

新闻热线:010-58884102

E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

合资降 自主涨

自主品牌何以夺回市场份额?

□ 柯宗文

■数字车市

9%

据全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树介绍,上半年的豪华车销量93万台,同比增速9%,相对于前几年的20%以上高增速正在放缓,尤其是3—6月的表现较差。

2980亿

上半年,车险保费收入约为2980亿元,同比增长396亿元,增幅达15%。旧车保费增速远高于新车保费增速;旧车保费同比增长15.8%,新车保费同比增长仅为2%,旧车保费增速是新车保费的近8倍。

3秒

特斯拉将于2018年推出一款敞篷跑车——特斯拉新Roadster,该车将装配更少的电池组,这将使得全新Roadster的续航里程降低,外媒预计续航里程将在354公里左右。由于车身重量降低,该车百公里加速预计在3s左右。

10.79%

来自北京亚运村汽车交易市场消息7月北京新车销售37200辆,同比下降10.79%;环比下降6.3%。进口车交易量占新车销售总量的13.17%。1月至7月,京城累计交易进口车37170辆,同比累计下降14.85%。

4成

北京市小客车指标调控管理办公室近日公布了新一期新能源汽车购车摇号人数,已达到9448人,相比上期增长了32%,创历史新高,中签率也将随之下降至4成。

1110辆

根据工信部合格证数据统计,7月份,国内天然气卡车市场产量只有1110辆,比去年同期大幅下降68.8%,相比6月份33.2%的同比降幅,7月份的月度降幅正在进一步扩大。

27.5%

今年7月份,俄罗斯市场新车销量为131087辆,去年同期为180778辆,同比跌幅达27.5%,这一数值较6月份29.7%的跌幅进一步收窄。

我汽车经销商对车企满意度不高

8月21日,全国工商联汽车经销商商会(CADCC,以下简称“商会”)在京发布的中国汽车经销商对供应商满意度调查报告(2015)显示,我国汽车经销商对厂商满意度依然不高。

据商会相关负责人介绍,汽车经销行业是汽车产业的重要组成部分和延伸;汽车增长进入“新常态”,汽车销售增速放缓,一些原有存在的主要矛盾逐步显现,基于2014年的调查情况,商会本次主要调研对象以排名前25位,年销量20万辆以上的汽车乘用车品牌(以轿车、MPV、SUV)为主。

调查显示,日系、美系、韩系品牌的经销商满意度较去年有了不同程度的上升,而自主、德系、美系品牌的经销商满意度较去年均有下降,法系则与去年持平。25个品牌中,存在价格倒挂的车型数量占在售车型数量的比例平均为56%;奥迪、宝马和东风日产的车型倒挂数量已经超过了80%。

该负责人分析指出,2015上半年厂商关系持续紧张主要原因是经销商投资回报降低;汽车经销商亏损面持续扩大,面临生存危机;行业内库存平均水平超过了警戒线;价格倒挂成为普遍现象,经销商利润结构失衡;厂家利用强势垄断地位,多方面损害到经销商的应得利益。此外,研究还发现建店时间、汽车销量等是影响到经销商投资回报的重要因素。

为促进汽车经销行业健康发展,商会建议强烈建议尽快完成《汽车销售管理办法》修改工作,并尽快公布实施。长期来看,为构建汽车经销行业健康有序的市场竞争环境,应制定《中国汽车经销行业特许经营法》。(姜靖)

合资降,自主涨? 你没看错!

来自中国汽车工业协会等方面的数据显示,今年7月,汽车产销量延续下降趋势,且当月降幅超过预期。其中环比自4月以来连续4个月下降,同比继5月后连续3个月下降。1—7月,汽车产销增速均低于1%,与前6月相比继续回落。其中,上海大众、一汽-大众等2015年前7个月累计销量成绩位列前十的合资车企前7个月总销量达到5994292辆,平均涨幅为4.3%,其中半数合资车企出现负增长。而长安、长城、吉利和广汽乘用车等中国品牌不断发展壮大,重新夺回被外资品牌占据的市场份额。

数据显示,7月,中国品牌乘用车共销售49.9万辆,同比增长5.1%,占乘用车销售总量近四成,市场份额同比提高4.3%;1—7月,中国品牌乘用车销量467.88万辆,同比增长13.6%,占比提高3.7%。其中,自主品牌SUV销量161.68万辆,同比增长87.1%,占SUV销售总量的53%,比上年同期提高12%。

对此,业内人士分析认为,中国汽车市场基数已大,新增需求较过去十几年并不显著;一二线城市限购限行也限制了消费需求等。对合资企业来说,它们还要面对中国品牌日益提升的产品和品牌竞争力,尤其是在SUV市场的反攻。

