

2016年终盘点

车市两强格局稳固

国内车企每年上演的年度销量争夺战,不仅成为车企发展的晴雨表,更成为众多在华征战的国外车企决定全球排名的重要一环。今年,通用汽车和大众汽车的销量头把交椅之争继续上演,双方也通过12月的最后争夺一决高下。值得关注的是,在国内销量第一军团你争我夺的同时,一些车企也在“保级”的边缘苦苦挣扎,交出的成绩单并不漂亮。业内人士认为,目前中国已成为全球汽车最大单一市场之一,中国市场销量的成败,关系到企业未来的发展走向。

实际上,今年国内汽车销量的榜首争夺战,依然在通用汽车和大众汽车之间上演。从2013年被大众汽车首次超越后,通用汽车在华不断加码,密集布局新品,以期实现销量上的再度登顶。去年,通用汽车凭借合资企业上汽通用、上汽通用五菱、一汽通用,以及进口豪华品牌,在华合力实现销量361.26万辆,同比增长5.2%,拿下销量冠军,同时,“老对手”大众汽车在华销量为354.9万辆,同比下滑3.4%,屈居亚军。

今年,中国车市低开高走,整体销量增速逐渐走高,而通用汽车与大众汽车的销量争夺也更加激烈。数据显示,今年11月,通用汽车销量为37.17万辆,同比增长7%,创下同期销量新高。今年前11个月,通用汽车在华销量为343.57万辆,同比增长8.5%。通用汽车全球执行副总裁兼通用汽车中国公司总裁钱惠康表示:“今年我们很有可能再次刷新销量纪录。”

同时,大众汽车的销量增速更是达到两位数。今年11月,大众汽车在华销量为28.5万辆,同比增长15.4%;今年前11个月,大众汽车在华销量为269.63万辆,同



比增长12.6%。业内人士表示,通用汽车与大众汽车的榜首争夺战已逐渐明朗,今年前11个月,大众汽车与通用汽车的销量差距为70余万辆,今年销量冠军可能仍将为通用汽车。

为了保持销量优势,通用汽车仍在加

快在华新品投放速度。钱惠康曾表示,未来五年,通用汽车及合资企业将在中国推出60多款全新及改款车型,其中包括今年计划上市的13款。在这60余款车型中,SUV、MPV和豪华车型将占据相当大的比重。而大众汽车也在补齐此前缺失SUV

2016年部分车企销量(红榜)

车企名称	前11个月销量	销量目标	完成率
上汽通用	167.48万辆	187万辆	89.5%
一汽-大众	174.81万辆	182万辆	96%
吉利汽车	65.76万辆	60万辆	109%
东风本田	52万辆	45万辆	115%

2016年部分车企销量(黑榜)

车企名称	前11个月销量	销量目标	完成率
长安DS	1.4万辆	3.5万辆	41%
一汽奔腾	9.35万辆	17万辆	55%
天津一汽	3.4万辆	6万辆	57.2%
英菲尼迪	3.7万辆	5万辆	74%

车型的短板。今年广州车展,大众在华发布了中大型SUV——Teramont,而明年上汽大众全新途观L也将上市,明年两大品牌的销量争夺战将更加激烈。

值得一提的是,通用汽车、大众汽车在销量“塔顶”展开争夺的同时,韩系和法系军团的日子却并不好过。其中,今年东风悦达起亚制定了68万辆的销量目标,但前11个月销量为51.8万辆,销量完成率为83.2%。而在法系军团中,2013年实现国产的豪华品牌——长安DS,在2014年销量达到鼎盛时期后,便开始出现下滑。数据显示,今年11月,DS品牌在华销量仅为1255辆,同比下跌8.99%,而前11个月累计销量为1.45万辆,同比下滑高达33.27%。虽然长安DS方面一再调低全年销量目标,今年为3.5万辆,但销量完成率依然仅为41%。

业内人士认为,如何进一步提升品牌认知度,成为摆在部分车企面前的课题之一。同时,车型导入频率的快慢,考验着车企的反应速度。而中国消费者购车群体年轻化、购车需求细分化的特征,也成为一些车企能否打破销量魔咒的关键。北京商报记者 刘洋/文 韩玮/制表

