

岁末年初,汽车消费后市如何

专家呼吁车购税优惠,促进首购群体购车

木易 文图

随着广州车展的结束,2024年车市仅剩最后一个月就步入收官阶段。这一年,车市几家欢喜几家愁,中国品牌、新能源汽车一路高歌猛进,市场渗透率超过50%成为常态;智能网联、无图智驾得到迅猛发展,无人驾驶呼之欲出;合资与豪华车市场遭遇不小阻力,市场蛋糕被进一步蚕食。这一年国家大力刺激内需消费,各级层面多次发布以旧换新补贴政策,带动汽车整体销量平稳向上。岁末年初,汽车消费后市走向如何?在做年终报告时,这一问题成为业界最受关注话题。

全年车市稳中有增

乘联会数据显示,在“十一”国庆节及报废更新、以旧换新双政策的共同拉动下,“银十”车市旺季特征显著。10月狭义乘用车零售226.1万辆,同比增长11.3%,环比增长7.3%,高于预期。其中燃油车全月零售106.6万辆,燃油车市场在以旧换新政策下有所恢复,同比降幅开始收窄。新能源市场零售119.6万辆,渗透率52.8%,呈现高速增长态势。在品牌分类方面,自主品牌在10月份表现出色,零售销量超过148万辆,同比增长高达31.7%,环比增长11%。自主品牌在国内零售市场份额达到65.8%。主流合资品牌零售销量为57万辆,同比下降16.7%。豪华品牌零售销量超过20万辆,同比下降6.7%。

2024年1月—10月,我国乘用车市场累计销量达到1783.5万辆,同比微增3.2%。

统计显示,2024年乘用车国内零售呈现U型增长的态势,1月车市起步超强,2月进入谷底,3月—10月呈现持续上升态势,特别是10月同比、环比均为正增长,实现了连续两个月正增长。

11月数据持续向好

上周末,徐女士夫妻走进杭州绍兴路的多家汽车4S店对比选购,“家里2辆宝马车龄都超过了10年,趁着现在还有换购补贴,想找个合适的新车置换了。”徐女士说,让她意外

是,不少经销店里看车人络绎不绝,自己因为没有预约甚至找不到销售接待。

近期车市的热度得到了数据的佐证。

统计数据显示,11月第1周车市仍维持10月以来的高水平运行,日均零售5.67万辆,同比增长29.3%;第2周车市热度不减,日均零售达7.71万辆,同比增长31.3%;第3周零售市场,日均零售8.14万辆,同比增长提高至35.4%。

业内人士评价,与去年11月的前期低迷、月底集中冲量不同,今年11月车市旺季特征明显,持续热销,第4周车市预计日均销量可达12.06万。综合估算11月零售可达240万辆左右,新能源车零售预计可达128.0万辆。

乘联会秘书长崔东树指出,随着置换更新补贴效果进一步释放,乘用车市场出现结构性变化,从报废更新拉动的低端经济型车型占比持续扩大演变为中高端车型同步增长。随着多地进一步扩大置换补贴范围,追加资金,预计年底前政策效果将持续释放,有力拉动汽车后市增长。

专家呼吁明年扩大普惠范围

年末最后几个月,各地的换购需求爆发,带来强劲的汽车消费岁末冲刺效应,将如何影响2025年初车市走向?

有关业内专家认为,因为对于明年政策的不确定,一部分消费力提前释放,将可能导致



2025年年初的稳增长压力。

从中国车市的消费传统看,春节的时间早晚对消费影响特别大,尤其是对1月份的消费影响最为明显。2025年传统春节较早,春节前的消费主力大多在2024年第四季度提前释放,如果没有相关促销政策的延续,1月汽车销售数据将锐减。

好在政策暖风已经有迹可循。

11月21日,商务部有关部门透露,目前全国汽车报废更新申请量、全国汽车置换更新申请量均已突破200万份,累计超过400万份,日均补贴申请量持续保持在高位。商务部相关负责人表示,下一步在继续落实好已出台补贴政策和系列配套支持政策的基础上,将科学评估今年的政策成效,提前谋划明年的汽车以旧换新接续政策,稳定市场预期。

