

降势不减 车市入半年 国六打头 走进下半场

□文/图 半岛记者 贺鑫一

最近在网上看到美团CEO王兴在调侃时说：“2019年可能是过去十年中最差的一年，但却是未来十年最好的一年！”这话用在当下的车市特别合适，2018年车市首次出现了全年负增长，2018年年底中汽协和乘联会普遍预计“2019年全年销量将与2018年持平”，但今年1月至5月销量却以更大的负增长率，让车企和经销商感受到很大的压力。尤其是从7月1日开始，全国15个省市将试行国六排放标准，清库任务以及新车升级，又让车市跟着一通忙碌，上半年唯一表现优秀的只有新能源车。

前五个月数据出炉 销量同比下滑13%

车市一旦开了负增长的头，销量狂飙的时代就一去不复返了。回顾2018年之前车市的销量数据后记者发现，10%甚至30%以上的全年销量增长并不在少数，低于10%的增长率都会让业界担忧不已，也就是在这十年，中国车市成为了世界上头号汽车销售大国。

不过，每年接近3000万辆的销量着实可怕，中国的机动车保有量也只有2.4亿辆，按照这样的速度，未来汽车停在哪儿都是个问题。2018年便出现了车市首次负增长，销量下滑不到3%。根据6月12日中国汽车工业协会发布的数据，今年前5个月，我国汽车销量累计完成1026.6万辆，销量同比下降13%，乘用车同比下降15.2%，商用车同比下降1.3%，新能源车上涨41.5%。

在1月至5月的各个月份中，黄金5月反倒是销量同比下降最大的月份，车市下滑趋势在加速，虽然六月份的数据还没有出炉，但可以预计的是，受到国五切换国六降价促销的影响，六月份的销量应该表现略好，但2019年上半年10%以上的负增长是板上钉钉了。

自主品牌份额下降 SUV销量下滑是首因

之前由于SUV销量大幅度增长，导致原本弱势的自主品牌重新找到了发展的方向，甚至有自主车企坦言：“好久没有产品供不应求的感受了。”也正是在这几年时间里，自主品牌销量大幅度增长，同时也为向上突破找到了喘息的机会，也就有了领克、WEY、星途等一大批高端自主品牌，也诞生了汉腾、斯威、凯翼这样的普通自主品牌，不过其缺点也是显而易见的，由于支柱车型过于集中，当该细分市场辉煌不再的时候，自主品牌就会非常被动，现如今SUV的增长就进入了这个阶段，去年还在以10%以上的速度增长，到今年就已经成-10%了，自主品牌压力可想而知。

上半年的数据，也恰好反映了中国品牌汽车销量出现集体下滑的现实，根据厂商披露的产销快报，今年1月至5月，上汽集团、长安汽车、吉利汽车销量同比下滑均超过10%。其中，上汽集团同比下降16.70%，长安汽车同比下降32.9%，吉利汽车同比下降10%，自主品牌里也只有长城汽车还能坚挺，1月-5月以5%左右的速度增长。

目前，中国品牌乘用车市场份额达36.2%，为今年以来新低，中国品牌轿车、SUV、MPV销量同比均出现下滑。



新能源车补贴越来越严格，补贴额度也在退坡。



国五与国六车的切换打乱了车市的节奏。

有业内人士表示，车市持续低迷，中低端群体购买能力下降，从而导致一些中国品牌低端车销量下滑，其中尤以A级SUV车型下滑最为明显。

国五切换国六 有些品牌没跟上

机动车国五排放标准切换到国六是2019年的一个大事件，其对2019年车市的影响巨大，也让原本增长乏力的车市雪上加霜。

按照国家的规定，国六a排放标准将于2020年7月1日在全国实施，而史上最严的国六b将于2023年7月1日在全国实施，但谁也没想到2018年年底，相关部门划定了15个即将试行国六的试点省市，这15个省市的汽车销量占据了全国的65%至70%，如此切换对销量会有一定影响，其中上海、深圳、广州、天津直接试行国六b，北京也将于2020年试行国六b。

