



长安福特召回部分 2012 款新福克斯和 2013 款翼虎汽车

本报讯（记者 蒋嵩）日前,长安福特汽车有限公司根据《缺陷汽车产品召回管理条例》的要求,向国家质检总局备案了召回计划,决定自 2016 年 2 月 26 日起,召回 2013 年 7 月 15 日至 2014 年 2 月 18 日期间生产的部分 2012 款新福克斯汽车,以及 2013 年 7 月 14 日至 2014 年 3 月 1 日期间生产的 2013 款翼虎汽车,共计 191368 辆。

本次召回范围内的部分车辆由于制动真空助力器密封圈缺少润滑油脂,导致密封圈过早磨损,极端情况下密封圈会与隔板分离,导致制动踏板变硬,车主会感觉到真空助力不足从而需要更用力地踩刹车,存在安全隐患。长安福特汽车有限公司将为召回范围内的车辆免费检查并更换有潜在风险的制动真空助力器,以消除安全隐患。

报告称去年国内面包车投诉集中在发动机

本报讯 根据国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网的统计显示,2015 年至少发生过一次车主投诉的面包车有 49 款,总投诉量为 717 例,平均投诉量为 14.6 例。

数据显示,在上榜的 49 款面包车中,有 55% 的车型均在发动机部位上接到了不同数量的车主投诉,45% 的车型则反映在车身附件及电器上,一些市场热门车型还在变速器上有多个问题体现,比如上汽通用五菱的变速器异响、顿挫、漏油、抖动及无法换挡。另外有多达 23 款车型的投诉反映在车身附件及电器上,比如车身漆面起泡开裂、生锈、漏水、电瓶故障、车门故障等,自主品牌虽包揽了面包车整个市场,车企也不能忽视汽车质量的提高,否则聪明的消费者迟早会选择其他更新迭代的新款车型。（卓君）

德国立项评估下一代高能电池技术前景

据新华社电（记者 班珉）随着汽车等大型电池市场需求的日益高涨,旨在替代锂离子电池的下一代高能电池技术层出不穷。德国最新设立了一个评估项目,计划用 3 年时间从电池能量密度、成本和资源可用性等方面尽早对下一代电池技术的竞争力进行现实和科学的评估。

据德国明斯特大学发布的新闻公报,由德国联邦教育和科研部出资约 300 万欧元支持的这个评估项目将由明斯特大学电池研究中心负责协调,由德国亥姆霍兹联合会下属的于利希研究中心等多家研究机构和大学的研究人员参加。

该项目将重点评估锂空气电池、锂硫电池、钠基电池和全固态电池的发展前景。明斯特的专家说,这些被称为“明日之星”的下一代电池理论上比目前最常见的锂离子电池能量密度要高得多,但这些电池目前还处在基础研究阶段,面临面积较大、自放电率过高、寿命短等挑战。

德国研究人员将从理论和实验等方面对这些所谓锂电池技术和目前最先进的改良型锂离子电池进行比较研究,以科学地回答目前汽车等使用的锂电池技术是否很快会被取代以及后锂电池技术到底有多大竞争力等问题。

刘有志 摄/视觉中国

奠定了优良基础。陈海林介绍,目前汽车网联化技术最先进的美国已发布了车联网专用短程通讯标准,并准备在 2019 年前大规模应用。在上海示范区里,不但可以试验美标,同时还可测试我国自主研发的 LTE-V 通讯制式,双通讯制式并行测试目前尚属国际首创。“智能网联需要交通、汽车等各种数据信息的共享和协同,通过网络连接,标准至关重要,中国需要自己的标准。”李克强说,经过长时间不懈努力,华为、大唐等本土企业研发的自主通讯技术标准 LTE-V 已提交国际标准组织 3GPP,今年 9 月有望通过成为国际标准,中国智能网联汽车走向世界将更进一步。在“互联网+”大背景下,中国车企厂商、互联网巨头纷纷跨界合作,积极布局研发智能网联汽车自主技术。

“我国智能网联汽车产业有序蓬勃发展,中国技术正在奋起追赶世界水平。”李克强说。（新华社电）

出于环保要求和税收的考虑,多地提高二手车的“准入门槛”,限制异地二手车迁入,二手车在全国范围内的流通受到阻碍

二手车限迁迟迟难破 跨区域流通成藩篱

□本报记者 孙喜保

近日,有报道称,我国二手车市场限迁政策有望今年打破,但这可能会成为中国汽车流通协会和广大汽车消费者的“一厢情愿”和美好愿景。毕竟在所谓环保和税收利益的驱使下,政府层面同样难以“拿自己开刀”。

