

11. 汽车

新冠肺炎疫情对于原本就下行压力加大的国内经济而言无疑是雪上加霜。面对严峻挑战和重大困难，以习近平同志为核心的党中央委员会保持战略定力，准确判断形势，精心谋划部署，果断采取行动，付出艰苦努力，在取得抗击疫情重大战略成果的同时，也迅速恢复了经济活力和动能。当前市场活力持续激发，供需两端稳步向好，企业生产经营状况不断改善，国民经济呈现持续稳定恢复的良好态势。总体来看，汽车行业表现大大好于预期，主要基于以下三方面的原因，一是国家和地方政策大力的支持，二是行业企业自身不懈的努力，三是市场消费需求的强劲恢复。

从市场情况来看，2020年，汽车销量自4月份以来持续保持增长，全年销量完成2,531.1万辆，同比增速收窄至2%以内，销量继续蝉联全球第一；从细分市场来看，进入2020年后，商用车市场率先加速，全年销量呈现大幅增长，乘用车市场全年销量仍呈现下降，但降幅收窄至6%，并且从9月开始，乘用车单月销量增长贡献度已超过商用车，反映出消费需求正在恢复。新能源汽车自7月开始月度销量同比持续呈现大幅增长，全年市场销量好于预期。汽车出口在结束了前8个月的低迷后，9月以来开始恢复，并且11月、12月连续两个月出口量刷新历史记录。

汽车情况

汽车年度产销同比降幅收窄

新冠肺炎疫情为汽车行业按下了“暂停键”，在巨大的冲击下，全行业同舟共济，不畏艰难，坚决落实党中央、国务院的决策部署，扎实推进复工复产，加快转变营销方式，积极促进汽车消费，汽车市场逐步复苏，全年产销增速稳中略降，基本消除了疫情的影响，汽车行业总体表现出了强大的发展韧性和内生动力。全年汽车产销分别完成2,522.5万辆和2,531.1万辆，同比分别下降2%和1.9%，降幅比上年分别收窄5.5和6.3个百分点。

从各月汽车产销情况来看，全年呈现先抑后扬的发展态势。一季度汽车产销受疫情影响大幅下降。但是第二季度随着疫情形势得到有效扼制，从4月开始汽车市场逐步恢复，月度销量同比持续保持增长，截至12月，汽车产销已连续9个月呈现增长。

乘用车年度产销同比下降

2020年，乘用车产销分别完成1,999.4万辆和2,017.8万辆，同比分别下降6.5%和6%，降幅比上年分别收窄2.7和3.6个百分点；乘用车产销占汽车产销比重达到79.3%和79.7%，分别低于上年产销比重3.7和3.5个百分点。乘用车四类车型产销情况看：轿车产销同比分别下降10%和9.9%；SUV产销同比分别增长0.1%和0.7%，SUV年度产销规模首次超过轿车；MPV产销同比分别下降26.8%和23.8%；交叉型乘用车产销同比分别下降1.7%和2.9%。

从各月乘用车产销情况来看，前4个月，乘用车月度产销同比呈现下降，从5月开始，乘用车产销开始保持增长，其对

汽车产销的增长贡献度持续扩大，9月乘用车增长贡献度开始超过商用车，这反映出消费需求在逐步恢复，并且乘用车作为占市场份额4/5的车型，开始成为主要拉动汽车市场增长的因素。

商用车年度产销呈现大幅增长

2020年，受国Ⅲ汽车淘汰、治超加严以及基建投资等因素的拉动，商用车全年产销呈现大幅增长。2020年商用车产销分别完成523.1万辆和513.3万辆，首超500万辆，创历史新高，商用车产销同比分别增长20.0%和18.7%，产量增幅比上年提高18.1个百分点，销量增速比上年实现了由负转正。分车型产销情况看，货车是支撑商用车增长的主要车型，货车产销分别完成477.8万辆和468.5万辆，同比分别增长22.9%和21.7%；客车产销分别完成45.3万辆和44.8万辆，同比分别下降4.2%和5.6%。

从各月产销情况来看，4月开始率先恢复增长，且增速迅猛，连续9个月刷新当月历史产销记录，并于6月创下历史新高。12月，产销分别完成50.9万辆和45.6万辆，同比分别增长2.3%和2.4%。从细分车型产销情况来看，货车是支撑商用车持续高增长的主要车型，其中重型、轻型货车增长贡献明显。客车产销仅在3个月份呈现增长，其余月份均呈现下降。

皮卡车年度产销呈现增长

2020年，皮卡产销分别完成49.2万辆和49.1万辆，同比分别增长8.0%和8.6%，

分燃料情况看，2020年，汽油车产销均完成12.3万辆，同比分别下降5%和3.4%；柴油车产销分别完成36.8万辆和36.6万辆，同比均增长13.0%。

2020年，排名前五家的皮卡企业销量合计40.0万辆，同比增长28.2%，占皮卡销售总量的81.4%，高于上年同期12.5个百分点。

新能源汽车年度产销创历史新高

通过多年来对新能源汽车整个产业链的培育，各个环节逐步成熟，丰富和多元化的新能源汽车产品不断满足市场需求，使用环境也在逐步优化和改进，在这些措施之下，新能源汽车越来越受到消费者的认可。2020年，新能源汽车产销分别完成136.6万辆和136.7万辆，同比分别增长7.5%和10.9%，增速较上年实现了由负转正。其中纯电动汽车产销分别完成110.5万辆和111.5万辆，同比分别增长5.4%和11.6%；插电式混合动力汽车产销分别完成26万辆和25.1万辆，同比分别增长18.5%和8.4%；燃料电池汽车产销均完成0.1万辆，同比分别下降57.5%和56.8%。

