



“小排量”成新时尚了吗？

——记者调查购置税减半对车市影响

□本报记者 孙艳 盛丽 文/摄

“汽车下乡”、“以旧换新”，小排量救市政策又来了个“购置税减半”，最近的车市确实引来了待车主们的“小激动”，但政策扶持真的能拉动当前小排量的车市吗？作为消费者的您是怎么看待这一利好政策的？

【记者探访】

优惠政策刺激购买欲

“十一”黄金周前夕，国务院常务会议决定，从2015年10月1日到2016年12月31日，对购买1.6升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税的优惠政策。小排量轿车再遇优惠政策，汽车经销商和想要买车的市民都感觉是个不错的消息。

对于为什么会购买小排量轿车，记者随机采访几位车主，其中提到较多的是节能、经济、实用等优点。

80后职工王先生家住丰台，去年他购买一辆小排量轿车。“我家距离单位不远，平时开车和坐地铁是主要出行工具。购买小排量轿车主要是经济实惠。”

此次对于小排量车型的优惠政策，也让不少准备购买汽车的人将小排量车型列入计划。可以说，优惠政策再次刺激着消费者的购车欲望。正准备买车的市民王先生评价道，“小排量汽车家

用合适，不仅完成代步任务，还赶上优惠政策，绝对实惠。”

对此，王先生还算过一笔账。“我预计买车的花费是10万元左右，所以，以买一辆10万元的小排量汽车计算，一般车辆缴纳的购置税为发票价/(1+17%)×10%，这样算来，按照优惠政策，大约可以省去4000多元。差不多是我一个月的工资，还很划算。”

据中国汽车工业协会统计分析，2015年9月，汽车产销量比上月较快增长，产量同比降幅趋缓，销量呈小幅增长。1-9月，与上年同期相比，汽车产量略有下降，销量基本持平。其中，9月我国汽车产销量比上月呈现较大增长，与上年同期相比，产量继续下降，销量结束了连续5个月的下降，止跌回升。9月汽车产销分别完成189.43万辆和202.48万辆，比上月分别增长20.6%和

21.6%；与上年同期相比产量下降5.6%，销量则增长2.1%。1-9月，汽车产销分别完成1709.16万辆和1705.65万辆，产量比上年同期下降0.8%，销量比上年同期增长0.3%。

而随着减半征收1.6升及以下排量乘用车车辆购置税政策的实施，不少业内人士表示，政策的实施在一定程度上能推动小排量汽车市场升温。优惠政策对汽车经销商来说，也算是一个不错的消息。

调查中，记者了解到，已经有商家对于购买小排量车型优惠政策，推出更多促销活动，有些4S店还打出“购置税减半”的宣传广告标牌。“出台购置税减半的优惠政策，可能对刺激汽车消费、拉动新车销量有一定帮助。国庆期间就有人来看车，还有几位订了车。”一位4S店销售人员说。

利好难抵舒适 部分车主观望

但是调查中，记者也了解到还有不少人对于小排量汽车持有观望态度。舒适感和速度是市民吴先生对于驾驶汽车的要求，所以他本来买车的计划中，并没有将小排量车型列入考虑范围中。“我家已经有辆汽车，一直是父亲在开，这辆车虽然不是小排量车型，但很有驾驭感，这也是我买车时看重的地方。”虽然优惠政策能节省一笔支出，但是吴先生还是急于购买小排量车型。

而王先生则表示，自己早有换车打算，4000元虽不算多，但还是挺有诱惑力的，只是现在油价相对前几年降下来不少，油钱已不再是车主考虑的主要因素了，每个周末习惯了驾车郊游的，还是大SUV更能满足全家人的出行需求。

陈先生是名20年驾龄的老司机了，这么多年换了3辆车，从一开始的国产小排量，到后来的合资小排量，到现在的进口大排量，车越换越高级。他告诉记者，通过车辆的更新换代，驾车越来越舒适。“现在生活水平确实越来越好了，人们对车的要求也越来越高，再不用被油耗纠结

