

编辑 蓝朝晖 美编 张彬 责校 张京丽 电话:84285566-3202 sbsdcar@vip.sina.com

专家视角

应高度关注电动汽车的安全性

贾新光



次起火，另一辆产生了浓烟和火光，但是之后自行熄灭。美交管局表示，沃蓝达或其他电动车失火的风险并不高于传统汽油动力车，但仍要求已经或计划生产电动车的企业采取措施解决关于锂离子电池的安全问题。

通用坚称沃蓝达是安全的，拥有安全管理局五星级碰撞评级。还表示：“火灾是在特定的环境下引起的，这将取决于这种火灾是偶然发生的事情，还是经常发生的事情。”然而通用负责人还是表示可能重新设计沃蓝达电池以解决安全隐患。

·一周声音·

庞庆华：我还会再等萨博一个月

“目前我们对萨博项目的态度就是，行我就做，不行我还有更多别的业务。基于我个人想法，我还会再等一个月，再不成，给我都不要了。”日前，庞大集团董事长庞庆华在接受媒体采访时做了如上表述。此前，针对瑞典汽车已与青年汽车及一家来自中国的银行商谈投资瑞典汽车方案的消息，庞大集团表示，对于有利于萨博汽车重组、摆脱其目前困境并健康成长的方案，庞大集团原则上不会反对。鉴于庞大已向萨博汽车支付了4500万欧元的购车预付款，萨博汽车如能完成重组并恢复生产，将有利于尽快履行汽车销售协议下向庞大集团交付商品车的义务。

点评：不难看出，对于萨博，庞庆华的耐心和期待已不像今年年中时那般强烈了。其实，回归经销商本职工作才是庞大集团持续发展的不二法宝。

饶达：明年车市很难获得正增长

“最乐观地预计，明年车市销量会跟今年差不多。”日前，全国乘用车联席会秘书长饶达在接受媒体采访时表示。全国乘用车联席会的数据显示，截至10月底，我国汽车销量为1516万辆，全国乘用车联席会预计全年销量会在1850万辆，比去年增长不足3%。不过，今年有三个特殊因素：一是由于去年车市极度火爆，一些厂家把去年的超额销量算到了今年的业绩里；今年新增的销量中，还有35万辆为汽车出口增量；此外，今年销量中还有40万辆左右是厂家压给经销商的库存。

点评：中国车市该降降温了，其实，把饶达所说的三个因素加起来，今年的销量中，至少有115万辆不是来源于内销增加。所以，即使2012年车市销量跟今年一样，实际上表现也是强于今年的。

金弋波：奇瑞国外品牌形象不断提升

日前，奇瑞汽车新闻发言人金弋波表示，今年以来，伴随着出口销量的不断增加，奇瑞实现了出口产品结构的持续升级以及品牌形象的不断提升。据统计，奇瑞瑞虎、A3、风云2以及瑞麒和威麟品牌等一批主力车型在总出口销量的占比已经从2008年的37.9%，逐步攀升到今年(1-11月)的63.07%。同时，随着海外市场的不断扩大，近年来奇瑞在海外市场的品牌知名度和美誉度日渐提升，奇瑞瑞虎、奇瑞A3和QQ等车型在海外市场获得了一系列的荣誉。

点评：今年1-11月份，奇瑞汽车累计出口达到149462辆，同比增长79.7%，自主品牌海外市场的热销，有效平衡了今年以来国内汽车市场的疲软。

本报记者 钱瑜

据美国彭博社报道，当通用汽车公司在2008年6月宣布计划打造沃蓝达插电式混合动力车时，管理人员称之为“登月”，旨在迅速超过丰田汽车公司。这实际上同我们所津津乐道的弯道超车如出一辙，弯道超车固然很爽，然而风险极大。这件事再次给我们敲响警钟，我们在电动汽车发展中要稳扎稳打，避免急功近利。

现在更可怕的是很多业内人士，包括汽车厂家的人认为传统汽车也经常发生燃烧事件，电动汽车出事故在所难免，不能苛求。还有人认为电动车起

火不是产品质量问题。比如有关部门对杭州电动出租车自燃的鉴定结论就认为：“自燃事故发生不能认定电池单体设计、制造方面存在质量问题，而是电池成组后不能完全满足车辆使用环境的需求，在应用过程中，出现了电池漏液、绝缘受损以及局部短路的情况，且未能及时发现，在经过多次重复使用以后，隐患显现，引发本次事故。”尽管如此，这里面也承认了“电池成组后不能完全满足车辆使用环境的需求”，其实这就是安全隐患。

锂离子电池起火、燃

烧甚至爆炸的隐患目前仍无法完全消除。最早在手机、笔记本使用的锂离子电池，曾经经历了起火爆炸、大规模召回的教训，在电动自行车中，使用锂离子电池的车型也经常出现着火灾事故。在乘坐民航飞机时，规定内含锂或锂离子电池芯或电池的便携式电子装置应作为手提行李携带登机，不允许托运。这也从一个侧面说明锂离子电池还是存在一定的安全隐患。

