

本报专刊部主编 | 第980期 |
2024年6月13日 星期四
本版编辑:张云 视觉设计:竹建英
编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

汽车周刊 · 专题

新一轮以旧换新撬动汽车大市场

今年以来,新一轮汽车以旧换新的大潮涌来。从中央到地方及车企,一系列实施细则相继落地,形成“合力”。汽车换代更新的需求在万亿元以上级别,正是一场提振市场信心、释放汽车消费需求的“及时雨”。

补贴额度提升

近日,商务部、财政部等7部门印发《汽车以旧换新补贴实施细则》明确了汽车以旧换新的相关问题。根据规定,自《细则》印发之日起至2024年12月31日,报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的的新能源乘用车,并购买符合节能要求乘用车新车的个人消费者,可享受一次性定额补贴。其中,对报废上述两类旧乘用车并购买符合条件的新能源乘用车的,补贴1万元;对报废国三及以下排放标准燃油

乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的,补贴7000元。

业内人士表示:此次补贴新车车型覆盖面广,补贴额度提升。按照2023年乘用车新车销售数据来计算,新车中可享受补贴的达到93%。据机动车上险数据统计,2023年国内传统燃油乘用车销量1465.2万辆,其中,2.0升及以下排量燃油乘用车销量1369.2万辆,占比93.4%。据中国汽车战略与政策研究中心测算,纳入《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的车型约占新能源车型的93%。政策鼓励消费者淘汰国三及以下排放标准燃油乘用车,有助于推动汽车产业向环保、节能方向发展。

迎来三大机遇

这一轮汽车以旧换新体现了

“从存量中产生增量”的宏观经济政策新思路,市场将迎来机遇:

一是市场2017年达到峰值后,已进入存量阶段,若没有重大利好刺激,市场可能徘徊不前,甚至小幅下挫。如开展新一轮汽车以旧换新,有利于激发汽车消费潜能,目前我国车龄超过15年的老旧车辆已超过800万辆。如其中一半车辆能参与到这轮以旧换新,按新车平均售价17万元测算,有望带来7000亿元的新车消费规模。在政策的拉动下,汽车回收拆解有望在2025年后形成一个千亿元级别的产业,带动汽车市场全链条发展。

二是鼓励将高能耗、高排放、使用年限较长、存在安全隐患的老旧汽车,换为新能源或节能型汽车。鼓励更多消费者购买并使用更低碳、更环保、更智能的汽车产品,有利于

加快先进技术的研发和产业化进程,为巩固和扩大新能源汽车及相关领域发展优势营造良好的市场环境。

三是以前换新政策的推广,消费者可以将旧车以一定折价换取新款,从而降低购买成本。与此同时,通过以旧换新政策,旧设备和产品可以得到回收和再利用,实现资源的循环利用,减少了资源浪费和环境污染,有助于建立可持续发展的汽车消费新模式。

政策降价双驱动

在新一轮汽车以旧换新政策的驱动下,各大车企纷纷响应号召,多家汽车品牌先后宣布,在政府补贴之外叠加推出品牌方面的厂商置换优惠。上汽大众推出购车优惠活动,并提供“以旧换新”补贴,国家补贴至高1万元,大众补贴至高2万元。一汽

田推出“以旧焕新”补贴至高2.3万元,还有0首付、0利率。奔驰推出了“加倍”礼遇,适用燃油车除能享受到国家补贴7000元以外,额外可享奔驰厂家7000—10000元车辆保险补贴。长城哈弗推出了企业换新至高补贴30000元或购车享至高20000元福利,并可“政府补贴+企业补贴”叠加享受。一汽红旗新款H5享受国家补贴7000元和企业补贴1万—2万元;红旗EH7享受国家补贴1万元和企业补贴1万—2万元;红旗HQ9 PHEV享受国家补贴1万元和企业补贴1万—5万元。