“A级车受自主品牌SUV的冲击非常

大。”不少合资品牌的相关负责人表示,由于自主品牌SUV主要集中在10万元价位区间,空间大、配置高,因此对合资品牌A级车造成了很大的冲击。业内人士认为,这主要是因为与过去的消费者不同,现在的“80后”和“90后”经过互联网的洗礼,更加注重实际,不再非外资品牌不买。例如长安CS35、奇瑞瑞虎3等车型,凭借造型和配置赢得了中国消费者的认可,价格却比合资车型低了很多。

可以说,经历十几年的发展,自主品牌汽车已经摘掉了低质低价的帽子,让消费者开始更加放心地购买自主品牌汽车。与此同时,一些合资品牌为降低成本,在部分车型上减质减配,也让不少消费者的忠诚度降低。

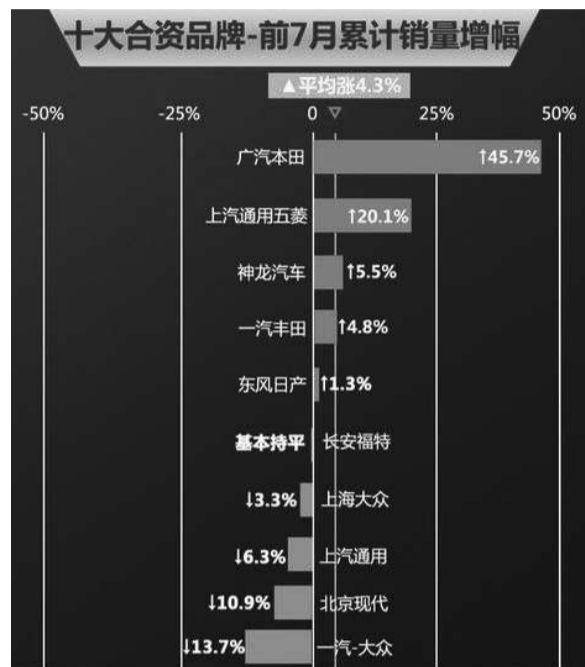
在中国政府公车改革、取消部分公务用车后,不少公务员选择购买自主品牌车型。据吉利销售公司总经理林杰介绍,该公司新推出的B级车博瑞,有相当比例是公务员购买。广汽乘用车总经理吴松也表示,传祺在公车采购方面进入了军队和政府系统,7月传祺GS4的销量更是达到1.2万辆,杀入SUV市场三甲。

另一方面,中国政府大力鼓励新能源汽车发展,这个市场虽小,但增速非常快,被自主品牌车企牢牢占据。今年1—7月,新能源

汽车生产95530辆,销售89549辆,同比分别增长2.5倍和2.6倍。比亚迪、江淮、上汽集团和吉利等本土企业,均推出了本土化产品,而外资汽车品牌在这方面的动作并不明显。

此外,中国近年来掀起的反腐风暴也给外资品牌尤其是豪华车“当头一棒”。据国机汽车市场研究部高级经理王存介绍,以豪华品牌为主的进口车市场今年出现了大幅下滑。数据显示,上半年,进口汽车累计销售53.19万辆,比上年同期下降23.3%。“今年,各个豪华品牌都在清库存,部分品牌出现了断崖式下滑,主机厂补贴经销商成了‘新常态’。”

然而,跨国汽车巨头并不会就此沉沦,而是把希望寄托于降低价格和渠道下沉,比如发起官方降价,转向三四线和乡镇市场等。例如,大众汽车表示将尽快为中国市场



研发更多SUV产品,并推出廉价车。奥迪、宝马等豪华车企业推出了更多低排量和入门级的车型,以打动年轻一代的中国消费者。此外,近期主流合资企业纷纷宣布官方降价,希望扭转局面。

■谈车论道

中国当前应最优先应用48V系统

□ 董扬

所谓48V系统,是指几家德国整车和零部件制造商共同倡导的一种低成本节能技术方案。该系统是一种低混合动力系统,也可以把它看成是起停系统的升级版。该系统电压为48V,用能量小于一度电的功率型锂离子电池代替传统的铅酸电池,用BSG电机代替传统的启动机和发电机。它不但具有怠速起停功能,还具有发动机停机滑行、滑行与制动能量回收、加速助力和电巡航功能。更重要的是,其单车成本不会超过5000元人民币。

对于混合动力技术,我一直积极推荐态度。我甚至认为,在现阶段,混合动力

技术比纯电动技术节能意义更大。但是,促使我在混合动力多种方案中优先推荐48V系统的两位权威人士:一位是一汽副总工程师、工程院院士李骏,另一位是上海通用五菱汽车总经理沈阳。李骏认为48V系统是现阶段性能价格比最好的节能方案,而沈阳则更强调48V系统的加速助力功能,对于小排量车辆尤其重要。这两位一位是业界水平最高的研究者,一位是业界业绩最好的实干家,而意见又如此一致,不由得我不重视此方案。

