

产销量持续下滑,出口量下降,市场从数量扩张和价格竞争转向质量型、差异化竞争

摩托车业进入产品结构调整期

■本报记者 杨冉冉

据中国汽车工业协会(以下简称中汽协)日前最新发布的数据,2014年我国摩托车行业表现低迷,产销量比上年下降7.1%和7.6%,已连续三年下降,为2007年以来新低。而以休闲娱乐为目的的大排量摩托车和以城市代步为目的的踏板车逆势增长。

业内专家认为,摩托车市场竞争已经从数量扩张和价格竞争,逐步转向质量型、差异化为主的竞争,未来几年将是摩托车行业产品结构调整期。

2014年产销量创新高

中汽协数据显示,2014年我国摩托车行业共完成摩托车产销2126.78万辆和2129.44万辆,同比下降7.1%和7.6%;摩托车发动机产量2522.62万辆,同比下降3.61%。

产销量双双下降的同时,2014年摩托车出口情况也不容乐观。据海关数据统计,2014年1月~11月,我国共出口摩托车853.17万辆,同比下降6.53%,出口额45.85亿美元,同比下降5.73%。预计2014年全年出口摩托车约930万辆,出口仍以中小排量为小,150ml(含150ml)排量以下的摩托车占出口总量的92.46%。

但令人欣慰的是,虽然我国摩托车产销量和出口量都处于下滑当中,但行业总体利润仍处于增长当中。2014年1月~11月,摩托车行业共完成营业收入1098.77亿元,同比下降1.98%,营业成本953.53亿元,同比下降2.30%,实现营业利润31.48亿元,同比增长8.20%,实现利润总额36.53亿元,同比增长10.96%。预计2014年全年实现利润总额约42亿元。

娱乐性和个性化车型受欢迎

中汽协助理秘书长李彬认为,近年来我国摩托车市场在逐渐发生变化,摩托车的娱乐性和个性化特征逐步显现,消费者对摩托车的外观设计、性能和安全性有了更高的要求,中国摩托车行业即将进入一个新的发展阶段。

“由于农民生活水平提高,汽车成为主要代步及运输工具之一,摩托车农村市场有所缩小。但以城市代步为主要目的踏板车的产量在增长。以休闲娱乐为主要目的250ml及以上排量摩托车增速明显,市场空间正不断扩大,产品车型逐年增多。”李彬说。

中汽协数据显示,2014年,我国摩托车内销1271.06万辆,同比下降4.88%。其中跨骑车和弯梁车降幅较为明显,主要是由于中小排量跨骑车和弯梁车主要应用于农村市场,农村市场缩小,影响到跨骑车和弯梁车的销售。三轮车受到微车替代的影响,市场也有所下滑,内销量205.56万辆,同比下降8.52%。

与之相反,受国内摩托车休闲娱乐市场发展影响,进口大排量摩托车增长速度很快。2014年1月~11月,进口摩托车10527辆,同比增长182.38%,其中500ml以上摩托车6621辆,占进口总量的62.90%,同比增长134.37%。预计2014年进口量将超过11000辆。500ml以上排量摩托车进口主要集中在美国、德国、意大利和奥地利,占进口量的一半以上。

政策助力有望拉动消费

2014年,我国恢复了摩托车国宾护卫队,并在去年10月21日,第一次正式投入使用,使用的是完全由我国自主研发的春风



2014年12月21日,造型炫酷的摩托车亮相上海徐汇区一家购物中心,引起市民的关注。
赖睿宁摄/CFP

650G摩托车。据了解,我国自上世纪80年代城市实施“禁限摩”以来,摩托车逐渐被排挤出城市市场,一直以农村为主要消费市场。“摩托车国宾护卫队的恢复,将有助于摩托车形象的提升,这对中国摩托车行业来说是一次重大的鼓舞。”李彬表示。

与此同时,有关摩托车的税费改革也在进行。在2014年,我国取消了250ml以下排量摩托车的消费税。业内普遍认为,中小排量摩托车的用户主要是农民和中小城镇城市居民,摩托车消费税的减免,对摩托车市场将会起到一定拉动作用。

