

各方资本加速抢滩汽车后市场

本报讯 近年来,随着汽车保有量的不断增大,汽车后市场已成为新的抢夺焦点,各路资金疯狂涌入汽车后市场。

近日,金固股份发布公告称,将发行8102.8万股募集27亿元资金,用于汽车后市场O2O平台项目“汽车超人”。事实上,各大汽车巨头近年来也竞相布局汽车后市场,整车企业包括上汽、广汽、一汽、东风、北汽、长安;跨国汽车零部件企业包括米其林、博世等,都在加紧汽车后市场布局步伐。

而一直深根于传统汽车后市场的经销商也没有闲着,日前,一直做奔驰、宝马、奥迪、保时捷等高端车型售后维修的华胜集团也宣布转型,广招全国各地的汽修店加盟,一个线上线下齐发力的平台正在悄然成型,直接叫板以4S店为主营业务的经销商集团的售后维修领域。

中国贸促会与专业汽车调查部门发布的《2013-2017中国汽车后市场蓝皮书》预测,未来10至15年,我国汽车后市场每年将保持两位数以上的高速增长,到2015年中国汽车售后市场产值有望增至7000亿元,成为全球第一大汽车后市场。而根据中国汽车流通协会的数据,中国汽车后市场规模5年内将超过1万亿元。

在这场争夺赛中,谁将是最大赢家?目前,中国汽车后市场还处于培育期,整个市场还只是从零散向集中网络化初步发展,汽车后市场处于各自为战的状态,亟须加快转型、变革。汽车后市场最好的发展模式,或是具备品牌竞争力的线下经销商、维修商,与具备数据搜集和分析能力的互联网平台实现强强联手。目前,核心技术基本都掌握在一些大型汽车生产企业手里,且其手握线下经销商、维修商,这些大型车企开始频频与大型互联网公司合作,预计未来在汽车后市场的胜算将会更大一些。

另外,中国汽车后市场在经营模式、管理服务、竞争意识等方面存在诸多问题。只有能够洞悉消费需求,运用创新思维,坚持服务至上,才是中国汽车后市场良性发展的唯一出路,而专业化、一体化、个性化将成为汽车后市场发展的大趋势。

(雅君)

我国新能源汽车产业总体竞争力提升

本报讯 (记者王群)2014年,中国新能源汽车产业国际竞争力综合指数是美国的80%(2013年为73%),日本的85%(2013年为71%),德国的88%(2013年为77%),韩国的97%(2013年为88%),我国新能源汽车产业总体竞争力同比出现上升。这是近日发布的《中国新能源汽车产业发展报告(2015)》对我国新能源汽车产业在国际竞争力方面给出的调查结论。

报告认为,这一现象出现的主要原因是,2014年我国政府密集出台了支持新能源汽车产业发展的各项政策,直接导致新能源汽车产业整体发展速度和市场需求量大幅度提高,带动了新能源汽车研发、产业链配套、商业模式等迅速壮大并创新发展,从而使我国新能源汽车产业总体竞争力提升。

具体来看,虽然各新能源汽车车型竞争力水平均有不同程度提升,但新能源商用车产品竞争力整体优于乘用车。而在新能源乘用车中,纯电动和插电式混合动力乘用车产品竞争力强于燃料电池和普通混合动力乘用车。

与此同时,与国外领先企业相比,我国新能源汽车企业国际竞争力仍存在一定差距,我国企业的主要指标如车型数量、价格水平、续驶里程、电耗水平虽然与2013年相比有小幅进步,但与国外领先企业相比,仍具有一定的差距。

在充电设施方面,2014年以来,随着新能源汽车推广应用工作的不断开展,我国新能源汽车充电设施的发展开始得到越来越多的重视,我国新能源汽车充电设施发展整体步入快车道,行业活力持续增强,国家支持政策体系进一步完善,各种新型商业模式不断涌现。

据科技部统计,截至2014年底,全国共建成充换电站835座,交流充电桩3万个。交流慢充电桩中,站外充电桩占比77%,其中位于住宅、办公及商业区的充电桩占总量的71%。

