

金融政策收緊 消費信貸收縮 內地汽車銷量廿年首下跌



在實現28年連續增長之後，作為世界頭號汽車市場的中國車市面臨歷史性銷量滑坡，全國乘用車市場信息聯席會公佈的最新數據指，內地汽車銷量去年下降6%至2,270萬輛，錄得至少20年來首次年度下跌。貿易摩擦、股市崩盤、貨幣貶值、消費信貸收縮……都讓消費者持幣猶疑。乘聯會秘書長崔東樹表示，汽車製造商面臨的壓力越來越大，汽車銷量下滑可能會加快不合格企業的擠出進程，其中一些可能會在年內退出市場。

■香港文匯報記者 海巖 北京報道

上周汽車市場最吸引人的消息，一是全球電動汽車巨頭特斯拉在上海的工廠動工，今年年底開始生產，年生產規模為25萬輛電動汽車，業內預計投產後的車輛價格有望降低約4成以上。另一個是吉利汽車去年銷售不達標，被多間投行下調目標價，股價單日急挫11.3%，錄得4年來最大單日跌幅。

去年11月銷售大跌一成

大肆擴張的車企僅是個別，實際上整個行業已出現滑坡。國家統計局數據顯示，汽車類商品零售額自去年5月首次出現同比下降後逐月擴大，到11月同比降幅已達10%，前11月總銷售額同比下降1.6%。據中金公司估算，自2017年3季度開始，乘用車銷售額顯疲態，月度環比開始持續為負。

上汽通用總經理王永清(小圖)向香港文匯報表示，今年車市表現低迷，除購置稅優惠政策退場外，還因為近兩年驅動車市增長的三四線城市房價上漲，對汽車消費產生擠出效應。「房價一高，車市就不好。」

三線城市樓價升影響車市

從2009年「汽車下鄉」至今十年間，三四線城市漸成汽車市場增長的主要驅動力。易車研究院數據顯示，今年三季度，三四五線城市乘用車銷量佔整體比例約為72.8%，在這些城市，乘用車銷量同比下滑13.8%；同期全國乘用車銷量整體下滑7%。與此同時，半數以上三四線城市房價過去兩年累升超50%，多數城市住房房價突破1萬元(人民幣，下同)/平方米，再加上三四線城市青壯年勞動力流失，亦令當地購車需求下降。

中金公司首席經濟學家梁紅指出，雖然購置稅優惠政策於2017年底取消部分購車需求提前透支，但並不是車市蕭條的主要原因。車市銷售下滑，與金融政策收緊、社會融資增速見頂回落幾乎同步。尤其是2017年四季度以來，針對非住房消費貸款的監管明顯收緊，2018年前三季度銀行新增居民短期消費貸款同比減少646億元。

梁紅還指出，今年股市低迷，互聯網金融P2P爆雷事件頻發，消費者財富縮水，也使得私家車這類可選消費被推遲或取消。中金測算，過去一年半內地家庭持有的股權財富縮水3萬億元左右，可能導致居民家庭減少消費總額約800億至900億元。

調整車稅 進口車價格下調

另外，去年7月1日起，內地下調汽車整車關稅，從25%或20%降至15%，零部件稅率降至6%。關稅下調帶來的最直結果是進口車終端價格下降6%至8%。梁紅預計，去年汽車銷售價格平均下跌6%，鑑於銷售仍乏力、庫存高企，未來一段時間汽車價格仍會下降。「在經濟與收入增長預期下行的時點上，汽車零售折扣上升更會增強消費者持幣觀戰的心態，加劇短期銷售及庫存壓力。」

王永清則認為，如果沒有特殊政策出台，今後兩三年內汽車市場將持續低迷，今年零增長或微增；中期看，從現在到2025年，年複合增長率大約為2%-3%，高速增長的風光時代可能不復返。



