

面对激烈的市场竞争,“神车”们纷纷走下神坛。数据显示,从2011年至今,加价车型数量已由35个减少至8个

汽车加价销售能否彻底终结

■本报记者 杨冉冉

“我身边的好友在三年前买过这一款车型,当时加价买,并且还要等,现在车价大大低于官方指导价,并且有现车供选择。”王先生近期打算买一辆某豪华品牌SUV,他到几家4S店考察一番后,发现价格比想象中低很多。曾几何时,热销车型加价提车现象屡见不鲜。从2012年以前的丰田汉兰达、奥迪A4L、一汽大众高尔夫,再到后来的途观、揽胜、翼虎等车型,加价热潮一浪高过一浪。现如今,在车市竞争愈发激烈的情况下,几年前需要加价10万元以上,排队几个月才能提车的“神车”们,如今风光不再,纷纷打八折、七折才能勉强卖出。

在中国车市面临“微增长”的新常态之下,众多车企近期宣布降低官方指导价。降价已经从经销商层面演化为整车厂主导的“官降”,有业内专家预计,到今年年底,汽车加价销售有望终结。

加价的“美好”时光

车主张先生至今对2011年加价购买宝马X5的情形记忆犹新,“加价5万元,预付订金10万元,一年后提车”。为了加快提车速度,张先生最终加价10万元购车。

想起三年前购买路虎极光2.0T耀耀版的经历,李小姐同样不是滋味,“预交了10万元订金,等了好几个月才拿到车,而且还是加了配置的,最终支付的裸车价也比原车指导价高出了5万元左右。”

上海大众途观和路虎揽胜一直是加价车型中的明星。根据盖世汽车网的数据,汽车行业研究公司威尔森监测发现,在2013年~



美堂/东方IC

2014年期间,以25万元左右途观和百万级的路虎揽胜为例,途观月均加价1万多元,最高加价达1.5万元,加价幅度占总车价将近5%。而路虎揽胜的月均加价为5万多元,最高甚至加价达10万元,加价幅度占总车价将近6%。

威尔森监测发现,尽管这些车型在“逆市”加价销售,但销量依然挺坚。途观更是在紧凑型SUV中一枝独秀,销量处于头位。途观全年销量达23.7万辆,占紧凑型SUV市场的12.5%,比第二位CR-V的8.9%高出

3.6%;而揽胜则全年销量达2.8万辆,占豪华中大型SUV细分市场的67.8%,远远高于第二位奔驰GL级的16.3%。

记者调查发现,在2014年上半年以前,豪华车品牌特别是豪华SUV是市场中的“加价王”。路虎极光、路虎神行、宝马X5、奥迪Q5、奥迪Q7等不同品牌的车型都有过加现金、加精品卖车的“美好”时光。此外,保时捷卡宴一直被奉为是屹立中国车市时间最长的“神车”,其最高加价幅度曾经超过20万元。

“神车”走下神坛

如此疯狂的加价态势从2014年下半年开始发生了变化。

进口路虎极光在2013年开始打折促销,2014年国产版推出前价格大跌,目前在终端市场的降价幅度达到9万元~12万元,甚至传出最高让利18万元销售的消息。宝马X5从去年开始大力促销,目前让利大约10万元。

2015年4月,上海大众下调多个车型的官方指导价,其中包括长期“逆市”加价的途观。上市5年来以价格坚挺闻名并创造了合资SUV市场加价神话的途观,终于有望结束加价提车的状态。

据悉,途观今年2、3月的销量急剧下滑,同比去年分别下跌13.2%及23.8%。基于这种严峻态势,上海大众不得不调整策略。

据记者观察,目前路虎揽胜终端折扣已近4万元,奥迪Q7基本上都有20万元以上的降价,翼虎折扣则为2.1万元左右。奔驰ML350去年在大排量SUV行情缩水的情况下,加价幅度曾高达10万元,而目前促销幅度在5万元左右。在轿车方面,高尔夫7的折扣也接近1.7万元。

8车型仍在加价销售

根据盖世汽车网的数据,威尔森监测发现,为应对市场的激烈竞争,从2011年至今,加价车型数量已由最多的35个减少至8个。2011年的加价车型数量多达35个,占整体市场8%;至2012年已减少到23个,占整体市场4.7%;今年1~4月,数量已从去年的14个下降到8个。

