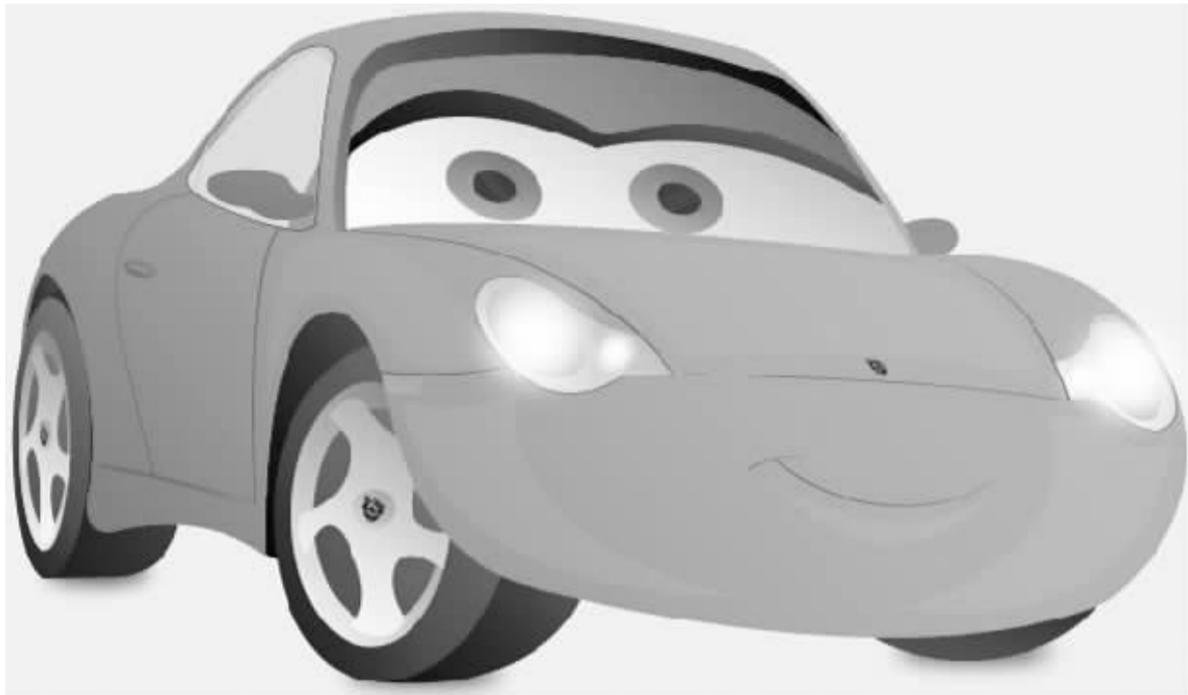


# 网上淘车 小心问题库存车



每逢年底,是车商年终冲刺销量的关键时刻,面对厂家下压的任务量,如何将库存新车尽快促销出去,成为很多经销商的“心病”。记者从市场上获悉,大部分车商最后一个月的库存系数在1左右,也有的超过3,压力很大。普通消费者也会发现,年底市场上的库存折扣车变多了,这些车到底怎么购买比较合适呢?

## 库存指数高:车商年底压力仍重

细心的消费者留意到,越是年底,汽车经销商附近大片空地的空地上停放的库存新车越来越多。

记者留意到,今年车市并非一帆风顺,大致走势是“前低后高”。上半年车市艰难,大部分汽车品牌的经销商库存达到峰值,包括上汽大众、斯柯达、北京现代、东风雪铁龙、东风悦达起亚、东风标致、长安福特等合资品牌。长城汽车、长安轿车、上汽荣威、华晨中华等自主品牌,共有15家品牌经销商的库存系数超过了2,甚至有部分品牌的库存系数超过了3。今年上半年,经销商的销售压力是近两三年最严重的。

本地一家大型汽车经销商集团负责人告诉记者,对于一般渠道的汽车经销商来说,每月的合理库存系数在0.8~1.2之间,也就是说一辆车能满足一个月左右的销售任务,能保证车商有正常的现金流动,也不会对资金链有“伤筋动骨”的影响,汽车经销商是最轻松的。但如果库存系数超过了1.5,那么就是库存预警,车商就要想办法去库存了。

中国汽车流通协会作为长期监控经销商库存的机构,其最新调查表示,今年11月汽车经销商库存总体还较高,只有合资品牌的库存系数仅为1.06,处于较轻松水平。

## 传统车商去库存:降目标补贴现金

面对高库存,厂商都是如何缓解的呢?北京现代厂家负责销售渠道方面的一位负责人告诉记者,如果区域经销商库存出现了高度预警,厂家会及时调整销售策略。最常见的就是加大促销力度,让经销商回归合理区间,当然,如果遇到非常严重的情况,那就要动用“非常手段”。譬如今年第一季度,因“双品牌”事件导致的奥迪出现销量大幅下滑和高库存状况,一汽大众奥迪在第二季度及时对经销商实施了30亿元的现金进行补贴,终于帮助车商消除库存,渡过难关。同时,上半年销量一度低迷的北京现代,为去除经销商库存压力,主动将年度目标下调,缓解车商压力。记者留意到,今年部分汽车厂商还加大了汽车金融方面的扶植力度,利用贷款免息政策等优惠策略进行促销去库存,这也成为今年车商最为有效的方式。

中国汽车流通协会负责经销商库存预警项目的副秘书长朗学红表示,今年是融资租赁的元年,以汽车贷款业

务为例,一辆指导价格20万元的新车,部分渠道经销商以8折或者更低的价格获得这些“库存车”的销售权,再以零首付、高月租的方式植入贷款产品进行销售。当未来两三年消费者还完全部贷款后,车商也从中获得了极高的利润。

