

终止 12 连跌

自主汽车依然难乐观

■本报记者 孙喜保

自主品牌乘用车的份额终于没有继续下滑，今年9月份，终止了12连跌的趋势，实现了小幅回升。但是在中国汽车工业协会秘书长董扬看来，一两个月的销量数据不足以证明什么，自主品牌是否已经触底反弹目前还很难说清。

有观点认为，在目前国内自主品牌车型众多，且在质量、品牌都很难与进口汽车甚至合资品牌相提并论的前提下，淘汰一批、重新整合将是中国自主品牌做强的必然之路。

连跌势头终止

10月13日，中国汽车工业协会发布了今年9月全国汽车工业产销数据。在9月份，国内汽车生产200.70万辆，环比增长17.07%，同比增长4.18%；销售198.36万辆，环比增长15.62%，同比增长2.47%。其中，乘用车生产172.43万辆，环比增长16.43%，同比增长9.39%；销售169.60万辆，环比增长15.52%，同比增长6.44%。

1月~9月，汽车产销1722.59万辆和1700.09万辆，同比增长8.08%和7.04%。其中乘用车产销1438.62万辆和1415.55万辆，同比增长11.29%和10.17%。

整体来看，2014年9月，汽车产销受季节性因素上升影响，环比呈较快增长，但同比增速较慢。1月~9月，汽车产销增幅继续回落。

值得一提的是，2014年9月，中国品牌乘用车市场占有率为环比和同比均呈小幅提升，共销售65.36万辆，环比增长19.89%，同比增长6.98%，占乘用车销售总量的38.54%，占有率为比上月提升1.41个百分点，比上年同期提升0.2个百分点。

这是自主品牌近一年来首次实现同比市场份额的提升。此前，中国的自主品牌汽车所占市场份额已经同比12连跌。

对于此次止跌，有分析人士认为，这是中国自主品牌汽车的触底反弹，但是更多业内人士有着不同看法。据中国汽车工业协会秘书长董扬分析，此次自主品牌市场份额增长，主要是由于汽车销量的季节性变化。所谓“金九银十”，9月正是中国汽车市场的传统

旺季，大部分汽车品牌销量都处在上升期，自主品牌汽车亦然。

因此，董扬认为，自主品牌是否已经触底反弹目前还很难说清，自主品牌“跌跌不休”的日子可能还远未过去。

自主陷入低迷

自主品牌的低迷，最近一年多来显得尤其明显，不仅销量在持续下降，一些传统的自主品牌车企也陷入了困境，不得不进行深度调整。

比如，奇瑞汽车，作为中国自主品牌汽车的代表，在经历几年前的快速增长后，最近两年则陷入了低迷，不得不进行深度调整。比亚迪汽车也进行了巨大的战略调整，从主攻传统汽车转向新能源汽车领域。

中国自主品牌汽车的发展并没有跟上中国汽车市场黄金十年的快速增长的步伐，甚至还被国外品牌与合资品牌超越。

在市场人士看来，这一方面由于中国的汽车“市场换技术”战略基本以失败告终，另一方面合资的战略也让中国的汽车企业无法集中精力去真正钻研技术、体系建设。尤其是几大国有汽车集团，依靠着合资企业赚取了巨大利润，很难有动力真正沉下心来搞研发。

在这种背景下，再加上近两年来一些大城市开始实行限购政策，随着合资品牌和进口品牌的双重挤压，中国的自主品牌汽车的生存压力进一步加大。

不过在董扬看来，经过了十几年的发展，中国的自主品牌汽车还是积累了一定的实力，并非一无是处。“目前的自主品牌在研发方面进步巨大，研发流程已从模仿式的逆向研发转为自主的正向研发，各项技术指标已经达到先进行列。”董扬称。