此外,2014年底,我国摩托车出口退税恢复到了17%。据了解,我国摩托车出口约占总销量的三分之一。李彬表示,“近年来,我国摩托车海外市场形势严峻,国内行业面临转型升级,海外市场对于摩托车企业来说更加重要。这一举措将帮助企业扩大摩托车出口量,缓冲国内行业转型升级的压力。”

面临市场调整的压力

李彬认为,未来我国摩托车总产销量仍会持续下降,摩托车企业数量将会减少。“根据近5年来的平均降幅来看,未来我国摩托

元月车市“跨年”降价

本报讯 今年一开年,汽车经销商的日子就开始不好过。进入2015年后,各家经销商的新车优惠力度不减,元月市场降声一片,大幅度按照从2014年末延续到2015年初。

按照惯例,每年年终,4S店为了达到厂商制定的全年销售任务,并且顺利拿到“返点”,都会使出全身解数降价促销,并且把优惠幅度全面拉到最低。而过了元旦,优惠幅度就会缩水,价格又会回升。与往年不同,今年经销商的降价促销攻势已“跨年”进行。

在元月“跨年”促销中,此前价格高高在上的豪华车“降幅居前”,30万元及以下级别车型降价幅度依旧延续了去年底时的水平。如一汽丰田皇冠仍有高达8万元的优惠,一汽大众奥迪A6L最高能有8.5折的优惠,A4L降价4万元。另外,指导价55万元的2015款捷豹XF2.0T风华版降价15万元,目前售价为40万元;而指导价为76.8万元的2015款XF3.0SCR-Sport奢华版降价达24万元,售价为52.8万元。此外,捷豹的XJL车型全系降幅均在30%左右。

对此,某豪华汽车品牌销售经理表示,豪华车先是被反垄断调查影响,其后就是年终冲刺销量,现在库存量居高不下,在新一年销售任务尚未明确的背景下,降价促销也就成为必然选择,谁都想在有限的市场蛋糕中切走属于自己的那一块,而消费者也更愿意在农历新年到来前购买新车。

广汽三菱劲炫

CVT变速箱提速慢困扰车主

本报讯 每到冬季,关于变速箱提速慢的问题往往会成为汽车投诉热点。据中国汽车质量网消息,广汽三菱近期陷入了此类麻烦,其主力产品劲炫遭遇大批车主投诉反映正常行驶中变速箱突然出现提速慢现象,存在严重安全隐患。

中国汽车质量网近期收到多宗有关广汽三菱劲炫CVT变速箱提速慢的投诉,据了解,有同样使用CVT车型的厂家曾向外界解释,CVT变速器冬季提速慢是车子的低温保护系统作用的原因。在极端寒冷的天气,低温保护在水温、油温没有升上来时,维持低转速、低速度以保护车子。低温保护的触发温度临界点是-18℃,低于该温度时,车子会出现踩油门提速慢的现象。从劲炫投诉车主地区分布来看,确实有部分来自辽宁等东北地区,但也有半数投诉车主来自湖南、湖北、重庆等地,基本没有可能达到所谓-18℃的触发临界点。

据投诉信息显示,与其他车型提速慢往往发生在启动阶段不同,劲炫CVT的提速慢一般发生在中低速加速过程中。

北京车主孙先生2014年9月购车,今年1月4日车辆出现问题。孙先生称当天启动正常,热车2分钟左右,转速到1200后上路,到第一个十字路口的时候起步踩油门有点大,转速直接上到2500以上,后面就一直小油门供油。然后走了两三公里后发现车速提不上去,后面10公里都是踩到近2000转,但只能以50码的速度前行。第二天又出现了两次类似的情况,车辆启动时一切正常,全是在等红灯起步后发现速度提不上去。其中一次他直接将车开到当地4S店,经技术人员确认,确实属于质量问题,但是4S店没有能力解决。给

为了应对豪华品牌汽车的价格下探,日系汽车厂家也顺势而动,如广汽本田雅阁推出限时抢购价15.98万元,主要针对车型为2.0Lx舒适版。由于受多重因素的影响,日系品牌去年下半年的销售情况很不理想,一汽丰田、东风日产、广汽丰田等日系车品牌大多销售疲软。一些4S店同比销量甚至出现“腰斩”情况。进入2015年后,4S店里还有很多库存车需要消化。随着积压库存的急速增加,极有可能造成资金链的断裂,经销商为了盘活资金,低价出货成为必然选择。对于经销商来说,虽然销售利润已经降到冰点,甚至一些车型开始赔本销售,但还是只能硬着头皮卖。

