连续10年产销量世界第一，2018年增速低于预期——

如何看待汽车销量首现负增长

经济日报·中国经济网记者 刘 瑾

透视

2018年，我国汽车销量虽然蝉联全球第一，但28年来增速首次出现负增长，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。不过，抛开产销量数据，汽车产业仍有可圈可点之处。比如，自主品牌集中度不断提升，智能网联、共享出行、自动驾驶、汽车服务业等新业态新技术新模式蓬勃发展，新能源汽车产业发展迅速，等等。长期来看，我国汽车保有量远未达到发达国家水平，汽车业发展仍有较大空间

1月14日，中国汽车工业协会发布了2018年度汽车产销数据。数据显示，2018年汽车工业总体运行平稳，受政策和宏观经济因素的影响，产销量低于年初预期，全年汽车产销分别完成2780.9万辆和2808.1万辆，同比下降4.16%和2.76%。

中国汽车工业协会秘书长助理陈士华表示，从2018年度数据来看，我国汽车销量连续十年蝉联全球第一，但28年来增速首次出现负增长。

多因素致销量下滑

陈士华表示，2018年我国汽车产业面临较大压力，产销增速低于年初预期，行业主要经济效益指标增速趋缓，增幅回落。

他介绍说，我国汽车销量在2001年至2010年间快速增长，年均增速24%。2010年至2018年有所回落，年均增速5.7%。2018年的负增长，是1990年以来首次出现销量负增长。

“2018年，汽车销售2808万台，比上年下降了80万台。”中国汽车工业协会秘书长助理许海东说，2018年月销售基本维持7年销售环比走势，但呈现销量增长下滑趋势。“2018年汽车销量下滑，与宏观因素和市场因素都有关系。一方面，GDP缓降、经济结构延续分化趋势、投资和消费双下降、中美贸易摩擦、房地产去库存；另一方面，受政策透支、二手车销售波动、第六阶段排放标准实施，以及消费升级等因素影响，汽车销售受到了一定压力。”许海东说。

全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示，2018年汽车销量负增长的主要原因在于二三线及中西部市场，尤其是北方市场严重低迷，消费信心不足。

国务院发展研究中心产业部助理研究员周毅表示，去年12月份汽车产销最终没能超预期发展，各种车型销量均出现不同程度下滑。这是2017年购置税优惠提前释放购车需求、高增长基数、经济增速放缓及中美贸易摩擦阴影下不确定性等多因素叠加造成的。

他表示，没必要对此过分恐慌，从历史数据来看，在中国加入世贸组织后，汽车销量增长率曾经历过三次大幅下滑，之后便因各种政策或其他因素影响快速反弹，呈现出较有规律的周期性波动。

“抛开汽车产销量数据，也有可圈可点之处。”周毅总结说，2018年汽车自主品牌集中度不断提升，智能网联、共享出行、自动驾驶技术、汽车服务业等新业态新技术新模式蓬勃发展，新能源汽车产业快速发展，整车制造和汽车零部件产业在“一带一路”框架下大力开拓海外市场，这些均体现出汽车产业的高质量发展特征。

新能源车仍受追捧

2018年下半年，在乘用车市场销售普遍低迷的情况下，新能源汽车仍然受到热捧，销量节节走高。

数据显示，2018年新能源汽车产销分别完成127万辆和125.6万辆，比上年分别增长59.9%和61.7%。其中，纯电动汽车产销分别完成98.6万辆和98.4万辆，比上年分别增长47.9%和50.8%；插电式混合动力汽车产销分别完成28.3万辆和27.1万辆，比上年分别增长122%和118%；燃料电池汽车产销均完成1527辆。

据了解，工信部正在抓紧制定2019年新能源汽车补贴政策，进一步缓解了补贴降低的影响，总的原则是在确保2021年补贴全部退出后，产业不发生大的波动，分阶段释放退坡所带来的压力。