当然,在汽车行业实施一项新技术不是一件简单的事情。记得十五年前参加美国

SAE年会,当时热议的话题之一就是42V系统。当时该技术已研究成熟,也有实际需求,但终因为成本和技术过渡问题未能大规模实际应用。现在对于48V系统,各国的意见也不完全一致:欧洲最积极,主要整车企业准备于2017、2018年开始批量应用;而美国和日本应用的时间可能晚得多。笔者认为,由于我国汽车行业发动机技术和轻量化技术相对落后,为满足2020年新车油耗5L/百公里的目标,必须尽快应用48V系统。也许有专家会有疑问:即便在对48V系统最为积极的欧洲,在油耗限值5L/百公里的阶段,也没有广泛应用该技术,我们为什么需要更

早应用?而我认为,因为我们不像欧洲一样大量采用柴油机,所以在同样油耗的阶段,非常需要48V系统。

目前国内各企业,都知道48V系统,也在不同程度地研究开发。但我认为重视程度不够,应将该技术列为当前最优先应用的技术。李骏院士和沈阳总经理都向我表示,他们与零部件厂家共同开发的48V系统,都已接近成熟,并且欢迎大家加入共享。有些令人遗憾的是,现在掌握此项技术的主要是欧洲品牌零部件企业,笔者热切希望中国品牌零部件企业能奋起直追,加入这个行列。

■海外风潮



自动驾驶车内有了会客厅

在自动驾驶汽车开起来之后,车上的各种座椅可以灵活调整,汽车可以变成一个家庭客厅或者企业会议室。日前,福特汽车公司让这成为可能。

据美国网络媒体BusinessInsider报道,美国专利商标局本月向福特汽车公司授予了名为“可重置座椅的自动驾驶汽车”的专利。根据专利,未来的自动驾驶汽车没有了驾驶员和驾驶座,空间变得更大,因此空间布局也将和传统汽车大不相同。各种座椅都可以灵活调整位置和方向。

在福特设计的某种座椅布局中,前排座椅可以调转180度,组成一个开放式的

休息厅,供家庭成员聊天或公司员工临时举行会议。此时,相关的方向盘等组件可以收缩到控制面板内,给车内腾出更多的空间。在另外一种布局中,前排座椅可以变形成为后排座椅乘客放脚的装置。

需要指出的是,这种座椅的种种布局,属于临时调整,只有在汽车进入自动驾驶状态时,才能够进行改动。在非自动驾驶模式时,车内座椅布局将和传统汽车别无二致。

据介绍,位于加州帕罗奥托市的福特公司研究和创新中心已启动了自动驾驶汽车研发计划,福特也和麻省理工学院、斯坦福大学等结为了研发伙伴关系。(姜靖)

我国儿童安全座椅实施强制认证

全球六成“中国制造” 国人使用仅占1%

国家质检总局规定,从9月1日起,未获得强制性产品认证(即3C认证)证书和未标注强制性产品认证标志的儿童安全座椅,将不得出厂、销售、进口或者在其他经营活动中使用。

此前,交通部数据报告显示,我国每年近两万名14岁以下儿童死于交通事故中,很大一部分是因为缺少必要的安全保护措施,也就是儿童安全座椅。

较为讽刺的事,全球销售的儿童安全座椅中,六成是“中国制造”,但中国人自己使用它的比例却只有1%,即便在一些大城市,使用率也不到5%。

有试验证明,如果汽车以30公里的时速行驶时,使用儿童安全座椅可使得儿童潜在车

儿童车安全调查,结果显示:我国儿童安全座椅的使用率依然不高,如果细分到按城市级别划分的话,一线城市的使用率达到41.2%,而非一线城市儿童安全座椅使用率仅有23.5%。

虽然我国儿童安全座椅使用率一直在稳步提升,但增长速度依然不高。儿童安全座椅是目前世界范围内公认的预防儿童乘车事故最有效的安全辅助设备,国外儿童安全座椅的普及与使用率几乎已达到90%以上,但这个设备在国内的普及道路依然步履维艰。

另外,调查显示,有超过6成家长认为身高不足1.4米的孩子可以使用成人安全带,这一点也是误区。业内人士提醒广大家长,10岁以下的孩子一定不要使用成人安全带,因为目前大多数汽车安全带完全是依据成年人的骨骼受力水平来设计和安装的,儿童

