

提振汽车产业发展 车企呼吁破除汽车消费限制

汽车产业作为支撑我国经济发展的支柱产业,近年来正面临较大的发展压力,自2018年7月始,已经连续19个月负增长。据乘联会公布数据,2月全国乘用车市场零售25.2万台,同比19年2月下降78.5%,对比19年2月因春节因素同比下降19%属于超低基数,说明今年疫情影响下的车市严重异常,对本就下行的中国汽车市场带来了更大的冲击。

在此环境下,中央、各地政府积极出台政策提振消费,为企业减负,中央明确指出来要积极稳定汽车等传统大宗消费,鼓励汽车限购地区适当增加汽车号牌配额,带动汽车及相关产品消费。

事实上,最艰难的是汽车厂家以及背后庞大的汽车产业链,不少企业积极复工复产的同时,从产业发展角度出发,进一步呼吁在汽车消费层面逐步放宽、取消汽车限购,释放市场潜力。

众所周知,汽车限购一定程度上缓解了城市交通压力,但同时抑制了市场需求释放。目前,我国的汽车限购有上海、北京、广州、天津、杭州、深圳和海南。这些地区通过购车指标来调控小客车数量,以减少道路空气污染,为此,汽车增量市场空间受调控所限,发展空间并不大。而由原有汽车指标构成的汽车置换带来的存量市场,成为这些地区新车销售的关键,这结果就导致了高端车型成为这个市场的主力车型。消费级车型基本被边缘化。

而我国汽车产品多数以20万元以内的消费级车型为主,根据近一年来的市场表现,非限购城市对这类车型的需求已经趋于饱和,最后的消费增长点只剩下这些实施限购的城市地区。而由于限购政策,消费级车型基本在这些地区没有多大生存空间。

为此,近日以来,包括长城在内的车企呼吁适当放宽限购指标额度,同时各地政府通过探索市区和郊区分片管理、拥堵路段适当限制等综合方案,合理引导私家车使用,通过细化交管和建设城市智能交通网络,降低小汽车的使用强度,实现汽车产业和城市

交通的平衡发展。毕竟,限购城市汽车市场具备较大发展空间。如果限购地区全面落实增加牌照额度,将对冲掉大部分疫情产生的负面影响。

国内汽车消费进入新阶段,一二线城市在限购限行及高房价等因素影响下,新增购车比例逐年减少,未来三、四、五线城市将成为新增增长极。数据显示,目前中国有约300个城市,2856个县,41658个乡镇,一二线城市外的下沉市场人口占比达77.55%,2.27亿小镇青年成时代消费的新势能。

随着农村市场消费者购买力的增强,农民也面临消费需求的升级,传统的微面已经不能完全满足他们的需求,他们越来越倾向于通过性更强、更有面儿的SUV以及品质更高的、宜商宜家的皮卡产品,同时,我国消费者购车呈现“以一年左右收入买车”的规律性,且基本稳定,结合未来收入预测,15万以下人群仍占比最大。

基于以上,价格在15万以下,排量2.0L及以下,最有机会成为汽车消费增长的爆发点,建议国家出台相关政策,加大对这部分产品的补贴支持力度,并结合近期发布的汽车下乡政策,制定细化方案,促进农用车转购轻型SUV或皮卡,以现金补贴、减免车辆购置税、纳入个税抵扣、降低汽车使用成本等多种形式,促进汽车市场消费增长。

另外,进一步实施皮卡解禁,推动汽车市场发展。当前皮卡在车辆注册登记、高速出行、城市限行、年检、报废等方面受到较大的政策限制,使皮卡消费在中国受到压抑和束缚。当前皮卡产品具备强承载力、高通过性、开放运输空间以及舒适性的特征,相比于轻客和轻卡等其他车型具备拉人载货的多功能性,同时还具备轿车、SUV的安全性、舒适性、操控性和外观时尚性。

