

政策红利促市场爆发增长,但技术提升和配套设施有待解决,盲目扩产带来的产能过剩也必须警惕

# 新能源汽车狂欢中隐忧重重

■ 李永钧

今年以来,我国新能源汽车迎来爆发式增长。前三季度产销分别增长2.9倍和2.8倍。其中,9月份产量同比增长超过七倍,而四季度还将实现高速增长。显然各种政策的利好对新能源汽车市场产生了立竿见影的效果。然而,在狂欢的喜悦中,隐忧犹存。

## 政策红利刺激

2014年以来,国务院、国家发改委、财政部、工信部、交通部等多个中央部门出台了新一轮的新能源汽车补贴政策,明确支持新能源汽车发展。特别自7月以来,有关新能源汽车推广的扶持政策和红利刺激政策不断推出,购置税减免、公务用车新能源化等一系列鼓励政策的密集出台,意味着中国新能源汽车产业首先在政策层面进入了黄金发展期。

7月13日,国家发改委、财政部等五部门公布《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》;8月6日,财政部、工信部等发布《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》;8月29日,工信部发布《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录(第一批)》;10月29日,工信部又发布了《免征车辆购置税的新能

源汽车车型目录(第二批)》。

据不完全统计,截至目前,已有超过30个省市的新能源汽车推广方案落地。8月25日,西安出台了针对新能源汽车的一揽子优惠政策,除落实国家要求的14条扶持政策外,还指定了针对当地的18条政策及3条保障措施;9月24日,太原市推出新能源汽车推广应用实施方案,在国家和省补贴的基础上,对纯电动乘用车每辆再补助2万元,而且燃油车换购纯电动车将再给予3000元奖励;10月9日,湖南省政府公布,除扩大补贴范

围外,对于区域也从原有的长株潭示范城市群增加了11个市州的补贴;10月14日,杭州市政府网也公布《杭州市新能源汽车推广应用财政补助暂行办法》,纯电动乘用车可获得3万元补助,插电式(含增程式)混合动力车给予2万元的补助。

显然,随着近期“红利政策”的不断推出,似乎预示着新能源汽车正迎来高速发展的时间。目前,相关政府部门正研究制定《“十三五”新能源汽车战略规划》,有望明年出台。同时,发改委、工信部也将制定提升新能源汽车产业竞争优势的相关政策措施。随着进一步扶持政策和细则的陆续公布,必然引爆市场新一轮增长,步入更快发展轨道。

## 制约因素待破

尽管在新一轮政策促使下,国内新能源汽车在短期内取得了不错的市场效果,但在已经落实新能源汽车“国家补贴+地方配套补贴”的城市之外,新能源汽车目前的销售状况依然不容乐观。

据了解,目前纯电动汽车已经享有国家补贴和地方补贴,但去除补贴后,新能源汽车售价仍较高,比如比亚迪E6可享受11.4万元补贴,去除补贴后的售价为14万~25万元,较目前国内自主品牌燃油车售价,仍缺乏竞争优势。此外,消费者对享有政府大额补贴的纯电动汽车和插电式混合动力汽车的接受程度要比油电混合动力汽车低得多,这种反差值得关注。

造成我国新能源汽车发展滞后的主要原因在于地方保护严重、消费习惯培养不足、购置成本高等三个方面。目前纯电动汽车主要是公交车、出租车等政府公共领域应用为主,私人领域消费量占比很小,消费者对电动汽车缺乏理解,不愿意轻易尝试

新事物。另外,一系列刺激补贴政策能否长期推动新能源汽车快速发展,却是值得讨论的问题。

对此,一些业内人士表示,现在的补贴政策只能是短期效应,应从根本上解决新能源汽车技术提升以及配套设施建设的问题。这样新能源汽车有了好技术,比传统燃油汽车的性能好,并且充电桩等配套设施跟得上,消费者没有了后顾之忧,新能源汽车自然就会获得认可。

对于新能源汽车9月产销量呈快速增长,业内普遍认为是由于9月份实施的新能源汽车免征购置税政策的刺激,但对于我国新能源汽车需求是否已进入快速增长阶段,业内看法却并不乐观,毕竟在地方保护主义、充电桩等配套设施发展上,问题不少。新能源汽车要得到快速而良性的发展,还需要中央政府从宏观角度出台更多有效措施,以打破地方保护主义现状,并加快新能源汽车配套措施的建设。