然而,这一明显违背市场公平竞争的限迁政策,不仅侵害了众多消费者的利益,多年来,还影响了全国二手车市场的形成和扩大。

有业内人士呼吁,在市场要发挥决定性作用的呼声中,一些地方政府部门或许该更多考虑用市场的手段来解决一些问题,而不应仅仅通过草率的限制市场的懒政办法。

限迁政策的环保帽子

近日,中国汽车流通协会副秘书长沈荣再次呼吁国家相关部门应尽快出台政策,破除目前阻碍二手车全国市场形成的限迁政策。

沈荣还透露,国家相关部门已经就这一问题进行调研,这似乎意味着“限迁”政策的破局曙光依稀可见。但据记者了解,中国汽车流通协会从 2014 年开始,就一直为此事呼吁。然而,两年过去了,限迁的问题不仅丝毫没有解决,反而有更多的地方加入了“限迁”的阵容。

据媒体报道,目前全国已经有超过 95% 的市场实施了这一政策。所谓限迁政策,是指一些地方对于外省或者外市的二手机动车,采取限制环保标准、限制年份等措施,以避免这些车辆大量流入本地市场。

比如,以河北为例,目前河北省多数地市对于北京以及其他省市迁入的二手汽车有着严格的限制,至少需要达到国四标准,有的地方甚至要求必须达到最高的国五标准,而且还是 6 年之内的二手车。

相比于河北的严格,全国多数地市的限迁门槛是“国四”标准,即车辆必须达到国四标准以后才准许迁入本地。



新华社 供图



即便各地已经普遍采取限迁政策,但二手车依然活跃在市场的各个角落。

刘君风 摄/中新社

会提供的数据,以及限迁以前中国二手车交易市场的情况,我国跨地域二手车流通率约为 20%,但受到限迁政策的影响,这一比例在 2014 年已经下降至接近 10%。

消费者利益受到影响

在这一限迁政策的实施过程中,各地看似保护了自己地域的环境,但负面效果也逐渐显现。其不仅导致整个二手车市场的价格体系受到扭曲,还让一部分二手车尤其是环保标准不高的二手车价格受到很大影响。随着我国新车产销量增速的放缓以及我国汽车保有量的增加,许多业内人士均认为,国内的二手车市场将会出现繁荣的景象,限迁则在一定程度上推迟了这种繁荣的出现。

据交通管理部门统计,截至 2015 年底,我国的小汽车保有量达到 1.36 亿辆,但由于受到限迁政策的影响,这一市场的蓬勃兴起可能会推迟几年。

链 接

根据易观智库发布的 2015 年全年二手车电商行业报告显示,当下二手车电商交易规模已超百万辆,保持高速增长。

2015 年全国二手车电商平台交易规模达到 101.2 万辆,增速近 70%。市场占有率方面,车易拍以 35.2% 领跑,优信拍以 27.9% 紧随其后;而平安好车、车享拍也发展迅速分列三、四位,而瓜子和人人车等其他企业瓜分剩

下的 21%。由此可见,各企业在 2015 年可获得的收益并不高,加之运营成本及营销费用,多数二手车电商难言盈利。

另有公开数据显示,2015 年针对二手车电商的投融资超过 20 起,并且有近七成的投融资超过 1000 万美元。去年以来,不少二手车电商选择用昂貴的营销手段展开广告大战。据不完全统计,去年以来,仅优信二手车、



数读车市
9%
今年汽车市场总需求将呈增长态势
国家信息中心信息资源部主任、高级经济师徐长明近日分析预测,今年我国汽车总需求将达到 2727 万辆,同比增长 9%。其中乘用车 2195 万辆,同比增长 11.9%;商用车 300 万辆,同比下降 2.6%。
乘用车方面,未来 10 年我国仍将处于快速增长时期,前 5 年保持年均 8%~9% 的潜在增长水平,后 5 年以年均 6.5% 增长,预计到 2023 年我国乘用车普及期才结束。
今年商用车市场将按规律即潜在增长率发展,但在经济增速放缓、投资低迷的大背景下,市场会继续萎缩。因此,今年商用车整体增长速度虽高于去年,但仍将维持负增长。
根据中国汽车工业协会的数据,今年 1 月我国汽车产销量同比分别增长 7.14% 和 7.72%,迎来开门红。在经历了去年 V 字型走势后,今年我国汽车市场能否持续增长成为焦点问题。

