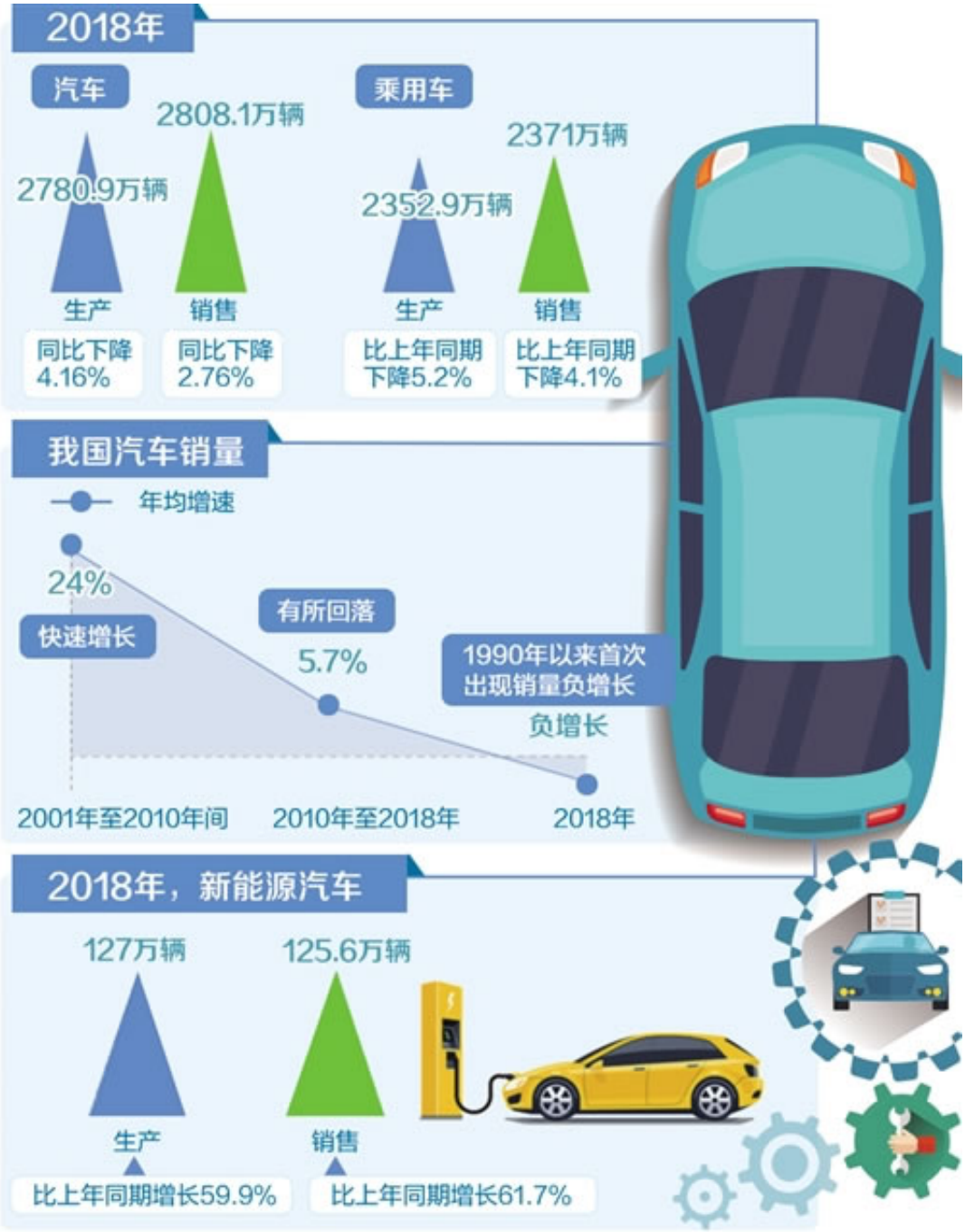
如何看待我国汽车销量增速首现负增长



2018年，我国汽车销量虽然蝉联全球第一，但28年来增速首次出现负增长，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。不过，抛开产销量数据，汽车产业仍有可圈可点之处。比如，自主品牌集中度不断提升，智能网联、共享出行、自动驾驶、汽车服务业等新业态新技术新模式蓬勃发展，新能源汽车产业发展迅速，等等。长期来看，我国汽车保有量远未达到发达国家水平，汽车业发展仍有较大空间

1月14日，中国汽车工业协会发布了2018年度汽车产销数据。数据显示，2018年汽车工业总体运行平稳，受政策和宏观经济因素的影响，产销量低于年初预期，全年汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆，同比下降4.16%和2.76%。

中国汽车工业协会秘书长助理陈士华表示，从2018年度数据来看，我国汽车销量连续十年蝉联全球第一，但28年来

增速首次出现负增长。

多因素致销量下滑

陈士华表示，2018年我国汽车产业面临较大压力，产销增速低于年初预期，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。

