

汽车消费信心不足 8月国内汽车销量同比下跌约10%

文 | 余聪

汽车产销连续三个月呈同比下跌态势。2024年8月，汽车产销分别实现249.2万辆、245.3万辆，环比分别增长9%、8.5%，同比则分别下跌3.2%、5%。9月10日，中国汽车工业协会（下称“中汽协”）发布上述数据。这是汽车产销连续第三个月呈现同比下跌态势。

针对8月产销同比明显下跌，中汽协副秘书长陈士华分析称，2023年同期基数较高是关键原因。

国内汽车销售低迷拖累行业整体表现。8月，国内销售汽车194.2万辆，环比增长8.3%，同比下跌10.7%。同期，出口汽车51.1万辆，环比增长9%，同比增长25.4%。陈士华称，当前国内消费不振，汽车属于大宗消费，汽车消费信心也处在低位。

2024年前八个月，国内累计销售汽车1499.2万辆，同比下跌1.8%；同期，出口汽车377.3万辆，同比增长28.3%。

为激励汽车消费，主管部门在7月末宣布加码汽车报废更新补贴标准。按照最新政策，对于符合条件的汽车报废更新，燃油乘用车和新能源乘用车分别可获得1.5万和2万元补贴。此前的补贴标准分别为7000元和1万元。

受此影响，新能源汽车市场表现强劲。中汽协数据显示，8月新能源汽车国内销量为99万辆，环比增长11.6%，同比增长30.9%，创下年内新高。

全国乘用车市场信息联席会（下称“乘联会”）分析称，由于报废更新购买新能源车较燃油车可获得更高补贴，新能源汽车消费热情进一步被激发，其中入门级纯电动车与插混产品强势增长。

近期，比亚迪、吉利汽车、零跑汽车等企业的新能源销量明显走强。8月，比亚迪单月销售汽车37.3万辆，达到历史新高；同期吉利汽车销售新能源产品12.7万辆，同比增长超50%；零跑汽车只生产新能源产品，8月销量首次超过3万辆。

在8月15日举行的二季度财报会议中，零跑汽车CEO朱江明称，报废更新政策为代步车型T03带来了明显增量，该车型售价较低，补贴对消费者的吸引力非常明显。零跑T03起售价为4.99万元，以入门版本为例，2万元报废更新补贴可以覆盖约40%售价。

2024年前八个月，国内累计售出新能源汽车621.9万辆，同比增长33.8%；同期，出口新能源汽车81.8

万辆，同比增长12.6%。2022年和2023年，新能源汽车出口同比增速分别为120.2%、77.6%。从当前数据看，新能源汽车出口增速处于明显放缓。

外部环境波动对于汽车出口的影响已经显现。2024年前八个月，纯电动汽车出口64.2万辆，同比下跌3.4%；插混汽车出口17.6万辆，同比增长180%。

欧洲是中国电动汽车重要的海外市场。2023年10月，欧盟委员会（下称“欧委会”）对中国产电动汽车发起反补贴调查。2024年7月4日，欧委会裁定对中国产电动汽车征收为期四个月的临时反补贴关税。10月底之前，欧盟成员国将对调查终裁结果进行投票，一旦终裁结果获得通过，欧盟将对中国产电动汽车加征为期五年的正式反补贴关税。

欧盟反补贴调查只针对纯电动汽车，下一阶段，中国车企或将考虑投放更多的插电混动车型。

2024年前八个月，中国汽车出口排名前三的企业分别是奇瑞汽车、上汽集团和长安汽车。在出口增速方面，2024年前八个月，比亚迪累计出口汽车27万辆，同比增长120%，增速位居第一。MFC