在轿车市场,截至今年4月,加价车型总

油耗限值压力 倒逼汽车轻量化

■文 岩

随着我国汽车保有量不断攀升,能源短缺、雾霾污染等问题日益凸显,为缓解这一系列问题,国家相关部门委对平均油耗的管控日趋严格。乘用车百公里6.9升的第三阶段油耗限值标准已于今年1月1日起全面实施,2020年车企更面临着百公里5升的油耗限值大考。在这样的“严考”背景下,各大车企正在寻求多种路径降低油耗和排放,其中车身轻量化是重要途径之一。

实验证明,汽车轻量化与油耗紧密相关,而油耗又与二氧化碳排放、节能减排直接关联。若汽车整车重量降低10%,燃油效率可提高6%~8%;汽车整备质量每减少100公斤,百公里油耗可降低0.3~0.6升;汽车重量降低1%,油耗可降低0.7%,碳排放可降低0.3%~0.5%。由此可见,汽车的轻量化已成为车企应对各国政府节能减排政策的重要途径。据了解,国际各大车企目前都在大力研发汽车轻量化技术,例如大众公司使用的MQB平台让高尔夫减重100公斤,油耗降低23%。

然而,相比国外,我国汽车轻量化的目标完成得并不理想。数据显示,目前中国每辆汽车平均消耗汽油或柴油2.15吨/年,远高于欧盟的1.5吨/年、日本的1.1吨/年,中国车用燃油占燃油总消耗量近55%,而石油的进口依赖度超过55%,已经高于美国,能源安全问题压力巨大。

我国汽车平均百公里油耗远高于国外,汽车轻量化效果也远低于国外,原因则是多方面的。

首先,汽车轻量化需要掌握汽车轻量化核心技术,在此基础上才能加以改进。由于没有掌握核心技术,中国车企对一些零部件现在还需要外采,所以成本相较合资企业来说较高。

其次,现在很多人一提起汽车轻量化都在提全铝车身、塑料替代金属等,但由于“塑料替代金属”成本太高,当前发达国家汽车轻量化首选使用高强度钢来替代传统汽车用钢。目前国内车用高强度钢材在产量、质量、品种、规格上与国外发达国家还存在一定的差距。除了部分钢材尚在开发之中,一些高强度钢品质不太稳定,高强度钢的成形技术没有完全解决。国产钢材在满足汽车用钢的强度和韧性方面,其冲击性和强塑性还不到位。这些问题有待厂商一一打破。另外,汽车企业对汽车轻量化关注度明显不够,尤其是企业品牌。如果持续下去,我国汽车企业将会失去一次技术跨越的绝佳机会。

汽车轻量化的研发,一是要打破轻量化技术发展所涉及的众多学科之间的壁垒,形成综合性、系统性知识体系;二是国家应该发挥作用,作出战略性和前瞻性的超前部署。汽车轻量化技术要以创新需求为纽带,以获取汽车轻量化核心技术为长期战略目标,大力发展新材料、新技术、新工艺、新产品。

充电桩何时才能走出“围城”?

■李永钧

当前,我国新能源汽车市场快速增长,众多生产商纷纷推出各自的电动汽车产品来争夺这一市场。但由于充电设施建设的严重滞后,“充电难”正成为限制行业发展的“紧箍咒”。

深陷发展瓶颈

在一系列利好政策的刺激下,我国新能源汽车市场呈现井喷式增长。今年一季度累计生产新能源汽车2.54万辆,同比增长3倍。其中,纯电动乘用车1.11万辆,同比增长4倍;插电式混合动力乘用车7257辆,同比增长近5倍;纯电动商用车4635辆,同比增长近5倍;插电式混合动力商用车2374辆,同比增长61%。行业的火爆程度由此可见一斑。

新能源汽车的发展离不开下游的充电桩等基础设施的建设,相关统计显示,截至2014年底,我国新能源汽车保有量已超过12万辆,而充电桩数量只有约3万个,两者之比约为4:1,与1:1的理想配比相去甚远。可以说,充电设施建设欠账严重。

有业内专家预计,当前新能源汽车的销量高速增长,且这样的递增速率在政策扶持以及低基数效应下还有望持续5年左右的的时间,在此背景下,充电桩缺口或将达百万级(个),亟须加快充电桩建设速度。