电动车发生碰撞时，可能导致电池正负极材料冲破隔膜，刹车时能量快速回充至电池时瞬间的超高电流等原因都会导致电

池发生短路，电解液在高温下被电解，产生气体，内部压力升高，导致起火燃烧甚至爆炸。与汽油车不同的是，锂离子电池在碰撞当时可能不会起火，但是由于电池受了内伤，在事后可能会起火，使人猝不及防，后果更严重。

彭博社称，对沃蓝达的调查可能吓跑消费者，危及电动汽车的声誉。有人认为：“这个问题真的比较严重，事件影响不仅仅局限于沃蓝达，这可能使消费者产生心理阴影，怀疑是否要买一辆电动汽车。像这样的危机会削弱消费者对新技术的信心。”

纸上谈车

中国车市遭遇弱肉强食

蓝朝晖



中国自主品牌失去了高增长，中国的汽车市场会怎样？这是一个大家都在探讨的问题。中汽协数据显示，今年前10个月平均月销量超过两万辆的自主品牌仅有奇瑞、吉利、比亚迪、长城汽车和天津一汽5家。而更多的二线自主品牌不超过两万辆门槛，似乎已经陷入了零增长的漩涡。

相比而言，今年合资

品牌过得并不次，通用、大众、福特等，以及即便是遭受了大地震的日系品牌，也继续保持增长的势头。

诚然，今年扶持政策的退出对整体车市的增速放缓起到了决定性的作用，但此消彼长，自主品牌衰退，反而带动了合资品牌的进步。

车市中弱肉强食本是正常规律，但二线自主品牌的没落更多的是盲目增长的后果。比亚迪在经历了高速增长后，在今年出现了负增长。

贪多求快已经成为自主品牌的通病。出现问题并不可怕，可怕的是自主品牌能否在徘徊不前的时候及时调整自己的战

略，获得更多生存和壮大的空间。

目前中国汽车行业开放过度，涉及汽车整车的合资企业达到100多家，外资纷纷来华扩张地盘。国内亦出现了“豪车火小车冷”的趋势，逆国际潮流而动，刺激了合资企业甚至进口车的发展，直接打压了本土自主品牌。

自主品牌汽车市场井喷的行情中，价格的优势已经耗尽，现在看来，只有加大自主创新的力度，而不是抱怨合资品牌的挤压，才是未来自主品牌的出路所在。

中国车市的寒冬还远未结束，乘联会曾表态，中国汽车市场明年乐观的预

测也是和今年持平。在目前汽车业合资企业乐观，自主品牌悲观的背景下，这也是加速行业洗牌的一个机遇。

自主品牌有其浮躁的地方。但在这个浮躁的年代，汽车产业格局已经出现了新的变革。面对弱肉强食的窘境，乘联会建议暂停批准汽车合资企业，否则中国是救了国外汽车寡头们的命，却导致内资汽车企业快速消亡。

不过，鼓励和扶持自主品牌只是一时之策，能否在市场上立足，自主品牌还应当自强才是根本。而能否抵御合资品牌的挤压，也是当前自主品牌亟须化解的难题。

一线市场的作用仍在

王万利



今年车市的不景气及对未来预期的不乐观，让很多车企改变了或正在改变营销策略，其中重要的一项就是重点区域转移，由过去的最重视一线城市变为纷纷加大对三四线城市的投入，抢夺更边缘的市场。

不少车企决策层认为，经过了最近几年的高速发展后，北京等一线城市的车辆已趋于饱和，且受限购、交通拥堵等因素

影响，未来发展空间也不是很大，所以没有必要再在这里浪费更多的精力，应该集中力量抢夺那些潜力更大的市场。

但是这种决定真的明智吗？姑且不论。先让我们看看庞大汽贸日前的一个举动：在京开办了其全国第一家“奥特莱斯”汽车园，主要以折扣价销售厂家库存新车，且以商用车为主。

不久前本报举办的汽车产业趋势论坛上，专家们就曾提到，以眼下的市场竞争趋势来看，未来那些有实力的经销商集团可能会在三四线等网点较少的地区推出一种多品牌集中销售的汽车园模式。果然，庞大汽贸

率先行动了。但选的却是北京这样的经销店密集地。很显然，在北京建这类汽车园卖车的相对优势很不明显。那么，庞大汽贸的首家“奥特莱斯”为什么还要选择北京呢？

其相关负责人称，是因为“北京市场的影响力大”。的确，虽然不见得能为企业带来最多的销量，但北京等一线城市绝对会为品牌吸引最多的眼球。特别是在竞争越来越激烈的今天，吸引眼球，让消费者认识了解一件事物，比一时的多销售更重要。一项有关消费者购物心理的调查显示，在决定消费者购买的多项因素中，“广告里见过”、“听说过”等感知上的选项比“品质好”、“价

格优惠”等更靠前。

所以，虽然有限购、拥堵，但仍有不少市场人士表示，北京、上海等一线城市汽车市场明年不会走下坡路，未来也不会。事实上，豪华品牌车企已经明白了这个道理，从今年他们在京逆市高涨的建店潮上即可看出。

专家们认为，即便销售地位滑落，北京等一线市场引领发展趋势、展示的地位仍在。且越是受限，市场越小，才能显示出被选出的品牌的金贵。这个道理说穿了其实很简单，专家建议，那些正在制定大举进军边缘地带的车企决策层们应该多想想，给明年更合理的布局。

本版漫画 韩玮