

一些产品技术仍不成熟的企业,为了拿到补贴将产品推向市场,不仅销售量上造假,甚至很多产品压根没有进入流通领域,当前的严管高压态势有望改变这一局面

高额补贴泡汤

“依赖症”车企向何处去?

□李永钧

一股强势的骗补整治之风已经强势袭来,这在整个行业引发的震动似乎已经超出想象。

日前,财政部的一纸通报,证明之前在业内风传的新能源车骗补传闻确有其事,一下

子将新能源汽车业推向风口浪尖。也有更多的人开始发出疑问,失去高额补贴之后,新能源车企向何处去?

冰山一角

今年9月8日,财政部、工信部、发改委联合公布了对93家车企为期9个月的调查结果,共涉及2013年到2015年已获知和已申报中央财政补助资金的新能源汽车40.1万辆,并列出了作为典型骗补案例的五家企业,涉及补贴金额10.1亿元。其中苏州金龙骗补金额高达5.1921亿元,居五家企业之首。

一般来讲,新能源汽车骗补分为“有牌无车”、“有车无电”及“标识不符”等几种情形。除了骗补之外,还有一种情况是违规谋补,即把新能源车卖给关联企业而非用户,或者卖给终端用户之后被闲置。当前,出现大面积骗补事件,最主要的问题是补贴政策的方向略有偏颇,对应用端补贴过多,而前端研发的补贴太少,这不仅导致了骗补的发生,也致使新能源前端的核心技

术研发能力不足。

近一年来,车企骗补事件持续发酵,这对新能源车企和行业的影响主要在两个方面:一是对补贴进行清算,这样来很多车企拿不到补贴,资金出现紧张态势无可避免;二是骗补或违规谋补涉及面很广,多家车企受到不同程度的处罚,消费市场也受到一定的影响。其实,对于骗补风波之后,监管者或许更应反思,车企缘何会铤而走险?新能源扶持政策哪些方面应该修正?

利益驱动

在宏观车市并不算景气的2015年,新能源汽车却是为数不多的亮点之一。2015年新能源汽车销售量突破33万辆,同比增长3.4倍。尽管这一数字之后与《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020)》中“50万辆推广目标”还有距离,但2015年堪称新能源汽车最狂飙突进的一年。在背后,补贴政策的魔力在新能源汽车身上再次上演。

中央与地方的购车补贴、车辆购置税、车船税免除、充电桩建设补贴、个别城市停车位、高速公路……新能源汽车正在获得各级政府大力支持。以去年的销量冠军比亚迪秦来说,20.98万元的价格减去3.15万元的国家补贴、3.15万元的地方补贴、1.79万元的购置税等,政策红利优势尽显。“2015年是见证奇迹的一年,同时也是政策红利的盛宴。”一位业内人士一语点破“增长奇迹”的奥秘。

似乎有补贴的地方就有骗补现象存在。与此同时,这种补贴方式也导致了补贴金额直接沉淀到了销售端。于是,在新能源车这枚

闪闪发光“硬币”的另一面,却出现了依靠骗补大发横财的投机者,缩短研发流程,只求产品快速进入市场。产品技术仍不成熟的企业,为了得到补贴会盲目将产品推向市场,甚至想方设法,或在销售量上造假,或者将产品卖给关联企业后闲置,骗补和违规谋补由此而来。也就是说,这些企业往往通过一条简单的组装线“生产”出电动车,成本低于国家和地方合计的补贴金额,然后转手卖给自己的租赁公司,或者获得补贴后拆下电池重复利用,循环申请补贴,很多车企甚至就没有进入流通领域,只是生产商自己买。

在这种情况下,一众贪婪的“骗补者”短期内就已“借助”政策红利赚得盆满钵满。

对症下药

此次严管高压被舆论认为是打击新能源汽车骗补的重磅亮剑。从打击力度看,也印证了今年初相关部委“零容忍”的强硬表态,这对于净化新能源汽车市场,促进行业向更规范、更健康的方向发展有积极意义。但仍有许多人担心,此举是否会“治标不治本”。如果产生骗补的病灶不除,是否还会死灰复燃。

分析人士认为,出现大面积骗补事件,根源就在新能源汽车发展导向和政策机制上存在问题。一个首要的问题是,补贴额度过高而补贴门槛过低。正因为补贴高门槛低,投机



东方IC 供图

方便,让那些别有用心的车企看到并抓住了骗补的机会。

因此,我国新能源汽车领域的骗补现象看似荒唐却也不难推理其中的缘由,发病机理也并不复杂。值得警惕的是,补贴过高及补贴的普惠性会随之引发带来三类弊端:一是企业研发不够;二是行业产能过剩;三是产品粗制滥造。

那么,如何才能找到对症之药呢?