■內地汽車市場滑坡，專家人料年內將有車企「推不住」。

車市蕭條6大原因

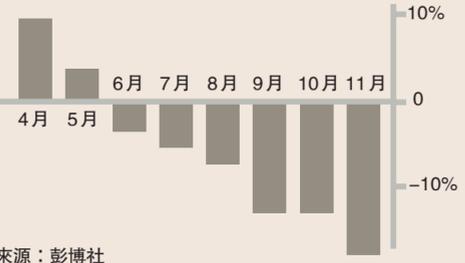
- 高房價削弱三四線購車主力城市消費能力
- 汽車消費貸款政策收緊
- 經濟下行及貿易戰，居民收入增長預期放緩
- 股市下跌，P2P爆雷，居民財富縮水
- 購置稅優惠政策退出，市場提前消費，透支今年銷量
- 汽車零售折扣上升，消費者持幣觀望心態濃厚

近年內地汽車及乘用車銷售增速

時間	乘用車同比	整體汽車行業
2018年1月	+10.73%	+11.59%
2月	-9.63%	-11.12%
3月	+3.45%	+4.67%
4月	+11.16%	+11.47%
5月	+7.89%	+9.61%
6月	+2.31%	+4.79%
7月	-5.30%	-4.02%
8月	-4.55%	-3.75%
9月	-12.04%	-11.55%
10月	-12.99%	-11.70%
11月	-16.06%	-13.86%
2017年全年	+1.40%	+3.04%
2016年全年	+14.93%	+13.65%
2015年全年	+7.30%	+4.68%
2014年全年	+9.89%	+6.86%
2013年全年	+15.71%	+13.87%

■資料來源：中國汽車工業協會
■整理：記者 海巖

去年內地乘用車銷售增幅



來源：彭博社



■Tesla在上海投資500億人民幣的車廠日前動工，年底投產。



■內地汽車總產能利用率不足30%，庫存系數亦高達1.92。

2018年內地車企表現

企業	前11月總銷量同比增速
上汽乘用車	+37.9%
廣汽豐田	+31.5%
吉利汽車	+29%
比亞迪	+24.4%
廣汽集團	+7.59%
長安福特	-51.4%
北京汽車	-38.4%
神龍汽車	-7.2%

■整理：記者 海巖

豪華車市場未受影響

雖然內地車市由升轉降，但兩個細分市場正在崛起：豪華車和電動汽車。2018年前11月新乘用車累計產銷量雙雙突破100萬輛，豪華車銷量保持近一成增長，並貢獻行業大部分利潤。

乘用車聯席會秘書長崔東樹認為，車市蕭條主要是因為低價位車型銷量下滑，暫未影響豪華車品牌。去年前10個月豪華車品牌總銷量達228萬輛，同比增9%，增長主要由國產豪華車貢獻，其增速達14%；進口豪華車受中美貿易戰加稅影響增速僅1%，除部分車型在美國生產的奔馳品牌外，寶馬、特斯拉、凱迪拉克、林肯等多個豪華品牌均受波及。進口車的市場佔比也持續下滑，去年降至30%。

作為豪華車本土品牌代表，華晨寶馬和北京奔馳則將全行業稅前利潤率推高至10%。如果不包括這兩家公司，2018年上半年的利潤率將跌至8.7%。

傳統汽車與新能源汽車市場可謂「冰火兩重天」。新能源車前11月產銷分別完成105.4萬輛和103萬輛，比2017年同期增長63.6%和68%。其中近八成是純電動汽車，其餘兩成為插電式混合動力汽車，後者今年增長尤為明顯，產銷量同比分別增長130%和128%。

中產階層青睞混合動力車

北京公務員曾先生趕在去年年底前買了一輛合資品牌的混合動力車。他說參加北京汽車牌照搖號好幾年了，但一直未搖中。去年兒子出生，家裡急用車，再也等不及搖號，於是去排隊申請新能源車牌。

過去一年北京新能源車牌申請量激增，現在的新申請人要等到2026年才能得到牌照，曾先生慶幸自己申請得早，但買車選擇餘地小。他最後花了近25萬元買了廣汽本田雅阁一款混合動力車。

崔東樹表示，純電動汽車受補貼政策影響較大，混合動力汽車更受牌照政策影響，目前絕大部分銷量由上海、深圳、廣州、杭州和天津5個限牌城市貢獻。

產能過剩 利用率不足30%

行業數據顯示，當前內地汽車總產能利用率不足30%，隨著車市擴張放緩，汽車業將進入嚴酷的去產能周期。即便是持續高增長的新能源汽車，業內擔憂，市場需求及市政建設可能無法支持或消化快速擴張的造車能力。