“在政策和资本双轮驱动下，2018年的增长是意料之内的。”北京新场科技有限公司创始人王彦敏说。

中国汽车动力电池产业创新联盟副秘书长王耀表示，只要补贴靴子没有落地，这种增长还是会持续下去。但政策落地后，根据每年的波动情况，产销量可能会下降。从经验来看，我国占有全球一半以上的新能源汽车市场，2019年市场还会有20%至30%的增长。

车市低迷恐将延续

在日前举行的“中国电动汽车百人会论坛(2019)”上，工信部部长苗圩表示，2018年汽车产业受多方面因素影响出现市场下滑，但长期向好的发展前景没有变，我国新能源汽车产业发展仍然保持了良好势头。

新的一年，汽车行业仍有来自国家层面的政策支持。1月8日，国家发改委副主任宁吉喆表示，2019年将制定出台促进汽车消费措施。由于其发言提到从城市进入农村、鼓励农民消费等，业内猜测“汽车下乡”政策或将重启。

周毅表示，短期来看，国家已经开始着手制定政策鼓励汽车消费，预计2019年会有一定程度的反弹。长期来看，中国每千人汽车保有量才140多台，尚不及美国的五分之一，远未达到发达国家水平，汽车业发展仍有较大空间，需深化“放管服”改革，为车企提供良好发展环境，鼓励企业自身压缩成本、提升服务水平，为消费者带来质优价廉的好产品。

许海东认为，2019年三线以下城市消费能力下降，低端SUV受波及大。预计2019年销量将与2018年持平，总销量2810万台左右，其中乘用车2370万台，商用车440万台。

崔东树说，对2019年预期是汽车零增长、乘用车1%增长。2019年上半年情况仍将极其艰难，并且随着国六排放标准的实施，车市可能会走入谷底，然后逐步调整过来。此外，随着未来市场进一步收紧，汽车行业很可能要经历一轮优胜劣汰，行业整合在所难免，低端产品很难在消费升级趋势下生存，车企必须尽快转型升级，早日迈向中高端，形成新的竞争优势。

中国汽车工业协会副秘书长师建华表示，2019年市场竞争将更为激烈、压力剧增，自主品牌的日子会更难过。但是，从另一角度来看，也要有信心，如此庞大的市场，总会需要整合和“洗牌”，专心主业的车企一定会脱颖而出。

“车企要从始至终坚持把产品做好。”师建华表示，吉利、长城、广汽等自主品牌，正是因为产品优质，才赢得了市场，树立了口碑。

链接

奇瑞加速布局新能源汽车全产业链

本报讯 记者白海星报道：奇瑞控股集团近日与深圳航天工业技术研究院正式结为战略合作伙伴，双方将发挥资源优势，共同打造以新能源为载体的城市综合运营服务平台，助力新能源汽车产业生态圈建设。

当前，我国新能源汽车产业迫切需要整合产业链资源，打破技术瓶颈，推动汽车制造与信息通信、人工智能、新能源、新材料等技术的深度融合。奇瑞作为老牌车企，目前已经布局了奇瑞新能源、开瑞新能源、新能源专用车和新能源巴士等产品。2018年，奇瑞集团新能源汽车销售8.8万台，同比增长138%。

除新能源整车外，奇瑞集团还布局了上游的电池包、电机、整车控制器、T-BOX通讯控制模块和TSP车联网平台，以及下游的汽车金融公司、网约车平台、新能源汽车运营公司等，实现了新能源汽车产业链的全布局。

此次合作，奇瑞集团与航天工程院将以新能源汽车为核心载体，构筑和创新产业生态圈，并将延伸至研究院、零部件、产业园、运营平台、金融租赁、大数据、智能驾驶、军民融合等业务领域，打造城市级综合运营服务提供商。

专家有话说

保健品行业须守住道德底线

本报记者 吉蕾蕾

保健品行业要以刮骨疗毒的魄力，祛除企业自身不良风气，坚持道德底线，良心生产经营

持续发酵的“权健事件”将保健品行业乱象彻底展露在公众面前，一时间人们纷纷对保健品敬而远之。在公众的质疑声中，应当如何认识保健产品，如何正确看待保健品行业呢？

中国营养保健食品协会秘书长刘学聪告诉经济日报记者，客观而言，当前我国出现的保健欺诈和虚假宣传行为，是国际治理的难题，并不是中国特色。国外保健品、膳食补充剂产品明示或暗示的“功能声称问题”也不在少数。