0.15% 北京个人普通小客车中签率下降

近日,北京小客车指标调控管理办公室公布了 2016 年第一期小客车指标申请审核结果和配置情况。本期个人普通小客车中签率跌至 0.15%,即 665 人中才会有一人中签,去年 12 月,个人普通小客车指标中签率为 0.49%,即 204 人中 1 个,今年因为普通小客车指标减少,所以参与摇号者首期中签率均降低。

另外,本期将配置个人示范应用新能源小客车指标 12214 个,申请数约占个人全年指标的四分之一。根据 2016 年小客车指标总量和配置比例的通告,2016 年小客车指标年度配额为 15 万个,其中示范应用新能源指标额度 6 万个(个人 5.1 万个,单位 3000 个,营运 6000 个)。根据新的配置办法,今年的新能源指标向申请人直接配置,按照申请时间先后排序,如果新能源小客车指标申请人超过 6 万,超过部分按照申请时间顺序轮候。

8568 亿元 汽车服务行业成汽车后市场增长主力

在 2016 年中国汽车用品行业趋势发布会上,雅森集团数据研究中心对外发布的《2016 中国汽车后市场行业趋势报告》显示,2015 年,我国汽车后市场销售额达到 8568 亿元,近五年的平均增长率为 24%。2016 年,汽车后市场仍将保持增长态势,但增长速度将会放缓至 13%,预计销售额将达 9675.6 亿元。

另据埃森哲咨询公司发布的汽车后市场研究报告和 2015 年汽车消费者调研结果显示,我国汽车行业后市场仍处于新生期,围绕用车服务的汽车后市场业务如汽车共享、移动出行、经营性租赁、消费金融、维修保养、二手车等业务对资本市场更具吸引力。分析认为,自 2013 年后,汽车用品销售额的增长幅度开始小于汽车服务,并且差距逐渐拉大,汽车服务行业正成为拉动整个汽车后市场增长的主力。（王群根据媒体公开报道编辑整理）

□新华社记者 高亢

信息和通信技术的日新月异带动了智能网联汽车技术发展,以提高交通安全和效率为目标,汽车智能化、网联化已成为汽车产业发展的必然趋势。各国争相研发相关政策和新技术,我国虽起步较晚,但基于本土路况的复杂化和数据多样化等优势,走出了一条具有中国特色的智能网联汽车之路,逐步追赶世界水平。

明确智能网联汽车概念 技术路线图即将出炉

近年来,车联网、互联网汽车、自动驾驶等新概念备受关注。“与车联网直接关联的智能网联汽车大发展时代将到来。”清华大学汽车工程系主任李克强说。

据中国汽车工程学会、智能网联汽车产业技术创新战略联盟副秘书长公维洁介绍,上世纪 90 年代起国外就开始出现汽车智能化方面的研究,“我国起步晚,差距不小”,因

抢占数据优势 建设最大智能网联汽车试验场

自主创新是核心竞争力,而精准的数据采集和分析则是支撑自主创新的关键所在。

刘有志 摄/视觉中国

深圳启用机动车电子标识

近日,深圳开始对公交车安装电子标识卡。安装标识以后能够对这些车辆进行精准管理,下一步将按照国家统一安排,等试点工作成功以后,可以考虑在私家车进行安装。这就等于每辆车都有一个电子身份证。

“从标准入手,用数据说话”——中国智能网联汽车产业蓄势待发

为涉及领域和场景复杂,国际上并没有统一标准和定义,各国发展重点也略有不同。

根据国务院“中国制造 2025”及工信部“智能网联汽车试点示范区”建设等国家战略,汽车工程学会联合上海国际汽车城、清华大学,在上海安亭镇建设了国内首个智能网联汽车试点示范区,打造公共服务和研发平台,完善产业配套和服务环境,促进智能网联汽车产业集聚和集约发展,面积将达 90 平方公里,成为世界上最大智能网联汽车研发和试验基地。

据上海国际汽车城总经理助理陈海林介绍,今年园区 1 期的 2 平方公里综合性试验场地即将落成,全场地覆盖国际最先进的检测和通讯基础设施。数据将广泛适用于智慧交通、优先路权、电子车牌等应用,有望成为世界最先进的智能汽车试验场。