

在国家大力推广“低油耗、低排放小排量车”的今天,小排量车市场却在日渐萎缩——

# 小排量车推而不广谁之过?

□ 李永钧

去年10月1日,国家开始实施小排量车购置税减半政策,但随着最后实施期限的日益临近,届时1.6及1.6以下排量购置税

政策将不再减半。有媒体预测7.8.9.10月会出现小排量购车热潮。

在国家大力推广“低油耗、低排放小排量车”的今天,小排量车市场却在日渐萎缩。今年以来,真正意义上“小排量车”A0和A00

级小车市场相加,份额还不到14%,而且这个比例呈逐年下降趋势,小排量车推而不广谁之过?

14%的数据可谓是中国消费者消费水平的真实反映,而小排量车越来越“不受待见”的情况也凸显出我国消费者在消费理念上存在的问题。

一方面,国人消费水平不断提升,对汽车空间、动力等方面的要求也随之提高;另一方面,汽车消费如今也像其他消费一样开始逐渐加入炫耀成分,车子在某种程度上已经成为“面子”的象征。客观物质条件和主观心理状态共同推动消费心理变化,使得本已流弊不利的A0级和A00级的小车市场下滑更加严重。如今,这两块细分市场在中国已是“日薄西山”,成为了各个车企食之无味的鸡肋。

对于小排量车的“失宠”现象,吉利集团董事长李书福曾表示:“鼓励小排量,更要限制大排量,以中国人的消费习惯,在价位相差不大的前提下,肯定更倾向于购买大排量车。”

另外,小排量车推而不广还有政策方面的原因。

最近几年,相关小排量车优惠政策“忽行忽停”带来了不可忽视的问题,早在2009年,国家推出小排量车购置税减半政策。据了解,这一年我国1.6升及以下排量乘用车销售近720万辆,同比增长超过70%。2011年该优惠政策取消,小排量汽车销量增幅也随之下降。2014年9月,国务院常务会议决定,自2015年10月1日至2016年12月31日,重新启动对购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税优惠政策。与2009年的情况一样,该优惠政策对小排量汽车的销量增长起到明显的助推作用。不过,随着这一政策截止日期的日渐临近,许多人开始担心市场是否能一如既往。

当然,小排量车推而不广还有生产厂家的自身原因。据统计,生产一辆A0、A00车获得的利润不到中高档车的1/4,甚至只有一辆豪华车利润的1/8。由于利润较低,小排量车厂家在技术改造以及资金投入方面,也往往并无太多热情。随着国IV的逐步推广,单从成本上考虑,车企与其花钱让小排量车的排放达到标准,不如转手生产大排量车,以确保更多“唾手可得”的利润。这也使得“低油

耗、低排放”的私家轿车,市场还未形成规模之时就已经开始萎缩。因此,有业内人士建议,应该让支持小排量车的优惠政策延期或者成为永久性政策,以带动A0和A00级小车市场,这样才能引导汽车产业向更健康的方向发展。而这样的政策稳定后,也可有效减少某些企业的投机行为,让更多的车企在政策的引导下,进行长期的规划和布局。

值得一提的是,消费者对小排量车的安全性缺乏一定的信任感。前些年,小排量车“解禁”之后,一些厂家由于看到了市场机遇,推出了很多新车,但由于以前的小排量车还是停留在原来的生产水准,相关内在品质有待提升。因此,市面上以“节能、环保”为广告词的小排量车由于技术投入的不够,导致产品质量堪忧,如做工粗糙、配置简单、安全性低,以至事与愿违,白白砸了牌子,但这并非是国家推广小排量车的初衷。

事实上,厂家只看重眼前利益而忽视长远发展的做法,才是目前小排量车推而不广的主要原因,实行更严格的环保政策,并非是要给小排量市场设限。当小排量车即将成为节能社会的象征时,又是在谁在给小排量车抹黑呢。

累计交易新车209960辆,同比下降11.74%

北京上半年新车销售延续疲软态势

本报讯(记者王群)北京北辰亚运村汽车交易市场中心近日发布报告显示,6月北京新车交易34030辆,同比去年39700辆下降14.28%,降幅高于全国15.53个百分点,环比下降8.84%,降幅高于全国31.98个百分点;1-6月,北京累计交易新车209960辆,同比去年237900辆累计下降11.74%,降幅高于全国20.94个百分点。

分析指出,北京上半年新车销售较往年依然延续疲软态势,政府限购依然是抑制新车销售的最大瓶颈。尽管减少产能、去库存逐步实施,但随着各厂商新车型的推出和新车价格日趋透明化,令新车市场竞争日趋激烈。值得一提的是,新能源汽车是北京上半年新车销售的唯一亮点,成为厂商关注的热点并且纷纷介入。

