

数读车市

1.60

经销商库存系数再度回到警戒线之上

中国汽车流通协会近日对外发布2017年1月份“汽车经销商库存调查结果”。数据显示,1月份汽车经销商综合库存系数为1.60,环比上升95%,同比上升62%,经销商库存水平位于警戒线以上。这也是经销商库存系数近半年来首度回到警戒线之上。

从各个品牌的库存来看,1月份,合资品牌、进口品牌和自主品牌的库存系数相比上月均有所上升。其中,合资品牌库存系数为1.51,环比上升144%;进口品牌库存系数为1.18,环比上升4%;自主品牌库存系数为1.92,环比上升100%。合资品牌和自主品牌均位于警戒线以上。

据了解,本次经销商库存调查对象主要为2015年度中国汽车流通行业百强经销商集团。覆盖全国大部分省份千余家4S店,并具有广泛的品牌覆盖面,在原有国内市场上主要量产销售的汽车品牌基础上,已增至55个汽车品牌。

10672个

北京2017年新能源车首次配置结果公布

2月26日,北京市小客车指标调控管理信息系统发布公告,2017年北京小客车摇号指标首次配置结果出炉。本次申请新能源小客车指标个人共有40328个有效编码,单位共有2601个有效编码。根据结果显示,本次单位新能源车小客车指标配置数为2601。个人新能源汽车配置指标数为40238。结果意味着,今年的个人新能源小客车指标目前仅剩下10672个。

此前,在北京市小客车指标办发布《关于2017年小客车指标总量和配置比例的公告》中显示,2017年示范应用新能源指标额度6万个。其中,个人指标额度占年度指标配额 的85%,共计51000个;单位指标额度占年度指标配额的5%,共计3000个;营运小客车指标额度占年度指标配额的10%,共计6000个。2017年新能源汽车指标配额与2016年相同,2017年将有17339个人指标优先配置给2016年的申请者,约占三成。

902辆

大众召回部分进口奕鸥尚酷

据国家质检总局网站消息,日前,大众汽车(中国)销售有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将自2017年2月27日起,召回2008年1月11日至2011年6月29日期间生产的部分进口2009~2011年款奕鸥、尚酷、Golf GTI和高尔夫旅行版系列汽车。据该公司统计,中国大陆地区共涉及902辆。

本次召回范围内部分车辆,因ABS控制单元制造原因,ABS控制单元的底部焊接可能会产生裂纹,而ABS控制单元的诊断程序无法识别该问题,导致在行驶时ABS功能可能失效,存在安全隐患。相关用户应谨慎驾驶车辆,避免紧急刹车,以防发生车辆事故,用户在召回行动开始后应尽快联系经销商进行维修。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

云南机动车保有量破千万

据新华社电(记者王研)据云南省公安厅交警总队统计,截至2016年底,云南机动车保有量已达1151万辆,驾驶员达1211万人。云南机动车保有量,驾驶员数量均破千万。

云南省公安厅交警总队总队长王方荣日前在云南省公安交通管理工作会议上介绍,2006年至2016年,云南省公路通车里程从19.85万公里增加到23.8万公里,机动车保有量从530.13万辆增长到1151.49万辆,驾驶人从543.75万人增长到1211.33万人。

2017年,云南公安交管部门将采取加大财政投入、制定和完善道路交通安全发展规划,与交通、安监、气象、旅游、高速公路经营管理等相关部门定期联动会商等多项措施,加强道路交通安全管理。此外,全省将在2017年底前全面完成急弯陡坡、临水临崖等重点路段省干线公路和农村公路约9800公里的安全隐患治理任务。

据了解,由于历史欠账多,云南全省目前道路还有18.29万处、8.23万公里的交通安全隐患尚未得到有效整治,去年超过一半的较大事故发生在缺乏安全配套设施的路段。

中国市场助大众汽车去年扭亏为盈

据新华社电 大众汽车公司日前公布的2016年财报显示,鉴于在应对柴油车“排放门”事件中表现良好,加之在以中国为主的亚太市场销售业绩表现不俗,2016年大众扭亏为盈,再度实现盈利。

财报显示,去年大众总体汽车销量达1030万辆,销售额较前一年增长了40亿欧元,达2173亿欧元(1欧元约合1.06美元)。2016年,尽管柴油车排放丑闻持续发酵,大众还是获得了51亿欧元的净盈利,而2015年则遭受了将近16亿欧元的亏损,这也是该公司有史以来最大的亏损。

德国《明镜》周刊网站刊文指出,去年大众汽车业绩之所以能有起色,主要是因为其在中国市场上具有巨大优势,这让大众的全球销售额增长了将近4个百分点。

2015年9月,美国环境保护署指控大众旗下部分柴油车在尾气检测中作弊,卷入“排放门”的大众柴油车数量均为1100万辆,“排放门”事件给大众公司造成巨大损失,包括在美国进行的相关调解与赔偿在内,2016年大众需额外支付64亿欧元。据统计,排放丑闻相关支出已达226亿欧元。