工信部日前公布的数据显示,目前国内已经建成了723座充电站,2.8万个充电桩。其中,国家电网公司建成充电站618座,充电桩2.4万个。根据“十三五”规划,预计到2020年,集中式充电站将增长到1.2万座,分散式充电桩数量更将增长100倍达到450万个。由此可见,充电桩建设缺口相当巨大。

当前,充电设施建设已经成为制约国内新能源汽车产业发展的重要原因,充电桩区域规划不合理,配套不完善,充电桩未能统一,要寻找对应的充电接口难上加难。由于充

电站、充电桩节点建设不到位,消费者在考虑购买新能源汽车时就会有所顾虑。而从另一角度来看,不少地方已建好的充电设施长期闲置,导致运营商亏损,积极性不可避免受到影响。

鸡生蛋还是蛋生鸡?

由于现阶段电动汽车保有量较低,国家电网及企业兴建的充电站均处于亏损状态。去年,国家电网宣布全面放开分布式电源并网工程与电动汽车充换电设施市场,开放四领域引入社会资本。这也是国家电网首次向民间开放市场。业内人士预计,此举将促进分布式电源和电动汽车发展,到2020年将撬动2000亿元市场规模。

但民间介入后的市场前景却并不乐观。由于未能找到有效的赢利模式,各路资本对此反响平平。一方面充电不便导致消费者不愿购买电动车,另一方面充电设施无人问津又使得投资方不敢贸然投资,产业由此陷入“鸡生蛋还是蛋生鸡”的循环中。

“目前还没有哪家民营企业建了公共充电桩可以提供充电,原因是商业模式还没建立起来。政府要负起责任来,解决规划、供电、地皮问题。”有业内人士指出,社会资本想要扭转乾坤,必须得到政府的支持。“开放资本市场最大的好处就是打破行业垄断,引入竞争机制,为充电设备建设领域带来更多的可能。制约充电基础设施建设的规划、供电、地皮等问题,没有政府支持都很难解决。”

同济大学汽车学院院长余平明确表态,鼓励社会资本投资充电桩市场的想法无疑是好的,但资本是逐利的,在看到一定的盈利预期前,社会资本的积极性不会太高。因此在各方利益分配上,应出台相应的鼓励措施,投资与利益相结合,否则永远解决不了“先有鸡还是先有蛋”的难题。

“突围”为期不远

随着新能源汽车保有量迅速增加,对充



吴长青摄/东方IC

电桩的需求刻不容缓。从最新情况看,充电桩建设“突围”可期。一是目前新能源汽车销售的火爆,势必会使充电桩领域吸引投资,充电桩将成为新能源汽车产业链中相当大的一块“蛋糕”。

二是充电桩建设历史欠账已逐渐明朗,制约其建设的不利因素逐渐消除。有消息称,即将出台的《电动汽车充电基础设施建设规划》是充电设施建设的顶层设计。《充电基础设施建设指导意见》将进一步完善基础设施建设规划。国家层面有望建立统一充电标准及接口,政策的落地将进一步激活新能源汽车产业链。

而从工信部部长苗圩在今年两会和博鳌论坛的发言来看,当前新能源汽车推广的重点恰恰在于加强充电桩建设。充电桩供给不足的问题被两会聚焦,充电桩加速推进的基调基本已经奠定。结合国外经验,充电桩的建设需要政策面的支持和企业面的配合。

■雍君

今年以来,在整个车市增长放缓的情况下,各大车企都在寻求新的增长点,试图通过不同方向的投资保持增长。透过不同企业的投资方向,既可以了解这些企业的发展方向,还可以洞察车市新变化。

通用计划斥40亿美元巨资投入柴油发动机研发,进一步加码柴油发动机。因为柴油发动机似乎更符合中国汽车业节能减排的大趋势,通用看好中国市场潜力。在国内市场,按照“绿动未来”战略的新五年规划,通用在中国的合资公司上海通用也已规划柴油发动机的引入,并已开始招募柴油发动机工程师,为柴油发动机后续的技术研发及工作做准备。尽管中国市场对柴油发动机的接受度与国外仍存在较大差距,然而,随着油品改善及排放、燃油消耗法规的收紧,柴油发动机在中国市场风靡可能成为现实。

