

以旧换新 品“质”消费

汽车以旧换新 “换”出市场扩容与流转畅通

随着我国老旧汽车存量不断累积,换购更新的潜力巨大。数据显示,截至2023年底,我国乘用车保有量已达2.8亿辆,其中处于核心换购高峰期的乘用车车型约有1.1亿辆。结合目前传统燃油车的普遍换车周期在6年—8年,新能源换车周期在3年—5年,乘联分会预测,今年乘用车市场消费增量将有40%来自以旧换新

■本报记者 龚梦泽

日前,商务部新闻发言人何亚东在商务部例行新闻发布会上表示,各地积极推动汽车换“能”、家电换“智”、家装厨卫“焕新”,密集开展以旧换新活动。

自去年年底中央经济工作会议提出“要以提高技术、能耗、排放等标准为牵引,推动大规模设备更新和消费品以旧换新”以来,关于设备更新和消费品以旧换新的议题已在多个重要会议上被反复提及。聚焦汽车行业,随着今年4月份《推动消费品以旧换新行动方案》(以下简称《行动方案》)和《汽车以旧换新补贴实施细则》(以下简称《细则》)的先后发布,鼓励和推动汽车以旧换新、提振汽车消费已成为行业工作主线。

政策既定,接下来需要细化:一辆汽车的更新周期一般有多久?汽车以旧换新政策将带来多大规模的市场需求?更为关键的是,在政策措施落地过程中,存在哪些难点和堵点问题,应如何攻坚克难,充分挖掘以汽车为代表的大宗消费潜力。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会(乘联分会)秘书长崔东树在接受《证券日报》记者采访时表示,稳定大宗消费的核心是稳定汽车消费,应加速以旧换新政策的推进。相信随着经济持续增长,消费逐步走强,2024年车市一定会有更好的发展空间。

撬动千万辆级增量

扩内需、促消费、稳增长,是2024年经济工作的重要抓手。具体到汽车领域,《行动方案》设定了以下目标:通过加大政策引导支持力度,力争到2025年,实现国三及以下排放标准乘用车加快淘汰,报废汽车回收量较2023年增长50%;到2027年,报废汽车回收量较2023年增加一倍,二手车交易量较2023年增长45%。

记者了解到,随着我国老旧汽车存量不断累积,换购更新的潜力巨大。数据显示,截至2023年底,我国乘用车保有量已达2.8亿辆,其中处于核心换购高峰期的乘用车车型约有1.1亿辆。结合目前传统燃油车的普遍换车周期在6年—8年,新能源换车周期在3年—5年,乘联分会预测,今年乘用车市场消费增量将有40%来自以旧换新。

中国汽车流通协会副秘书长郎学红也表达了类似观点。“从相关机构发布的消费者购车数据来看,换购占乘用车整体销量的40%以上。若以去年2500万辆的乘用车销量计算,2024年大约有1000万辆乘用车销量将来自以旧换新。”郎学红表示。

汽车以旧换新需精准发力

■龚梦泽

现阶段,开展汽车以旧换新工作不仅是对传统汽车产业的一次深刻变革,更是对国家发展战略的积极响应,对推动经济高质量发展具有重要意义。

首先,我国汽车消费市场以旧换新需求是客观存在的。数据显示,截至2023年底,我国汽车保有量约3.4亿辆,国三及以下排放标准乘用车超过1600万辆,其中车龄15年以上的超过700万辆,不仅能耗高,使用年限长,而且存在一定的安全隐患。

在此背景下,开展汽车以旧换

购规模基本确定后,市场规模也逐渐明晰。以1000万辆车辆参与以旧换新计算,按照2023年我国乘用车新车平均17.5万元的价格计算,有望带来万亿元级的新车消费规模。

“市场整体空间巨大,对产业转型升级和经济增长的贡献不容小觑。”在中国乘用车产业联盟秘书长张秀阳看来,《行动方案》的出台和实施,不仅有利于激发消费潜能,有效扩大国内需求,还将推动汽车产业绿色低碳发展和转型升级,将带来丰富的商业机遇。

车企火速响应

过去10多年来,我国先后多次实施以旧换新和汽车下乡政策,汽车消费升级带来的良好体验,不仅改变了人们的生活和出行方式,同时形成了拉动消费的巨大势能,帮助我国跃居全球汽车产销第一大国。与此同时,快速增长的市场需求又反向推动企业技术进步和产品快速迭代。

为了抓住以旧换新的机遇,各车企纷纷火速响应,相继推出了一系列以旧换新的优惠政策,吸引消费者置换选购新车。截至目前,已有上汽大众、北京汽车、长安汽车、东风汽车、吉利汽车等超过30家车企响应以旧换新政策,推出了各类优惠活动。