从月度产销情况来看，7月份开始呈现增长态势，增幅逐渐扩大，且每个月产销均刷新了当月历史记录，12月更是创下历史新高。

中国品牌乘用车年度市场份额下降

2020年，中国品牌乘用车共销售774.9万辆，同比下降8.1%，占乘用车销售总量的38.4%，占有率与上年相比下降0.8个百分点。

前十企业集团市场集中度下降

2020年,汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为2,264.4万辆,同比下降2.3%,占汽车销售总量的89.5%,与上年相比下降0.4个百分点。

汽车年度出口同比下降

2020年,受海外疫情影响,汽车出口呈现下降。全年汽车企业出口99.5万辆,同比下降2.9%。分车型看,乘用车出口76.0万辆,同比增长4.8%;商用车出口23.5万辆,同比下降21.4%。尤其是12月,汽车企业出口14.5万辆,环比增长18.3%,同比增长35.5%,继11月以来,出口再创历史新高。

(资料来源:中汽协会行业信息部)

2021年汽车市场预测

2021年是“十四五”开局之年,从经济发展态势看,伴随政府部门持续巩固拓展疫情防控和经济社会发展成果,更好统筹发展和安全,继续做好“六稳”工作、落实“六保”任务,科学精准实施宏观政策,我国经济运行仍将保持在合理区间。但新冠肺炎疫情和外部环境仍存在诸多不确定性,因此经济下行压力依然存在。

从汽车行业发展趋势来看,伴随国民经济稳定回升,消费需求还将加快恢复,加之中国汽车市场总体来看潜力依然巨大,因此判断2020年或将是中国汽车市场的峰底年份,2021年将实现恢复性正增长,其中,汽车销量有望超过2,600万辆,同比增长4%。其中,电动化、智能化、网联化、数字化加速推进汽车产业转型升级,新能源汽车市场也将从政策驱动向市场驱动转变。尤其是在《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》大力推动下,新能源汽车未来将有望迎来持续快速增长。但也需要注意的是,近期出现的芯片供应紧张问题也将在未来一段时间内对全球汽车生产造成一定影响,进而影响我国汽车产业的稳定。

(资料来源:中汽协会品牌服务与展览部)

<建议>

<汽车>

1. 针对《乘用车企业平均燃料消耗量(CAFE)与新能源车(NEV)积分并行管理办法》提出如下建议。

①希望在新能源车(NEV)积分管理制度中,引入从政府购买积分(罚款)的制度。

2. GB27999(就第5阶段企业平均耗油量限制)提出以下建议。

①预计各领域将会为达成“2060年碳中和”目标而开展相应的二氧化碳减排活动。我们担心政府各部门会各自为政,自行采取措施,从而形成重复监管。在汽车行业,考虑到现行的燃油消耗管控措施已经具有较为显著的二氧化碳减排效果,希望能够研究未来是否真有必要出台单独的二氧化碳管控政策。如果经过研究,认为有必要另行出台二氧化碳管控政策,则希望尽快就汽车行业的二氧化碳减排目标、管理对象范围(例如WiT、

车辆制造、材料生产等,具体包括哪些部分)、主管部门等事项进行梳理并加以明确。

②希望进一步扩大新能源汽车的对象范围,像EV汽车那样,将HV汽车同样纳入企业燃料消耗管控制度燃油消耗量积分的适用对象。

3. 针对2017年公布的《汽车销售管理办法》提出如下建议。

①对于纯正同质配件,目前尚不能明确是由哪家国家机关基于何种标准将市售通用配件定义为纯正同质。希望明确标准,加强管理的透明性。

4. 针对CCC认证提出如下建议。

①客户购买汽车后,在保养时使用少量的进口零部件,也需要取得CCC认证,这样不仅增加成本,也耗费时间,影响厂商的处理速度,使其无法迅速对客户的车辆故障进行修理。希望简化汽车维修零部件CCC认证的办理手续。

5. 针对购置税减税政策提出如下建议。

①中国市场与其他市场相比,购买车辆时的税负较重,而且购置税减税政策自2019年(1.6L以下排量乘用车的购置税减税政策自2018年起废止)起已经废止。为了维护市场的稳定发展,希望考虑实施长久的减税政策。

6. 针对GB/T(推荐性国家标准)提出如下建议。

①GB/T本身不具有强制力,属于推荐性标准,但却被《机动车辆类(汽车产品)强制性认证实施规则》引用,形成了一种事实上的强制。GB/T本是作为推荐性标准而制定的,然而在对《机动车辆类(汽车产品)强制性认证实施规则》进行审议时却突然被引用,导致企业在没有获得充足准备时间的情况下便被强制要求执行。希望在标准的制定阶段就明确其应用属性(强制性or推荐性),不因实施认证而改变其属性,并以此为前提来制定标准。

<摩托车>

针对摩托车的城市限行规定提出如下建议。

①大多数城市以交通安全或环境保护为理由限制摩托车上牌及行驶。摩托车既节能又节省空间,是适合城市出行的交通工具,限制摩托车是不合理的规定,希望撤销或至少放宽对摩托车的限制。