事实上,解禁皮卡的呼声已经很长时间,国内多个城市地区已经逐步解禁皮卡。据长城汽车分析,一旦政策完全放开,皮品类将具备很大的增长空间,预计能够达到汽车销量的5%左右,由目前的40万辆/年(市场份额仅为1.5%),提升到约200万辆/

年。长城还指出,如果将皮卡视同为乘用车,在车辆注册登记、年检、限行及其他促进消费政策领域享受与乘用车同等的政策,将会促进皮卡市场及整体汽车市场进一步发展。

在产业发展层面 新能源汽车产业地方保护依然存在 需让市场回归市场

为促进新能源汽车产业发展,国家已明令禁止各地方政府实施保护主义。据了解,面对高压管理措施,各地虽然不再公开实施地方保护,但隐性保护仍然存在,比如把地方补贴改为专项研发补助或奖励,设置不必要的产品、技术门槛,为地方企业打造“定制化”的政策条款等。地方保护的后果就是,导致市场割裂,致使企业产品分散、规模不足,落后企业分散宝贵资源,优势企业难以脱颖而出。

新能源汽车产业,是国家战略,正处于由政策主导向市场主导转变的关键期,亟需建立公平统一的大市场,以优化资源配置,培育优势企业,形成核心竞争力。长城汽车建议政府积极进行角色转型,做好国家顶层设计,推行财税制度改革,加大鼓励研发(如当年研发投入费抵扣当年所得税,溯及既往3年)、降低企业研发成本,并坚持市场第一的原则,对隐性地方保护予以禁止及严厉打击,从根本上破除地方保护,保证中国新能源汽车产业的可持续发展。

发展新能源汽车的初衷,就是为了解决能源和环境问题,而更节能、更高效的技术方案才能最大程度实现目标。当前国人私家车的中短途代步占据用车比例的95%以上,300km续航可满足私人需求,400km续航已基本达到上限。更大尺寸的车型,意味着更多的能源消耗以及更高的价格,没有补贴情况下,存在很大推广难度。

此外,由于电动车的技术特点,在设计合理的前提下,小型电动车内部空间完全可以达到紧凑型车的空间,满足乘坐和载物需求。基于当前中国的国民可支配收入及电机、电控技术现状,以及中短途的使用

场景,小型电动车研发及销售的政策需要引导和支持,以市场需求为核心,真正实现新能源汽车无补贴时代的平稳发展。

次疫情造成车企延迟复工、零部件供应短缺、部分车型的研发生/测试/认证/生产及销售全面延迟,且受道路出行限制,整车/零部件物流运输受阻、经销商暂缓营业以及消费者购车需求和消费能力下降等情况,对2020年上半年汽车企业在国5库存清理,国6产品认证及生产准备方面造成严重影响。为此,业界呼吁国6换档时间也需慎重考虑。

另外,车产业“走出去”支持力度也迫在眉睫,当前我国汽车产业具备了一定的基础,包括研发能力、整合资源的能力,已经到了可以去参与全球竞争的时机,同时国内市场需求疲软、产能过剩,车市低迷、日益激烈的市场竞争等都在倒逼着中国品牌加快走出去的步伐,但面临着国际形势的复杂多变,全球政治的不稳定等因素,中国车企走出去,仍存在着较大的拓展困难与经营风险。

世界上汽车工业发达的国家,工业制造业水平一定是发达的。例如,德国、日本、美国、韩国、法国和意大利等。毕竟,发达的工业水平又是一个国家发达的基础,也是成为一个强国的基础。

汽车工业是一个国家工业强大的一个真实写照。因为汽车工业涉及到工业体系的各个领域,汽车本身就是多个学科应用的一个综合工业产品系统,涵盖材料学、机械、信息技术、物理学和电气学等等,一台汽车背后带动了多个行业的多条产业链。而这些门类的不少尖端技术都会体现在汽车这个产品上。