## 电商平台:以低首付作噱头

临近年底,旺盛的消费力也帮助经销商消灭了不少库存。中国汽车流通协会近期数据显示,11月汽车经销商综合库存系数为1.28,同比下降2%,环比下降4%。

目前汽车流通领域存在新的渠道变革,互联网电商和传统经销商并行。当前,汽车电商为了吸引消费者的关注,大多售价低于传统经销商,并以低首付作为噱头。

记者留意到,陆续有多个汽车电商平台推出各类特价车,如北汽、广汽本田、东风标致、一汽丰田、上汽荣威等都有汽车电商“包销”活动。阿里汽车事业部总经理王立成表示,“目前电商还是以特价车销售的方式,以价格低廉吸引消费者。”

据易车披露,今年上半年该平台销量为10万辆,约占全国乘用车新车销量的1%。若按2018年我国汽车销量将突破2500万辆计算,未来汽车电商“包销”的新车将达到250万辆左右,规模可观。对此,一位合资汽车厂家人士坦言,电商正在成为厂商消化库存车或滞销车型的主要销售渠道。

## 消费提示:库存车如何买最放心

对于普通消费者来说,低价的库存车还是有一定吸引力的。那么如何判断和选购呢?中国汽车流通协会表示,库存在6个月内的车型归为正常库存,而库存时间超过6个月的新车则可定义为“长库龄”车型。

记者从本地经销商留意到,在厂商连续几个月的大力促销下,多个品牌的经销商库存回归到合理水平,但仍有个别品牌的“长库龄”车型持续增加,让年底车市增加了不确定性。

同时,一位汽车经销商告诉记者,当前不少厂家和经销商的库存车辆存放的条件并不是太理想,甚至出现部分车辆的车轮变形、易损件老化、电子元器件受潮、电池电解液亏空等状况,这种车辆极易影响后期使用,而且问题不易察觉。

到了年底最后一个月,市场上还有多少库存车没有被消化掉呢?最简单的一个辨别方法,就是当你来到汽车经销商店时,如果看见有大幅度折扣的新车,那么十有八九是“库存折扣车”。

消费者在购买这些车型时,需要看清车型的生产日期,切勿只贪图便宜,被商家的各种营销手段所蒙蔽。如果库存超出常规的“长库龄”车,消费者就更应该注意了。

(人民)

## 无人驾驶放开路测 政策破冰助力创新

无人驾驶路测终于放开。或许,在科幻影片中自动驾驶的未来场景,将不再遥不可及。

据报道,北京市交通委联合北京市公安交管、北京市经济信息委等部门,制定发布两份指导性文件。根据这项新政策,在中国境内注册的独立法人单位,进行自动驾驶相关科研、定型试验,只要符合国家机动车运行安全技术规定,满足在指定区域、指定时段内测试,购买交通事故责任保险或赔偿保函等条件,即可申请临时上路行驶。

北京市的自动驾驶汽车路测新政,可以说是为无人驾驶在地方层面实现了法律破冰。这对于方兴未艾的国内人工智能汽车产业,将是极大的利好。

众所周知,无人驾驶走出实验室、步入生活,道路测试是必不可少的重要一环。只有在真实的道路上自动驾驶车辆,才能觉察不足、改进工艺;也只有经过了真实道路的检验,无人驾驶才会更安全、更为公众所接受。今年2月中旬,谷歌汽车在道路测试中与一辆公交巴士发生刚蹭,需要承担部分责任。

实验室固然可以模拟成千上万种路况,但是,真实的路况有无限的可能。无人驾驶只有在实际的路况中大量学习,才能在将来有一天最终获得合法的驾驶牌照,让人类放心。如今,国内的互联网巨头已经投入了大量的资金进行自动驾驶汽车的研发,而从实际情况看,各企业也已经到了走出实验室、在实际路况学习的关键时期。前不久,深圳一款自动驾驶公交车上路运营,也曾引发人们的极大关注。

在这个互联网科技勃兴的崭新时代,许多熊熊燃烧的创新之火,往往会行走在法律的边缘或者法律的模糊地带,甚至超出了现有法律的范围。这些情况都是正常的,任何创新都不应该损害公共利益,不过,符合公共利益以及技术趋势的创新,也理应获得法律的回应,应该获得一张合法的出生证。

自动驾驶汽车也是如此。此前,虽然有国内自动驾驶汽车上路领到了罚单,在法律没有修改之前,这无可厚非。但更重要的是,无论是为了呵护创新还是拥抱未来,我们都需要给自动驾驶或者自动驾驶路测一个法律上的说法。

目前,在自动驾驶领域,美国和中国可以说是走在世界前列的两个国家。值得借鉴的是,2011年,美国内华达州即制定了无人驾驶法律,2012年为谷歌颁发了首例汽照,允许其汽车上路测试。紧接着,加利福尼亚州、佛罗里达州、密歇根州等也制定了相关法律,为无人驾驶路测打开大门。美国联邦政府正在抓紧制定相关规则,统一各州的路测规定。如今,谷歌汽车每天可模拟300万英里,相当于往返北京和上海2000多趟。

中国要想在人工智能领域实现赶超,从法律和制度上为自动驾驶汽车放行,是必不可缺少的措施。北京市的做法开了一个好头。

十九大报告提出,要“突出关键共性技术、前沿引领技术、现代工程技术、颠覆性技术创新”。科技创新已经成为新时代最为浓墨重彩的一笔。同样,在代表现代科技的无人驾驶上,要实现弯道超车,也亟须更有力的政策支持。当然,如何让政策破冰成为更多地方乃至国家层面推动创新的有益尝试,需要更多的实验和探索。而诸多事件和政策表明,通过制度创新为技术创新提供支持,让制度为科技创新助力并保驾护航,已是时代的共识。

(新京)

