



3月汽车零售销量环比
2月增加48.2%

“3月乘用车市场零售达到174万台，同比下降12.1%。这是去年第四季度以来的同比最小降幅，说明近几个月汽车市场呈现出逐步回升复苏的较好态势。与此同时，3月零售销量环比2月增加48.2%，为近期最强。”近日，全国乘用车市场信息联席会秘书长崔东树在乘联会汽车市场研讨会上表示，今年3月的汽车市场除了呈现“稳中有升”的趋势，还表现出了“两极分化”的特点。

其中，各大类车型的增速分化比较明显。轿车零售同比下降12.0%，SUV零售同比下降10.7%，MPV零售同比下降20.2%。此外，各类品牌的销量也呈现出持续分化的态势，其中豪华车销量同比增加7.5%，主流合资品牌销量同比下降12.3%，自主品牌销量同比下降15.7%。崔东树直言：“目前来看，日系和德系市场表现较强，自主品牌压力仍然不小。”

值得一提的是，在汽车市场大多数车型和品牌销量不尽如人意的情况下，新能源汽车逆势增长，延续了稳定的上升态势。据崔东树介绍，依托新能源车补贴政策延续期的利好，3月新能源车销量11.1万台，同比增速100.9%。

今年一季度累计批发新能源车25.4万台，累计增量13.7万台，批发累计增速达到了117.8%。“今年新能源汽车的表现可以用‘开门红’来形容。”除了增速惊人外，崔东树还特别指出，3月A级电动车占纯电动车销量的55.0%。在他看来，这是新能源汽车实现更高质量增长的一个好信号。

3月26日，2019年新能源补贴政策正式发布，虽然补贴的金额减少、门槛提高，但在崔东树看来，这样的新能源补贴政策符合从补贴推动转向市场选择的动力转换趋势，补贴政策变化基本符合近期预期。

此外，原有的补贴政策延续期近两个月，这也让今年的补贴调整过渡期减少。他向记者坦言：“这样的政策的补贴时间段安排是重

大的利好拉动，对车市的新能源车增长带来很好的增量效果。”

在市场信心充足和补贴政策落地到位的双重利好下，2019年国内新能源车发展好于预期。崔东树表示：“按照2018年新能源车120万台基础，原预测2019年新能源车160万台，目前应调整10万台增量，预计2019年的新能源汽车销量达170万台。”

虽然新能源汽车在车市寒冬中扮演了“火车头”的角色，提供了源源不断的动力，但崔东树同时提醒，各大车企仍需“传统燃油车和新能源汽车两手抓”。他认为，随着科学技术的发展，石油开采水平和转化率也有很大提高，未来石油、天然气等能源的供给或许会比预期更久远、更稳定。

“目前传统车企的核心技术优势仍在发动机、车身、底盘等，这些核心技术能带来较高的盈利。而电动车的电池、电机尚不能取代发动机的盈利效果。”崔东树说。

正如他所言，目前汽车企业的普遍情况是“传统燃油车业务挣钱，新能源汽车业务亏钱”。因此，在新能源汽车资金压力巨大的情况下，简单鼓励企业放弃挣钱的业务，全力做亏钱的事，并不符合商业逻辑和市场规律。他说：“通过双积分政策鼓励车企将燃油车和新能源汽车协同发展、优势互补，实现新能源车与传统车的合理比例结构，这样才能实现可持续发展。”

“传统燃油车与新能源车协同发展是现阶段的主流车企的必然选择。”崔东树指出，尤其在不同使用场景下，燃油车与电动车各有优势，短期内不能等效替代。

自4月1日起，我国制造业增值税下调3个百分点，在崔东树看来，这将成为车市的重大利好消息，4月乘用车零售也因此有所改善。“目前制造业各行业的价格相对稳定，进口和高端汽车官宣降价较快，有利于消费观望心态的改善，帮助高端豪华车持续走强。”