重庆进军新能源汽车产业高地

新华社电 (记者张桂林、朱瑞卿)已跻身我国最大汽车生产基地的重庆,近日启动向新能源汽车和智能汽车产业“高地”进军的步伐,规划5年后,实现产销新能源汽车15万辆、智能汽车50万辆,形成千亿元产值;并结合“互联网+”创新新能源汽车推广应用模式,建设中高密度充换电网络,培育汽车消费的新模式。

重庆市经信委副主任周青介绍,继2014年生产汽车263万辆,跻身全国最大的汽车生产基地后,今年上半年,重庆汽车产量继续高速增长,达155.5万辆,增长21.9%。其中,新能源汽车开始起步,初步形成以长安、力帆乘用车,恒通、五洲龙客车等为骨干的产业链条,但目前,产业整体规模较小,仍处于产业化前期。

为抢抓全球汽车向新能源、智能化迈进的机遇,加快推动自身产业升级,重庆日前正式启动向新能源、智能汽车产业“高地”进军的步伐。重庆市政府常务会近日审议通过发展规划,将在2017年完成新能源汽车年产能4万辆,到2020年实现年产能15万辆,产值300亿元,并形成8家乘用车、3家客车、8家专用车和50家重点零部件配套企业组成的产业体系;智能汽车方面,到2017年达到年产能15万辆,到2020年实现年产能50万辆,产值700亿元。

自然事故时有发生,产品设计、日常使用中存在安全缺陷

排查新能源汽车安全隐患在行动

■本报记者 孙喜保

作为我国新能源汽车工作联席会议的牵头部门,工信部于8月6日发出通知,“在各节能与新能源汽车推广应用城市、节能与新能源汽车生产企业开展安全隐患排查治理工作。”

据工信部相关负责人介绍,此次排查工作一方面是为了应对最近一段时间以来频繁发生的新能源汽车自燃、爆炸事故,另一方面也是为了让整个行业在发展的关键时刻,能够杜绝或减少安全事故的发生,避免因为这些事件给整个行业的发展带来不必要的阻碍。

产业化即将到来

在国家政策的多重支持下,我国的新能源汽车发展进入了一个非常关键时期,尤其是税收减免等政策的出台,更是让新能源汽车的产销增速加快,并开始向私人用户领域快速普及。

各大汽车厂商也纷纷进入这一领域,社会资金亦纷纷介入。有业内专家称,我国的新能源汽车在经历了“政热经冷”的起步阶段后,目前正处于产业化发展的前夜。

进入2015年,我国新能源汽车进入了快速增长的阶段,在政策和市场的大力推广下,消费者也越来越认同新能源汽车。尤其在北京等一些实施汽车限购的城市,由于政策的支持力度比较大,许多消费者无法获得传统汽车的购买资格,从而将目光转向了新能源汽车。

“因为多年摇号无果,家里又急需一辆汽车,所以打算购买新能源汽车。”在北京一家广告公司做策划的王女士,最近正在多方咨询“哪些厂家的电动汽车比较好”。

根据最新数据统计,今年7月,我国新能源汽车生产2.04万辆,同比增长2.5倍。其中,纯电动乘用车生产6657辆,同比增长79%,插电式混合动力乘用车生产5688辆,同比增长4.5倍;纯电动商用车生产6395辆,同比增长17倍,插电式混合动力商用车生产1650辆,同比增长145%。

今年1月~7月,新能源汽车累计生产9.89万辆。其中,纯电动乘用车生产4.30万辆,同比增长2倍,插电式混合动力乘用车生产2.61万辆,同比增长4倍。

据了解,截至目前,全球的新能源汽车数量大约50万辆,我国的新能源汽车保有量已经超过了15万辆,在世界范围内已经位居前列。

有分析人士指出,随着新能源汽车的不断发展,技术和配套设施的不断完善,加之近两年国家政策的大力支持,为新能源

汽车的推广提供了便利,未来的发展速度可期。

“我认为全球电动车正处在产业化的前夜。”中国工程院院士陈清泰日前在一次公开场合表示。据陈清泰介绍,要想快速发展我国的新能源汽车,目前还面临许多挑战,比如一些核心技术需要突破、商业模式需要改善、充电基础设施建设以及与电网的兼容性等问题都有待解决。

