

汽车周刊

本报事业发展部主编 | 总第 598 期 | 2015 年 8 月 12 日 星期三 责任编辑:张 云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

中国新能源车“全球第一”的反思

今年上半年,中国新能源汽车产销分别增长 2.5 倍和 2.4 倍,超过美国,成为全球新能源汽车第一大市场。不过,如果以为“全球第一”可以高枕无忧,那就大错特错了,有必要泼点冷水。

面临多重羁绊

从新能源汽车目前绝对产量角度来看,仅占 7% 的乘用车市场份额,其完全实现市场化还有待时日。下半年,我国新能源市场将面临比上半年更加复杂多变的局面。国内新能源汽车将面临来自多方面的挑战,这还不包括新建纯电动汽车企业的影响。

一是下半年对国内新能源汽车市场冲击最大的当属丰田卡罗拉和雷凌双擎的上市。据估计,售价可能 13 万元起。如此低价位上市,对国内自主新能源车是个挑战。另外,德系三驾马车也把产品拿到中国做本土化研发;沃尔沃也把产品带至国内生产,这些产品在国内生产,销售

时理应享受国家补贴及其他优惠政策,对国内新能源车市场的冲击并不弱;此外低速电动车对国内新能源汽车市场的影响也不容小觑。

二是宏观经济形势仍面临下行压力,油价预期也难以大幅上涨。这对于车市而言,无疑是最大的利空,而这种利空自然会直接影响到新能源汽车市场的表现。油价方面,受希腊债务危机加剧以及原油市场供应充裕等因素影响,国际油价近日出现持续下跌,全球原油供应未来预计仍将持续充裕。无论从宏观经济形势还是从国际油价趋势等角度,短期内都不利于新能源汽车加快市场化步伐。

三是汽车企业推动新能源汽车市场化的动力仍不足,不少车企之所以热衷新能源汽车是既可以迎合国家意识,同时还能拿到补贴,一举两得。事实上,目前真正以市场化为目的的汽车企业很少。特别是在当前整个汽车市场都低迷的情况之下,汽车企业更无暇顾及新能源汽车的发展,而更多专注在如何提升传统动力汽车的产销上。更值得一提的是,国内有些城市已经不再对购买新能源汽车有诸如免费获得牌照等利好政策,更让新能源汽车的销售形势不乐观。

政策扶持难持久

目前,新能源汽车从数据上看似产销两旺,然而这一切都是在中央、地方各项扶持政策的协同影响下取得,而并非来源于真正的消费市场需求。

从今年 6 月 1 日起,北京市核发号牌的纯电动小客车不受工作日高峰时段区域限行措施限制。对于已经购置纯电动汽车的车主而言,无疑是一个好消息;而对那些有意新购纯电动汽车的准车主而言,该政策亦为其下定决心购车添了些许砝码。在当前摇号一签难求的传统汽车购买环境下,享尽政策利好的新能源车应该成为消费者的宠儿。

但是,事实并非如此,在国家有关新能源汽车购置补贴继续践行退坡机制的大环境下,新能源汽车长期受制的行驶里程短、充电设施不便等劣势仍未获得明显改善,单纯依靠所谓“不限行、限购”的政策“红利”是难以为继的。还以北京市的政策为例,纯电动汽车不限行政策期限至 2016 年 4 月 10 日,可以说,政策“红利”期并不长,这对购置新能源汽车的消费者而言难免心有余悸,即担心一旦期限到后,仍会按照限行政策执行,且要为保养成

本高、行驶里程短、充电设施不完善等诸多不便买单。

冷静看待中国当前新能源汽车推广的现状,还处在起步阶段,在政策干预下,市场并未成型。因此不应过于乐观地期待其如普通机动车一样有着较快的增长,毕竟,新能源汽车仍需要多项有待进步和完善的配套科技保障。目前新能源汽车市场仅靠政府“单轮驱动”实现发展,由于发展的局部性,消费者还未产生自主购买新能源汽车的冲动,一直陷入买或者不买的纠结之中。

