

新闻热线:010—58884102
E-mail:jj0105@126.com

■主编 矫阳 责编 姜靖

减购置税能否力挽滑坡车市?

□ 叶薇

■数字车市

616亿元

北京汽车公司2015年前三季度实现收入616亿元,同比增长44.5%,前三季度实现归属于上市公司股东的净利润达22.5亿元,同比增长7.2%。其中,从销量数据上来看,北京奔驰前三季度累计实现销量约17.5万辆,同比猛增71.39%;新能源汽车实现1.13万辆,同比增长1175.62%。

8.6万辆

据《底特律新闻》报道,受美国监管机构压力所迫,宝马集团旗下MINI品牌近日决定对其约8.6万辆车进行召回。本次召回涉及2002年至2005年款MINI Cooper以及Cooper S车型。宝马表示,由于制造或其他方面缺陷,这部分车型的转向轴有可能失效。如果出现故障,手动转向仍可操作,但需要花费更大力气。

17.3亿欧元

受“排放门”丑闻拖累,德国大众汽车公司第三季度利润出现十年来首次亏损。近日发布的季报显示,大众出现净亏损17.3亿欧元(约合19亿美元),去年同期则实现净利润29亿欧元。公司第三财季出现净亏损的主要原因是计入了67亿欧元的特殊项目,其中主要是公司在全球召回至多1100万辆安装尾气排放作弊软件的汽车所支付的费用。

100万辆

日前,伴随广汽本田第三工厂暨发动机工厂在广州落成,广汽本田第三工厂暨发动机工厂的投产,广汽本田的研发能力、生产能力都将得到极大提升,企业步入全速发展的快车道,为实现广汽本田2020年产销100万辆的目标打下坚实的基础。

5万个

近日,上汽集团宣布,拟于5年内在全国建5万个充电桩,不仅用于上汽电动车,还适用于其他品牌电动车。据悉,上汽集团出资3亿元注册成立上汽安悦充电科技有限公司,在充电系统及终端网络投资建设、充电及租赁系统管理、新能源汽车销售、租赁和维修服务、停车场资源整合、电子支付、互联网金融。

风行S500 打造家用7座MPV

如今,国内“二胎”政策逐步放开,随着家庭成员的增多,究竟应该选5座还是7座车型?是选择舒适性更好的轿车或SUV还是空间更宽敞的MPV?有着15年MPV专业制造经验的东风风行推出了风行S500这款家用MPV,并以轿车的舒适、多功能的空间,为消费者带来全新选择。

作为一款定位于“全能家用7座”MPV的全新型号,风行S500区别于传统基于微面和微客平台升级而来的7座家用MPV,整车采用全面轿车的7座设计理念,拥有4620×1810×1720mm的车身尺寸,以及超越同级车型的2750mm超长轴距,为每一排乘客带来宽敞舒适的乘坐空间,特别是风行S500的第三排内高达1180mm,令头部空间毫无压抑感。

风行S500搭载了1.5L三菱4A91与1.6L三菱4A92两款黄金小排量发动机,其具有动力强劲、高效节能的显著特点。同时,与这两款发动机搭配的是5MT和CVT无极变速箱,共提供1.5L+5MT、1.6L+5MT、1.6L+CVT共计3种动力总成。根据官方油耗测试显示,风行S500 CVT车型百公里油耗仅为6.5L,这一油耗水平在同排量车型中已达到轿车级标准。

此外,在整车设计上,风行S500采用了欧系3H高刚性车身,综合整车高强度使用率达50.4%,车身选用的高强度材料具有高密度、质地坚硬的特性,在吸收碰撞能量的同时,保持最大的承载能力。它还搭载了最新博世ESP电子车身稳定系统、胎压监测、前驻车雷达、倒车雷达、360°全景影像系统等先进安全装备,带来全面的主被动安全保障。

(李雷)



2015年10月起到明年底,消费者购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税的政策,这是国务院继2009年后再次出台小排量车的税收优惠政策。对当前低迷的车市而言,该政策影响到底有多大?能否再度重演2009年首次推出该政策时车市“井喷”的局面?