他介绍说，我国汽车销量在2001年至2010年间快速增长，年均增速24%。2010年至2018年有所回落，年均增速5.7%。2018年的负增长，是1990年以来首次出现销量负增长。

“2018年，汽车销售2808万台，比上年下降了80万台。”中国汽车工业协会秘书长助理许海东说，2018年月销售基本维持7年销售环比走势，但呈现销量增长下滑趋势。“2018年汽车销量下滑，与宏观因素和市场因素都有关系。一方面，GDP缓降、经济结构延续分化趋势、投资和消费双下降、中美贸易摩擦、房地产去库存；另一方面，受政策透支、二手车销售波动、第六阶段排放标准实施，以及消费升级等因素影响，汽车销售受到了一定压力。”许海东说。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，2018年汽车销量负增长的主要原因在于二三线及中西部市场，尤其是北方市场严重低迷，消费信心不足。

国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅表示，去年12月份汽车产销最终没能超预期发展，各种车型销量均出现不同程度下滑。这是2017年购置税优惠提前释放购车需求、高增长基数、经济增速放缓及中美贸易摩擦阴影下不确定性等多因素叠加造成的。

他表示，没必要对此过分恐慌，从历史数据来看，在中国加入世贸组织后，汽车销量增长率曾经历过三次大幅下滑，之后便因各种政策或其他因素影响快速反弹，呈现出较有规律的周期性波动。

“抛开汽车产销量数据，也有可圈可点之处。”周毅总结说，2018年汽车自主品牌集中度不断提升，智能网联、共享出行、自动驾驶技术、汽车服务业等新业态新技术新模式蓬勃发展，新能源汽车产业快速发展，整车制造和汽车零部件产业在“一带一路”框架下大力开拓海外市场，这些均体现出汽车产业的高质量发展特征。

新能源车仍受追捧

2018年下半年，在乘用车市场销售普遍低迷的情况下，新能源汽车仍然受到热捧，销量节节走高。

数据显示，2018年新能源汽车产销分别完成127万辆和125.6万辆，比上年分别增长59.9%和61.7%。其中，纯电动汽车产销分别完成98.6万辆和98.4万辆，比上年分别增长47.9%和50.8%；插电式混合动力汽车产销分别完成28.3万辆和27.1万辆，比上年分别增长122%和118%；燃料电池汽车产销均完成1527辆。

据了解，工信部正在抓紧制定2019年新能源汽车补贴政策，进一步缓解了补贴降低的影响，总的原则是在确保2021年补贴全部退出后，产业不发生大的波动，分阶段释放退坡所带来的压力。

“在政策和资本双轮驱动下，2018年的增长是意料之内的。”北京新场科技有限公司创始人王彦敏说。

中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王耀表示，只要补贴靴子没有落地，这种增长还是会持续下去。但政策落地后，根据每年的波动情况，产销量可能会下降。从经验来看，我国占有全球一半以上的新能源汽车市场，2019年市场还会有20%至30%的增长。

车市低迷恐将延续

在日前举行的“中国电动汽车百人会论坛（2019）”上，工信部部长苗圩表示，2018年汽车产业受多方面因素影响出现市场下滑，但长期向好的发展前景没有变，我国新能源汽车产业发展仍然保持了良好势头。

新的一年，汽车行业仍有来自国家层面的政策支持。1月8日，国家发改委副主任宁吉喆表示，2019年将制定出台促进汽车消费措施。由于其发言提到从城市进入农村、鼓励农民消费等，业内猜测“汽车下乡”政策或将重启。

周毅表示，短期来看，国家已经开始着手制定政策鼓励汽车消费，预计2019年会有一定程度的反弹。长期来看，中

国每千人汽车保有量才140多台，尚不及美国的五分之一，远未达到发达国家水平，汽车业发展仍有较大空间，需深化“放管服”改革，为车企提供良好发展环境，鼓励企业自身压缩成本、提升服务水平，为消费者带来质优价廉的好产品。

许海东认为，2019年三线以下城市消费能力下降，低端SUV受波及大。预计2019年销量将与2018年持平，总销量2810万台左右，其中乘用车2370万台，商用车440万台。

崔东树说，对2019年预期是汽车零增长、乘用车1%增长。2019年上半年情况仍将极其艰难，并且随着国六排放标准的实施，车市可能会走入谷底，然后逐步调整过来。此外，随着未来市场进一步收紧，汽车行业很可能要经历一轮优胜劣汰，行业整合在所难免，低端产品很难在消费升级趋势下生存，车企必须尽快转型升级，早日迈向中高端，形成新的竞争优势。

中国汽车工业协会副秘书长师建华表示，2019年市场竞争将更为激烈、压力剧增，自主品牌的日子会更难过。但是，从另一角度来看，也要有信心，如此庞大的市场，总会需要整合和“洗牌”，专心主业的车企一定会脱颖而出。

“车企要从始至终坚持把产品做好。”师建华表示，吉利、长城、广汽等自主品牌，正是因为产品优质，才赢得了市场，树立了口碑。（记者 刘 瑾）

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/134272.html