

从春节前两个月到元宵节前后,租车市场的日租金最高翻 4 倍

春节租车很火爆 个性化需求难满足



本报讯（记者 罗筱晓）刚过去的猴年春节,租车回家或租车自驾游成为很多人的新选择。从春节前两个月到元宵节前后,租车市场都呈现出持续火爆的势头。

据了解,春节期间,租车费用较平日最多翻了 4 倍,但许多租车公司的租赁率仍维持在八成左右,甚至出现“一车难求”的状况。

与此同时,高昂的“异地还车费”却让有相关需求的消费者对租车仍望而却步。未来国内租车行业若要健康有序发展仍需跨越

诸多藩篱。

2月22日,正月十五,前一天刚从安徽老家回到北京的李晓波,一大早就来旧鼓楼大街与车主王伟交接还车事宜。因为买不到回家的车票,早在1月,李晓波就通过租车平台预约了王伟的车,“从腊月二十六到正月十五,一共19天。”李晓波告诉记者。

据介绍,平时王伟的车单日租金120元左右,春节期间则涨到每天170元。王伟表示,即便如此,春节前后在平台上向自己咨询的人仍然很多,“完全不担心租不出去。”

确认车况正常后,李晓波把车钥匙还给了王伟。“这是我第一次春节租车回家,既不用担心买票,在家期间还能载着家人去周边短途旅游,确实挺方便的。”离开前,李晓波表

示,如果有需要,以后还会选择租车。

不仅是私家车租赁火爆,众多专业租车网站在春节期间的订单率也维持在八成左右。

2月20日,记者登陆了神州租车网站,发现仅北京地区,大部分门店的中低端车在元宵节当天都被订完,只剩下日租金在600元以上的高端车可选。

同样的情况也发生在一嗨租车网站上。神州租车的工作人员告诉记者,由于租车回家和自驾游的需求旺盛,春节前后,平时每日租金在140元左右的经济型轿车最高涨到了每日400多元,“差不多翻了4倍”,但仍早早就被订满。

一嗨租车的工作人员则表示,即使到目前,部分车型的价格较平时还有所上浮,预计到3月才能恢复正常。

当租车被越来越多的人所接受时,高昂的“异地还车费”却让有个性化需求的消费者望而却步。春节假期,陈小姐一家本打算租车从北京出发,沿途旅游,最后到达广州,再从广州

乘飞机回北京。但在租车网站查询后,高达6700多元的异地还车费吓了她一跳,“租车的费用才2000多元呢。”

异地还车费用为何如此之高?记者就此电话咨询了神州租车和一嗨租车的客服,这两家租车公司均表示,异地还车涉及到车辆的运回、人工等花销,因此这笔费用由两个城市之间的距离决定。北京与广州之间距离2200多公里,按每公里3元计算,异地还车费自然就十分高昂了。“如果是距离较远的城市,我们并不建议异地还车”,客服人员告诉记者。

据了解,各国租车行业都存在异地还车费,但有的国家会根据线路制定不同的费用标准,以美国为例,由于租车公司需要将车从旅游热门地区调回大城市,如果消费者选择这一租车路线,异地还车费用就会便宜很多。“随着生活圈扩大,选择异地还车的人一定会越来越多,希望到时还车费用可以降低到可接受的水平。”无奈改变了行程的陈小姐对记者说。



本文图片由视觉中国提供

通用汽车(中国)投资有限公司召回部分进口欧宝麦瑞纳汽车

本报讯（记者 蒋蕊）通用汽车(中国)投资有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将从2月29日起召回部分2013~2014款进口欧宝麦瑞纳(OPEL MERIVA)汽车,生产日期为2012年8月31日至2013年12月4日。据该公司统计,在中国大陆地区涉及263辆。

本次召回范围内的汽车由于设计原因,当座椅被调低时,部分乘客的身体会将外侧的安全带锚座固定索压倒,导致其过度折弯。长期过度折弯导致安全带锚座固定索存在折断的风险。缺陷主要影响的乘客群体包括出租车司机、残疾人 and 有特殊入座要求的乘客。通用汽车(中国)投资有限公司将为召回范围内的车辆免费更换带高低调节功能的前座外侧安全带锚座,以消除安全隐患。

报告称 去年自主品牌微型车投诉量靠前

本报讯 根据国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网公布的相关统计数据显示,2015年至少发生过一次车主投诉的微型车有21款,总投诉量为280宗,平均投诉量为13.3宗。排名靠前的大多是自主品牌车型。

