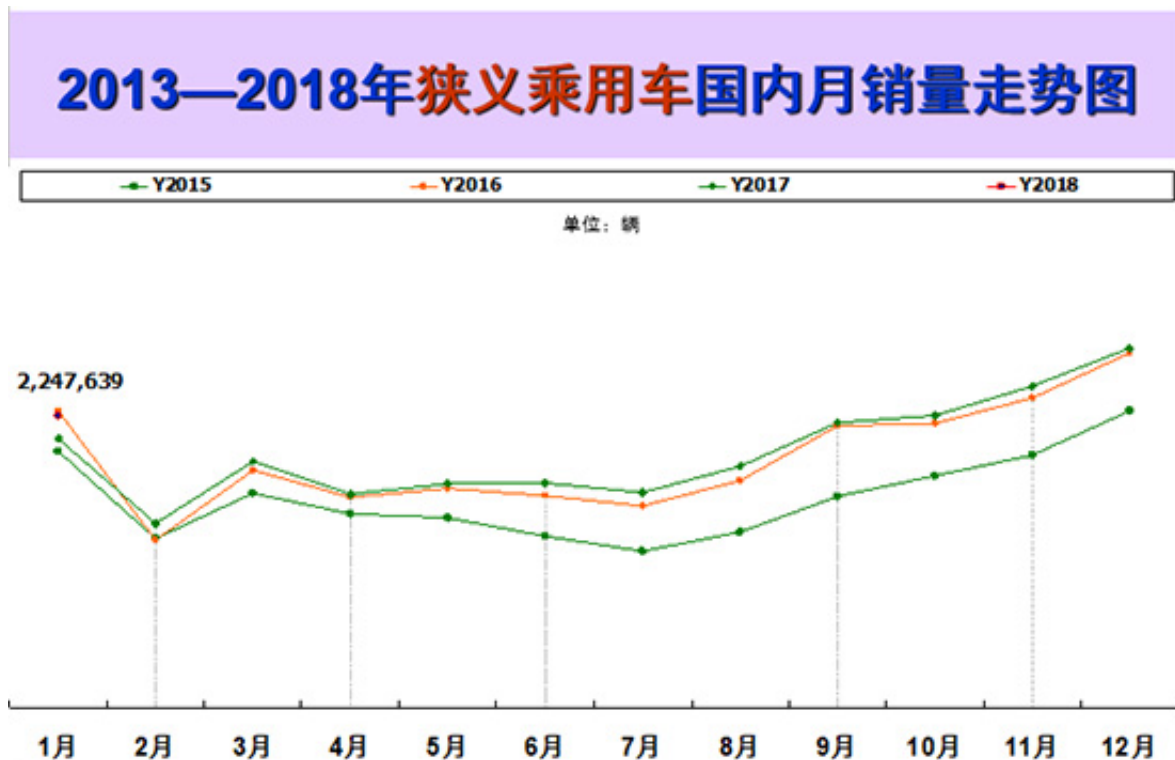
乘联会数据显示，1月SUV共销售1031047辆，同比增长16.5%，环比下降13.5%。崔东树认为，1月SUV有如此增速，说明其处于良好的发展状态，这说明在去年12月到今年1月小排量购置税政策变化的过程中，SUV所受影响较小。

1月，轿车共销售1049244辆，同比增长6.1%，环比下降20.6%，仍以微弱的优势成功保住了销售份额最大的车型地位。崔东树表示，轿车市场保持稳定，得益于新能源汽车的持续热销。

2017年表现惨淡的MPV市场，仍没有缓过劲儿来。1月，MPV共销售167348辆，同环比分别下降17.9%和28.28%。崔东树表示，1月MPV同环比均大幅下滑，形势十分严峻，主要是因为大部分MPV处于1.6升以下排量，受购置税退出影响较大。另外，占据九成销量的低端家用MPV持续低迷，造成了MPV市场弱势格局的产生。MPV的持续下滑，说明该车型市场需求有所收窄。

而对于2018年2月份的车市表现，崔东树预测，2月有17个工作日，较17年同期少两天，而且大部分汽车企业会在春节前后多休几天年假，因此今年的2月的有效产销时间很短，不利于汽车市场的强力增长。然而，1月异常的雨雪和复杂的股灾情况，对消费者购车影响较大，而2月春节前有两周充裕的购车时间，再加上春季开学前还有微弱的购车潮有利于汽车销售，因此2月汽车整体市场值得期待。

此外，崔东树还对2018年全年车市表现做出预测。“乘联会认为2018年车市增速为4%，因为我们对宏观环境有信心，对市场不悲观”，崔东树表示，从目前来看，2018年车市前高后稳的走势已经在1月初步验证，因此我们对其上半年的表现充满信心。



#### 新能源同比增长超4倍 完善补贴标准势在必行

值得一提的是，1月新能源车销量达到3万台，相对2017年1月的低基数增长超过4倍。虽然处于政策不明朗时期，但在市场的拉动下新能源产销走势仍相对较强。

然而，新能源车的发展仍然面临诸多问题，其中产品技术指标提升较慢，依赖政府补贴现象显著。崔东树表示，目前，无论是纯电动新能源乘用车、客车，还是专用车的电池能量密度提升速度都很慢，这也直接导致新能源车平均续航里程偏低，无法满足消费者需求。因此，建立多层补贴标准，提升企业发展新能源技术的积极性势在必行。

“目前，新能源车的产品设计更多是依赖政策的推动，尤其是能量密度的提升更需要补贴标准的先行”，崔东树表示，未来，政府应建立多层级的补贴标准，这也有利于新能源车的良性发展。

以纯电动客车为例，在近期公布的新能源车公告中，该车型续航里程就得到大幅提升。数据显示，2018年第一批公告的纯电动客车90%车型的电池能量密度达到140瓦每千克，而去年同期这一数据仅为115瓦每千克，这也是企业对预期补贴标准提升的快速对应。

对此，崔东树表示，没有一定的数量规模，产品体系难以突破，而设定多层级补贴标准将有利于新能源产业链的全面加速升级。（经济日报-中国经济网 记者姜智文）

原文地址：<http://www.china-nengyuan.com/news/120916.html>