“反应如此之快,是因为推动汽车以旧换新是一项惠民利企、一举多得的政策。”岚图汽车CEO卢放表示,该政策不仅有效节约了消费者购车、用车、换车成本,同时还能

帮助企业增加先进产能,提高生产效率。

在当下的汽车市场,很多消费者有意愿将传统燃油车更换为更加环保的电动车,相关政策也为这一转变提供了助力。《细则》明确了补贴范围和标准,“对个人消费者报废国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的新能源乘用车,并购买纳入工业和信息化部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车,给予一次性定额补贴。其中,对报废上述两类旧车并购买新能源乘用车的,补贴1万元;对报废国三及以下排放标准燃油乘用车并购买2.0升及以下排量燃油乘用车的,补贴7000元。”

这意味着,新能源汽车或成为换新的主力军。“我每天上班通勤往返里程大约40公里,在安装家用充电桩的情况下,每个月能省下不少钱。得益于政策补贴,现在换车的实用性和经济性俱佳,以旧换新正当时。”北京市的张先生对记者说。

对于各界关注的中央和地方资金支持比例问题,《细则》也进一步明确,汽车以旧换新补贴资金由中央财政和地方财政总体按6:4比例共担;地方负担的部分,由省级财政部门牵头负责落实到位。

各地方政府纷纷积极响应跟进。比如,广东省财政安排3.7亿元资金支持开展2024年广东以旧换新消费券活动;在上海购买新能源汽车可申请一次性1万元的购车补贴;在服务流程方面,各地方

鼓励企业参与以旧换新行动,通过市场竞争推动服务质量、购车体验和价格的优化。

广东的朱女士告诉记者,今年以来,以旧换新补贴叠加折扣优惠,使其购车意愿愈发强烈。“我家楼下刚刚建成了一家新能源汽车线下体验中心,能够实时对比各个品牌车型的配置、参数和价格。”据朱女士介绍,通过全息舱内裸眼3D技术,她查看了市面上几乎所有品牌的新能源车型,对选购车辆帮助很大。

疏通堵点提升认知度

在采访过程中,《证券日报》记者发现,仍然还有一些堵点影响着消费者的换新意愿。目前有部分消费者对政策认知不足或持保留态度,对旧车置换的价值、新车购买的优惠以及整个置换流程存在疑虑,导致政策效果未能充分发挥。

“对于个人消费者来说,报废体系目前不是很畅通。部分消费者不知道报废网点的具体位置,同时报废的流程较为繁琐,会耗费很多时间和精力。”崔东树表示,各地方政府应继续加大政策宣讲。汽车经销商应做好相关服务工作,多替消费者“跑跑腿”,构建车辆报废与购买新车的一体化流程。

此外,对于大部分用户而言,最在意的就是手里的旧车能值多少钱。从目前的实践来看,二手车当前最突出的问

题是车辆信息透明度和交易诚信问题,旧车价值无法得到准确评估,导致消费者交易意愿不强,一定程度阻碍了以旧换新政策的进一步落地。

“二手车业态关系到整个汽车产业流通乃至汽车产业的发展。如果二手车交易不畅通,汽车产业会出现‘梗阻’,所有链条都会受到影响。”中国汽车流通协会会长助理王都认为,要促进二手车便利交易,需要各方协同综合发力,建立起“去旧更容易,换新更愿意”的有效机制,如此才能让以旧换新达到预期效果。

此外,为消费者提供质优价廉、符合审美的产品也尤为重要。《行动方案》提出,促进汽车从交通工具向生活空间转变。高钟智略首席投资官曹轩认为,以旧换新并不意味着越贵、越新奇的车型就越受欢迎,车企要深入研究不同区域、不同类型消费者的差异化需求和消费能力,推出适合消费者的车型。

“在这一过程中,车企还要重视整个产业的智能化、绿色化和高端化发展,注重有效降低能耗排放,真正通过以旧换新打通流通体系,为居民提供优质多样化的商品和服务。”曹轩表示,推动新一轮汽车以旧换新,需要产供销、上下游、政企协同联动、综合施策,这样才能真正发掘出汽车消费的深层活力。



王琳/制图

随着今年4月份《推动消费品以旧换新行动方案》和《汽车以旧换新补贴实施细则》的先后发布,鼓励和推动汽车以旧换新、提振汽车消费已成为行业工作主线

统筹去库存与保障性住房供给
多地实践“以购代建”模式

■本报记者 张梦逸

6月12日,中国人民银行在山东省济南市召开保障性住房再贷款工作推进会。会议指出,设立保障性住房再贷款,鼓励引导金融机构按照市场化、法治化原则,支持地方国有企业以合理价格收购已建成存量商品房用作保障性住房配售或租赁,是金融部门落实中共中央政治局关于统筹消化存量房产和优化增量住房、推动构建房地产发展新模式的重要举措,有利于通过市场化方式加快推动存量商品房去库存,加大保障性住房供给,助力保交房及“白名单”机制。