事故显露安全隐患

随着新能源汽车市场的快速增长,使用过程中的可靠性问题也开始频频出现,如何避免新能源汽车安全隐患显得越来越紧迫。

工信部相关负责人介绍了此次进行新能源汽车全面安全隐患检查的原因:“新能源汽车正处于产业化发展初期,也是产业发展的关键时期,新能源汽车推广应用的安全问题不仅涉及到人民群众的生命财产安全,也关系到战略性新兴产业的发展大局。”

8月5日,深圳“4·26”电动大巴起火事件的调查结果向外公布。经专家组鉴定,事故直接原因是,车辆动力电池充满电后,动力电池过充72分钟,过充容量58kWh,造成多个电池箱先后发生动力电池热失控、电解液泄漏,引起短路,导致火灾。背后的深层次原因是电池管理系统控制策略存在缺陷,充电系统功能不完善、监控数据不被重视,“车-充电桩-后台监控”等缺乏系统的安全保护设计。

记者调查发现,今年以来,新能源汽车安全事故时有发生。今年1月30日,深圳一辆公交车行驶中因电池短路起火自燃。

7月22日,厦门湖里区东渡南通道公交站内公交车起火,大火共造成11辆公交车烧毁。据悉,烧毁的这11辆公交车有6辆为插电式混合动力和普通混合动力车型。

从2013年下半年到2014年下半年,新能源汽车的代表性品牌特斯拉一年之内连续发生了6次起火事故,其中两次是行驶中车辆自燃,两次是碰撞起火。

根据工信部的说法,据有关机构初步调查,发生事故的新能源汽车车辆在产品设计、日常使用中存在安全缺陷和隐患。

全面检查不留死角

工信部要求,各示范城市政府新能源汽车工作联席会议牵头部门要切实履行安全监管职责,加强组织领导,会同相关部门成立安全隐患排查治理工作组,制定具体工作方案,组织做好安全隐患排查治理工作。

而且要对本城市自2009年以来推广应用的节能汽车、新能源汽车运行状况,包括回

收报废车辆的处理情况,进行全面、彻底的调查。重点要加强公共服务领域推广应用的节能汽车、新能源汽车的运行情况检查,“确保核查到每一辆车及配套的电池系统。对于发现问题的车辆,需立即督促汽车生产企业尽快采取改进措施,消除隐患。”

除此之外,还要对充电基础设施包括充电桩、充电桩等的安全状况进行全面调查,包括设施、人员、管理制度等方面是否健全,重点关注预防过充与火灾处置等有关问题。对于发现的问题应及时采取改进措施。

节能与新能源汽车生产企业作为产品质量的责任主体,也被要求树立质量安全责任意识,确保新能源汽车安全运行。“对于已发生过火灾等安全事故的产品进行分析,查找事故原因与产品缺陷,对同类产品采取改进措施,如需要召回的应积极主动实施召回。”

为了保证此次安全排查工作的顺利进行,工信部要求,9月底前各单位和企业要完成规定排查治理工作,并形成书面报告,如实汇报包括安全隐患排查的组织情况、实施情况、存在问题及问题处理情况等内容,于10



7月4日,观众在2015第十一届北京国际电动车暨新能源汽车及充电站设 CFP供图

月20日前送节能与新能源汽车工作联席会议办公室。

“如发现在排查治理工作中有弄虚作假、

瞒报、虚报行为的,将视情采取通报批评、暂停节能与新能源汽车推广资格等处罚措施。”工信部相关负责人称。

新能源汽车未来之路如何走

■文岩

今年上半年,中国新能源汽车产销分别增长2.5倍和2.4倍。然而,爆发式增长的背后却面临着多重羁绊。

从数据上看,新能源汽车可谓产销两旺,然而这一切都是在政策影响下取得,而非来源于真正的消费需求。中央、地方各项扶持政策的协同效果得以充分发展,促使私人消费市场升温。但是,单靠政策推动的新能源汽车还能走多远?