回顾元月车市,降价已成为岁末到年初贯穿市场的关键词之一。去年四季度,新车优惠总体呈现逐步增加的态势。进入2015年,经销商延续了去年底时的优惠政策。经销商的降价促销攻势之所以要“跨年”进行,是因为今年市场形势不容乐观,汽车限购限行政策大势将愈加收紧;老旧车淘汰更新补贴政策取消,促进消费动力减弱;新能源汽车充电设施瓶颈问题短期内难见突破。另外,受政策及宏观经济调整影响,2015年的新车市场需求减弱,市场竞争将愈加激烈,经销商经营将愈加困难,“前路艰险,须早做准备,所以今年一反常态,一开年就进入临战状态了。”某日系车经销商如是表示。(李永钧)

本报讯 (记者王群)“2014年市场形势呈现高开低走,全年呈现中速增长的格局,新车市场与二手车市场联动作用进一步凸显,融合和服务是2015年汽车经销商转型的一个主要方向,高性价比车型将更受欢迎……”在近日举办的2015中国汽车市场发展趋势论坛上,多位汽车行业的专业人士对过去一年我国汽车市场的整体形势作出了深入解析,同时也对未来发展走势进行了科学预判。

中国汽车流通协会秘书长肖政三认为,2014年我国汽车产销保持了平稳增长的态势,呈现中速增长的格局,汽车市场已经开始出现国际成熟市场的特征,即汽车增长市场已经由单一的需求驱动逐步转变为新增需求与置换需求两轮驱动,新车市场与二手车市场联动作用进一步凸显,买方市场初步显现。与此同时,肖政三表示,2014年对于汽车经销商来说是一个寒冬之年。在生产企业对市场的预期过高以及汽车需求相对不足的情况下,由于目前的汽车产销体制,导致了经销商库存高企,价格倒挂,经营状况持续恶化,全国约有70%的经销商面临亏损局面,经销商已经处于一个生死存亡的严峻关口,“如何跨界融合成为当下经销商必须考虑和做好的一道课题,这里的融合不仅包括上下游产业链的融合,还包括和互联网技术以及电商、金融等多种业态的融合。只有通过融合才能提高渠道的竞争力,也才能真正发挥流通指导生产、引导消费的作用。”

商务部国际贸易经济合作研究院消费经济研究部副主任赵萍认为,由于国内反腐形成常态化,政府的消费行为变化对全社会产生示范效应,高端消费品进入到低增长阶段,炫耀性汽车消费受到影响。在这种情况下,设计好、性能好、性价比高的汽车将受到追捧,二手车交易的增速将会一直高于同期的新车整体市场,新能源汽车的消费受到政策支撑,增长前景看好。

另外,随着信息化渗透到社会生活的各个方面,加之汽车是标准化产品,适合线下体验、线上销售,未来汽车电商将具有广阔的发

展前景,全渠道销售将是顺势所趋。

事实上,随着互联网技术、电子商务逐渐深入到汽车领域,网上购车这一新潮消费方式逐渐兴起,越来越多的厂商开始进行线上线下体验式营销模式的实操推进,寻求更加有效的营销模式。

“为什么要做电商?实际上是为了降低成本。”在汽车行业专家贾新光看来,目前汽车经销商的销售成本非常高,建店成本居高不下,电商模式则可以有效降低各种成本,消费者也可以得到更好的服务。

贾新光同时表示,随着年轻消费势力的崛起,汽车消费对象和消费模式都在发生变化,但目前汽车领域的销售渠道变革却稍显滞后,由于目前4S模式的阻碍,汽车电商发展仍存困难,未来现有的汽车销售模式将会逐渐改变。

市场面临着从未有过的变革和生存发展挑战,将倒逼京城新旧车市场在经营理念、营销模式、方法手段、产品资源、流通渠道、厂商关系、体系建设等诸多方面开展新一轮的结构调整和转型升级。

据北辰亚运村汽车交易市场中心预测,2015年北京车市将会延续去年的市场格局状态,但已经开始走入由量变到质变的过渡阶段并将呈现八方面的主要趋势特征:市场竞争将更加激烈,京城经销商将加速进入洗牌整合期;置换销售主导京城车市,新旧车市场将更加紧密对接融合;报废车补贴新政将成为拉动以报废新销售的上行动力;新能源汽车