5月17日召开的全国切实做好保交房工作视频会议(以下简称“保交房视频会议”)提出,商品房库存较多城市,政府可以需定购,酌情以合理价格收购部分商品房用作保障性住房。

当前,收购存量商品房用于保障性住房成为消化、盘活存量房产的举措之一。各地正积极探索保障性住房“以购代建”模式,统筹去库存政策与保障性住房供给。

“以购代建”
发挥多重作用

在保交房视频会议召开前,南京、郑州、重庆、大理等多个城市已经开展对采取“以购代建”模式盘活存量住房的探索。

在保交房视频会议召开后,多地积极跟进,支持收购部分商品房用作保障性住房。据《证券日报》记者不完全统计,5月17日后已有包括柳州、苏州、昆明在内的至少7个城市明确表态,将以国企收购的形式,收购一部分商品房用作保障性住房。

例如,柳州市住建局6月9日发布的《关于进一步优化政策措施促进房地产市场平稳健康发展的通知》提到,推动商品住房去库存,政府“以需定购”并组织符合条件的市属国有企业以合理价格收购一部分存量商品房用作保障性住房。

6月6日,安徽省淮南市发布关于向社会公开征求《关于进一步调整优化房地产政策的通知(征求意见稿)》意见的公告,其中提到,探索试点国有企业收购存量商品房用于保障性住房,推动金融机构积极运用保障性住房再贷款资金支持。

中指研究院市场研究总监陈文静在接受《证券日报》记者采访时表示,收购存量商品房用作保障性住房可以发挥多重作用。一是有利于加快保障性住房供给;二是有利于市场库存的去化;三是本轮将收购对象定为已建成未出售商品房,房企出售已建成商品房后,回笼资金可用于支持在建工程,助力保交房。

广东省住房政策研究中心首席研究员李宇嘉对《证券日报》记者表示,以收购存量的方式筹集保障性住房不仅能缩短筹建周期,也更适应当前房地产市场的供求关系。

“以需定购”
做好筹集工作

保障性住房包括了保障性租赁住房(以下简称“保租房”)、配售型保障住房等多种类型。中指研究院报告认为,根据住建部的规划,“十四五”期间,全国计划筹集保租房870万套(间),截至2023年底已筹集573万套(间)。仅保租房部分,在2024年—2025年仍剩余297万套(间)的筹集任务规模,体量较为庞大。

“考虑到今明两年保租房目标仍有一定缺口,未来若将存量房产转化为保租房,既可以加快保租房的筹集进度,也可以有效消化市场库存。”陈文静表示,不过,与将市场化长租公寓纳入保租房体系的筹集模式相比,国企收购存量房产转化为保租房需要较多增量资金支持。

在资金支持方面,5月17日,中国人民银行副行长陶玲在国务院政策例行吹风会上表示,央行设立3000亿元保障性住房再贷款,鼓励引导金融机构按照市场化、法治化原则,支持地方国有企业以合理价格收购已建成未出售商品房,用作配售型或配租型保障性住房,预计带动银行贷款5000亿元。

陶玲还提到,近期央行将出台正式文件,并统筹考虑政策衔接,把租赁住房贷款支持计划并入保障性住房再贷款政策中管理,在全国范围全面推广。

租赁住房贷款支持计划于2023年2月份创设,在重庆、郑州、天津等8个城市开展试点,支持市场化批量收购存量住房、扩大租赁住房供给。2024年第一季度中国货币政策执行报告显示,截至2024年3月末,租赁住房贷款支持计划余额为20亿元。

“以需定购”是筹集保障性住房过程中的关键词。住房和城乡建设部副部长董建国在上述吹风会上强调,城市政府坚持“以需定购”,可以组织地方国有企业以合理价格收购一部分存量商品房用作保障性住房。

本次央行召开的保障性住房再贷款工作推进会也强调,在推进保障性住房再贷款政策落地见效时,金融机构和有关单位要“加强制度保障和内外监督,坚持自愿参与、以需定购、合理定价”。

对此,李宇嘉表示,未来地方政府在收购存量商品房用作保障性住房时,要先确定本地需要多少保障性住房,以及保障性住房的类型、户型及区位,并根据需要在存量市场收购房源。

陈文静建议,可以先在广州以及核心二线城市等地展开试点。就保租房而言,这些城市住房租赁需求较为旺盛,收购来的存量房产可以得到充分利用,核心城市市场好转也会对全国产生积极影响。

“政府收购存量商品房住房等模式才刚刚开始,未来随着各城市大面积推广,预计将对去库存、稳市场起到明显的积极作用,将有利于加快房地产市场的企稳恢复。”陈文静称。

一线锐评