北辰亚运村汽车交易市场中心预测,北京汽车市场新车销售下半年将会好于上半年,但整体销售仍会维持同比负增长态势,4季度将是今年北京新车销售最好的时间。北京进口车销售下半年仍难以好转,自贸区和外埠新增销售网点到北京进口车销售市场分流严重,进口车商面临竞争和市场压力将向畅销车型和房车改装车经营转变。另外,下半年北京的二手车交易会逐步活跃,增加的外迁牌照将为北京新车销售提供动力,二手车电商将在全国大流通中发挥作用。

农村小伙自制迷你版威利士汽车



江西省鄱阳县26岁小伙程鹏昌,用20天时间,花费4000余元,利用废旧三轮车、面包车的配件,造出一个迷你版美国威利士M151汽车。据程鹏昌介绍,此辆车的所用零件都是从废品收购站购买或在网上淘的。

视觉中国 供图

销售欺诈车主案例同比增长2成

本报讯 国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网近日通过对2015年7月至2016年6月期间的汽车投诉据统计发现,销售欺诈类投诉信息达1487宗,同比增长20.9%,从范围上看,共涉及300多个车系,94个汽车品牌,与去年同期相比,车系增加了24个,品牌增加5个。

从投诉内容看,除在销售过程中存在销售欺诈外,售后服务过程中同样也存在欺诈行为。车质网数据显示,有1230宗是在销售过程中产生的,另有257宗是在售后服务过程中产生的。销售过程中,常见的欺诈行为导致的客户投诉包括售卖超龄库存车、经销商无法提供车辆合格证、市场活动经费或补贴不兑现、收取不合理费用以及事故车翻新销售等。售后服务过程中,常见的欺诈行为包括销售非原厂配件、养护品不符合要求等。

数据显示,2016年售卖超龄库存车和经销商无法提供车辆合格证的客户投诉量比去年同期提高了近15%,且销量欠佳的品牌车型被投诉的概率更大。(卓君)

## 停车机器人可实现2分钟全自动停车

近日,由深圳怡丰机器人科技有限公司研发的停车机器人走红网络。当车主来到装配有停车机器人的停车场时,只需将车辆停入入口的平台,停车机器人2分钟左右就可将车辆停放在车位上。当车主取车时,通过app或引导屏幕操作,机器人2分钟左右就会把车辆“开”到停车场门口。

新华社记者 毛思倩 摄

资源回归本位。

调查研究是良政之源。面对巨大的停车位缺口,政策制定前还应进一步摸清家底。学校、医院、交通枢纽……哪些区域是驻车密集地、最缺车位?波峰波谷,怎样设计区间价格才更合理?地上地下,如何建设停车位最科学高效?只有深入调查研究,主动查摆核心问题,以长远眼光设计蓝图,才能找到缓解停车难的治本良方。

依法行政是善治之始,济南“最严停车令”一经公布,即有法学专家对停车管理员可贴单取证供交警审核执法等细则提出质疑,认为其对道路交通安全法等上位法有不当突破之嫌。日前,全国人大常委会启动了道路交通安全执法检查。各地应以此为契机,在完善道路交通安全法律制度时,增强学法守法用法意识。

严罚违停只是补苴之举,开源疏堵方为治本之道。治理乱停车不能手软,但“以罚代管”绝非良方。只有尽职尽责提供了必需的车位资源后,严格的政令才更具公信力。

关键零部件产业出现盲目投资现象,低水平重复建设和产能过剩风险加剧

## 新能源汽车发展散乱问题突出

本报 (记者车辉)为引导企业和社会资本合理投资,加快技术水平和国际竞争力提升,防止盲目投资和低水平重复建设,国家发改委产业协调司委托中国汽车技术研究中心等单位针对新能源汽车市场进行了研究分析。

7月11日,针对报告结果,国家发改委产业协调司机械装备处处长吴卫在中汽协举办的信息发布会上表示,虽然新能源汽车总体市场发展向好,但行业发展散、乱,盲目投资等问题也比较突出。

他建议,新能源汽车正处于加快发展的关键时期,一方面企业需要加强关键技术研发能力建设,提高产业化水平。另一方面,低水平重复建设和盲目投资新建新能源汽车项目,不利于新能源汽车产业的持续健康发展,各方面要切实注意防范。