董扬甚至认为，自主品牌的性价比在全世界是最好的，毕竟我们的自主品牌汽车在价格上有自己的优势。

由于发展时间短，在其它方面，中国的自主品牌确实还有着一定的差距，比如宣传的力度就远远比不上进口汽车和合资品牌。“目前自主品牌的广告宣传费用仅占国际品

牌的十分之一。”董扬认为企业应该成为宣传的主体，特别是要做好品牌宣传战略。

应该看到，自主品牌乘用车的质量与欧美发达国家品牌和合资品牌仍有差距，但差距确实在缩小。

数据显示，自主品牌乘用车新车质量PP100(每100辆新车的问题数)与外国品牌的差距已由2007年的139个缩小到2013年的50个，相当于外国品牌2010年的水平。

北汽股份总裁李峰在多个场合强调，目前中国自主品牌乘用车已经取得了巨大的进步，但是还要脚踏实地一步一步积累，决不能好高骛远，妄想一步赶上甚至超过欧美发达国家积累100多年的技术。在李峰看来，韩国的汽车工业与中国有相似之处，也是从一无所有迅速发展起来，经历了廉价、低质的过程，中国的汽车工业也不可避免会经历这一阶段。所不同的是，韩国的汽车工业在短短20多年的时间里实现了腾飞，中国的自主品牌则需要向其学习。

整合不可避免

不过在包括董扬在内的许多人看来，目前中国的自主品牌还面临着一个大的问题：厂家众多、车型过密，且低质、低价同质化严重。

董扬直言，自主品牌数量品种过多，需要用市场手段淘汰，经过很长一段时间，“死掉几家企业”，达到市场集中度提高，才能实现中国自主品牌汽车的“浴火涅槃”。

“我想要熬到相当一部分自主品牌死掉了，其他(品牌)才能真正站起来。如果现在自



在2014北京车展上，奇瑞汽车的广告牌醒目。杨登峰 摄

主品牌数量多的情况不改变，中国品牌不会走出困境。”

据了解，目前国内生产自主品牌汽车的企业超过20家，仅市场上所销售的自主品牌车型就多达200余款。这些车型几乎都定位在中低端市场，同质化极为严重。

中国的汽车市场份额虽然巨大，已经连续数年蝉联全球产销第一大国的位置，但是国内汽车企业众多也是不争的事实，尤其是自主品牌车型，可谓遍地开花，许多车型的产量根本达不到盈利的条件，还坚持生产。

在业内人士看来，没有有效的整合，就无法培养中国的“现代”，中国的自主品牌只能越走越窄。

中国自主汽车的优势在哪里

■李永钩

在遭遇自去年9月份以来市场份额“十二连降”后，自主品牌乘用车销售情况终于好转趋势。

然而，在很多人看来，面对独资、合资品牌的双重夹击，自主品牌的形势仍异常严峻，“十二连降”是15年来自主品牌汽车首次遭遇的尴尬局面，如何转危为安突破困局，充分发挥自己的优势，成为业界关注的焦点。

以本土自主品牌车企与国际汽车品牌厂商对比为例，无论在技术开发、品牌力、管理、人才、供应链规模效应，甚至是在国内的销售渠道等方面，自主品牌车企都与国际一流车企差距越来越大，看人家什么都比你强，凭什么赶超对手？

不过，容易为人忽略的是，本土车企仍然有不少优势可以挖掘：最突出的一个优势就是，熟悉本土购车情结；从理解一个新的市场需求到实现需求的速度可以比外资品牌快。只要适当时机出现，优秀的车企把这个优势利用到极致，就有希望赶超对手。实际上，在中国国内这个主战场上，本土车企通过精准把握住市场新的需求特点而成功的案例已有不少。例如

奇瑞QQ推出时，满足了一大批用户的需求，比同胞车型通用的SPARK早上市大半年，迅速走红。是一个打好时间差的经典案例。长城汽车以国内SUV车型的井喷为契机，深耕哈弗品牌系列SUV，一度将长城汽车推升为国内自主品牌销量冠军。而五菱宏光的成功也具有代表性，借助国内庞大的微客群体消费升级的机遇，一发不可收拾。长安CS75、CS35“双子”产品在市场的表现，更是给人以惊艳的感觉，在外观和内饰方面更加迎合年轻消费者的喜好，精准把握了国民的购车心理。

