

中国车市价格战透露哪些趋势



新能源汽车价格战尚未平息，燃油车价格战又在国内打响。3月份，东风系车型在湖北武汉推出大幅购车补贴，降幅甚至高达9万元。此后，上汽通用、一汽奥迪、广汽本田等传统燃油车品牌纷纷跟进。据路透社报道，上汽大众、广汽本田、广汽丰田加入40多个品牌的降价行列，发布消息称将为消费者提供购车补贴。那么，从电动车到燃油车，这股降价热潮背后有几层原因，将持续多久？此轮“价格战”会如何影响合资车企在中国的发展？在特斯拉以及诸多合资车企纷纷加大降价力度的背景之下，中国车企如何应对？

三方面原因引发降价潮

据多家外媒报道，今年7月将全面实施新的“国六B”标准，燃油车库存过剩，以及传统合资车企竞争力下降，是这轮“价格战”的主要原因。

7月1日起，“国六B”排放标准全面推行，中国机动车污染物排放标准进入新阶段。乘用车市场信息联席会（以下简称“乘联会”）秘书长崔东树对记者表示，越来越近的“国六B”标准还没有实施，这一标准的企业带来了恐慌，消化库存的急迫性越来越强，“实施时间越近，汽车制造商和经销商的压力就越大”。《华尔街日报》18日也援引大和资本市场分析师Kelvin Lau的话分析称，传统燃油车经销商希望清空库存中约50万辆汽车，其中包括不符合将于7月生效的更严格排放标准的老旧车型。

对一季度车圈降价潮，一汽-大众相关负责人对记者表示，这是特定时期的特殊情况所致，不会成为常态。2月湖北高额补贴引发了消费市场关注，继而开始了燃油市场的补贴降价潮，究其根本，实际上是大部分品牌赶在7月1日实行“国六B”排放标准前的清库存行为。

崔东树认为，消化完库存后，燃油车的价格将趋于平稳，而在产品技术提升、碳酸锂价格持续下降和竞争环境日益激烈等多种因素的作用下，新能源车的价格可能还将小幅下降。

值得注意的是，本轮新车“价格战”背后，与开年车市承压不无关系。数据显示，今年1月乘用车市场零售量为129.3万辆，同比下降37.9%，环比下降40.4%。乘联会方面表示，今年车市未现“开门红”，各车企的压力不小，其中合资品牌最为明显。数据显示，今年1月主流合资品牌零售量为47万辆，同比下降45%，环比下降45%，同比、环比降幅均超过自主品牌。

合资车企遭遇“骨感”现实

传统合资车企是此次燃油车“价格战”的主力。据《华尔街日报》统计，上汽大众将在4月底之前下调20款内燃机与电动车型的价格，每辆车的折扣幅度在2200美元到7300美元之间。美国通用汽车的合资品牌在中国的市场份额也一直在下降。一些凯迪拉克经销商在提供CT5车型约25%的短期折扣。

除了欧美合资车企，日系燃油车品牌通过早年间价格竞争战略实现的市场份额也在下降。据日本东洋经济新闻报道，日系车在中国乘用车市场的占有率为2020年的23.1%大幅下降到2022年的17.8%。尽管日系车在中国新能源车市场发展趋势影响下推出了新能源车，但却并未能将油车市场中塑造的品牌优势转换到新能源车市场中。据了解，2022年日本品牌在

中国新能源汽车市场的占有率为1.7%。

在被称为“世界新能源车试验场”的中国，如何满足现有客户群体的电动化需求，是外国汽车制造商的一大课题及取胜关键。《华尔街日报》分析称，外国汽车制造商在中国市场面临着一定的压力。一方面，中国燃油车多年来增长平缓；另一方面，中国本土电动汽车制造商主导着日益增长的电动车需求。在中国新能源汽车市场不断扩大的背景下，自主品牌与合资车企的主导地位正在发生转变。据工信部数据，2022年自主品牌新能源乘用车国内市场销售占比达到了79.9%，同比提升5.4个百分点。

“中国：大众和宝马采取激烈措施应对电动汽车失败”，德国《慕尼黑汇报》19日称，对大众、宝马等德国汽车制造商来说，虽然燃油机车型在全球最大的汽车市场仍然很受欢迎，但电动汽车却销售缓慢。此外，自主品牌更受中国车主的青睐。为了改变这一情况，大众和宝马也都大幅降低了其电动车型在中国市场的价格。

专家：合理面对“价格战”

德国之声18日报道称，业内人士表示，中国汽车行业“从来没有这么卷过”。“要利润”还是“要市场”，成了摆在众多车企面前的艰难抉择。乘联会最新数据显示，3月1日至12日，全国电动汽车销量同比增长9%，至约13.1万辆，乘用车市场零售同比下降17%，至约41.4万辆。

彭博社援引罗兰贝格咨询公司驻上海合伙人Ron Zheng的话表示，汽车价格的大幅下跌也会对二手车的剩余价值以及品牌忠诚度产生巨大影响。瑞银分析师也在近期的一份报告中写道，在湖北等有地方补贴的省份，汽车销量可能会出现暂时提振，但对于许多公司来说，他们的品牌溢价可能会受到负面影响，使其未来更难以正常价格销售汽车。