发改委认为,当前新能源汽车及动力电

池等关键零部件产业出现盲目投资现象。一些不具备产业基础、关键技术和研发能力的地方和企业陆续加入,使得低水平重复建设和产能过剩风险加剧。

据了解,目前国内已有200余家新能源汽车生产企业,累计获得生产许可的车型达4000多个,但实际投产车型仅为总数的1/4左右,企业平均产量仅为3000辆。2015年全年仅有140个企业的1300多个车型实现销售,技术先进、性能可靠、具备市场竞争力的产品较少。

在动力电池方面,全国19家主要生产厂商在2015年的生产能力达305亿瓦时。据不完全统计,全国为生产新能源汽车企业配套的动力电池单体企业约200余家,系统企业约300余家。但是,多数企业创新能力不足、产能利用率低、产品质量和性能不稳定,产业

散、乱问题突出。

中汽协强调,新能源汽车是我国汽车产业转型升级的重要战略方向,正处于加快发展的关键时期,需要加强关键技术研发能力建设,提高产业化水平,不断增强产业国际竞争力。而低水平重复建设和盲目投资新建新能源汽车项目,不利于新能源汽车产业的持续健康发展,各方面要切实注意防范。

相关数据显示,今年1-6月,新能源汽车实现销售17.0万辆,比上年同期增长126.9%。其中纯电动汽车售出12.6万辆,同比增长161.6%;插电式混合动力汽车完成销售4.4万辆,比上年同期增长64.2%。

中汽协副秘书长姚杰表示,“按照近三年来的经验,新能源汽车的产销下半年普遍高于上半年,四季度销量会高于一、二、三季度,甚至可能高于前三季度的总量。”



针对本月初一辆特斯拉X型电动车发生翻车事故

## 特斯拉称车祸原因不涉及自动驾驶

据新华社电(记者马丹)针对本月初一辆特斯拉X型电动车在美国宾夕法尼亚州发生翻车事故,美国特斯拉汽车公司14日说,事发时汽车的自动驾驶系统并未处于启用状态。

7月1日,一辆特斯拉X型电动车在宾夕法尼亚州高速公路上行驶时翻车,司机受伤住院。美国负责监管公路交通安全的国家高速公路交通安全管理局随后启动调查,重点是事发时车辆是否启用了自动驾驶功能。就这起事故,特斯拉首席执行官埃隆·马斯克14日在社交媒体上说,车载记录显示,车祸发生时自动驾驶系统处于关闭状态。他还说,假如自动驾驶系统开启,事故本来可以避免。

据美国媒体报道,特斯拉公司公布的事发前40秒内车载数据记录显示,事发前,因司机未及时遵照自动驾驶系统以可视化和语音方式发出的提醒,自动驾驶系统开始脱离使用。在车祸发生前25秒时自动驾驶功能中断,车辆开始减速,系统再次以可视化和语音方式提醒司机把双手放在方向盘上。

最近发生的另外两起特斯拉电动车车祸都与自动驾驶功能有关,令特斯拉公司倍感

压力。

5月7日,美国佛罗里达州一辆特斯拉S型电动车在自动驾驶模式下发生撞车事故,导致司机身亡。这是美国首例涉及汽车自动驾驶功能的交通死亡事故。美国国家高速公路交通安全管理局正在对涉事车辆的自动驾驶系统展开调查,如发现涉事车辆存在安全隐患将下令召回。

7月9日,美国蒙大拿州一辆X型电动车使用自动驾驶功能时滑向路边并撞倒护栏上,所幸车上两人没有大碍。特斯拉称,事故是由于司机使用自动驾驶功能不当引起的。车载记录显示,司机没有遵照提醒双手握住方向盘。另外,事发时车辆以90至96公里的时速行驶在中间没有分界的山间道路上,而特斯拉公司不建议在没有分界的道路上高速行驶时启用自动驾驶功能。

特斯拉的自动驾驶系统起到辅助驾驶功能,启用时司机需要始终把双手放在方向盘上,保持对车辆的控制。上述三起事故发生后,有舆论批评特斯拉过早推出自动驾驶系统,把公共道路当成试验场。但公司方面辩称,特斯拉汽车在自动驾驶系统开启时比这一系统关闭时更安全。

## 六类企业角逐智能电动汽车市场

未来的汽车产业不是谁取代谁的问题,处于协作竞争关系的传统汽车企业和新兴力量的融合将成为常态

报告指出,当今,六大类企业参与未来汽车产业电动化、智能化、网联化竞争的格局已经初现端倪。第一类是传统的国有汽车制造企业,如一汽、东风、上汽、长安、北汽、广汽等。这些企业涉足电动智能汽车的方式有两种:一是与互联网企业合作,如上汽与阿里巴巴成立合资子公司,上汽负责汽车制造,阿里巴巴负责提供整套车联网智能解决方案,各司其职,取长补短;二是发展独立公司,如北汽成立北汽新能源,获得新能源乘用车生产资质。