神龙公司投资加快动力总成的更新与发展。据报道,神龙公司斥资14.2亿元扩建襄阳发动机工厂的项目已获得审批,将新增EP系列的1.6T/1.8T与EB系列的1.2T发动机产能,到2017年新增产能将达到40万台,相比现有的120万台产能,总体产能将提升三

分之一。面对如今“小排量、增压化”的趋势,发动机工厂的扩产将是普及其相关发动机的重要基石。应该说,神龙的扩产并不是盲目的,而是极具针对性地瞄准了小排量发动机,契合中国汽车市场目前乃至未来最迫切的需求。

奇瑞斥资向高端车战略转型。今年奇瑞规划了高端轿车投放市场,其斥资76亿元兴建高端轿车生产线项目已获批。根据奇瑞的产能报告显示,新工厂年产能将达到20万辆,近年来,自主品牌低端车型的生存空间不断压缩,越来越处于“边缘化”,饱尝了低端市场带来的切肤之痛。对于自主车企来说,亟须战略转型。长期以来国产车以低端形象示人,已经成为自主品牌发展的最大瓶颈。向中高端

从车企投资方向看市场新变化

新能源和智能互联成热点

汽车市场进军,打破长期以来在公众心中的低端形象,成为当前众多自主品牌的一个现实选择。

吉利别出心裁斥资基于研发以天然气为能源的商用车,整体总投资达70亿元,打造年产新能源商用车10万台和燃气发动机5万台的生产基地,这也是吉利进入商用车领域的首个项目。就目前商用车发展现状来看,新能源商用车目前主要有两条路,一是电动化,一是使用天然气,但电动化目前仍有诸多问题待解,对于商用车来说困难更多。所以,以天然气为能源将是重要的发展方向。如果吉利在新能源商用车方面取得成功,将对商用车的转型升级产生深远影响。

今年以来,上汽、广汽、一汽、东风、北

数由去年的5个下跌至仅剩奔驰CLA级1个。而SUV市场中,奔驰GL级、奔驰GLA级、昂科威、途观、XR-V、C3-XR以及MPV市场的埃尔法仍在加价车型的队列中。其中个别车型加价幅度较小,已接近平价销售。

从级别市场占比上看,SUV占加价车型总数最多,平均有65%以上,其次轿车约为25%,占比最少的是MPV,平均为10%。威尔森指出,随着中国消费者对SUV的追捧,厂家开始把资源向SUV倾斜,不难看出,SUV这一细分市场最具加价提车的底气。

加价销售或迎终结

一位汽车经销商负责人告诉记者,一款车上市之初,厂家往往会对外宣称,该车人气“爆棚”,消费者迫不及待地争相购买,一上市就收到多少多少订单;而同时又会不断渲染、炒作该款车的新技术,以及该款车型产能正处爬坡期,供货会相对比较紧张的情况。“僧多粥少”于是就会出现“加价卖车”的现象。

而对于经销商而言,必然希望从畅销车型中获取更多的利润,于是变相加价、明码提价就成为了经销商手中的武器。不过,也有部分经销商向记者吐槽,厂家“搭配供货”压力大,厂商供给经销商车辆前,就已为车辆加装了选装配置,从而抬高车价;或者从厂商进一辆热销车型,往往需要再搭配1~2款相对销量欠佳

的车型,经销商加价卖车也是不得已而为之。业内专家认为,目前中国车市产能过剩的情况相当严峻,随着供求关系发生转变,加价提车的浪潮也会随着供求关系而变化。今年4月起众多车企纷纷下调部分车型价格,“官降”潮正在席卷中国车市,预计到今年年底,汽车加价销售时代或将终结。

《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》正式发布

汽车所含有害物质将被更严管理

本报讯(记者孙喜保)记者6月9日从工信部获悉,《汽车有害物质和可回收利用率管理要求》(以下简称《管理要求》)正式发布。这将对于促进汽车行业生产方式、消费模式向绿色低碳清洁安全转变,提高我国汽车产品国际竞争力具有重要意义。

《管理要求》对汽车行业M1类车辆中铅、汞、镉、六价铬、多溴联苯和多溴联苯醚6种有害物质使用的含量限值以及可再利用利用率、可回收利用率等方面提出了具体要求,明确自2016年1月1日起,将上述两项指标纳入《车辆生产企业及产品公告》进行管理。据了解,工信部将尽快出台纳入《车辆生产企业及产品公告》的具体实施细则。