从国家有关新能源汽车购置补贴继续实行退坡机制的大环境下,新能源汽车长期受制的行驶里程短、充电桩不便等劣势仍未获得明显改善,单纯依靠所谓“不限行、不限购”的政策“红利”是难以为继的。

而且国内有些城市已经不再对购买新能源汽车有诸如获得牌照等利好政策,更让新能源汽车的销售形势面临挑战。

值得关注的是,目前车企发展新能源汽车的内动力仍然不足。除了几家比较务实的自主品牌车企真正下血本在搞研发,其他很多企业目的就是在政府补贴时

分得一杯羹。这些企业中,有的是确实没有研发实力,而有的是不愿意高投入,希望躺在财政补贴上求发展。特别是在当前整个汽车市场相对低迷的情况下,汽车企业更无暇顾及新能源汽车的发展,而更多专注在如何提升传统动力汽车的产销上。

另外,在我国尚未形成成熟汽车社会氛围的环境下,不应过于乐观地期待新能源汽车如普通机动车一样实现较快的增长。毕竟,新能源汽车仍属于汽车科技前沿,需要多项有待进步和完善的配套科技保障。同时,由于发展的局部性,消费者还未产生自主购买新能源汽车的冲动,一直陷入买或者不买的纠结之中。

由此看来,单纯靠政策市推动的新能源汽车市场不会走得太久。

目前新能源汽车发展急需突破的问题,就是新能源汽车的定位。在纯电动汽车发展步履艰难的情况下,无论是混合动力、插电式电动车、燃料电池,甚至是非新能源但是能达到低排放的燃油车,只要达到节能降耗的目的,都应该一视同仁求发展。

发展新能源汽车,需要更多企业和资本的加入才能真正形成产业。并且单靠传统汽车企业还不够。目前,在新能源汽车行业门外,徘徊着数万亿元的资本随时准备进入,这些资本有民营、有国有,如果放开限制并合理引导,这些资金流一般的资本会在极短时间内打破新能源发展的僵局,将中国新能源汽车推上一个新的发展高度。

要实现新能源汽车市场的长远发展,车企应该从战略高度和企业的发展方向上来看待这个问题,加快商业化步伐才是正道。要在市场上确保可持续发展,着力降低成本应该是企业发展新能源汽车的重点。另外还得落脚于产品本身,即能够为消费者提供一个能与普通内燃机汽车一样的,兼具使用便利、保养低廉特性的可靠产品及完备的配套。

《中国制造2025》的描述,已给了新能源汽车一个很准确的定位,也给新能源汽车产业整体发展速度和市场需求量大幅度提高,带动了新能源汽车研发、产业链配套、商业模式等迅速壮大并创新发展,从而使我国新能源汽车产业在国际竞争力方面给出的调查结论。

报告认为,这一现象出现的主要原因是,2014年我国政府密集出台了支持新能源汽车产业发展的各项政策,直接导致新能源汽车产业整体发展速度和市场需求量大幅度提高,带动了新能源汽车研发、产业链配套、商业模式等迅速壮大并创新发展,从而使我国新能源汽车产业在国际竞争力方面给出的调查结论。

具体来看,虽然各新能源汽车车型竞争力水平均有不同程度提升,但新能源商用车产品竞争力整体优于乘用车。而在新能源乘用车中,纯电动和插电式混合动力乘用车产品竞争力强于燃料电池和普通混合动力乘用车。

与此同时,与国外领先企业相比,我国新能源汽车企业国际竞争力仍存在一定差距,我国企业的主要指标如车型数量、价格水平、续驶里程、电耗水平虽然与2013年相比有小幅进步,但与国外领先企业相比,仍具有一定的差距。

在充电设施方面,2014年以来,随着新能源汽车推广应用工作的不断开展,我国新能源汽车充电设施的发展开始得到越来越多的重视,我国新能源汽车充电设施发展整体步入快车道,行业活力持续增强,国家支持政策体系进一步完善,各种新型商业模式不断涌现。

据科技部统计,截至2014年底,全国共建成充换电站835座,交流充电桩3万个。交流慢充电桩中,站外充电桩占比77%,其中位于住宅、办公及商业区的充电桩占总量的71%。

减了小配置,潜藏大隐患?