第二类是国际汽车制造企业,如日产、奔驰、宝马、丰田、通用汽车等,相对于国内企业更愿意发展纯电动驱动路线,国外厂商有各

自的研发和量产计划,技术路线更加多样化;在发展模式与国内企业在相对较短的时间内高投入,扩产能的做法也形成鲜明对比。

第三类是民营传统汽车制造企业,如比亚迪、吉利、长城等。这类企业涉足汽车电动化相对较早,拥有丰富的量产车型。

第四类是汽车业内人士新创的汽车公司。随着电动汽车逐渐由小众市场向大众市场转移,一些汽车领域的从业人员加入了创业浪潮中,形成了“圈内人创业,圈外人财务投资”的合作模式。

第五类是从互联网跨界而来、拟独立造车的企业,包括特斯拉、乐视、蔚来等。这类企

业大规模吸引了汽车从业人员,广泛参与整车的设计与制造,形成一种“圈外人创业,圈内人打工”的合作模式。

第六类是从互联网等其他领域跨界而来,准备以合作方式造车的新型高科技公司,包括谷歌、Uber、百度、阿里巴巴、腾讯、华为等。他们往往致力于掌握核心部件、车联网技术或者智能化解决方案。

“汽车不是简单某一个技术,而是能够把很多产品、技术、产业包罗在一起的重要的载体,未来的汽车产业不是谁将取代谁的问题,相反,处于协作竞争关系的传统汽车企业和新兴力量的融合将成为常态,并将最终使汽车使用者受益。”赵福全说。

## 数读车市

### 31家乘用车平均燃料消耗量超标现象严重

日前,工信部公示《2015年度乘用车企业平均燃料消耗量情况》,我国116家乘用车企业共生产/进口2111.36万辆乘用车,行业平均燃料消耗量实际值7.97L/100km。其中,89家国产乘用车生产企业2015年累计生产乘用车2015.86万辆,平均燃料消耗量目标值为7.82L/100km,实际值为7.66L/100km;27家进口乘用车经销商进口乘用车95.5万辆,平均燃料消耗量目标值为8.89L/100km,实际值为8.99L/100km。共有31家车企2015年平均油耗未达标。

本土车企中,北京汽车集团有限公司、庆铃汽车(集团)有限公司、丹东黄海汽车有限责任公司等22家中国乘用车企业平均燃料消耗量未达标。进口车企中,阿斯顿马丁拉共达(中国)汽车销售有限公司、迈凯伦汽车销售(上海)有限公司、法拉利汽车国际贸易(上海)有限公司等9家进口乘用车企业平均燃料消耗量不达标。

### 5家主流车企半年考成绩不佳

根据乘用车市场信息联席会发布的数据显示,今年上半年我国乘用车市场销量突破千万大关,实现销量1065.4万辆,同比增长11.5%。

然而,尽管销量实现了正向增长,但随着2016各车企上半年成绩单陆续出炉,车企业绩依然不理想。上半年,仅有5家车企销量目标的完成率超过50%,车企销量目标半年考达标率仅为1/4。其中,神龙汽车、东风悦达起亚完成率不到40%。神龙汽车下属的东风雪铁龙品牌下滑16.4%,只有C3-XR这一款SUV车型销量微增。

比较明显的趋势是,细分市场的热点转移,轿车市场萎缩。上半年,国内轿车同比下降3.91个百分点,SUV同比增长44.26%,MPV同比增长18.06%,车企间竞争的战场正在逐渐转移;与此同时,新能源汽车正在成为国内汽车市场不可忽视的一股力量。

### 200秒 高校研究成果助电动汽车快速充电

长时间以来,充电设施难找,充电时间久成为困扰很多电动车主的难题。日前,哈尔滨工业大学化工与化学学院青年教师王博在电化学混合储能领域的研究取得新进展,只需充电200秒,充电率可达90%,有望实现以其为正极材料的电动汽车的快速充电。

据了解,目前广泛使用的锂离子电池、铅酸电池、电容器等化学电源,其电极的活性物质普遍采用单一的电化学储能材料。这些电源的性能受限于电极中单一活性物质的性能造成储能容量有限。王博根据不同活性物质的储能特性,成功设计了一系列混合储能材料,实现了不同活性物质的原位复合和储能过程中的高效协同。依照该策略合成出的磷酸铁锂/碳纳米管及石墨烯多级结构混合储能材料具备优异的电化学性能,快速充电200秒充电率达90%。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)