报告显示,微型轿车大多是针对一些经济型用户,一般是作为代步使用,好开耐用、具有经济性是车主的所求,因此,就微型车来说,低故障率才能很大程度上节约使用成本,达到购买微型车的初衷。

分析认为,自主品牌微型车由于车型多、销量较大,投诉率较高。其中吉利汽车和长安乘用车投诉量比较大,主要集中在转向故障以及车身生锈等问题。此外,自主品牌一些车型存在所谓的“小问题”,例如,奇瑞QQ3的玻璃开裂以及长安奔奔的玻璃升降器故障等,这样的问题虽小,但希望自主品牌尽量不要忽视细节,避免因小失大。

另外,尽管进口品牌微型车并不多,但是由于用户对于进口车质量印象向来较好,因此,进口车的可靠性必然会成为消费者关注的焦点之一。但菲亚特500发动机熄火以及smart fortwo的半轴脱落和车辆自燃的投诉已然不能算是小问题了。（卓君）

南京车主可自编自选车牌号



2月22日,南京市交管部门再次推出的网上“50选1”自选号牌于今天上午9点启用。据了解,这次的互联网选号分自编选号和随机选号两种方式,首批投入不少于5万个车牌号。当号池中号牌数量不足5万时,计算机系统会自动依次补充新的进去。姚宏 摄/东方IC

首月中国品牌乘用车市场占有率达 45% 创三年来新高

据新华社电（记者 华哗迪）持续攀升的中国品牌乘用车市场占有率,在2016年首月创出三年来新高。中国汽车工业协会19日发布数据,1月中国品牌乘用车销售101.39万辆,占乘用车销售总量的45.49%。

这创2013年以来中国品牌乘用车单月市场占有率新高。过去三年中,中国品牌乘用车一度出现连续十几个月的持续下滑,最低曾降至不足35%。受新车品质提升、市场接受度提高等因素影响,去年年中开始,中国品牌市场占有率逐月攀升,2015年12月达到42.44%。

统计显示,1月中国品牌乘用车销售

101.39万辆,同比增16.62%,市场占有率比上月提升3.06个百分点;与此同时,德系、日系、美系、韩系和法系乘用车市场占有率分别为20.09%、13.38%、12.07%、5.56%和2.94%。

当日公布的数据还显示,1月我国汽车生产245.20万辆,同比增长7.14%,销售250.06万辆,同比增长7.72%。乘用车分类别看,轿车销售111.11万辆,同比下降9.06%;运动型多用途乘用车SUV销售78.49万辆,同比增长60.51%;多功能乘用车MPV销售26.14万辆,同比增长15.90%;交叉型乘用车销售7.13万辆,同比下降30.98%。

天津市将投资上亿元完善平行进口汽车试点

新华社电（记者 邓中豪）记者22日从天津滨海新区政府了解到,作为平行进口汽车试点城市,2015年天津市平行进口汽车共计2.7万批7.9万辆,同比增长14.1%,占全国总量74%。2016年天津市将推出资金支持在内的三大举措,加大对平行进口汽车行业的支持力度。

据介绍,2015年10月13日,商务部正式批复天津滨海新区5家平台和30家企业作为首批天津平行进口汽车试点,平行进口汽车试点政策正式落地。此后,天津市平行进口汽车迅猛发展,在全国进口汽车总量大

幅下降的背景下逆势增长,成为经济发展的新亮点。

滨海新区政府相关负责人表示,“十三五”开局之年,滨海新区将加大对平行汽车进口的支持力度。由市、区、功能区共同安排1亿元专项资金支持平行进口汽车试点发展,在降低物流成本等方面给予资金支持;加强政策创新,协调口岸、海关、检验检疫等单位就平行进口汽车在通关便利、车辆检验、金融配套、港口服务等方面汇总出台具体的便利化措施。

数读车市

1万 杭州大力推广新能源车上路

借力G20杭州峰会,杭州正加快新能源汽车的推广应用和绿色城市建设,今年陆续投放使用的新能源车将超过1万辆,这其中包括500辆新能源公交车、500辆G20峰会保障用车,500辆通勤车,还有纯电动出租车、环卫车、物流快递车。

据了解,杭州目前已有新能源汽车整车企业6家、零部件企业30余家,产业发展集聚效应初显。而峰会的到来,加快了企业创新和规模化生产的步伐。今年杭州还将力争新建两座公交车充电站,至少建设完成2000个充电桩。