从10%降到5%

日前,财政部官网发布了《关于减征1.6升及以下排量乘用车车辆购置税的通知》,自2015年10月1日起至2016年12月31日止,对购置1.6升及以下排量乘用车按5%的税率征收车辆购置税。所谓购置税,是针对购车单位或个人征收的税种,根据现行的政策规定,税率为10%。优惠政策的享受期限将以发票开票时间为准,而办税流程与原来一致,无需附加任何材料和手续。

从10%降到5%,影响几何?按照购置税的标准计算方法,售价为10万元的1.6升及以下小排量车,可减免4273元购置税,售价为20万元的小排量车,可减免8547元。以上汽荣威为例,其旗下刚上市不久的荣威360和另一款小排量车型荣威350,全系列产品共14款车型均能享受该政策福利,减税区间为0.32万-0.6万元,购买荣威360和荣威350所需缴纳的购置税最多分别能减少5551元和6013元,优惠幅度明显。

笔者在几家4S店看到,不少市民冲着购置税减半的优惠政策,咨询看车。但也有消费者认为优惠没那么多。李泉吟几个月前看中了一辆合资品牌的车,听说购置税减半准备掏腰包。“按照优惠,这款车可以优惠5000多元,不过我感觉和前段时间相比,经销商把其他方面的优惠幅度降低了。”

长期在汽车销售一线的李俊认为,经销

商一般不会按兵不动把政策红利全部让给消费者,往往会通过降低终端优惠分割政策红利。终端车价上涨与厂商销售策略的调整以及库存变化有很大关系,目前的优惠措施可能因为经销商库存的状况而随时变动。

部分豪车挤进优惠单

随着“T”(涡轮增压)时代的到来,很多豪华品牌也开始做起小排量增压,并集中在1.6T、1.5T以及1.4T三个排量。本次购置税减半的政策中就有不少豪华品牌车型受益。

此次共有7个豪华品牌的22款车型,符合国家最新出台的优惠政策。包括奔驰、宝马、奥迪、沃尔沃、DS、英菲尼迪以及讴歌,其中德系三强(奔驰/宝马/奥迪)旗下发动机排量在1.6L及以下的车型占比近六成。雷克萨斯、凯迪拉克、捷豹路虎、林肯等品牌,在推出搭载小排量发动机的动作较慢,并未有符合标准的车型。“宝马1系、2系、3系,都采用1.6T的发动机,这一政策将会非常有利于入门级车型的销量提升。”经销商吴敏达说,以其中售价为32.99万元的宝马2系多功能旅行车218i为例,购置税为28197元,减半后可节省购置税金额14099元。

实际上,豪华车的日子并不好过。大幅度降价、延长质保期、贷款购车免息,已经成为豪华车销售的常态。尤其进入今年,部分豪华品牌经销商,开始绞尽脑汁拼市场。“受平行进口车等因素的刺激,很多消费者仍在观望豪华车价格进一步下探,有‘持币代购’的心理,但换车还是会优先考虑豪华车品牌。”吴敏达分析说。

从整体看,豪华车品牌仍然是跑赢整个汽车市场的,“过去豪华车是超高速增长,现在只是速度慢了,厂商不适应,这其中的痛点只是高价位的车增速放缓,对超百万的车型影响较大,入门级豪华车发展势头还是挺不错的。”

■谈车论道

智能汽车将是下一个风口

当前,IT、互联网等多产业力量涌入汽车行业,汽车智能化发展成为大势所趋,成为汽车产业演进的重要发展阶段。汽车产业将不再是一个单纯的制造业为主的产业,而是向汽车生态产业链转变;汽车产品本身向智能型车转变,汽车产业由重规模向重服务转变。

在互联网+的大背景下,智能汽车市场正在成为人们眼中的下一个风口,无论是从产品的角度还是从产业链的角度,智能化发展更将为汽车产业带来前所未有的大

变革和机遇,使汽车本身、汽车产业和汽车企业都发展到一个重要转变的当下。汽车下一步发展将有三个重要的转变和特点:

第一个转变是汽车本身由过去以往的功能型车向智能型车转变,汽车的智能化将促使汽车的功能和使用场景发生变革。智能驾驶、互联将使人人们的智慧出行成为一种全新的生活方式。智能汽车带来的不仅是人们双手的解放,它带给人们将是更广阔的生活空间。

第二个转变是汽车产业由单纯的制造业

向汽车生态产业链转变。智能互联汽车时代到来改变的不仅仅是一个产品的本身,而是整个汽车产业链,或者说是整个汽车产业的生态。智能汽车通过车载传感系统和信息终端实现人、车、路和连接设备的信息交换,从而将人、车、三者紧密地联系在一起。

第三个转变是汽车企业由原来传统的重资产、重规模向重服务转变,汽车智能化将促使整车企业的运营模式发生变革,汽车行业百年来的传统重资产、重规模,这

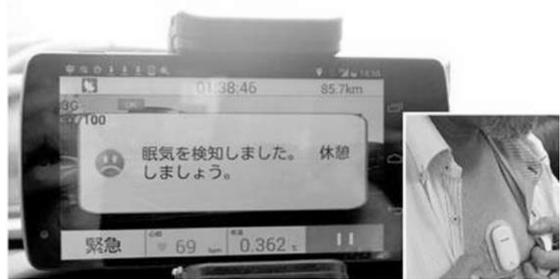
种传统理念将被彻底打破。为客户提供全方位的出行服务,将成为车企之间竞争以及盈利的重要手段,尤其是伴随着互联网企业的泛90后,将成为汽车市场消费的主力。

在互联网服务方面,北汽已经和包括京东、滴滴打车、乐视等在在内的互联网企业合作,在今年年底,北汽将宣布与乐视更大范围的合作项目。

(摘编自北京汽车集团有限公司董事长徐和谊在中国汽车智能化峰会上发言)

■海外风潮

防止疲劳驾驶技术:捕捉司机不曾察觉的困境



通过分析耳垂和心脏的跳动,快速察觉司机的困意,并通过振动向司机警告,从而达到安全驾驶的目的……据日本媒体报道,检测驾驶员困意的技术已达到了实用水平。继巴士等商业用途之后,面向一般消费者的简单易用的产品也已出现。

富士通于2015年2月推出“FEELythm”,可以像挂绳一样轻松地挂在脖子上使用。FEELythm使用传感器检测耳垂的脉搏波,也就是随心跳而变化的毛细血管的压力。其原理是,使用传感器捕捉脉搏的强弱并进行分析,从而计算出困倦程度。可以掌握驾驶员本人意识不到的困境的前兆。一旦困倦增加,就会提醒驾驶员注意,以防止

疲劳驾驶酿成事故。

据报道,从困意感知技术中看到商机的不只是富士通。因为随着蓝牙等通信方式的普及,从各种装置实时收集数据成为了可能。东芝信息系统的“身体未来安全驾驶值守服务”,能够利用医用传感器检测心电图困倦困意。将医疗现场使用的“Sil-mee”传感器用凝胶贴在驾驶员胸部附近。除了通过分析心电图困倦困意外,还能利用设置在车内的智能手机,感知急刹车、方向盘的抖动和车距等。能在检测困意的同时,综合判断驾驶员的疲劳程度也是该服务的特色之一。该公司已于2015年3月,与川崎市的出租车公司合作启动了验证实验。

疲劳驾驶酿成事故。

据报道,从困意感知技术中看到商机的不只是富士通。因为随着蓝牙等通信方式的普及,从各种装置实时收集数据成为了可能。东芝信息系统的“身体未来安全驾驶值守服务”,能够利用医用传感器检测心电图困倦困意。将医疗现场使用的“Sil-mee”传感器用凝胶贴在驾驶员胸部附近。除了通过分析心电图困倦困意外,还能利用设置在车内的智能手机,感知急刹车、方向盘的抖动和车距等。能在检测困意的同时,综合判断驾驶员的疲劳程度也是该服务的特色之一。该公司已于2015年3月,与川崎市的出租车公司合作启动了验证实验。