——聚焦“被遗忘”的汽车车身电子稳定系统

■新华社记者 梁建强

进入“汽车社会”的中国,频发的交通事故屡屡成为公众“痛点”——据公安部交通管理局统计,近年来我国每年约有6万人死于交通事故,20多万人在事故中受伤。

据多年从事汽修专业的人士介绍,转向异响虽然多见于润滑不良,但不可一概而论,即便经检查为转向管柱润滑层破损,也应建议车主更换相关总成。

有车主与4S店多次沟通后被告知,转向异响属设计缺陷,需上报厂家等待处理方案。据知情人士透露,拆卸转向机加注润滑油的做法只能暂时缓解摩擦声,而金属撞击声应为转向机间隙问题,无法通过后期维修解决。

中国汽车质量网消息称,目前长安铃木给部分用户提供更换转向柱和转向机总成的解决方案,遇到类似问题的车主可以向经销商提出同样的合理要求以摆脱异响困扰。(肖捷)

减配暗藏交通风险

“汽车车身电子稳定系统,是提升汽车行驶安全性的重要系统之一。”资深汽车分析师钟师介绍,在保障汽车安全行驶方面,制动防抱死系统主要解决了车辆直线行驶时的制动安全问题,“而汽车车身电子稳定系统的重要性,体现在弯道行驶时以及紧急避让前方突然出现的障碍物等状况;借助这一系统,可以有效减少车辆大幅度转弯时,出现侧滑、失控等情况。”

利益考量:削减成本打“价格战”。钟师介绍,汽车车身电子稳定系统的售价一般为数千元。对于部分热衷于“价格战”的汽车厂商而言,减配这一系统能够降低成本,进而下调价格,以便在售价上更具竞争优势,在“价格战”中赢得先机,增加销量。“这让汽车看上去更便宜了,对扩大销量可能也有影响,但是并不理性。”钟师说。

——销售伎俩:关键问题“语焉不详”,多名受访车主表示,在购买汽车时,对汽车车身电子稳定系统的认识并不清楚,销售商对这一系统的介绍比较模糊,语焉不详,因而选购时对是否加装该系统的重视不够,“我买的车就没有装,感觉是被蒙在鼓里了。”今年三月才选购了一辆汽车的河南信阳车主黄显超说,

“如果早些知道车身电子稳定系统的作

用,我宁愿加些钱买另一个品牌的车。”

在多重因素下,汽车车身电子稳定系统的推广受到限制,其背后的安全意义,也被选

择性“遗忘”了。

事实上,在被详细告知车身电子稳定系统的作用之后,受访车主大多认为,涉及安全方面的系统不应该被减配。钟师提醒,减配带来的是安全隐患的增加,倘若发生事故,车主所付出的很可能是生命的代价。

安全配置不可“做减法”

事实上,不少汽车厂商选择在海外市场份额配车身电子稳定系统,在中国内地市场却减配了这一系统,由此产生了同一车型国内外“双重标准”的现象。

通过查询多家车企官网的相关配置介绍也可以发现,丰田凯美瑞部分车型在中国市场减配了车身电子稳定系统;日产阳光版车型标配车身电子稳定系统,而在在中国内地市场销售的车型基本未配。

刘金瑞说,出现此种差异的原因之一,在于国内外法规要求不同。公开资料显示,美国从2012年起,就已要求所有总重量在4.5吨以下的车辆必须装配车身电子稳定系统;欧盟也明确了所有新注册的轻型商用车、乘用车都必须要配备车身电子稳定系统的要求;澳大利亚、加拿大等地,对于车身电子稳定系统的配置也作出了明确规定。

不过,在我国,对此暂无明确规定。2012年修改后实施的《机动车运行安全技术条件》里,也并未涉及车身电子稳定系统。

“不能再对这一问题视而不见了。”钟师认为,按照生命至上的准则,应尽早明确国内市场关于