的时候，舒适度、驾驭感要求开始提升。小排量汽车在城市里开确实已经够用了，毕竟能省下不少油钱。现在随着技术发展，很多大排量车要比小排量车型还省油。所以，油耗并不重要，重要的是如果小排量车做得更加舒适、人性化，而且再加上国家的支持力度的提高，相信会考虑小排量汽车的。

孙先生得到这个好消息之后，近些天也成了小排量汽车4S店的常客，但他也在犹豫阶段。孙表示，自己对

小排量汽车很感兴趣，但估计国家正在加大力度支持节能环保汽车，相信对小排量汽车还会有更多的优惠政策，想再观望一段时间，现在自己开的车性能还不错，开两三年再换也行，万一要赶上新的优惠措施出台，就更合适了。



【专家分析】

政策扶持给小排量带来“春天”

购置税减半真的能给小排量市场带来“春天”吗？记者采访到了中国汽车工业咨询委员会副秘书长傅京生。

“小排量购置税，这当然是件好事，不管是消费者还是车企都是利好。”傅京生说，最近参加了几次汽车方面的论坛，小排量汽车的发展一直是业内专家比较关注的，此次的小排量汽车购置税减半，对于小型车市场销量提振应该会有可观的效果。

傅京生介绍，早在2007年，国家发改委就出台了《产业结构调整指导目录（2007年本）》，在

燃油经济性、排放标准等指标上，对节能环保型小排量乘用车首次进行了定义，鼓励企业大力推动小排量汽车发展的呼声越来越高。近些年来，国家越来越大的多的鼓励小排量汽车发展，特别是自主品牌的小排量汽车。

不过，这一次小排量车的购置税减半政策，远没有像前几年的“汽车下乡”以及“以旧换新”那样轰动一时，但由于这一次新政策的持续时间很久，而且所涉及的车型众多，让小排量车在市场上有了更大的发挥空间。

小排量汽车仍是节能主力军

汽车技术研究中心主任赵航也提出，在国家鼓励节能减排、城市拥堵和车企平均油耗考核将至的大环境下，购置税减半的优惠政策支持，无疑为小型车市场再次增长提供了动力和空间。同时也让我们看到了国家节能减排的决心。

当前，无论是纯电动车还是混合动力汽车，其规模化都尚需时日。现阶段的节能减排任务仍落在了传统技术革新及大力发展小排量汽车身上。随着传统汽车

在发动机、变速箱以及主被动安全等方面技术成熟，正在进一步弥补自身动力不足的缺点。

赵航表示，节能汽车补贴政策效果明显，通过政策引导实施节能减排是此阶段最有效的办法，对于新能源汽车的补贴，他说：“目前，国家对新能源汽车制定了补贴标准，混合动力汽车最高可享受5万元补贴，纯电动车最高可享受6万元补贴，之所以效果不明显还是因为新能源汽车售价太高。”

政策扶持还需细化实施

而小排量汽车的减税，另一方面也反映出了小排量车与现实制造存在着矛盾，特别自主品牌的小排量汽车。“现在，汽车生产出现了严

重的供大于求的状态，政府出台政策很大一方面是在救市。”傅京生表示，正是因为此次政策涵盖车型众多，这种一刀切式的优惠，仅仅对救市存在益处，而对急需政策滋润的自主制造以及节能环保，显然意义要小了许多。所以，越是在这种情况下，就越应该与时俱进的改变政策扶持，才是比什么都更重要的。

毕竟，我们早就看到了1.6以下排量的车型千差万别，按这种排量一刀切的推进，就不如从产品入手针对性的加以倾斜，建议按一定比例扶持小排量车企，对明显排放高的车型减少扶持。特别是，在减半购置税的同时，也应该考虑价格因素的影响，并以更好地按比例补贴，这或许才是最合理的政策保障、也是对国内企业最好的推动力。