对此，崔东树表示，当前汽车的价格下跌确实会给可能会对二手车的价值评估带来不利影响，但部分车企这几年整体销量不是很好，一定程度上产能过剩，在政府补贴下，传统燃油车降价消化库存、解决存量是正常的行业规律，电动车降价也符合当前市场的发展趋势。

彭博社报道称，中国汽车市场持续的价格战可能导致越来越多的消费者在观望，期待进一步降价。《华尔街日报》援引上海独立汽车分析师张大卫的话表示，尽管部分车型销售火热，但其他汽车制造商却遭遇销售寒潮，车企的生产和经销网络面临一定压力。

崔东树分析称，不论是燃油车还是新能源车，技术都是最关键的，未来车企仍需注意技术提升，用相对先进的技术来替代价格的调整。同时，中国车企要合理面对特斯拉等生产成本大幅下降给行业带来的变化，在原材料和电池的降价基础上，进行合理的价格调整。

本报综合消息

多地试点长护险

最高可报销85%—90%

据国家卫健委近日发布的《关于推广医养结合试点工作典型经验的通知》，在医养结合国家级试点单位中，有17个城市开展了长期护理保险（长护险）制度试点工作。

长护险，指的是为长期失能老人提供基本生活照料和与之密切相关的医疗护理提供服务或资金保障的社会保险。在刚刚结束不久的“两会”上，长护险也是诸多代表及委员高度关注的话题，多位代表均建议要从国家层面建立长护险制度，长护险亟待提质扩面。

>>长护险各地政策不一，最高可报销85%—90%的费用

“我父亲今年89岁了，多年冠心病、高血压，在60多岁和70多岁时，做过两次心脏支架，生活不能自理，此前一直是我和家人在工作之余照顾，难免有照顾不周的地方。直到前两年听从了医生的建议，将老人送到了一家定点的医养结合医疗照护机构，老人的情况才真正好转起来。”吉林省长春市李女士告诉记者。

李女士的父亲入住机构后，根据长春市长护险政策，每月5000多元的护理服务费用，长护险基金支付近3000元，李女士自己仅需支付2000元余元。

按照人力资源和社会保障部办公厅发布的《关于开展长期护理保险制度试点的指导意见》规定，根据护理等级、服务提供方式等制定差别化的待遇保障政策，对符合规定的长期护理费用，基金支付水平总体上控制在70%左右，具体待遇享受条件和支付比例，由试点地区确定。

近年来，各开展长护险的试点地区形成了各具特色的长护险模式。吉林省长春市确定25家居家失能人员照护服务定点机构，将生活照料类、医疗护理类的18项服务纳入长期护理保险支付范围。浙江省嘉兴市健全筹资机制、服务项目、待遇保障等，2017年以来长期护理保险基金累计支付6.23亿元，惠及4.52万名失能老年人。

山东省青岛市实施农村地区长期护理保险提升计划，引导护理机构向农村地区拓展，全市的1014家定点护理机构中，有427家在农村地区。

上海市长护险以参加职工医保和居民医保的60岁以上人群为对象，经老年照护统一需求评估之后可享受社区居家、养老机构和住院医疗护理三种照护服务，其中长护险基金承担85%—90%的费用。

>>失能老人或超7700万人，代表建议从国家层面建立长护险制度

“目前全国长护险试点取得较好成效，减轻了失能老人家庭负担，促进了护理人员队伍建设和社会产业发展。但总体来看，其渗透率比较低，覆盖的重度失能老人比例不高。”中国社会科学院社会发展战略研究院副研究员张盈华接受记者采访时表示。

根据国家医保局消息，截至目前，长护险覆盖近1.5亿人，超过180万名失能人员享受到了长护险相关待遇。

而据北京大学一项人口学研究显示，如果不加以预防和控制措施，到2030年，我国失能老人规模或将超过7700万。

张盈华提到，目前我国长护险制度框架仍未统一，从全国长护险试点城市反馈结果看，各地推行的模式、进度等存在较大的差异，长护险资金来源和筹资结构渠道相对单一，而这些因素在很大程度上均限制了我国长护险制度的发展。

“只有加快建立全国统一的政策制度、失能评估标准及服务项目标准，才能以‘全国一盘棋’的思维推动长护险制度加快提质扩面。此外，在目前阶段，鼓励有条件的试点地区适度提高待遇标准，特别是针对重度失能老人的待遇标准，优先保障这部分人群，避免‘一人失能，全家失衡’的社会问题出现，同时也可带动专业性的长期护理服务市场成长起来。”张盈华建议。

在2023年两会上，上海代表团以团体的方式递交了关于制定《中华人民共和国养老服务法》的议案，建议将长护险上升至国家立法。议案提到，从全国层面统筹长护险的制度设计，时机已相对成熟。要从国家层面建立长护险制度，既需要强化对失能失智人员照护服务保障，也需要逐步拓展失能预防等内容。

聚焦长护险调研多年的全国人大代表周燕芳认为，以资金来源为例，部分省市的长护险试点资金池源于医保，部分由个人自负。如果长护险顺利上升至国家立法，各地资金筹措机制就更趋规范、更有保障。从长期发展来看，长护险无法仅依靠医保基金来支撑。

“从我国养老服务市场实际出发，顶层制度的统一有利于扩大受益面。基于各地养老需求情况不一，也需为各地探索预留空间。”周燕芳表示。

本报综合消息