北京新能源汽车明年销量预计增2倍

“一桩难求”仍是首要问题

相较于全国的新能源汽车市场来说,北京有其特殊性,并不具有代表性,乘联会秘书长崔东树在接受采访时表示,“北京是唯一一个仅凭摇号获得牌照的城市,也就是说,有些人运气不好,很可能这辈子都摇号不到号,但是消费者又有购车需求,这部分人就会被‘挤压’到新能源汽车市场中来。”

为此,崔东树分析指出,从北京市场来看,近几年都将是新能源汽车市场爆发的高潮期,尤其是取消限购限行之后,市场销量比将会出现显著的增长,同时,随着日韩电池企业进入中国,我国电池能源得到进一步缓解。“因此,明年北京(新能源汽车)达到销售6万辆应该也是没有问题的。”崔东树进一步表示,“而我们预计今年北京新能源汽车销量大约2万多辆,也就是说,明

年北京(新能源汽车)的销量应该会是今年的3倍多。”

然而,在北京新能源汽车市场一片热火朝天的环境下,汽车配套的充电设施并未跟上,充电难仍是新能源汽车面临的首要问题。

据公开资料显示,截至今年5月份,北京市累计建成充电桩约8300个,其中公共专用(公交、环卫、出租)建成充电桩约3700个,社会公用充电桩约2000个,私人自用充电桩仅约2600个。

“新能源汽车市场迅猛增长,但是充电桩等基础设施跟不上的问题一直存在,这将给车主造成很多麻烦。”崔东树的表示。

在大量北京纯电动汽车车主后笔者获悉,表示体验不好的并不在少数,其中大部

分“槽点”集中在充电难和充电慢两方面。

“充电桩与加油站不一样,一方面,充电桩数量少,并不好找,有时候好不容易找到一个,还不对外开放;另一方面,充电时间太长,一充就得7个多小时,一天什么干不了;此外,续航里程还短,稍微跑一跑长途,就回不来了。”一位北汽EV150车主王先生抱怨。

此外,北京的交通问题也再次受到挑战,崔东树表示,“目前很多人有购车需求,但是由于没有摇号到号,所以一直没有买车,而新能源汽车限购取消以后,势必会有一些迫切需要用的人选择新能源汽车,直接导致北京汽车保有量快速增长,同时新能源汽车也不限行,所以显而易见的是,今后北京的拥堵将会更加严重。”

重演“井喷”似不可能

中国汽车市场正在经历多年来罕见的“销量滑坡”。根据中汽协的统计,今年前8个月汽车销量中,连续4个月低于去年同期水平,且前8个月累计产销量已低于去年同期水平。

早在2009年,政府就曾出过台相同的政策予以“救市”;同样是对1.6升及以下排量乘用车,自2009年1月20日起当年12月31日按5%征收购置税,同时还推出诸如“汽车下乡”“增加老旧汽车报废更新财政补贴”等其他优惠相叠加。当时中国汽车市场的保有量相对较低,在多重优惠政策的刺激下,中国汽车销量从2008年的928万辆一跃达到2009年的1360万辆。

这次政策能重演辉煌吗? LMC汽车市场研究总监曾志凌认为,从宏观经济的角度讲,政府需要拉动内需以刺激经济的可持续发展,房地产的拉动作用正逐步减弱,除汽车外,其他商品体量太小,效果不大,汽车相对较为合适,而经济增长与车市疲软这对矛盾凸显。“汽车对上下游产业带动明显,在社会零售额中占比高。政策有利于提振当前的车市,但重演2009年至2010年车市‘井喷’的局面可能性不大。需求饱和的情况下,再怎么刺激,作用都不如之前那么灵敏。”