应该说,财政的普惠政策对培育新能源汽车初级市场是行之有效的,不能够因为骗补就怀疑新能源汽车长远发展方向。但若长期执行该政策,企业容易患上政策“依赖症”,丧失技术开发和产品升级的动力,行业也易出现低水平盲目扩张的问题。为此,补贴政策就要不断提高进入推荐车型目录的企业和产品的门槛,使技术先进、市场认可度高的产品及其企业获得扶持,尽快做优做强。同时,产业补贴政策制定者要及时跟踪产业发展、推广规模、成本变化等因素,进一步完善并细化补贴标准,在弥补成本差价和促进技术创新上实现动态平衡。

另外,打击骗补对车企的警示作用也不容忽视。骗补车企应加强社会责任感,重拾企业诚信和社会良知,做到踏踏实实搞研发,清白做企业。

报告称:

电动汽车和自动驾驶技术将创造新机遇

中国市场已进入增长成熟期,宏观经济的波动将对供应商的利润率产生更为显著的影响。国内市场竞争加剧,汽车供应商利润率降至产业平均水平。为获取技术优势以扩大竞争力,中国供应商在全球范围内积极展开并购活动。近六年的汽车供应商收购交易中,将有超过25%的收购方来自中国。

未来十年,电动汽车市场预计将增长7-10倍,这将为电动汽车动力系统配件供应商创造巨大的增长空间。与此同时,自动驾驶技术将为现实。未来十年,自动驾驶数据采集系统和自动驾驶技术总体使用率很可能会上升,为汽车供应商带来收入快速增长的同时也会推动全新汽车商业模式的出现。

数读车市

北京:年底更换出租车三元催化器4.6万个 可实现年减排2000吨

据新华社电 (记者王洁连 倪元锦)据北京市环保局日前通报,计划今年底前为出租车更换三元催化器4.6万个,截至目前已完成约2.2万个,此举预计每年可减少约2000吨的氮氧化物、挥发性有机物排放。

北京市环保局机动车排放管理处工程师艾毅介绍,国家机动车排放标准规定三元催化器保质期为16万公里,超过该里程数后受催化器劣化影响,污染物排放量会逐渐攀升。

据了解,三元催化器,是安装在汽车排气系统中的净化装置,可将汽车尾气排放的一氧化碳、碳氢化合物、氮氧化物这3种主要污染物,通过氧化和还原作用转变为二氧化碳、水和氮气,故称“三元”。

在刚刚结束的空气重污染过程中,北京地区的PM2.5组分显示,与氮氧化物排放相关的“硝酸盐”占比达35%左右,成为占比最大的

PM2.5组分,反映出机动车污染排放贡献突出。

环保部通报的专项督察结果称,北京市车龄较长的轻型机动车污染突出,运行里程超过30万公里的出租车的排放“超标率”达80%-90%。

实验测试表明,服役期限超过两年的出租车,其氮氧化物、挥发性有机物的排放量可分别超过排放标准的5倍、2倍,即平均1辆使用两年以上的出租车1年排放的污染物质相当于30辆“非营运车辆”1年的排放量。

“定期更换出租车三元催化器,是减少机动车排放污染的重要措施。”艾毅说。

北京市交通委运输管理局出租车管理处刘继英说,目前北京市共7.1万辆出租车,三元催化器更换速度约为平均每天600辆出租车,相当于每天约0.8%的出租车更换,每辆车更换时长2小时,对出租车的运营保障几乎没有影响。

北京市交通委运输管理局出租车管理处刘继英说,目前北京市共7.1万辆出租车,三元催化器更换速度约为平均每天600辆出租车,相当于每天约0.8%的出租车更换,每辆车更换时长2小时,对出租车的运营保障几乎没有影响。

14.9%

二手车电商行业增长高于行业整体增幅

国内电子商务数据研究机构艾瑞咨询近日发布的中国二手车电子商务行业白皮书显示,2016年上半年二手车电商行业总成交量达到663099辆,成交量增长率为14.9%,高于行业整体增幅。

其中,B2B市场渗透率增长稳定,在原有规模的基础上交易量稳定增长,仍然是目前2B市场最主要的交易模式。其不仅占据2B市场73.7%的份额,成交量达到了19.2万辆,且成交率达到43%,相比2015年下半年略有提升。从2016年上半年来看,主要企业城市数量相对稳定,实现交易的大规模增长还需后期限迁效应和城市数量拓展拉动。