崔东树还指出，目前金融条件改善、中美贸易摩擦边际缓和、基建投资预期升温等因素有利于卡车市场改善。同时，大中型客车市场受新能源补贴政策促进，也实现了大幅增长。“一般来说，消费者的购买力是缓慢释放的，因此，车市走出寒冬需要时间。相信今年推出的各项利好政策将温和推动乘用车市场的回暖。”

(据《中国青年报》)

新能源汽车仍是车市「火车头」

“飞行汽车”离实用化越来越近

据《日本经济新闻》4月9日报道，在日本，推进以垂直起降来移动的“飞行汽车”走向商用服务的行动已经出现。日本住友商事将携手美国贝尔直升机德事隆公司(Bell Helicopter Textron)力争在2025年将“飞行汽车”推向实用化，并计划以此为目标首先在年内启动采用大型无人机的验证试验，展开运行服务的调查。虽然这对日本国内相关产业的拉动效应令人期待，但“飞行汽车”开发和立法迟缓等有待解决的课题仍很多。

用于验证试验的大型无人机的机身宽度达到约2米，可飞行数十公里。日本政府2018年9月放宽限制，允许无人机在人口稀疏地区等进行视距外飞行。鉴于此，住友商事和贝尔直升机将展开选择可成为实证地点的地方自治体的工作。

住友商事携手的贝尔直升机是直升飞机的大型制造商，还制造军用

飞机等。在垂直起飞领域具有较高技术。该公司1月披露了正在开发的用于载人飞行的“飞行汽车”——Nexus。Nexus为5座，续航里程达到约240公里。力争打造能在完全无人状态下自主运行的飞机，正在反复进行试验。

两家公司的合作内容还包含Nexus的利用。在Nexus领域，住友商事是第一家与贝尔直升机携手的日本企业。两家公司将以2025年的实用化为目标，调查物流和旅游等领域的商用服务市场，同时共同推进与启动服务所需的行政机关审批有关的谈判，以及制定飞机销售和维修等业务模式。还寻求通过住友商事旗下的租赁公司，摸索提供面向出租车服务的汽车。

关于住友商事用于试验的大型无人机，日本物流企业雅玛多控股也有用于物流的构想，预定今年夏季在美国国内进行演示飞行。关于采用无人

机的配送服务，日本乐天正在推进以静冈县的平原靠近山间地区的住宅为对象运送日用品与盒饭的验证试验，计划到2020年度面向人口稀疏地区推出日本国内最早的配送服务。

在“飞行汽车”的开发领域领先的是欧美企业。欧洲空中客车、德国奥迪和意大利设计公司(Italdesign)将推进被称为“Pop·Up·Next”的“飞行汽车”计划。在飞机和汽车领域代表欧洲的企业已经联手。

正在开发的“飞行汽车”把具备自动驾驶功能的纯电动汽车(EV)和乘用车型无人机结合起来。在城市地区通过纯电动汽车行驶，而城市之间的移动则以具有乘坐舱的无人机在空中飞行。开发方于2018年11月展示了1/4大小的试制机。将在10年以内作为飞行出租车推向实用。

另外，美国波音也将积极推进“飞行汽车”的开发。2017年，波音将开发无人飞机的初创企业极光飞行

科学公司(AuroraFlightSciences)纳入子公司。

如果“飞行汽车”市场形成的话，还将有助于诞生新的零部件产业。美国波音的首席技术官(CTO)格雷格·希斯罗普(Greg Hyslop)表示“飞机和汽车在不断靠拢”。要实现“飞行汽车”，自动驾驶技术和电动化不可或缺。汽车和“飞行汽车”核心技术的发展方向彼此重合，还有望扩大传感器零部件、电池和轻量化材料等的需求。

在日本企业中，涉足直升机和飞机业务的斯巴鲁(SUBARU)和川崎重工业在“飞行汽车”领域处于启动可行性评估的阶段。斯巴鲁的常务执行董事户正一郎表示，“在运输人和物的交通工具领域，汽车和飞机的亲和性很高。斯巴鲁正涉足这两方面”。

(据环球网)