例如传统汽车的动力系统,即发动机和变速箱,看似不到一个立方的体积,却代表了顶级的工业水平。如今,尖端的发动机技术还是掌握在美日德这些工业强国。因此,这些国家的汽车品牌在全球市场看来颇具竞争力,这就是为什么这些品牌的汽车代表了汽车工业的前沿技术水平。对汽车工业的钳制,无疑对工业技术进步产生影响。

福特德国研发中心确诊一例新冠肺炎患者 隔离30名接触员工

3月9日,据欧洲汽车新闻报道,一名就职于福特德国麦肯尼希(Merkenich)技术中心的员工被确诊感染新型冠状病毒,目前,福特已强制要求部分员工进行居家隔离。

福特在一份声明中说,这名确诊员工已被隔离,并补充表示:“与患者密切接触的约30名员工都已被‘锁定’,并被要求自我隔离,并接受医疗建议。”

与此同时,福特还表示,他们正在对这名员工的工作环境进行消毒。

据悉,福特欧洲麦肯尼希产品研发中心始建于1968年,是代表福特欧洲设计及工程技术实力的重要组成部分,约4000名员工在此工作。该研发中心目前是一个针对福特C级和CD级车型生产平台的整车设计中心,拥有代表世界巅峰水准的声学实验室、风道测试中心和动力系统研发实验室。

“员工、经销商、客户和合作伙伴的健康和安全始终是福特的重中之重。”这家美国汽车制造商表示,截至目前,研发中心的“商业运作没有受到影响”。

福特公司表示,为了减少冠状病毒对公司运营的威胁,该公司还将国际和国内非必要的商务旅行限制从3月27日延长至4月17日。

值得注意的是,3月4日,福特两名在华员工被诊断出感染了新型冠状病毒,此后,该公司开始限制员工的航空旅行。

目前,福特及其合作伙伴在中国有10家制造厂,重庆、杭州、哈尔滨三个生产基地,其中重庆已成为福特汽车继底特律之外全球最大的生产基地。2月10日,福特正式恢复中国工厂生产。

福特欧洲总裁斯图尔特·罗利(Stuart

Rowley)表示说,该研发中心预计不会因为病毒而减产。但他补充称,公司正在监控来自中国的零部件,特别是来自核心区湖北省的零部件。

与此同时,斯图尔特·罗利认为,更大的生产威胁可能来自意大利北部。上周末,意大利当局对伦巴第地区(包括米兰)的旅行和活动实施了全面限制。

截至上周末,新型冠状病毒疫情在意大利境内持续发酵。目前,意大利政府尚未出台能够有效管控疫情的有效政策,使该国成为了整个欧洲大陆的疫情蔓延最严重的地区。

“自从疫情在意大利北部爆发新冠病毒肺炎疫情以来,我们已经把重点放在该地区的供应商身上。”斯图尔特·罗利表示,“打个比方,如果意大利和奥地利之间的边界关闭了,几小时内就能影响到工厂生产;但来

自中国的部分零部件可能在船上,所以,至少你有途径进行运输,甚至还可以采取空运。”

除了福特之外,意大利本土豪华车企玛莎拉蒂表示,从周一开始,只有必要的工作人员将到摩德纳地区的工厂报到,其他所有人都将在家工作。玛莎拉蒂目前约有1350员工,分布在意大利传统工业城市摩德纳地区的三个地区。

据欧洲汽车新闻报道,一份出自意大利工业联合会的文件显示,意大利北部的商业禁区已经给予了企业一些经营的余地。

这份文件表示,在“被证实有工作需要”的情况下,雇员可以上班。“限制不应该导致生产活动、工作活动受阻,更不应妨碍运输和货物进出周边地区。”

欧洲电动车产销将超过美国 直逼中国

据electrek报道,电动汽车行业的重心正在向欧洲市场转移。咨询公司麦肯锡发布的一份报告预测,到2021年,德国将成为全球电动汽车市场的领导者,届时将生产逾170万台电动汽车。