补贴机制对新能源汽车产业影响立竿见影,市场升温明显。然而,面对越来越大的新能源市场,以及快速发展的新能源汽车技术,政府的补贴程度已经直接关系到新能源汽车发展的方方面面。如果在哪个环节的补贴出现问题,很可能令新能源汽车发展停滞不前。

一个不争的事实是,高额的新能源汽车补贴机制已对国家财政造成了巨大压力;同时也令新能源车企业产生了过度依赖,削弱了市场竞争力,带来资源浪费,不利于行业的健康发展。因此,及时对新能源汽车补贴机制进行调整,逐渐减弱补贴力度,避免过高的补贴对行业发展造成的负面影响,尽量采用市场机制已经成为共识,也是新能源汽车产业可持续发展亟须解决的关键问题。

国外的经验教训给我国新能源汽车发展带来很大启发。近年来,欧洲多个国家及

跨界融合将成汽车经销商转型的主方向

未来全渠道销售是大势所趋

展前景,全渠道销售将是顺势所趋。

事实上,随着互联网技术、电子商务逐渐深入到汽车领域,网上购车这一新潮消费方式逐渐兴起,越来越多的厂商开始进行线上线下体验式营销模式的实操推进,寻求更加有效的营销模式。

“为什么要做电商?实际上是为了降低成本。”在汽车行业专家贾新光看来,目前汽车经销商的销售成本非常高,建店成本居高不下,电商模式则可以有效降低各种成本,消费者也可以得到更好的服务。

贾新光同时表示,随着年轻消费势力的崛起,汽车消费对象和消费模式都在发生变化,但目前汽车领域的销售渠道变革却稍显滞后,由于目前4S模式的阻碍,汽车电商发展仍存困难,未来现有的汽车销售模式将会逐渐改变。

2015年置换销售将主导北京车市

市场面临着从未有过的变革和生存发展挑战,将倒逼京城新旧车市场在经营理念、营销模式、方法手段、产品资源、流通渠道、厂商关系、体系建设等诸多方面开展新一轮的结构调整和转型升级。

据北辰亚运村汽车交易市场中心预测,2015年北京车市将会延续去年的市场格局状态,但已经开始走入由量变到质变的过渡阶段并将呈现八方面的主要趋势特征:市场竞争将更加激烈,京城经销商将加速进入洗牌整合期;置换销售主导京城车市,新旧车市场将更加紧密对接融合;报废车补贴新政将成为拉动以报废新销售的上行动力;新能源汽车

补贴机制对新能源汽车产业影响立竿见影,市场升温明显。然而,面对越来越大的新能源市场,以及快速发展的新能源汽车技术,政府的补贴程度已经直接关系到新能源汽车发展的方方面面。如果在哪个环节的补贴出现问题,很可能令新能源汽车发展停滞不前。

一个不争的事实是,高额的新能源汽车补贴机制已对国家财政造成了巨大压力;同时也令新能源车企业产生了过度依赖,削弱了市场竞争力,带来资源浪费,不利于行业的健康发展。因此,及时对新能源汽车补贴机制进行调整,逐渐减弱补贴力度,避免过高的补贴对行业发展造成的负面影响,尽量采用市场机制已经成为共识,也是新能源汽车产业可持续发展亟须解决的关键问题。

国外的经验教训给我国新能源汽车发展带来很大启发。近年来,欧洲多个国家及

车国内市场会以8%左右的降幅持续下降,预计国内市场的低谷在800万辆左右,出口将维持在800万~1000万辆。海外市场虽然竞争激烈,但仍有一定市场空间,未来几年我国摩托车出口会保持相对平稳。现在全行业共有200多家摩托车企业,将会有部分企业退出摩托车行业。”

中汽协预计,随着摩托车休闲娱乐产业的发展,人们更追求个性的生活方式,倾向于选择排量更大、性能更强、外观设计更时尚、科技含量更高的摩托车作为休闲娱乐工具。“大排量摩托车需求将会逐年增多,企业会更加重视大排量摩托车的研发,更多企业会加大对大排量摩托车的开发,推出更多的车型,未来市场的格局将会是20%的高端车,80%的低端产品。”李彬说。