本次“以旧换新”补贴政策范围大、领域广,成为拉动市场的新引擎,必将为撬动汽车消费市场更快增长提供更强助力,同时各大厂商积极配合,在双重驱动之下,市场有望迎来一波销售高峰。 雍君

新势力车企五月销售成绩单亮眼

造车新势力车企和传统车企新单列科技型企业日前纷纷披露5月份新能源汽车销量战报:数据显示,多数车企5月新能源汽车销量迈上万辆以上台阶,不乏月销2万辆、3万辆甚至4万辆以上;同比增速普遍是两位数甚至三位数,这份销售清单很亮眼,是我国新能源汽车向上向新发展的缩影。

埃安:5月40073辆,环比增长42.8%、同比下降10.9%;前5月累计142339辆。

理想:5月35202辆,同比增长23.8%;前5月累计141207辆,增长32%。

鸿蒙(智行、问界、智界):5月34130辆,增长298.6%;前5月累计156823辆,增长342.3%。

蔚来:5月20544辆,增长237.3%;前5月累计66217辆,增长51%,累计交付51.58万辆。

极氪:5月18616辆,增长115%;前5月累计67764辆,增长112%。该单列企业IPO日前尘埃落定,在纽交所正式挂牌上市,发行价21美元,出售2100万股,募集4.41亿美元。

零跑:5月18165辆,增长45.2%;前5月累计66580辆。

深蓝:5月14371辆,前5月累计57395辆。

小鹏:5月10146辆,增长35%;前5月累计41360辆,增长26%。

哪吒:5月10113辆,前5月累计43564辆。

小米:5月8630辆。企业创始人、执行董事长雷军表示:4月SU7交付7058辆,5月8630辆,6月将报交1万辆,全年预计突破10万辆。

岚图:5月4521辆,增长51%;前5月累计24869辆,增长107%。

阿维塔:5月4569辆。

智己:5月4251辆,前5月累计7252辆。

特斯拉:5月份新能源汽车销量72573辆(其中,国内销量超过5.5万辆),前5月累计销量35.56万辆。

此外,8家合资车企5月份新能源汽车销量:上汽大众12393辆、一汽大众6544辆、华晨宝马6024辆、上汽通用5296辆、一汽丰田5242辆、东风日产2932辆、广汽本田1875辆、广汽丰田832辆。 张伯顺

汽车掌门人热议价格之争

这几年横扫汽车圈的“内卷”,上周变身论坛话题,引来吉利、广汽、长安、比亚迪等车企的掌门人物所欲言,大家就价格竞争的热门话题发表了各自的观点。

很快,掌门人的观点成了热点,争议纷至沓来。真理不辩不明,但能肯定的是,各汽车掌门人对“卷”的认可度并不是很高。

对于车市持续内卷的现状,比亚迪董事长王传福与长安汽车董事长朱华荣持一致意见,他们认为这是一个行业发展到一定阶段的必然过程,就像之前国内的手机、

家电、太阳能等,企业应该拥抱竞争。而吉利控股董事长李书福与广汽集团董事长曾庆洪则认为,卷是良币驱逐劣币的过程。卷本身意味着追求卓越,汽车市场的内卷要进入正常的轨道,尤其在售价上,让利可以,让“本”就有问题了。办企业的目的是盈利,应该为国家做贡献,为社会做贡献,交税、促进就业。曾庆洪还提出应该“油电同权”。

对于价格战的本质,吉利认为简单粗暴的价格战,其结果就是偷工减料、造假售假、不合规的无序竞争。而比亚迪则认为,造车成本

在降低,不降价是对消费者的不道德。

暂且不论观点对错。诚然,有市场就有竞争,但因大环境的不容乐观和资本介入后的无序竞争,这几年汽车圈的狂躁也是显而易见的,价格战是最直白的表达方式,新车发布会上动不动就“掀桌子”、抛“地板价”,新车定价和终端售价没有最低只有更低,而这一切还没完没了,看不到尽头,令众多汽车企业苦不堪言。