但充分认识保健品行业也是必须的。保健品目前并没有明确的法律定义。通常意义上的保健品，是指对人体有保健功效的产品泛称。保健品概念比较宽泛，既包含保健食品，也包含保健用品。保健食品概念更具体，一般而言，市面上销售的可供人们食用的保健品就是保健食品。最新发布的《食品保健食品欺诈和虚假宣传整治问答》显示，保健食品具有明确的法律定位，保健食品的产品属性为食品。

刘学聪认为，宣传报道和监管执法过程中，首先要依法辨别产品属性，清晰界定是食品还是生活用品，是保健食品、普通食品还是有毒有害食品，报道、文件和文书中应根据产品的实际属性，依法规范表述产品名称，不能笼统表述为“保健品”，造成事实不清、监管错位和信息误导，以便于消费者进行清晰地辨别。

在舆论压力下，保健品行业要如何重整旗鼓，赢回消费者的信赖呢？刘学聪认为，要解决保健品行业的顽疾，政府的严格监管必不可少。“当然，最重要的还是行业要以刮骨疗毒的魄力，祛除企业自身的不良之气，坚持道德底线，良心生产经营，用高品质产品、合法营销为公众健康作出努力，以此赢得舆论的支持，赢得消费者的信赖。”刘学聪表示，一方面，监管部门要加强和完善监管制度，完善保健食品功能评价方法，整顿直销、规范会销，加大违法惩戒力度，打击欺诈违法行为；另一方面，行业必须加强自律，规范发展。此外，消费者还要加强自身科学健康素养，提升防欺诈和虚假宣传的能力。

产业一线

数字转型 降本增效

佛山搭建智能货运平台

本报记者 庞彩霞

近日，广东省佛山市交通运输局与广东中经汇通公司合作搭建的佛山智能货运平台——“中经行运”正式启动，成为货运物流业与新一代信息技术深入融合的智能平台。此次合作，交通运输部门将为智能货运平台提供合法的车源数据，中经汇通负责平台的具体开发、市场化运营和推广工作。

据介绍，该平台是佛山市交通运输部门推进供给侧结构性改革、促进物流业降本增效的重要举措。“平台上线后，将改变当前货物运输的供需矛盾，提升货运企业运营效率，有利于降低货运企业成本，提高经营效益。”中经汇通公司负责人表示。

据了解，中经汇通是一家集物流、资金流和信息流于一体的创新型服务企业，是交通运输政企合作智能货运的试点平台。除联通货运物流各方、实现货主的发货需求与货车运力对接速配、减少货运物流成本外，该平台还将提供货运创新等配套服务，解决货运供需双方的难题。

“目前，市场上的货与车匹配效率不高，智能化程度偏低，物流成本过高。以技术和模式创新推动货运业转型升级迫在眉睫。”在佛山市交通运输局党组书记、局长曾阳春看来，佛山智能货运平台的建立，将加快推进货物运输市场的转型升级，促进佛山市商贸流通实现数字经济转化。

截至2018年底，佛山市在册营运货车约4.2万辆、总吨位42.8万吨，货运业户1.5万家，运输企业4730家，运输企业车辆数为2.97万辆，占车辆总数的70.4%。业内专家分析，佛山智能货运平台将在货物运输、现代物流、商贸流通等领域培育出新的经济增长点，成为佛山制造业经济转型以及大湾区数字化经济向高质量发展的新动能。

生鲜年货运抵京津冀大市场

1月14日，满载247吨生鲜年货的首趟冷藏集装箱“百色一号”班列顺利抵达中国铁路北京局集团公司货运中心大红门站。“百色一号”班列是我国首条南菜北运铁路果蔬绿色通道。截至目前，包括“百色一号”在内的广西至北京冷藏集装箱班列共计开行146列，运输生鲜货物2175箱，运输品类有蔬果、冻海产品以及采用源头直运方式的东盟国家农产品。 本报记者 翟天雪摄(中经视觉)