而瓜子二手车联合百度发布的二手车电商用户购车趋势报告则显示,在二手车电商交易中,车辆成交均价在7.8万元左右。其中,5万-10万元的二手车最受欢迎,5万元以下的车型紧随其后。报告分析认为,涨幅明显的原因主要来自于二手车电商平台的崛起,为用户提供了更多的选择,也反映出用户在买卖二手车时由传统线下逐渐向线上转变的过程。

6.65升/100公里

国产乘用车企业平均燃料消耗量核算情况公布

近日,工信部正式公布了《2015年度中国乘用车企业平均燃料消耗量情况》公示,2015年度中国境内117家乘用车企业共生产/进口乘用车2103.85万辆(不含新能源乘用车和出口乘用车),乘用车行业平均整车整备质量为1385公斤,行业平均燃料消耗量实际值为7.04升/100公里。其中,90家国产乘用车生产企业累计生产乘用车2008.47万辆,平均整车整备质量为1364公斤,平均燃料消耗量实际值为6.98升/100公里。27家进口乘用车经销商进口乘用车59.38万辆,平均整车整备质量为1826公斤,平均燃料消耗量实际值为8.33升/100公里。

2015年我国生产新能源乘用车20.64万辆,如计入平均燃料消耗量核算,国产乘用车平均燃料消耗量为6.65升/100公里。

34

更多中国消费者期望其新车安装车辆诊断系统

根据国际市场咨询公司J.D. Power近日发布的2016年中国汽车性能、运行和设计研究SM(APPEAL)显示,安装音响/通讯/娱乐/导航系统的汽车对中国车主最具吸引力。但是,汽车厂商的音响/通讯/娱乐/导航系统安装率增速不足以满足消费者需求。

研究发现,消费者认为安装了音响/通讯/娱乐/导航系统的车辆相比,安装了车辆诊断系统的车辆高34分(1000分制)。尽管音响/通讯/娱乐/导航系统在所有车辆细分市场中对魅力指数得分具有重大影响,但安装率增长幅度不大。例如,自主品牌车辆安装车载蓝牙的比例与去年相比分别上升了10%,而国际品牌和豪华车品牌车辆安装车载蓝牙的比例与去年相比分别上升了5%和2%。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

9月份北京新车交易环比均呈上升趋势
与全国销售趋势相比仍存在较大差距

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,9月份,北京新车交易39900辆,同比去年36700辆增长8.72%,增幅低于全国24.1个百分点,环比增长13.68%,增幅低于全国9.8个百分点。虽然9月份新车交易环比均呈现上升趋势,但与全国销售趋势相比仍存在较大差距:1月~9月北京累计交易新车319500辆,同比去年352100辆累计下降9.26%,降幅高于全国22.43个百分点。

二手车方面,9月份北京二手车成交过户55800辆,同比下降6.69%,环比上升3.14%。1月~9月北京二手车累计成交过户504720辆次,同比去年516800辆次下降2.34%;二手车超新车销售量,新旧车交易比例1:1.43。

报告分析认为,虽然北京新车9月份同比有所增加,但依然与全国同比数据存在较大差距。目前来看,全国市场已经明显向二、三线城市下沉。

此外,虽然车市已进入一年一度的“金九银十”销售旺季,但是从已经过去的“十一”黄金周看,销售比较平淡,未见有大的起色。2011年开始的限购政策及陆续出台的治堵和环保措施,到现在为止对北京车市的影响接近峰值,伴随着新车市活跃度日趋弱化,车市经营将出现新一轮洗牌。

三季度汽车投诉同比增长29.7%

本报讯 国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网近日发布报告显示,2016年三季度共接到消费者对汽车产品的有效投诉10926宗,环比增长7.5%,同比2015年三季度增长了29.7%。至此,2016年前三季度月均投诉量均已超过万台。其中,本季度投诉共涉及120余个汽车品牌的550个车系,环比增加了40个车系,同比车系则增加了39个。

从2016年三季度投诉数据看,7月份接到投诉3634宗,8月份接到投诉3748宗,9月份接到投诉3544宗。此外,2016年三季度消费者投诉男女比例为6.9:1,从年龄分布来看,年龄在26~30岁之间的消费者投诉最多,31~35岁其次,两者之和占总体人数的61.1%。

新方法有助氢燃料电池汽车实用化

据新华社电 (记者张佳伟)氢燃料电池汽车开发多年,但氢气储存的成本和安全性一直以来还没有太好的解决方案,阻碍了其推广。英国和沙特阿拉伯的研究人员日前在英国《科学报告》杂志上说,他们找到了激活烃蜡使其释放氢气的方法,这或许能给氢燃料电池汽车发展带来新突破。

氢燃料电池是一种主要通过氧或其他氧化剂进行氧化还原反应,把氢燃料中的化学能转换成电能的电池。如果氢是通过可再生能源产生的,那么整个循环都不会排放有害物质。但氢气本身高度易燃,因此如何安全以及便捷地储存氢是一个比较让人头疼的问题。