由于高度不够,安全带肩带和儿童锁骨的位置不对应,车祸时会导致致命的腰部挤压和脖子颈部的压力。

专家提醒,当车辆遭受较大冲击时,最先受力的部位就是车头,前挡风玻璃、仪表盘及其他挂件等都会直接冲向坐在前排的孩子,另外,当副驾驶位有安全气囊时,遇到冲击,气囊会在第一时间弹出,气囊从弹出到展开只需要1/20秒,相当于以300km/h左右的速度弹出,而由此所产生的冲击力约有180公斤,这种瞬间的大力爆炸比撞击到硬物的杀伤力更大。

在国外,对于儿童安全座椅的使用,早在30多年前欧美等国家已经立法规范强制使用。立法之后,美国、英国、瑞典等国家的儿童安全座椅使用率很快便超过了90%,与我国不到三成的使用率形成了鲜明的反差。

目前,对于安全座椅的使用,我国上海、山东、深圳、重庆等地已经要求强制使用。上海在《上海市未成年人保护条例》规定:未满12周岁的孩子不能被安排坐在副驾驶座位,未满4周岁的孩子乘坐私家车,应该配备正确使用儿童安全座椅;《山东省高速公路交通安全条例》第二章第十一条明确:驾驶人不得安排未满十二周岁的未成年人乘坐副驾驶位;未满四周岁的未成年人乘坐家庭乘用车,应当为其配备正确使用儿童安全座椅。

今年1月1日起,深圳也对儿童安全座椅进行强制执行,根据《深圳经济特区道路交通安全违法行为处罚条例》规定:“十二周岁以下儿童乘坐小型、微型非营运载客汽车未使用符合国家标准儿童安全座椅的,将被处以三百元罚款。”(柯炫)

■政策播报

中美电动汽车标准化工作将启动

继去年中德电动汽车标准统一化工作启动后,近期中美电动汽车标准化工作也将快速启动。

实际上,早在今年6月9日,中美电动汽车技术和标准交流会便在北京召开,科技部高新司、国家标准委工业二部有关领导、美国驻华大使馆商务参赞、美国国家标准协会总裁和中美两国专家70余人参加了会议。

6月上旬的会议,与会专家围绕中美两国电动汽车标准路线图、电动汽车消防与安全技术、电池系统和安全标准、充电技术和设施建设等内容展开了深入交流,并就未来两国在电动汽车充电与储能系统、基础设施、试验测试和支持服务系统等未来合作领域达成初步共识。

在中美之前,中德电动汽车充电项目已于去年7月正式启动,根据双方的合作协议,在不用牺牲车辆功能性和安全性的前提下,未来中国和德国生产的电动汽车充电接口标准将实现完全统一。

目前全球电动汽车的充电标准共有四种形式:分别为中、欧、日、美标准,四国标准之间存在着一定的差异。“中德之间的充电标准本身差异不大,交流都是七芯接口,只是直流有所不同。而中美之间差异就非常明显,美国是五芯插头,中国是七芯插头,美国也有不同的充电标准,且美标也只是推荐型标准,并没有作强制性规定。”“这个其实是有个背景的,当初国家做标准的时候,主要参考的就是欧标。”一位新能源汽车人士表示,目前关键是看欧阳明高教授他们(中国电动汽车百人会副理事长、清华大学教授,也是推动相关标准的行业专家),怎么和美标在通信协议和接口标准上作深度融合。

北京汽车指标将可转新能源车

在近日召开的北京市亚运村汽车交易市场月度新闻发布会上,颜景辉表示,“北京市目前正在制定关于汽车指标可以转换为新能源汽车这一政策的实施细则,但是何时出台还不得而知。”“需要指出的是,即使消费者用汽车指标购买了新能源车,汽车指标这一属性依然保留,这就意味着已经切换为新能源车的消费者,他们的购车指标还可以转为购买汽车。”颜景辉补充道。

北京市科委一位新能源方面的负责人证实了这一消息,并表示“此政策对于推动北京市新能源车发展具有重大积极意义。”

一位新能源车经销商表示:“我认为这一政策的出台,更多的是关注人群为家中有两辆车的消费者,在北京市电动车享有特殊‘路权’的情况下,很可能吸引他们将其中一辆汽车更换为新能源车。”

据了解,从今年6月1日起北京市电动车上路不再限行。在8月20日到9月3日实施的单双号限行政策中,电动车也将不受限制。而与此同时,北京新能源车的中签率正在从100%降低为40%。“在这种情况下,为了保证出行的需要,一些家庭很可能将他们手中的一个汽车指标转为购买新能源车。”上述经销商表示。

不过,上述北京市科委新能源方面负责人表示,“现实情况可能并非如此,此前北京的部分车主可以用汽车牌照购买特斯拉(进口车不享受新能源单独摇号政策)。这就意味着即使家中有一辆汽车的消费者,他们也存在购买新能源车的可能性。”很显然,北京市希望特斯拉的效应也能够传递到国产电动车型上。