杭州市新能源汽车发展与应用领导小组办公室有关负责人介绍,杭州已推广应用新能源汽车22131辆,仅次于上海、北京。

20% 2015 年锂电池行业收入增长明显

根据国家统计局数据显示,2015年全国电池行业累计完成销售收入4474亿元,同比增长5%。锂电池企业收入2030亿元,增长20%。

2015年的电池行业因新能源车火爆而利润增长丰厚,其中锂电池企业的利润增长达到130亿元,增长60%。销售利润率也达到6.4%,远高于镍氢电池企业和铅酸电池企业的盈利。镍氢电池行业处于艰难的低增长的日子。

近年来,随着国家提出节约能源的政策,倡导人们使用新能源,以及提出了一系列的新能源汽车补助的情况下,新能源汽车数量暴增。随着客车类企业的电动客车数倍暴增,电池行业增长较快。目前国内新能源汽车产销量急剧增长,与电池行业的收入增长有些差距,这些数据差异也是值得观察。

287万 丰田因安全问题在全球范围内召回

近日,丰田汽车正在全球范围内召回287万辆RAV4车型,以修复车辆安全带潜在故障。据媒体报道,这将是丰田迄今为止,因安全问题而开展的最大一次召回。丰田汽车美国销售公司在美国召回112.4万辆后排安全带存在断裂隐患的RAV4,随后将召回扩大到全球范围,覆盖中国等市场,涉及更多车型,召回车辆的总数也倍增至287万辆。按照地区划分,丰田本次在北美召回130万辆车(其中美国占1124000辆),在欧洲召回625000辆,在中国召回434000辆,在日本本土召回177000辆,其他地区占30700辆。

相关资料显示,从本次召回的开端看,此前在加拿大进行的汽车碰撞研究中,发现在遭遇严重的正面碰撞事故时,安全带可能触及金属座椅框架/骨架,边缘被刮开导致安全带断裂,从而增大了乘员受伤的风险。在加拿大方面发现缺陷之后,丰田开始展开调查研究,因而发起召回。

（王群根据媒体公开报道编辑整理）



随着人们生活水平的日渐提高,如今买车的人越来越多,有的一个家庭甚至有两辆汽车,这给建在数十年前没有考虑到停车位的老小区,带来不可想象的壓力,还经常发生小区居民为抢车位出现打架斗殴的现象,时常闹出不少的笑话。在南京鼓楼区新河二村小区与金陵湾小区之间的小巷子,路边划了白线的停车位,又被个别自私的车主采用各种方法占领了。在这条马路的一侧看到,两根毛竹和12个油漆桶占领了一个长长的车位。

东方IC 供图

放开汽车销售“入口”让市场竞争更充分

□雍君

日前,商务部对《汽车销售管理办法(征求意见稿)》公开征求意见,《办法》的修订已经进行到了最后的阶段;如果一切顺利,预计今年年中修订后的《办法》就可以正式落地,这意味着,《汽车品牌销售管理实施办法》终于“脱胎换骨”。

自2005年开始实施以来,《办法》一直备受争议,甚至被认为是导致汽车业垄断以及厂、商关系不断恶化的主要源头之一。在过去的十多年里,《办法》多次传出将被修订的消息,却大部分中途“流产”。直到2014年8月,国家工商总局发布《关于停止实施汽车总经销商和汽车品牌授权经销商备案工作的公告》之后,《办法》才从实质上被修改。也正是在此之后,商务部多次召集汽车厂家、经销

商、汽车行业协会和业界专家召开会议征集修订意见,并最终形成了当前的《办法(征求意见稿)》。

与老《办法》相比,新《办法》最明显也最重要的改变是,放开了汽车销售的“入口”。老《办法》第三条定义:汽车品牌经销商是指经汽车供应商授权、按汽车品牌销售方式从事汽车销售和服务活动的企业。而在修订后的新《办法(征求意见稿)》中,第五条则对此重新定义:本办法所称经销商,是指获得汽车资源并进行销售的经营者。供应商直接向消费者销售汽车的,视为经销商。

从汽车销售的角度来看,过去《办法》所限定的范围较窄,是专门针对授权经销商的,而修订后的范围更广泛,经过汽车供应商授权与未授权的经营者均在经销商范围内。而且,原本的《办法》突出强调品牌,规定经销商

不得以任何形式从事非授权品牌汽车的经营,修订之后这个“入口”就打开了。获得汽车资源并进行销售的经营者不仅可以销售非授权品牌汽车,同时也可以经营多个品牌。这意味着,此前未获供应商授权而是从各品牌的授权经销商处进货并进行销售的汽车超市经营者,以及未获得授权直接从海外取得汽车资源进行销售的平行进口车经营者,将彻底告别“灰色地带”,成为被认可的合法汽车经销商。