未来路在何方

目前国内的新能源汽车发展现状是,除了几家比较务实的自主品牌车企真正下血本在搞研发,其他很多企业都是以糊弄为主,目的就是在政府补贴时分得一杯羹。这些企业中,有的是确实没有研发实力,而有的是不愿意高投入,希望躺在财政补贴上发展。

由此看来,单纯靠政策推动的新能源汽车市场不会走得太远。显然,现在应该认真思考,当政策过后新能源汽车未来之路该怎样走。

首先,目前新能源汽车发展急需突破的问题,就是新能源汽车的定位。在纯电动车发展步履艰难的

情况下,完全没有必要在一棵树上吊死,其实无论是混合动力、插电式电动车、燃料电池,甚至是非新能源但是能达到低排放的燃油车,只要达到节能降耗的目的,都应该一视同仁求发展。

其次,发展新能源汽车,需要更多企业和资本的加入才能真正形成产业,单靠传统汽车企业还不够。目前,在新能源汽车行业门外,徘徊着数万亿的资本随时准备进入,这些资本有民营、有国有,只要放开管制,这些洪流一般的资本会在极短时间内打破僵局,将中国新能源汽车推上一个新的高度。

再次,新能源汽车市场的长远发展,加快商业化步伐才是正道。要在市场上打拼确保可持续发展,着力降低成本应该是企业发展新能源汽车的重点。另外还得落脚于产品本身,即能够为消费者提供能与普通内燃机汽车一样的,兼具使用便利、保养低廉特性的可靠产品及完备的配套。《中国制造 2025》的描述,已给了新能源汽车一个很准确的定位,也给新能源汽车在中国制造强国战略中留下了想象空间。这个行业的蛋糕还有相当大的一部分未被分享,谁先抢占市场,谁就更有优势。

雍君

捷豹路虎官降能否亡羊补牢

近日,两件与捷豹路虎有关的事在朋友圈刷屏。

其一是,奇瑞捷豹路虎宣布其第二款车型为路虎发现神行,新车将于 2015 年第四季度正式上市。其二是,捷豹路虎宣布 XE 车型官方降价,官降后全车型价格将从 47.8 万-68.8 万元调整至 39.8-57.8 万元,降幅在 8 万-11 万元之间。

如果把路虎和捷豹比作一对兄妹,嗯,虎兄豹妹。那么,就相当于大哥家添了“二宝”,辈分上算作“姑姑”的,立马送上“庆生”大礼。

先表“二宝”。2014 年 9 月在全球首次亮相的路虎发现神行,定位为多功能中型 SUV,与揽胜极光基于同一平台打造。据悉,国产发现神行在奇瑞捷豹路虎常熟工厂投产后,将于今年第四季度上市。

奇瑞捷豹路虎汽车日前宣布,第二款投产车型为路虎发现神行。新车将于 2015 年第四季度上市。国产发现神行将在奇瑞捷豹路虎常熟工厂投产。其中冲压、焊装、涂装及总装四大车间均采用全球先进、精密的工程设备,严格采用捷豹路虎全球统一生产制造管理系统、采购和供应商管理标准,并设立全方位跨职能的管控系统,确保制造工艺水平符合捷豹路虎统一标准。

路虎发现神行于 2014 年 9 月在全球首次亮相,是迄今为止最全能的顶级多功能中型 SUV,拥有同级别领先的全地形行驶能力。

余音

路虎发现神行的特别性,在于给中型豪华 SUV 细分市场带来了一些“从未被发现”的新鲜元素。比如它是唯一能提供 7 座布局的车型,其第二排座椅可以纵向移动 160mm,配备 8 英寸的中央液晶屏、卫星导航、3G 热点、车辆跟踪和紧急服务等功能,而同时其底盘悬挂、全地形反馈系统和众多的驾驶辅助装备,都是遵循发现 4 的越野装备标准配齐。7 座加上越野能力强,路虎发现神行一下子就等于拥有了一个明显区别于宝马 X3、奔驰 GLK 和沃尔沃 XC60 的身份标签。