“伴随着市场及产品结构的转变,企业传统的营销模式将随之改变。”李彬认为,目前单一的代理批发模式会逐渐向网络营销、传统代理批发模式及专卖俱乐部模式并存的方式转变,从区域代理层层批发的模式向专卖店俱乐部模式转变,从单一的产品销售向文化营销转变,网络营销将成为传统营销平台的延伸。

此外,业内专家表示,节能、环保及创新技术将是未来摩托车产品发展方向。“随着中国环保标准的不断提升和人们环保意识的增强,以及政府不断推出环保产品优惠政策,未来节能环保摩托车将是技术亮点和发展方向,在国家的政策扶持下,电动摩托车将会有一定的发展。”

李彬还指出,未来几年将是中国摩托车行业产品结构调整的时期。这个阶段中国将导入四阶段排放标准,行业将有一个大调整的过程,摩托车企业面临考验。

汽车经销商库存压力有所缓解

本报讯 (记者孙喜保)1月20日,中国汽车流通协会对外发布2014年12月份“汽车经销商库存调查结果”,汽车经销商综合库存系数为1.53,环比下降16%,同比上升53%,经销商库存压力有所缓解,但仍处于警戒线水平以上。

中国汽车流通协会提供的数据显示,去年12月份,合资、自主、进口品牌汽车库存系数均有不同幅度下降,除合资品牌汽车外,进口品牌和自主品牌汽车仍处于警戒线水平以上。合资品牌汽车库存系数由前一个月的1.65降至1.37,环比下降17%;自主品牌库存系数由前一个月的1.85降至1.81,环比下降2%;进口品牌库存系数由前一个月的2.67降至2.02,环比下降24%。

中国汽车流通协会秘书长肖政三认为,市场需求增加、降价促销力度增强是汽车经销商库存压力有所缓解的主要原因,另外部分高库存经销商停止或减少进货,致使总体库存水平有所下降。但是,相比集团经销商,单店经销商库存明显偏高,这主要是因为单店经销商与厂家的对话渠道不畅,为了年终返利,不得不继续背负高库存的压力。

据肖政三介绍,去年12月份,上半个月车市销量不佳,但随着经销商销售压力的加大,各经销商加大了促销力度,因此下半个月车市升温较快,加上深圳的突然限购,引发限购传言城市汽车热销,一定程度上拉动了终端销量。

京沪高速快充网络全线贯通 电动汽车也能“任性”跑长途

据新华社电 (记者于佳欣)随着我国首个高速公路跨城际快充网络——京沪高速公路快充网络1月15日全线贯通,电动车主们可以只花原来一半的钱就能往返京沪两地,开电动车从上海到北京过年已经不是梦!

京沪高速是国内首条具备电动汽车快充服务功能的高速公路,公路全程1262公里,国家电网公司在沿线建成50座快充站,平均单向每50公里一座快充站。每座快充站规划建设4台120千瓦直流充电桩,8个充电桩,可同时为8辆电动汽车充电,30分钟内充满(80%电量),支持所有符合中国标准的电动汽车充电。

按照燃油车百公里10升汽油,耗油费用62.1元算,电动车百公里20千瓦时电量,百公里耗电费用32元。也就是说,从北京到上海,开燃油车约800元,而电动车只要400元,价钱是燃油车的一半。

为大力推进高速公路快充网络建设,国家电网公司2014年在京沪、京港澳(北京-咸宁)、青银(青岛-石家庄)共建设快充站133座,快充桩532个,基本形成“两纵一横”高速公路快充网络,续航里程达2900公里。

神龙汽车召回部分雪铁龙C4L1.6T轿车

本报讯 日前,神龙汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自2015年1月19日起,召回2012年9月26日至2014年10月8日期间生产的部分东风雪铁龙C4L1.6T轿车,共计27625辆。

本次召回范围内部分车辆由于燃油泵在高负载、大电流工况下会出现异常电腐蚀磨损现象,可能导致燃油泵无法正常工作,极端情况下燃油泵失效,存在安全隐患。神龙汽车有限公司将为召回范围内的车辆免费更换改进后的燃油泵,以消除安全隐患。(子烨)