因此，自主品牌完全不必妄自菲薄。这种妄自菲薄，很容易导致在市场竞争的关键时刻做出错误的判断，走上偏离的道路。所以越是在市场竞争复杂的时刻，越要保持清醒头脑，对自己须有正确认识和定位，静下心来搞研发、踏实完成产品。而政府主管部门要做的是，不是急于出台扶植政策，而应该是给予大方向的引导，让自主品牌自己走出困境。

当前自主乘用车的全面滑坡，是产业发展诸多矛盾的集中体现，短期内难以扭转颓势，但并不意味不能够突出重围。事实上，多家今年陷入下滑的自主品牌，仍在潜心打造新车型，力图通过更高品质的车型来改善现

在被动挨打的局面，如吉利汽车正在借助沃尔沃的技术支持，打造一款全新车型GC9，是吉利迄今为止在设计、技术、安全性和驾驶表现力方面最雄心勃勃的汽车。而长安全为消费者量身打造的“跨越星空之旅”，更在一定程度上验证着自身品牌的挑战能力。

自主品牌如果同合资品牌拼技术、拼设计，那就相当于在直道上竞速，显然没有什么优势。但要是在价格和服务这条“弯道”上较量，自主品牌就完全可以实现逆袭。

另外，近年自主品牌在国内市场与合资车企竞争相对吃力，但在海外市场却颇具亮点，具备低成本、低价格优势，进入国际市场潜力巨大。特别是一些自主品牌在新能源领域已经达到甚至超越了这一区间合资产品的水平。如比亚迪在电池车方面独树一帜，荣威550在外观和数字化方面令人称道，或将会成为率先“起跑”的重要突破口。此外，未来5年是利用汽车互联网实现弯道超车的难得机遇期，自主品牌完全可以把握这个时机，趁势而上。相信自主品牌只要树立信心、扬长避短，进行差异化竞争，突出重围并非不可能，但需要时间、耐心和火候，不妨多给自主品牌们些时间吧！

别克君威

1.6T两款全新型上市

本报讯 (记者丁军杰)10月13日，上海通用汽车宣布别克君威推出两款全新1.6T车型——在原有1.6T时尚技术型的基础上，新增1.6T领先技术型及1.6T精英技术型。两款全新型车的上市令君威1.6T产品阵容更加丰富，产品竞争力进一步提升，将为注重驾驶品质并且追求动力操控表现的消费者们提供了个性化和多样化选择。

据介绍，别克君威所搭载的1.6T涡轮增压发动机，最大功率可达135千瓦，升功率更是高达84kW/L,235牛米峰值扭矩可在2200~5600转持续爆发，不仅动力输出比肩当前主流1.8T涡轮增压发动机和2.4L发动机，且为用户带来更低的油耗和更少的尾气排放。与1.6T涡轮增压发动机搭档的是六速手自一体变速箱，响应速度出色且换挡精准平顺。

与先进动力系统相匹配的是极具驾驶乐趣的欧式运动底盘，搭载前增强型麦弗逊悬架以及增强型多连杆独立后悬挂和中空扭力稳定梁设计，为车身提供更为稳定的基础，有效隔绝来自路面的振动与噪音，明显改善操控精准度与驾乘舒适度，为消费者就操控精准扎实、乘坐舒适宁静的高品质驾驶感受。

上海通用宣称，自上市以来，别克君威作为中高级市场的时尚坐标，其动感、精致、高科技的形象和超越同级的产品力一直深受消费者青睐。此次别克君威1.6T两款全新型车的上市，承袭了君威作为“时尚生活座驾”的品牌精髓，并在充分考量消费者广泛需求的基础上“量体裁衣”，以丰富的产品型谱为消费者提供多样化的购车选择。