纵横谈

供需总体平衡 煤价后市承压

林火灿

近日，国家统计局公布的流通领域重要生产资料市场价格变动情况显示，2018年12月下旬，煤炭板块多个品种价格较年初(2018年1月上旬)有所下滑。其中，无烟煤为1206.7元/吨，比年初下跌0.67%；普通混煤(4500大卡)为每吨465元，比年初下跌3.1%；山西大混(5000大卡)为522.5元/吨，比年初下跌4.9%；山西优混(5500大卡)为570元/吨，比年初下跌1.7%。

秦皇岛煤炭网发布的数据也显示，2018年12月26日，环渤海动力煤价格指数报收569元/吨，环比下降1元/吨，比2018年第1周下降9元/吨。其中，现货市场主流成交价格向下跌破600元/吨，环比下降21元/吨。这表明，尽管正处于煤炭消费旺季，但受供需失衡格局延续影响，动力煤价格缺乏上涨动力，反而出现了跌幅放大。

2018年，煤炭市场总体平衡、局部紧张，其背后是去产能、限产量政策带来的供需“紧平衡”与部分先进产能受到约束，以及“公转铁”情况下铁路运力格局与区域供需环境变化的不适应所致。2019年，供给、需求、运输三大要素将会出现新的变化，煤炭市场“总量宽松、结构性不足”的特征将趋于明显。

从需求侧看，2019年由于我国经济运行稳中有变、变中有忧，经济面临下行压力。同时，国家治理大气环境、履行碳排放承诺，非化石能源对煤炭的替代作用不断增强，煤炭消费增速将有所下降，部分地区煤炭消费或将出现负增长。

从供给侧看，“十三五”去产能目标任务接近完成，将由总量去产能转向结构性去产能，先进产能的增量将大于去产能规模。一方面，随着煤炭市场由总量过剩向供需基本平衡转变，一批违规建设的现代化优质矿井将陆续完成整改，获得市场“准入证”；另一方面，一些煤炭主产省区经过产能置换，大量优质先进产能也将建成投产。

从运输角度看，煤炭区域供需格局变化将对现有运输格局形成较大挑战。在趋严趋紧的安全、环保措施约束下，东部地区煤炭供给能力将出现较明显的下降，东北、西南地区淘汰落后产能形成的供给缺口将趋于明显，晋陕内蒙古地区将承担起主要的煤炭外运职责，但与之相适应的运输系统尚未完善，结构性运力紧张在所难免。

2019年全国煤炭市场供应总体平衡的格局不会改变，向宽松方向转变的趋势将进一步加强，煤炭价格下行压力或将进一步加大。这对煤炭企业经营能力提出了更高要求，结构性不足和运输难题也将考验有关部门的调控能力。

有关部门应继续优化煤炭运输通道；继续完善煤炭“中长期合同”制度和“基础价+浮动价”定价机制，扩大中长期合同覆盖面，完善煤炭价格指数体系，建立健全中长期合同长效监督、评价和考核机制。

煤炭企业也应认识到，2018年行业效益状况的改善，主要缘于煤价在合理区间波动。不过，目前全行业发展不平衡不充分问题依然突出，不同企业之间盈利能力差距较大，部分企业扭亏并未脱困，一些煤矿特别是老国有煤矿历史欠账多、拖欠职工工资、缓缴社保基金、安全投入不足等问题比较突出。因此，煤企仍需居安思危，注重加强市场监测与分析，密切关注宏观经济及下游行业发展变化，准确把握市场走势，科学组织生产经营；注重内部挖潜，努力降低成本费用；强化资金管理，加强货款回收，防范企业风险；创新商业模式，提升非煤板块盈利能力；注重促优汰劣以及补欠账、补短板，推动转型升级和高质量发展。

本版编辑 李 景