中国市场上,汽车企业价格竞争日益白热化。值得注意的是,

这种现象已经对整个社会和经济的发展造成了影响。在持续的内卷式竞争中,国内汽车行业的利润率已由去年的5.0%下滑至4.3%,而在前年,这个利润率是5.7%。在市场经济下,完全不打价格战是不可能的,但价格竞争的终极目的,并不是把别人卷死,更不是把自己卷死。卷胜不可取,只会伤害了彼此,对经济大局也不利。汽车行业是一个需要高投入的行业,过低的利润将影响整个行业的研发和创新,影响企业经营、纳税和社会就业。车企竞争不应简单以价格取胜,而是要以多维度的方式参与市场竞争,全方位比拼产品质量、性能、技术和品牌等。面对极度价格竞争,汽车界是时候矫正过正了。 姚琼



在国内的各类国际车展余热未消之时,有着百年历史的日内瓦车展,却传来停办的消息。近日,车展组织方发表声明称:“由于持续的行业竞争压力,原计划2025年2月17日开幕的日内瓦车展将正式取消,不再举办。”

众所周知,日内瓦车展与法兰克福车展、北美车展、东京车

百年日内瓦车展黯然谢幕

展、巴黎车展并称全球五大车展。自首次举办以来,日内瓦车展一直是欧洲乃至全球汽车展览的标杆,一度聚集了全球最新颖的设计、最前沿的科技,被称为“国际汽车潮流风向标”,不少明星车型都选择在日内瓦车展首秀。

然而,在全球汽车行业环境艰难的背景,公众与汽车制造商对日内瓦车展逐渐缺乏兴趣。受疫情影响,日内瓦车展自2021年起停办了三年。2024年日内瓦车展重新恢复举办时,盛况不再。尽管组织者尝试通过减少规模和调整焦点来适应后疫情时代的新现实,但市场条件和行业的整体动荡使得维持这样一

个大型展会的投资回报率不断下降。

今年的日内瓦车展时间从11天缩短到7天,参展商只有30余家,其中主流汽车品牌只有5个;观众人数仅为16.8万人,远低于组织者和当地政府预期的20万人。辉煌时期的日内瓦车展每年吸引超过60万名参观者。参展品牌数及参观人数的锐减,成为了压垮日内瓦车展的最后一根稻草。

回顾往日辉煌,更觉今日的无奈。除了日内瓦车展,其他著名车展的吸引力也在下降。如巴黎车展2022年规模缩减到只剩下三个展馆;法兰克福车展“遇冷”不得不搬迁到慕尼黑并

更名;东京车展更名为日本移动出行展,并大幅增加了汽车以外行业及初创企业的展示。

与之走弱形成鲜明对比的是,国内的北京、上海、广州三大国际车展正以与日俱增的热度吸引全球主流车企争相参加,并在此推出旗下最先进、最前沿的汽车技术及产品。

不同车展的不同命运,反映了全球汽车行业正在加速变革与洗牌。伴随着电动化时代的到来,品牌中心地位发生转移,西方国际车展的落寞,很大程度上是西方汽车的落寞。而中国车展及中国汽车的崛起,也在某种程度上代表着世界车坛的风向与趋势。 李永钧

油电同智 全新昂科威Plus登场

上汽通用大五座SUV全新一代别克昂科威Plus日前官宣上市,3款车型售价22.99万—5.99万元。新车拥有丰富购车权益,包括购置税全免、至高10000元置换补贴,以及10000元回购保值补贴等。

全新一代别克昂科威Plus践行“油电同智”理念,实现在设计、舒适、安全、品质等全维度129项产品力迭代升级。新车全系标配eConnect智能座舱,拥有新一代VIP智能电子架构、EYEMAX 30英寸弧面6K屏、高通骁龙8155芯片等顶级硬件加持,并且支持整车系统级OTA升级。智驾方面,全新一代昂科威Plus标配eCruise L2级智能辅助驾驶科技,提供包括ACC全速域自适应巡航、APA自动泊车等14项辅助功能。 吉姆

