

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?

□ 李永鈞

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

## 支持新能源和小排量汽车发展



东方IC 供图

本报讯(记者王群)近日,清华大学全球产业4.5研究院对外发布了《转型的智慧—互联网创新思维下的汽车产业未来发展探究》报告。报告称,汽车产业属于技术密集、资金密集的传统制造产业,未来发展既要依赖已有的技术和成本积淀,又要取得技术和商业模式上的突破,未来汽车产业的转型升级,一定是跨产业、跨学科、跨领域的。

清华大学汽车产业与技术战略研究院院长赵福全认为,汽车产业正在面临重构,互联互通、自动驾驶以及汽车由移动工具向交通服务工具的转变,正在推动汽车产业的重构。

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。

## 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公司,上汽负责汽车制造,阿里巴巴负责提供整车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驱动的路线,国外厂商有各

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。

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,使得本已流年不利的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,使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,自贸区和外地新增销售网点对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斯汽车



江西省鄱阳县26岁小伙程鹏昌,用20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斯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。销售过程中,常见的欺诈行为导致的客户投诉包括卖超龄库存车、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)

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

本报讯(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。

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

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