再表“官降”。捷豹 XE 严格意义上说,是一款还未在国内市场上上市的新车。它在国内的前两次动静是 2014 广州车展首发以及今年 4 月上海车展公布售价。据悉,捷豹 XE 将于 9 月 1 日起正式开始销售。未上市先官方降

价,这次捷豹路虎明显学乖了。

对于此次官方降价,捷豹中国的官方表态称,通过市场调研深入了解到,很多消费者对于 XE 表达出强烈的购买意愿,而这次价格调整正是捷豹基于市场反馈所作出的及时调整和积极回应,这也显示了捷豹对于该车型的期望和定位。

捷豹路虎的现况不佳是事实。今年上半年,在华累计零售销量为 45446 辆,同比下滑 27.26%。对此窘况,国产揽胜极光已经率先宣布了官降,而捷豹 XE 则紧随其后。

捷豹路虎虽然保住了豪华车第二阵营的老大位置,但凯迪拉克(3.94 万辆)、沃尔沃(3.83 万辆)、雷克萨斯(3.63 万辆)都已经追得很近很近。

一款入门国产车型和一款入门进口车型相继降价,表明捷

豹路虎痛定思痛后决定重新振作起来,向市场要销量要份额。

捷豹 XE 的起售价跌破 40 万元之后,即与英菲尼迪 Q50、雷克萨斯 IS、雷克萨斯 ES、凯迪拉克 CTS、讴歌 TLX 等进口车型站在了同一起跑线,竞争力明显较以前大增。

至于,此番路虎发现神行和捷豹 XE 官方降价的消息同时发布,笔者认为,另一个潜台词就是从路虎发现神行开始,捷豹路虎将走更务实的定价路线。

捷豹 XE 其实是另一款几乎铁定国产的车型,所以进口车型宣布官降,对于捷豹路虎而言,应该是个无比艰难的决定。因为这次进口车降了,国产车的价格还将下移,这可是大把的利润啊。

可以想象的是,在经过无数个不眠之夜后,捷豹路虎终于想明白了,无销量何来利润,不如先把销量和口碑做大,薄利多销,累计起来也是惊人的。

可不,早几天长城刚刚公布上半年赢利 49 亿元,其制胜秘诀就是薄利多销,哈弗 H6 卖出 17.2 万辆,赚得盆满钵满。长城的成功说明了一点,销量、口碑和利润是可以兼得的。

毕竟捷豹路虎端正了态度,放下了曾经的傲娇,认真反思了定价策略、经销商策略以及媒体关系,最后送一句战国策中的千古名句——亡羊而补牢,未为迟也。

罗裕



荣威 950 1.8T 全面上市

上汽荣威 950 1.8T 车型日前全面上市,三款車型精英版、典雅版和豪华版售价分别为 17.98 万元、18.98 万元和 20.98 万元。

荣威 950 1.8T 搭载了“蓝芯”全新一代动力总成,MGE 1.8T 缸内直喷涡轮增压发动机拥有领先同级德系产品的 185 马力最大功率,同级的 290 牛米最大扭矩,填补了国内大功率、低油耗、高环保发动机的空白,完全超越日韩系、媲美德美主流发动机。与之匹配的是 TST6 速油冷双离合变速器。“黄金动力组合”加上新一代发动机启停系统,使荣威 950 1.8T 百公里油耗低至 7.6 升,满足欧 V 排放标准。



全新广本锋范预售价发布

广汽本田全新锋范(CITY)“云端”预售发布会日前在线举行,全新锋范在广本全国特约销售服务店、广本天猫旗舰店同步接受预订,预售价 8.28 万元起,将于本月正式上市。

全新锋范瞄准“85 后”年轻族群,全面捕捉年轻群体追求简约时尚的新风潮。凭借型格流线设计、全感数字座舱以及极致运动驾控三大越级先锋实力,鲜明区别于传统中级车阵营,带来“流动时尚”般的鉴赏与驾乘体验。