庫存系數達1.92高於標準

中國汽車流通協會發佈的數據顯示，2018年11月汽車經銷商綜合庫存系數為1.92，同比上升50%。這意味著即使經銷商現在停止提車，手中庫存車輛仍需要1.92個月才能消化。一般來說，1.5是經銷商庫存系數是否合理的分界線。

政府大力推動新能源汽車引入雙積分政策，從2019年開始考核新能源汽車和平均油耗兩種積分來接替補貼，以推廣新能源汽車。在產業轉型和資本

逐利的推動下，大量資源蜂擁進入新能源汽車領域，不過新入者普遍不具有完備的造車實力，產能嚴重過剩與低端產能無序發展在業內並存。

據不完全統計，截至2017年6月底已經落地的新能源整車項目超200個，相關投資金額1萬億元以上，已經公開的新能源車產能規劃超過2,000萬輛，是《汽車產業中長期發展規劃》中設定目標的10倍。

電動車缺陷短期難有突破

雪佛蘭市場營銷部部長吉祺燁(小圖)表示，「車企正在為雙積分政策做更多的新能源車生產準備，但消費端未出現足以匹配產能的購買慾望，整車廠對超前投入能否在未來獲得足夠市場回饋表示擔憂。目前內地新能

源汽車銷售主要由限牌城市貢獻，而不是消費者的自然需求。未來是否有足夠的充電樁同樣未知，硬件設施的多少將影響未來新能源汽車的市場大小。」

上汽通用總經理王永清也預計，到2025年也不能完全撬動內地新能源汽車的剛需。另外，技術同樣讓車企擔憂：目前電池佔整個新能源系統成本的60%。2025年前，看不到電池在密度和成本上有多大突破。

目前財政部對續航里程在300公里以上的純電動車給予每輛4.5萬至5萬元的補貼。王永清說，這部分補貼實際上覆蓋了電動車比傳統動力車增加的成本，未來可以預見補貼將逐年減少至取消，最終消費者和車企將很難承擔這部分成本。



雪佛蘭市場營銷部部長吉祺燁(小圖)表示，「車企正在為雙積分政策做更多的新能源車生產準備，但消費端未出現足以匹配產能的購買慾望，整車廠對超前投入能否在未來獲得足夠市場回饋表示擔憂。目前內地新能

低端車企難以轉手

銷量排名前10位的乘用車企業中，僅一大大眾實現同比增長，絕大部分主流車企去年難以完成年銷量目標。隨着傳統汽車銷量明顯下滑，一些產能嚴重過剩的車企或選擇賣身、或選擇代工存活。但過去數年間非常搶手的汽車資產竟然過剩，除了奇瑞轉讓股份流產、昌河鈴木轉讓流產，一北汽旗下的華利汽車僅以1元(人民幣，下同)價格(另包括約8億元債務)賣給了拜騰。

過去20年，全球汽車製造商投入數十億美元在內地建廠擴張，如今汽車銷量下挫，使得該行業難以在其他市場找到增長點。汽車共享和打車服務的日益普及，也降低了個人購買汽車的需求。經濟放緩又恰逢新排放標準的實施，迫使車企增加對電動車的投入；而汽車行業向自動駕駛功能和全自動駕駛的急劇轉變，進一步增大了支出。

低端外資品牌料餘不逾5個

去年9月，鈴木汽車宣佈以1元價格將長安

鈴木50%股權轉讓給合資夥伴長安汽車。此前，鈴木也以同樣方式退出了在華另一家合資車企昌河鈴木。自此，鈴木事實上退出中國。鈴木也成為中國加入WTO以來，第一家撤出中國的外資車企。

「外資車企來中國投資就是為了賺錢，如果市場變差，處理掉資產走人就可以了。」崔東樹預計，今後非豪華品牌在中國生存的不會超過五個，目前包括福特、標緻雪鐵龍、馬自達等多家非豪華品牌在華銷量同比下降。

業界料2020年重拾增長

另一些打算繼續在中國淘金的汽車製造商，則努力推出新車型以吸引消費者。在去年11月的廣州車展上，參展商推出了60多款新車型，押注SUV和電動市場。「我們非常樂觀。」大眾汽車中國區負責人預計中國汽車市場將在2020年恢復增長，「中國仍高於世界上任何其他相關的乘用車市場。」