这一迹象在2019年全球电动汽车的销售中已经初现。中国市场2019年电动汽车销量增长了3%,达到约120万台。而相比之下,美国电动汽车市场在2019年下降了约10%,约33万台。

麦肯锡的报告提出,德国的电动汽车产量可能在明年超过中国:“到2024年,德国汽车制造商在全球电动车生产中的市场份额将从去年的18%上升到29%。凭借超过170万台的产量,德国最早可能在2021年成为世界电动车市场的领导者,略领先于中国。”

此外,值得注意的是,宝马已经宣布取消在美国销售iX3电动SUV的计划,加入到了奥迪、本田、现代、梅赛德斯-奔驰等公司

的行列。这些公司正将电动汽车的生产和销售转型欧洲市场。在欧洲,更严格的二氧化碳排放法规要求电气化速度必须更快。

麦肯锡高级合伙人尼古拉·穆勒(Nicolai Müller)表示,欧洲市场对电动车的需求直线上升,预期还会有进一步的动力,特别是随着各大制造商为满足二氧化碳限制度而进行的产品范围日益扩大。

分析师认为,到2020年,欧洲的电动汽

车市场份额可能会升至5%至7%左右。到2021年,电动车市场的份额可能会达到两位数,届时电动车的年销量可能会超过100万台。

麦肯锡还预测,欧洲的电动汽车电池产量将以每年47%的速度增长。到2025年,中国的电池产能将达到610亿千瓦时,欧洲将达到290亿千瓦时,美国将达到150亿千瓦时。麦肯锡的研究不包括特斯拉计划在柏林附近开设超级工厂的潜在产量。特斯拉预计到2021年年中,这一超级工厂将建成并投入使用。

去年,在欧洲最大的汽车市场德国,最畅销的电动汽车车型包括雷诺Zoe、宝马i3和特斯拉Model 3。彭博社上周报道称,2020年特斯拉在欧洲的注册量远低于去年。但特斯拉今年迄今尚未完成大量的跨大西洋产品运输。

至于全球汽车制造商能否生产出足够的电动车,以满足未来一两年的二氧化碳排放标准,目前尚无定论。国际清洁能源委员会(International Council for Clean Transportation)认为,汽车制造商能够应对这一挑战,而PA Consulting预计,欧洲13家最大的汽车制造商将面临超过145亿欧元的碳排放罚款。

顶好汽车维修中心

多年经验/拥有优良品质专业证/最新电脑检测/排除故障 www.bestautorockville.com

我们可以与各保险公司交涉,为顾客追回修车所增加的全部费用

柯建华 电话:240-403-0110 传真:240-403-0111
通国语、英语

● 发动机翻新与维修 Engine Work&Rebuild
● 发动机保养与维护 Engine Performance
● 电路系统检查与维护 Wires Tracing
● 暖气与冷气系统 Heating & Air Conditioning
● 刹车系统,四轮平衡 Break,4 Balance
● 离合器调试与翻新 Clutch
● 悬挂与转向系统 Steering&Suspention

营业时间:
周一至周五 8:00AM-6:00PM
周六 9:00AM-3:00PM

地址:15557 C Frederick Road Rockville MD 20855 7-183

刘氏汽车维修中心

维州汽车排气与安全检查站
Annandale Citgo Gas Station

刘氏汽车维修中心由刘家杰先生主理,服务于华人已有十三周年了,精修各类汽车,您要通过维州汽车安全或废气检查吗?那您一定要来到刘氏汽车维修中心!

电话请找 **刘家杰** 703-941-8309
703-941-8308

营业时间:
周一至周五 7:00Am-7:00Pm
周六 7:00Am-5:00Pm 7-081

地址:
7131 Columbia Pike, Annandale, VA 22003 通英国粤 越潮语