可以预见,随着《汽车销售管理办法》的实施,将对未来汽车流通行业发展产生较大影响。汽车超市、平行进口车等不在授权体系内的汽车销售形式将成为与授权销售平等的销售形式,以后会越来越多地被经销商所采用。这样一来,原本属于汽车厂家的部分利润会转移到经销商层面,但在

生存困境日益严峻的背景下,经销商也没有更好的选择。不过,对于“入口”的开放,短期来看的确是对经销商有利,但从长远发展上来看,多品牌经营是否适合还要看经销商自身的情况。

而从汽车厂、商关系层面来看,修订之后的《办法》对汽车供应商的约束更多了,包括不得限制配件生产商的销售对象、不得限制经销商经营其他供应商商品、不得规定汽车销售数量等。这些都对经销商有利,也能减少汽车厂、商之间的矛盾,推动二者之间的关系重塑,对汽车产业未来的健康发展有一定的积极作用。当然,《办法》修订的最终目的并不是为了重塑汽车厂、商关系,更重要的是,汽车销售“入口”的开放将引入更充分而有序的市场竞争,促进产业升级,让市场发挥最大的作用。

司机胡萨姆正坐在车里打开窗子悠闲地吸烟休息,作为小巴工作者,他对小巴问题的看法则反映了另外一种视角。

“我们都是私营的,如果不跑得快一点怎么能挣到钱?而且有部分乘客在车上吃东西,把垃圾弄得到处都是,还有人在车里吵架,乘客的素质非常有问题,”胡萨姆说道。

“不管怎么说,小巴现在是覆盖全国的交通工具,替政府解决了许多问题,”他说着,熄灭了烟头,准备启动车子出发,此时他的车上已经坐满了乘客。

满载乘客,小巴仍旧在民众的批评声中飞驰在埃及各地的马路上。低廉的票价、密布的行车网络依然是多数百姓选择它的重要原因。

“小巴士是我们交警工作中的头疼问题。这些车有时候为了挣钱在马路上乱停或逆行,很容易造成交通拥堵和交通事故,我们也经常需要处理小巴士上的纠纷,”名叫哈立德·陶菲克的交警对记者说。

稍稍停顿了一下,他又笑着说道:“不得不承认,埃及现在的交通离不开小巴,而且如果不开小巴,这些人又能去哪里找到工作呢?”(新华社电)

□新华社记者 王雪 刘洪德

“吉萨!吉萨!去吉萨的!”在埃及最大城市开罗市中心喧闹的街上,时常见到挂着彩灯的小面包车呼啸而过,车门打开着,里面的青年要耍杂技般地站在车门处吆喝着。

这种小面包车便是埃及人所称的“小巴”,遍布埃及的城市与乡镇。

由于埃及的公共交通系统不发达,多数人无法依靠公交系统出行,而小巴则可以随时停靠或者更改路线,提供“门到门”的服务,而且价格便宜,乘客只需要付1个埃镑(约合0.83元人民币)就可以上车。因此,这种小面包车已经成为埃及人日常生活不可或缺的交通工具。在开罗市中心的解放广场上,31岁的亚

西尔·穆希卜正在小巴站等待,他对记者说:“小巴的确是埃及重要的交通工具,这种车一般都是私营的,弥补了公共交通的不足,尤其在郊区或居民区内。”

“我在一家电信公司工作,每天上下班都坐小巴,我的同事们也差不多都这样,”他说。市中心的另一处小巴车站位于埃及外交部附近,这里三三两两地站着西装革履的上班族。

“我在外交部工作,虽然穿着西装乘坐小巴有很多不便,比如车内经常比较脏,许多人的行为不得体,但是公交车要么很难等到,要么挤得像沙丁鱼罐头,”一个名叫赫尔米的年轻人对记者说。

据埃及中央公众动员与统计局在4650

个村镇的取样统计,有68.6%的村镇人口将小巴作为主要交通工具。

另一份来自埃及交通部的统计数据显,埃及平均每年有1.3万人死于交通事故。由于司机素质不高,经常违反交通规则,小巴已经成为仅次于重型卡车的交通事故第二大诱因。

“小巴对于埃及人来说只是一种无奈的选择,有时候乘客把车上弄得非常脏,还有不少小偷,小巴司机开车非常快,很容易引发交通事故,”与大多数埃及人一样,赫尔米对小巴也有诸多抱怨。

“还有不少时候我要下车,司机就把我扔在马路中央然后绝尘而去,那简直太危险了!”他补充道。

在解放广场的小巴总站,40多岁的小巴