购置税减半政策即将到期 车企“自掏腰包”延长缓冲期

随着购置税“渐进式”退出的方案公布,各车企闻风而动,自掏腰包将这一政策延到明年,实现车型销量的最大化。

根据财政部、国家税务总局联合发文,自2017年1月1日起-12月31日止,购置排量1.6L及以下乘用车的购置税从目前的5%改为按照7.5%来征收。

在此政策影响下,部分主机厂也对“购置税”新政提出了应对举措。北京商报记者日前获悉,多家车企将对今年12月31日前订购旗下部分车型、但无法提车的用户推出购置税减半延续的措施。

购置税优惠政策刚一公布,上汽乘用车就率先宣布购置税补贴政策,消费者购买荣威RX5将同时享受国家和上汽的双重购置税优惠,依然享受购置税减半福利,最高购置税优惠可达6359元。

紧随其后,奇瑞也推出了一波购车福利新政,按照优惠政策,凡在12月31日前交付定金的艾瑞泽5和瑞虎7用户,即使到明年才能提车上牌,仍可享受购置税减半政策。而吉利同样打出了现金补贴的优惠牌。

合资品牌也不甘落后,面对购置税减半政策的调整,奔驰旋即公布了“减半如故”的购置税补贴计划。

此外,一汽-大众也宣布,凡是在12月31日前订购1.6L及以下排量的一汽-大众旗下车型,并在2017年除夕(2017年1月27日)前提车的客户,均可继续享受购置税减半补贴。

此前,根据行业测算,购置税2.5%的回调,会给消费者带来切实变化。以一辆含增值税为10万元的车辆为例,元旦之后购买,就要按照7.5%的税率缴纳6410元购置税,大约需要多缴2000多元。

对此,业内普遍认为,车企针对购置税调整后的补贴措施,将由厂家分担费用,终端消费者不会产生变化,并让市场有更长的缓冲期。

北京商报记者 蓝朝晖

与德系三强缩短差距 二线豪车跻身“10万辆”俱乐部

由奔驰、宝马、奥迪组成的“德系三强”,长期把持着国内豪华车市场份额,而对于在华征战的二线豪华车品牌来说,今年国内车市的回暖,以及消费者购车需求的不断升级,使之进一步缩短了与德系第一军团的差距。近日,雷克萨斯在华销量首次突破10万辆大关,业内人士认为,10万辆已经成为豪华品牌在华争夺第二梯队销量冠军的基准线,众多二线豪华车品牌迈过10万辆大关,将使国内豪华车市场竞争更加激烈。

作为较早征战国内市场的豪华车品牌,凯迪拉克已经44个月实现销量同比增长。数据显示,今年前11个月,凯迪拉克销量为10.2万辆。其中,借助于国产化优势,凯迪拉克XT5上市仅7个月,累计销量已接近2.9万辆。而主打运动车型的凯迪拉克ATS-L,今年累计销量也达3.18万辆。与此同时,早在2014年便突破10万辆销



售大关的捷豹路虎,今年前11个月销量为10.51万辆,再度突破10万辆。其中,国产车型的销量贡献功不可没,在捷豹路虎整体销量占比中,一直维持在40%以上。

值得一提的是,相较于凯迪拉克和捷豹路虎依靠国产车型打天下,雷克萨

斯迈过10万辆大关,则完全依靠进口车型。对于雷克萨斯来说,跻身“10万辆”俱乐部并不轻松,销量的快速提升得益于品牌的打造。雷克萨斯坚持以“匠心”为品牌内涵,而“匠心”则体现在生产环节。据了解,目前雷克萨斯在全球共有6大生产基地,其中位

于日本的九州工厂产量最大。雷克萨斯中国执行副总经理江积哲也表示:“全球95%的雷克萨斯均在这里打造。”据了解,在“匠心”理念下,从2000年起,雷克萨斯九州工厂已4次获得J.D. Power全球工厂品质“白金大奖”,并从2009年至今,排名一直保持在前五名。

与此同时,对于在华征战多年才迈过10万辆大关,雷克萨斯中国副总经理朱江认为,销量并不是最终诉求,雷克萨斯更注重增长的质量。他表示:“在目前国内豪华车市场库存高企的情况下,截至今年10月,雷克萨斯经销商库存系数仅为0.6个月,相较于豪华车库存系数平均2个月左右的水平低了不少,而经销商的资金能够为客户提供更好的服务。”

对于整体销量预期,江积哲也透露,今年雷克萨斯的销量将实现10.8万辆。北京商报记者 刘洋