## 警惕“产能冲动”

最近以来,面对政府各项鼓励政策的诱惑,各级地方政府和汽车制造商争先恐后地圈地建厂,规划提升新能源汽车的产能。如此“美味的蛋糕”,谁都想分到一块。

然而,国家《汽车产业“十二五”规划》制定的目标是到2015年全国新能源汽车的产销要达到100万辆,而根据对各地方政府以及各大车企的不完全统计,到2015年全国的新能源汽车产能规划已达到550万辆,远远超过现有的产销水平和国家总体规划。

“产能冲动”所造成的结果显而易见。首先,盲目扩产可能会以牺牲产品品质为代价;其次,“产能冲动”还可能“酝酿”新一轮的产能过剩。无论是哪种结果,都是以牺牲新能



11月5日,在云南省昆明市,“创新征程”2014年新能源汽车万里行昆明站活动启动,多种新能源汽车进行了现场展示。 杨峰 摄/东方IC供图

源汽车的未来为沉重代价。产品品质是一个企业存活的根本,也是企业核心竞争力的来源。如果只是一味地扩产,而零部件供应商的资质良莠不齐,将会使新能源汽车品质大打折扣,这样的产品一定会失去市场。而产能过剩对企业的“杀伤力”更是不言而喻,轻则亏损、重则关停。这也为车企和相关部门敲响了警钟。

更何况,目前国内出现新能源汽车热,其中不少企业根本不具备研发能力,也不掌握核心技术。一些地方借上新能源汽车项目,谋求取得汽车生产资质。既不符合国家政策导向,也不利于新能源汽车产业的健康发展。

现在,很多人提到新能源,就像狼见了肉一样,不管一切先扑上去。这是他们还不够了解,新能源汽车产业是一项艰苦的工作,充满困难和挑战。如果一哄而上,浪费财力、物力和时间不说,还可能在错误的道路上挤成一团。

中国汽车工业协会常务副会长董杨为此担忧,新能源汽车及其相关产业链的投资比传统汽车行业更难,企业和地方政府都要慎重,应从全局考虑,避免重复建设;同时要从管理、环保等方面严格把关,提高新能源汽车技术准入门槛,杜绝产能过剩的发生。

我国汽车租赁渗透率仅为10%

本报讯(记者王群)“我国汽车租赁行业整体上还处于起步阶段,汽车租赁渗透率目前仅为10%左右,而在行业成熟度较高的法国、德国,汽车租赁渗透率高达50%左右。换言之,在欧洲每100台乘用车,就有50台是汽车租赁用途。”近日,一组来自第五届中国汽车租赁发展论坛的数据凸显了我国汽车租赁行业发展的弱势现状。

虽然汽车租赁行业一直被视作“朝阳产业”,不仅发展势头迅猛,且市场增长空间和潜力巨大。但中国道路运输协会出租汽车与汽车租赁分会理事长徐佑林表示,在我国,90%的人群或机构从未体验过汽车租赁给他们带来的财务改善、也从未体验过汽车租赁给他们带来的快捷与便利。虽然中央国家机关作出了汽车租赁的表率,但大多数地方仍然试图采用补贴的方式来进行“车改”。

据了解,汽车租赁行业是个重资产的行业,行业内的企业一旦想要退出行业,往往面临着车辆残值处理、数量巨大的沉淀资产变现等问题。另外,目前大多数省市对进入汽车租赁行业基本上没有门槛,对无证经营、违法经营等现象也缺乏查处监督手段。这些原因最终形成汽车租赁行业“口袋底小的蓄水池”局面,行业内低素质、低质量的从业者日益增加。

另有资料显示,在行业集中度方面,美国汽车租赁业排名前五的企业市场占有率达到95%,而中国汽车租赁业排名前五的公司仅11%。目前提供汽车租赁服务的企业,接近九成是三两个人、四五台车的小而散的汽车租赁公司,这些公司既没有严格的管理手段,也没有可靠的安全保障,更缺乏服务意识和标准。

## 本田在华销量连续四个月下滑

本报讯 本田中国日前公布了今年前10个月在中国市场的销量数据,同比下跌5.8%。广汽本田已经开始止跌回升,东风本田颓势依然。主力车型中,CR-V仍然同比滑坡近三成,但雅阁则高出去年10月25.8%。到10月份,本田在中国市场的销量已经连续4个月下降。