《管理要求》还要求汽车生产企业向工信部节能与综合利用司报送《汽车有害物质信息表》,并向回收拆解企业提供《汽车拆解指导手册》。工信部将定期发布汽车行业绿色发展信息报告,对有害物质使用和可回收利用率等信息以及汽车生产企业制度建设、绿色供应链管理等情况进行总结评估,引导绿色生产和绿色消费,推动企业提高环保水平。

此外,《管理要求》对汽车生产企业在产品设计、原材料选用、生产工艺等方面作出了具体规定,要求企业落实生产者责任延伸制度,推行生态设计,开发绿色产品,打造绿色供应链,实施绿色管理和绿色生产。

有业内人士指出,《管理要求》按照“中国制造2025”的总体部署和要求,将有力推动汽车制造绿色改造升级,开发绿色产品,建设绿色工厂,打造绿色供应链,壮大绿色企业,引导绿色生产和绿色消费。汽车行业应化被动应对为主动作为,以此为契机提升行业绿色发展“内力”与可持续发展“潜力”,开创汽车产业“绿色”新时代,早日实现我国由“汽车制造大国”转变为“汽车制造强国”的目标。

纯电动车企准入门槛降低

本报讯 发改委、工信部日前联合发布《新建纯电动乘用车企业管理规定》(以下简称规定),自7月10日起实施。新建企业投资项目的投资总额和生产规模将不受《汽车产业发展政策》有关最低要求限制,由投资主体自行决定。

规定明确,新建企业生产的纯电动乘用车产品应使用该企业拥有所有权的注册商标和品牌,具有纯电动乘用车产品从概念设计、系统和结构设计到样车研制、试验、定型完整研发经历。同时,新建企业应建立生产一致性管理体系,保证实际生产的产品与列入《车辆生产企业及产品公告》的产品相符。

规定所称“纯电动乘用车”,包括纯电动和增程式(具备外接充电功能的串联式混合动力)乘用车,新建企业可生产纯电动乘用车,不能生产任何以内燃机为驱动动力的汽车产品。

业内人士分析,这意味着一度只能通过兼并重组才有希望获得的新能源车企生产资质终于放开,而纯电动车企的准入门槛也相应降低,有利于社会资本和具有技术创新能力的企业参与纯电动乘用车科研生产。(子烨)

广汽本田因气囊问题召回部分车型

本报讯 日前,广汽本田汽车有限公司根据《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,决定将2015年7月13日开始实施的部分飞度及思迪轿车召回活动的车辆范围扩大,补充召回2008年1月2日至2008年12月30日生产的2008、2009款飞度(Fit)牌轿车、2008款思迪(City)牌轿车、2009款锋范(City)牌轿车,共计106722辆。

本次召回范围扩大的原因是:部分车辆副驾驶气囊在展开时,气体发生器容器可能发生损坏,导致碎片飞出,可能伤及车内人员,存在安全隐患。广汽本田汽车有限公司将为扩大召回范围内的车辆免费更换副驾驶气囊气体发生器,以消除安全隐患。(肖捷)

一汽丰田因胎压检测问题召回RAV4

本报讯 日前,四川一汽丰田汽车有限公司长春丰越公司根据《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6月3日起,召回2015年4月7日至2015年5月7日期间生产的部分丰田RAV4汽车,共计7340辆。

本次召回范围内部分车辆由于供应商制造原因,轮胎压力监测系统传感器的螺母紧固力矩不足,可能导致轮胎漏气,仪表警告灯点亮,存在安全隐患。四川一汽丰田汽车有限公司长春丰越公司将召回范围内车辆免费检修,以消除安全隐患。(肖捷)

气囊存隐患美加召回马自达4款车型

本报讯 据美国媒体报道,由于装配了有缺陷的高田气囊,日本马自达汽车将在美国和加拿大市场召回近54万辆旧型号的轿车和皮卡。

根据美国国家公路安全局(NHTSA)公布的消息,马自达汽车公司为2003年款到2008年款的马自达6、2006年款到2007年款的MazdaSpeed6,以及2004年款到2008年款的RX-8。该公司还将召回部分2004年款到2008年款的B系列皮卡。

据了解,召回车辆装备有设计缺陷的高田安全气囊,当部分安全气囊展开时,气体发生器有可能发生异常破损,导致碎片飞出,可能伤及车内人员,存在安全隐患。(子烨)