与之相辅相成的是，由于国六b标准过于严苛，污染物总排放量甚至比国五减少一半，所以一方面很多车企的国五车零配件库存太多，导致国五车降价甩库，甚至五折、六折、员工车的新闻不断被爆出；另一方面，国六车型研发遭

遇瓶颈，甚至很多车企不得不放弃国六车型的切换，还有很多车企通过改造国五动力系统，勉强达到了国六a的排放标准。

记者查询了一下，目前国五切换国六产品，做得比较好的是上汽通用旗下的三家品牌以及大众品牌。通用旗下所有品牌的全部车型，均在国六b试行省市推出了合规的产品，9月份将在全国推出所有车型的国六b产品，这也得益于通用的技术积累。但像本田品牌在切换国六时，就遇到了一些阻力，奥德赛的国六车型到年底才有，飞度的国六车型干脆到明年，这意味着，7月1日之后在试点省市，将没有飞度销售，像这样情况的车企还有不少，国五切换国六让很多车企及经销商陷入被动。

而就国六产品本身，许多发动机的功率及扭矩都下降了，主要是为了满足排放要求，但价格却提升了一些，表现在销售终端就是优惠变少了，让消费者购车有些犹豫。业内人士表示，国五和国六切换，让厂家排产国五车型面临亏损压力，而国六产品面临产能爬坡考验，从经销商和消费者角度看，都处在观望期。

新能源补贴持续退坡 销量表现略有下滑

在表现不佳的2019年中，唯一的亮点也只有新能源车了，1月至5月的销量增长达到了41.5%，其很重要的原因就是政策的推动以及很小的销量基数，因此市场的风吹草动对其影响都很大。但从目前来看，新能源有些降温之势，5月份的新能源增量只有1.5%，这与新能源补贴政策的退坡有很大关系，比如今年4月份新能源补贴退坡后，记者就曾去北汽新能源、宝骏新能源及比亚迪新能源4S店进行采访，价格普遍上涨了几千元，比亚迪厂家甚至自己拿出了补贴款“堵窟窿”，让消费者在购车时，能享受到以前的补贴政策，但这并非长久之计。

根据2018年财政部正式发布的《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》规定，享受新能源补贴的纯电动乘用车工况续航里程不得低于150公里，插电式混合动力(含增程式)乘用车工况续航里程不得低于50公里。同时，还将实施补贴退坡机制，2019年~2020年补助标准在2016年基础上下降40%。

可以预计的是，从续航里程到技术研发，国家对新能源车的要求越来越严格，能够享受补贴的车型也越来越少，从而杜绝绝大多数车型可享受补贴甚至骗补的情况发生。毕竟，新能源补贴的任务只是将企业“扶上马”，究竟能跑多远就看车企自身实力了。

记者观察 下半年车市预测 新政助力车型加速迭代

面对乘用车市场的持续低迷，国家和地方自2019年以来推出多项相关政策，旨在促进汽车消费，推动我国汽车市场健康稳定发展。从年初，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)》，再到两会期间政府工作报告明确指出将制造业现行16%的增值税税率降至13%，再到当前广州和深圳两市率先发布新政，放宽汽车摇号和竞拍指标。一系列促消费的政策效应将在下半年逐步显现，推动乘用车市场销量增长。

另外，国五切换国六在6月份已基本完成，随着国六标准实施的进程不断临近以及多款产品国六车型的投放，预计购买力将逐步释放，并在传统的“金九银十”形成市场销量高峰。综合来看，国五到国六切换对下半年汽车市场有一定的促进作用。

另外在进口豪华品牌方面，奔驰、宝马、奥迪以及凯迪拉克、雷克萨斯、沃尔沃等都在不断加大新产品投放力度，同时对现有产品加快更新换代步伐，部分豪华品牌扩大产品布局，产品级别下探，将与自主品牌展开直接竞争，而且豪华品牌现在也开始加大降价促销力度，进一步蚕食自主品牌的价格优势。豪华品牌凭借较高的品牌号召力和技术能力，将逐步挤压自主品牌的市场空间，预计自主市场会更加举步维艰，尤其自主SUV和轿车产品将受到更大冲击。



扫码关注，看车坛最新资讯