10月份,本田在中国市场国产车销量为70802辆,对比2013年10月份的销量75150辆,同比下降5.8%。2014年以来,本田有多个月份在中国市场销量下跌,在10月份之前的增长和下滑基本以两个月为周期交替出现。1月、2月分别增长33.6%和27.6%;3月、4月份分别下跌2.0%和3.6%;5月、6月份分别增长10.5%和15.8%。7月份,本田在中国市场销量曾同比下降22.7%,8月再跌5.4%,9月份同比滑落23.1%。

本田在中国两大合资公司中,上月销量呈现“广本涨东本跌”态势,广汽本田在雅阁的带领下止跌回增。

1月至10月,本田在中国市场国产车销量为573154辆,去年同期国产车572405辆,同比微增0.1%,已经接近持平。1月至10月本田在华总销量为573160辆(含6辆进口车),同比去年同期总销量573277辆(含117辆进口车)微增0.1%。

(子辉)

## 10月重卡市场低迷

本报讯 10月的重卡市场,已然接近“崩盘”,共销售各类车型约5万辆,同比下降17%,环比9月降幅达8%。考虑到9月已经同比下降15%的情况,2014年的“金九银十”,彻底变成了“铜九铁十”。

具体而言,10月份,前八家重卡企业的月度销量均为负数。老三强——东风、重汽和一汽分别销售重卡1.1万辆、8000辆和8000辆,同比下滑12%、19%和28%;福田与陕汽销售7500辆和6000辆,降幅为26%和3%。江淮重卡销售2400辆,同比下降27%;上汽依维柯红岩和华菱星马销售1069辆和953辆,同比下降幅度为47%和37%。

重卡市场的异常,一是因为重卡库存高企,二是因为终端需求乏力。在双重压力之下,重卡市场难免走势疲软。

今年1月-10月,重卡市场累计销售63.23万辆,同比增幅进一步缩窄为1%左右,其中,东风稳居老大位置,中国重汽、一汽集团位列第二、三名,福田和陕汽排名第四和第五。

(子辉)

## 2014别克S弯挑战赛收官

本报讯(记者丁军杰)2014别克S弯挑战赛总决赛日前在上海通用汽车泛亚汽车技术研发试验中心(广德)顺利收官。60位城市分站赛冠军通过直线赛、极速绕桩及专业版L1 Pro赛道三大科目一决高下。

专业版L1 Pro赛道设有3段加速区、7个特征弯道、连续绕桩及紧急变线等多重路况,对于驾驶技术有着极高的要求,君威GS在这场较量中展现了优越性能。在0~100米直线加速赛中,选手们10人一组驾驶昂科拉进行较量,这是对选手个人驾驶技术及团队合作的双重考验。而在极速绕桩比赛中,英朗XT担当重任,与选手们“人车合一”参与角逐。

激烈竞争之余,2014别克S弯挑战赛总决赛还特别融入了场地体验和趣味互动元素,开设试乘试驾体验环节。

自2009年创办以来,别克S弯挑战赛已历经五届,随着参赛选手逐年增加、赛制和内容不断创新和完善,S弯挑战赛已成为国内规模最大的场地汽车赛事之一。2014别克S弯挑战赛自3月28日广州首站开赛至今,共行经全国63座城市,吸引了16823名选手参与。

## 北汽幻速S3刹车偏软遭投诉

本报讯 北汽幻速S3虽上市时间不长,但却受到很多二三线城市消费者的青睐,今年9月销量已跻身SUV车型第17位。然而随着销量的提升,其投诉量也于近一段时间开始爆发。据中国汽车质量网报道,消费者对幻速S3刹车偏软、刹车行程较长的问题诟病较多,认为此隐患已严重威胁到行车安全。

幻速S3为小型7座SUV车型。中国汽车质量网的投诉信息显示,目前接到的60余宗投诉中,有40多宗涉及刹车系统故障,占比超过七成。一些幻速S3车主投诉称,此车型刹车行程太长,很难控制,已因此遭遇过交通事故。

来自山东的车主朱先生投诉称,其驾驶的幻速S3以70KM/H的时速正常行驶途

中,因刹车软未能及时将车辆制动而发生追尾事故。这辆购买时间不足2个月的新车损坏较为严重。此外,朱先生还要承担事故的全部责任。

据中国汽车质量网报道,对于朱先生遭遇的这起事故,北汽幻速给予免费更换刹车总泵的服务。根据统计,目前在厂家对幻速S3刹车系统故障投诉回复中,有七成提到为车主更换刹车总泵。

制动系统直接与驾驶者生命安全相关。

(肖捷)