曾志凌还提出,终端销售的数据其实比较稳定,主要是厂商批发数据呈现疲软态势。“过去,每年看到的行业数据有10%到15%是经销商自掏腰包撑着的。去年以来,高库存造成经销商资金链紧绷,经营成本大幅增加。厂家压库越来越困难,有些厂商主动减产,造成批发数据较去年同期相比有显著下降。下降主要是行业的生态环境改变了。”他认为,厂商的库存行为,经过过去六七个月的调整已基本到位,第四季度到明年车市会出现温和反弹,有了减税政策,数据将更加亮丽。

■政策播报

京津冀将建成充电设施“一张网”

近日,国家发布《关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》,意见指出到2020年,基本建成适度超前、车桩相随、智能高效的充电基础设施体系,满足超过500万辆电动汽车的充电需求。同时,京津冀也发布政策称将建成充电设施“一张网”,从今年开始在北京冀主要高速公路上建设平均服务间距不超过50公里的充电设施。

相对于乘用车、客车,纯电动车的推广步伐显得略微迟缓,不仅仅因为卡车的属性以及体积的影响,包括技术都有一定难度。在充电难的问题上,新能源车参展企业民富沃能新能源汽车有限公司区域总经理赫斌表示,做纯电动车的技术难点主要集中在控制系统,这也影响着电池的容量及充电负荷。目前的生产的纯电动车主要是有快充和慢充两种,按照慢充的速度,电池的寿命是4000—5000次,实际上,电池的保障都是五年内有损耗,充电值低于80%就要无条件更换,而快充对控制系统的要求就更高,电池的损害更大。一般的纯电动车企业都是使用第三方电池,在技术上突破难度。

电池的寿命和容量也决定了纯电动物流车不能进行较远的运输,而且国内纯电动物流车的续航能力普遍集中在150公里左右,如果再要提升电池续航能力,一方面技术难以突破,另一方面也要考虑轻量化的设计,实现很难。“即使建立了充电桩,考虑到续航能力,长途运输还是不太现实。”赫斌还表示,对于散户来说比较依赖公共充电设施,对于拥有50台以上的集团用户来说单独建立充电站也要考虑土地成本。

明年起山东全省禁行黄标车

日前,山东省黄标车淘汰工作会议上宣布,自2016年1月1日起,全省范围内黄标车禁止上路行驶。同时,黄标车提前淘汰补贴目前已是最后一个阶段,自明年起,淘汰黄标车将不再享受任何政府补贴。

截至目前,全市共治理淘汰黄标车82430辆,目前剩余2万多辆黄标车。全市累计发放黄标车淘汰补贴1.16亿元;共有1736辆柴油黄标车通过加装尾气净化设备取得了黄改绿环保标志,3050辆黄标车重新核准达到了绿标排放标准。

对在年检有效期内的黄标车,逐车比对车辆行驶轨迹,依法查处后督促及时办理环保检验。将未检验黄标车纳入非现场执法系统,加大定向处罚力度,及时清理黄标车数据库信息。对长期闲置、停放占用公共道路资源的黄标车,主动协调城管等部门进行清理整治,形成强大威慑力,打消车主侥幸心理。

同时,与交通运输管理部门配合,全面摸排和清理全市交通运输企业运营黄标车,严格控制从事道路运输活动黄标车营运证核发工作,加快推进使用性质为营运性黄标车的淘汰进度,跟踪督促尽快办理车辆报废手续。另外,交警部门还会按照机动车强制报废有关规定,对连续三个检验周期未检验的车辆将予以强制注销。

据了解,黄标车提前淘汰补贴政策实行时间已从2013年10月1日起实行,截至2015年12月31日,此后不再补贴。根据淘汰黄标车的车型和使用年限,划分4个时段给予差别化补贴,补贴标准最高的重型载货车、大型载客货车为1.8万元/辆,补贴标准最低的微型载货车为2千元/辆。为鼓励早淘汰、快淘汰,第一时段按补贴标准的100%执行,第二时段按补贴标准的90%执行,第四时段按补贴标准的80%执行。