9月份我国新能源汽车产量同比增长20倍

本报讯 (记者孙喜保)10月13日，中国汽车工业协会公布了9月份新能源汽车的产销数据，当月产量2.2万辆，同比增长超过20倍，环比增长284.47%。中国新能源汽车月产量首次突破万辆。

数据显示，从产量分布来看，占比最大的是纯电动乘用车，9月份的产量达到1.22万辆，同比增长1185.56%，环比增长了347.4%。插电式混合动力乘用车增速也非常快，5543辆的产量环比增长248.62%。

分析认为，9月份乘用车的暴增主要是因为购置税开始从当月免征，每辆新能源汽车近万元的购置税对于消费者的吸引力颇大。其实，从今年6月底开始，市场就流传将减免购置税的消息，7月9日国务院常务会议做出决定从今年9月份开始减免新能源汽车购置税，消费者开始持币等待。

数据显示，9月份产量排名第一的纯电动乘用车是吉利/上海华普生产的康迪品牌电动车，达到6714辆。插电式混动车型中，比亚迪秦9月产量4566辆，占绝大多数。比亚迪秦此前的产量最高时不过1590辆。北汽新能源汽车9月份单月订单达到1867台，约占前9个月销量的50%。

截至今年9月份，2014年我国新能源汽车产量已达60404辆，比去年同期增长了698.57%。2013年全年我国新能源汽车的产量为1.75万辆。

一汽轿车召回部分国产马自达6阿特兹轿车

新华社北京10月13日电 (记者徐庆松)质检总局13日发布消息称，一汽轿车股份有限公司日前根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求，决定自2014年10月15日起，召回2014年3月13日至2014年4月24日期间生产的部分国产马自达6阿特兹轿车，共计478辆。

本次召回范围内部分车辆由于燃油泵控制器(FPC)的滤波特性，从怠速停车状态到发动机自动再启动时，通向燃油泵的启动电流可能被错判为过电流，这会引起燃油泵控制器(FPC)过载保护，导致燃油泵停止工作，发动机熄火，存在安全隐患。

该公司将为召回范围内的车辆更新燃油泵控制器(FPC)控制程序，以消除安全隐患。该公司将通过一汽马自达服务站主动联系相关车主，安排免费检修事宜。

山东9家小型电动车企获准入资格

本报讯(记者丛民)记者日前从山东省汽车行业协会了解到，小型电动车正成为山东省汽车工业新的增长点。截至9月份，山东小型电动车产销12万辆，同比增长41%。据了解，山东省是我国小型电动汽车生产、使用大省，在国家法规政策明确之前的过渡时期内，积极探索加强小型电动汽车管理的有效措施。截至9月份，山东小型电动车产销12万辆，同比增长41%。规模企业达到21家。

据山东省汽车行业协会常务副会长兼秘书长魏学勤介绍，协会于今年6月12日发布了国内首个小型电动车行业省级标准，并出台了山东省小型电动车生产企业准入条件，以及对小型电动汽车实施车辆保险的管理性文件。经严格准入评审，山东时风(集团)有限责任公司等9家企业首批通过了山东省小型电动车生产企业准入标准。

魏学勤表示，山东省汽车行业协会、山东汽车工程学会今后将按照“山东省小型电动车行业标准”对产品进行达标检查，并继续接受山东省小型电动车生产企业提出准入申请，进一步研究探索加强小型电动车行业自律，保障消费者权益。

汽车上牌受限 北京租牌现象增多

本报讯 近日，记者发现，北京汽车号牌租赁现象呈现增多趋势。

据记者了解，由于北京的限购政策，让很大一部分急于购车者没有资格或者摇不上号。为了能够获得汽车牌照，有的人干脆去4S店租赁号牌以采购汽车。而一些摇上号又暂时没有购车需求的人则把号牌租借给4S店，从中牟利。一些人早先有北京汽车牌照，后来到外地发展，也可能就将自己的京牌以高价租借出去。他们往往通过熟人关系，一次性买断号牌的使用年数，比如，五六万元钱租用十年。据北京一位4S店的员工告诉记者，最近一段时间以来，这两种租赁牌照的现象越来越多。