英国牛津大学、剑桥大学等机构的研究人员和沙特阿拉伯的同行合作开发了一种催化剂,配合微波照射,能够高效激活烃蜡,让其迅速释放大量氢气。烃蜡本身是一种较稳定的物质,不易燃,也不会污染环境。

参与研究的牛津大学教授彼得·爱德华兹认为,未来基于这一新发现能够开发出安全、高效的新材料,以应用在氢储存和生产领域,这也能为氢燃料电池汽车的大规模推广奠定基础。

汽车意见领袖论坛举办

本报讯 近日,以“破立之辩”为主题的2016年第六届中国汽车意见领袖论坛暨第五届闻轩奖颁奖典礼举办。来自9家媒体的记者分别获得2016年第五届闻轩奖一、二、三等奖;另有10家车企获得闻轩奖中国汽车企业传播奖。

中国汽车意见领袖论坛由《汽车商业评论》联合中国农业大学新闻学院、清华大学新闻研究中心等专业机构共同举办。2012年,中国汽车意见领袖论坛设立中国汽车新闻奖。2015年,中国汽车新闻奖增加中国汽车企业传播奖,改名闻轩奖。来自专业新闻传播学院,第三方研究机构,独立汽车评论员和专家学者组成评选委员会。

在本届论坛上,汽车企业自媒体研习沙龙也正式启动,沙龙将提供汽车企业探讨和沟通新媒体运营经验的平台,并将深度整合院校、研究机构和媒体资源,对企业新媒体运作的内容方向、运作方式方法进行培训和交流学习。

(卓君)

“智汇公交”亮相天津

日前,在2016中国(天津滨海)国际生态城市论坛暨博览会上,一辆“智汇公交”吸引了观众的眼球,观众纷纷上车体验。据介绍,该车是车联网技术与公交车深度融合的产品,实现了疲劳驾驶有提醒、危险物品监测出来、拥挤程度看得见、车辆故障远程维修、空调温度一键调等功能,填补了多项行业空白,大大提高了乘客的乘车安全。

视觉中国 供图

汽车悬空“穿墙” 拒绝路怒症

近日,重庆南岸区白鹤路边,一辆吉普车从工厂厂房中“穿墙”而出,车头悬空,好似发生了车祸,十分震撼。据悉,这是该厂悬空设置的“车祸现场”,是为了提醒路过的驾驶员文明行驶,拒绝路怒症。

东方IC 供图

世界最大钛酸锂材料与电池生产基地揭开面纱

集群式全自动的超级电池工厂将问世

今年8月18日,格力集团发布公告称,公司拟作价130亿收购珠海银隆新能源有限公司100%股权,收购完成后,珠海银隆将成为格力电器的全资子公司。据悉,目前收购还在走程序。而此次银隆一系列行动,无疑为格力的这一重大跨界投资决策给予有力证明。

据了解,作为企业快速发展的原动力,银隆新能源掌握了世界领先的钛酸锂电池技术,该项技术具有6分钟快充放、耐宽温(-50°C~60°C)、30分钟循环使用寿命、不起火不爆炸高安全性的优异特性,成为推动新能源客车发展的一支新生力量。

出席活动的除行业专家及当地领导,作为家电巨头企业的珠海格力电器董事长董明珠的登台亮相格外引人注目。“银隆生于珠海,成长与邯郸,作为珠海重要的生产基地,邯郸将为全国,为世界提供更好的环保材料。”董明珠致辞时说,“银隆的技术在中国、乃至世界都是领先的,这为企业提振整个产业链提供了强有力的支持。我相信通过今后不断地技术升级,银隆将成长为世界一流的企业。”

池生产线,建成后将形成年产锂电池10亿安时的生产能力,届时将成为全球最大的钛酸锂电池生产基地。

银隆集团董事长魏银仓在当日表示,愿意开放整套钛酸锂电池生产技术。他说,“特斯拉为了推动电动车的发展,开放了自己上百个专利,银隆也宣布,为了把这个钛酸锂电池技术早日服务社会,早日为我们国家节能减排作出贡献,我们愿意提供整套电池制备的材料技术,电池制造技术,向全社会开放。”

针对有关新能源车“骗补”问题,魏银仓说,国家对骗补、谋补的核查越严越好,很多企业在不投入核心技术研发的情况下拿到了大量财政补贴,采购只追求低成本和低价格,对可靠性、安全性和售后等问题不够关心和负责。银隆新能源在锂电池、新能源汽车及储能领域具备核心技术能力,是下大本投入的企业。他说,“这是一项值得发展的事业,更是需要肩负的责任。”