崔东树认为,2025年开年,汽车销量要保持高位运行,在延续以旧换新政策之外,仍需再添一把猛火,他建议从明年元旦开始尽早启动购车购税减半政策,促进首购群体购车,以实现更快速拉动2025年初经济稳增长。“首购用户一般是收入较低人群,或者是年轻人首次购车,总体消费能力不强,对于价格更为敏感,需要更多政策倾斜。目前的以旧换新政策对于这部分人群来说是空白。”

有关专家认为,今年以来,在国家政策的积极引导下,汽车消费市场正经历着前所未有的变革与升级。但乘用车私车消费仍然有巨大的提升空间(国家统计局数据显示,2021年中国乘用车千人乘用车保有量仅183辆)。如果2025年初能启动购车购税减半政策,正好赶上2025年春节前的首购群体需求旺季,将有效拉动市场内需。

新能源车买得起,修得起吗?

海瑞 文

最新统计数据显示,到2024年底,我国新能源汽车保有量将突破3100万辆。随着新能源汽车渗透率连续4个月超过50%,与之相关的维修焦虑也急速高涨。

最近,第一批特斯拉车主集中更换电池的现象引起了市场关注。一位车龄八年半的特斯拉Model S车主分享了他的修车经历:在发现车辆电池出现故障后,联系售后服务中心得知,电池检测费用需要7000—8000元,电池维修费用16万元左右,电池更换费用则超过22万元。拿到报价后,车主向服务中心提出疑问,得到的回复是由于车辆已过8年质保期。这种情况并非个例。

根据工信部规定,自2016年起乘用车生产企业对动力电池、电机等核心部件提供8年

或12万公里质保,因此8年前上路的新能源汽车在2024年开始面临电池“过保”的问题。据统计,2016年和2017年我国新能源汽车销量分别为50.7万辆和77.7万辆,这意味着今明两年将有100多万辆新能源汽车陆续面临电池脱保问题。

电池比车贵是当前普遍存在的尴尬现状。例如,某品牌售价50万元的插电式混合动力汽车,更换一个容量较小的动力电池需30万元;某进口品牌的纯电动轿车,优惠后裸车售价仅25万元,但更换动力电池的报价却超过50万元。不少国内入门级纯电动汽车更换动力电池的价格也几乎等于新车售价。中保研汽车技术研究院发布的数据显示,在59款纯电新能源样本车型中,动力电池包单件零整比均值为50.96%,单位能量电池包价格均值为1604.92元/千瓦时。配置三元锂电池包的车型,其单件零整比均值为55.06%;配

置磷酸铁锂电池包的车型,其单件零整比均值为48.57%。

对于大多数普通车主来说,难以接受如此高昂的维修及换件费用。业内人士表示,非人为或事故造成的车损,若车辆在质保期内且符合质保条件,一般由厂家负责。全额购车险且无涉及保险免赔的情况下,通常由保险公司负责,但保险公司会尽量避免车主去4S店和授权服务站维修,以降低理赔成本。

一些新能源车企为提升消费者信心,推出了“三电终身质保”或“三电终身保修”的承诺。然而这些权益通常附带苛刻的前提条件,如必须使用原厂纯正备件、事故维修必须在授权服务站进行、只有首任车主享有权益等。一旦不符合这些前提条件,厂家有理由拒绝赔付。这也导致电动车用户的维修焦虑日益攀升。

汽车维修专家指出,多重因素推高了新

能源汽车的维修价格。首先,电池本身成本高,尽管原材料如碳酸锂目前已大幅降价,但旧款车型的生产成本高达数倍。其次,新能源汽车采用新技术较多,如单独日间行车灯和雷达传感器,这些配件位于易损区域,增加了赔付成本。此外,新能源车各车型的市场保有量有限,导致售后配件成本分摊不足。

新能源车维修难、维修贵问题如何破解?业内专家指出,破除壁垒才能降低维修价格。一是引导消费者培养良好的用车习惯,提高对新能源汽车结构原理的了解,减少人为故障和交通事故。二是推动维修信息公开,避免技术封锁,增加维修资料透明度,让更多非授权汽车维修企业能以正常市场价格获得维修资料。三是放开核心零部件流通,建立完善的维修及理赔标准,特别是动力电池的标准,让企业和消费者有据可依。