不仅传统汽车如此，新能源汽车带牌销售情况也很普遍。

据《新京报》13日的报道，庞大集团在北京的几家经销商就涉嫌售卖带牌新能源车，其中一家店面甚至自称上半年已经卖出200辆。

据《北京市小客车数量调控暂行规定》实施细则(2013年修订)相关条款规定，指标确认通知书只能由指标所有人本人使用，对于买卖、变相买卖、出租或者出售借小客车配置指标确认通知书或小客车更新指标确认通知书的，由指标管理机构收回已取得的配置或更新指标、三年内不受理该申请人提出的指标申请。

同时，北京市交通委对汽车经销商“背

(喜子)

我国分别就《客车座椅及其车辆固定件的强度》、《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》进行修订，新标准将于2015年7月1日起实施

300 多个城市“限迁”严重影响全国性二手车市场形成

汽车流通协会呼吁取消二手车“限迁”政策

本报讯(记者孙喜保)日前，中国汽车流通协会在北京举行9月份汽车流通分析会，协会秘书长沈进军再三呼吁相关部门取消二手车“限迁”政策。

沈进军认为，目前中国二手车市场还在成长期，需要各方提供更多的支持。但目前受到税收等多方面的影响，发展受阻严重，尤其是全国许多地方都实行了“限迁”政策。

据了解，目前我国有300多个城市对二手车的迁入实行了非常高的门槛，许多城市都设置了国四甚至国五的门槛，大部分都设置了国三以上的门槛。

“地方的保护、地方的垄断使得二手车不能形成全国性大流通，这是政策上的问题。如果能够在政策层面给二手车交易提供一个良好的环境，我觉得二手车市场很快会从成长期进入到发展期，也很快能够成为推动我们中国汽车市场可持续发展的内生动力。”沈进军说。

据沈进军介绍，今年以来，中国汽车流通协会已经向财政部、税务总局递交了改变二手车税收方式的报告，同时也向公安部提交了二手车临时产权制度的报告，以及取消各地对于二手车“限迁”的报告。

沈进军认为，各地均把二手车按照新车的标准入户，实际上应该把二手车定义为进入交易的“在用车”。“因此我们说的‘在用车’，二手车，各地的‘在用车’，标准，每年或者每两年都有年检，而现在300多个城市提出的二手车迁入的标准远远

客车国标再升级 被动安全向主动安全转变

本报讯(记者于冠华)客车座椅及固定件强度需进行动态试验、客货车强制安装ABS并进行下坡制动性能评价……10月10日在国家质检总局、国家标准委联合举办的新闻发布会上获悉，为提升商用车辆安全，我国分别就《客车座椅及其车辆固定件的强度》、《商用车辆和挂车制动系统技术要求及试验方法》进行修订，新标准将于2015年7月1日起实施。

目前我国生产或者大量使用的大客车，没有全承载式钢架结构，整车结构强度较低。从大客车事故现场图片不难看到，大客车变形、解体，让人感觉大客车很脆弱、不堪一击。

目前我国生产或者大量使用的大客车，没有全承载式钢架结构，整车结构强度较低。从大客车事故现场图片不难看到，大客车变形、解体，让人感觉大客车很脆弱、不堪一击。

如何将大客车安全的被动安全防护变为主动防护？

全国汽车标准化技术委员会秘书长李维菁说，“客运企业客车营运情况调研结果表明，客车发生交通事故后，车内乘客受到的伤害主要是由乘客与前方座椅或其背面附件的二次碰撞引起的。”

新修订的《客车座椅及其车辆固定件的强度》标准中要求客车生产厂家取消静态试验，对座椅及其固定件必须进行动态试验，并满足相应技术要求。增加了对客车上安装于座椅前方的约束隔板的动态试验要求；该标准适用范围扩展到所有乘客座椅的车辆固