江南汽车召回众泰M300

本报讯 日前,湖南江南汽车制造有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自2015年3月1日起,召回2010年1月18日至2012年11月4日期间生产的众泰M300汽车,共计4898辆。

本次召回范围内部分车辆由于零部件供应商生产制造的原因,车辆在行驶过程中可能会发生仪表指针全部归零、指示灯点亮等故障;远近光灯、前后雾灯可能发生熄火故障;中控锁自动打开等故障。极端情况下,部分车辆可能会熄火,存在安全隐患。湖南江南汽车制造有限公司将为召回范围内的车辆免费更换改进后的组合仪表,以消除安全隐患。

一段时间以来,国家质检总局缺陷产品管理中心收到部分消费者反映众泰M300仪表失灵、灯光熄灭、行驶中车辆熄火等问题的投诉。经调查,上述问题系零部件供应商生产制造过程中出现质量问题导致的。专家评估认为,灯光熄灭会造成驾驶员视野受阻,无法有效判断可能出现的突发情况,安全隐患较大;车辆在行驶中熄火更会引发严重的交通事故。国家质检总局将组织对本次召回活动进行监督。(子烨)

特斯拉在中国的业绩大幅下滑



据外国媒体报道,在过去的一个季度中,Tesla在中国市场的销量大幅度下滑。同时,Tesla的股价应声下跌7%,跌破每股200美元。
孙新明摄/CFP

补贴“退坡”有助于新能源车市场化

■文岩

日前,财政部、科技部、工信部和发展改革委对新能源汽车推广应用财政支持政策进行公开征求意见。相关通知指出,为加快产业化进程,鼓励优势企业规模化生产降低成本,2016年~2020年,除燃料电池汽车外,其他车型补助标准将适当“退坡”。其中,2017年纯电动汽车、插电式混合动力汽车补助标准在2016年基础上下降10%,2019年补助标准在2017年基础上再下降10%。新能源汽车补贴机制的逐步退出,预示着新能源汽车行业开始走向成熟。

众所周知,不仅是我国,甚至从全球来看,新能源产业都是一个依靠政府扶持而成长起来的朝阳产业,其发展离不开政府的补贴政策。毋庸置疑,近几年来国家的财政补贴极大地促进了我国新能源汽车行业的发展,通过补贴,使技术尚未成熟和开发运营成本仍然较高的项目能够有长期稳定的合理回

报,从而吸引部件、系统和运营商及投资人的积极参与,进而推动整个行业的持续发展。

补贴机制对新能源汽车产业影响立竿见影,市场升温明显。然而,面对越来越大的新能源市场,以及快速发展的新能源汽车技术,政府的补贴程度已经直接关系到新能源汽车发展的方方面面。如果在哪个环节的补贴出现问题,很可能令新能源汽车发展停滞不前。

一个不争的事实是,高额的新能源汽车补贴机制已对国家财政造成了巨大压力;同时也令新能源车企业产生了过度依赖,削弱了市场竞争力,带来资源浪费,不利于行业的健康发展。因此,及时对新能源汽车补贴机制进行调整,逐渐减弱补贴力度,避免过高的补贴对行业发展造成的负面影响,尽量采用市场机制已经成为共识,也是新能源汽车产业可持续发展亟须解决的关键问题。

国外的经验教训给我国新能源汽车发展带来很大启发。近年来,欧洲多个国家及

对新能源汽车补贴机制做了调整,陆续推出减少、甚至停止补贴等政策,并通过技术进步不断降低生产成本取得较好效果。对我国来说,新能源汽车补贴适时调整,“高成本高补贴”的定价模式也应该成为过去,要改掉目前高补贴政策,积极推动适应我国新能源汽车市场发展的机制,放手让企业自主研发,多层次地公平竞争,并通过企业的技术创新降低成本,推动市场健康良性发展。

当然,对于新能源汽车这样一个投入如此之大、影响如此之广的产业,补贴“退坡”机制调整应尽量保持平稳过渡,调整尺度一定要科学合理,要循序渐进,逐渐实现向无补贴的过渡。在这一过程中,千万不可操之过急。相信只要过渡得当,依旧能够得到市场的认可。我们不仅希望更多的新能源汽车产品能致力于独立发展,更需要拥有不借外力照样能独撑市场的支撑力,或许,这才是为何要为新能源汽车补贴适当“退坡”叫好的原因。