大众公司预计,2017年全球新车需求会放缓。受全球经济发展不稳定、产业竞争愈演愈烈以及汇率波动等因素影响,预计2017年大众公司仅能获得平缓发展。

有报告显示,每分享1辆汽车,可以减少13辆汽车的购买行为

另有国外研究发现,有25%至71%的会员在加入汽车共享俱乐部后选择不再购车

共享汽车风行会让消费者放弃购车吗



本报记者 吴锋思

继共享单车火爆大街小巷之后,共享汽车也在我国一些大中城市兴起并逐渐风行起来。与共享单车一样,消费者只需要下载手机APP,注册之后就能通过手机在附近找到汽车使用,到达目的地后便可把车还到指定的停车网点或任意的正规停车场。

一般情况下,共享汽车是由汽车租赁公司投放车辆,无人值守,消费者自助取还车。相关资料显示,汽车分时租赁在欧美已经有十多年的应用,这种共享经济模式最早起源于瑞士,后来在德国、意大利、荷兰、美国、澳大利亚、日本等国陆续风靡起来。

据了解,共享汽车本质上利用了闲置的车辆,并通过互联网来匹配供需信息,从而将这些资产实现最大化利用。这种介于公共交通和私家车之间的驾车出行方式,不仅有利于减少碳排放,缓解大中城市“出行难”“出行贵”等问题,也将对整个汽车市场格局产生巨大影响。

使用人群多为30岁以下

“虽然自己有车,但去某些停车难的地方,还是喜欢用共享汽车,方便且实惠。”虽然共享汽车服务在厦门落户没多久,但刘新已经适应了这种出行方式。

据了解,目前在福建,共享汽车已在福州、厦门、泉州等城市落户。在厦门落户的主要有“潮人用车”“一度用车”和“Gofun出行”三个品牌。与传统的汽车租赁不同的是,共享汽车可以化整为零,按时间和

公里数付钱就行,而且一天24小时都可以租赁。

记者了解到,目前入驻福州的“喀喀用车”已在福州闽侯大学城周边设立15个指定存取车网点,投放新能源分时租赁汽车70辆,此前该共享汽车的投放公司已获得2000万元人民币A轮融资,计划今年内在福建市场投放10000台新能源电动汽车。

根据一份资料显示,这些汽车使用人群多为30岁以下,使用频率每辆车平均每天1.4次~3.5次,一次的使用时间平均2小时左右,周末是使用的高峰期,甚至出现供不应求的情况。

从目前投放的城市来看,共享汽车均受到各地市民的欢迎。业内人士指出,从需求端来看,中国“有本无车”的人日益增多。公安部交管局数据显示,截

相关资料显示,1948年全球第一个汽车共享方案在苏黎世合作社产生,但那个汽车共享方案还只是个雏形,系统性的汽车共享服务出现在1970年代,如法国的ProcoTip系统和荷兰阿姆斯特丹的白色汽车计划。

最先开展汽车共享业务的大型汽车厂商是德国戴姆勒公司(Daimler)。该公司从2009年起,利用小型车“Smart”,开展了可异地还车的按需型汽车共享业务“Car2Go”。德国汽车厂商大众公司也从2011年11月开始,在汉诺威实施固定租车站的汽车共享项目“Quicar”,成功进入了汽车共享市场。因此,从时间发展脉络来看,共享汽车其实并不是个新鲜事物。

目前进入国内“共享汽车”市场的有戴姆勒等汽车制造企业以及特来电等充电桩制造企业,也有首汽集团旗下“Gofun出行”、上汽集团旗下环球车享EVCARD等运营商;还有滴滴、途歌TOGO等互联

至2016年9月,私家车保有量为1.4亿辆,但机动车驾照持有人数高达3.5亿人,意味着有超过2亿的驾照持有人有自驾需求却没有车开。因此,民众买车、养车的成本高,城市停车难等问题,在某种程度上激发了那些拥有驾照却没有购车的消费群体的需求。

会让汽车市场总量萎缩吗

分享经济提倡的是“使用而不占有”,根据不同需要,可以使用不同类型的车,而不必拥有不同类型的车。

在此前召开的2016全球汽车论坛上,通用汽车副总裁迈克尔·艾博森曾表示,目前大家都关注到了汽车共享模式,这个模式将会改变汽车产业的格局。厦门一家共享汽车的负责人欧阳端详表示,有人认为共享汽车的出现会造成城市拥堵,但实际上,共享汽车在某种程度上提高了整个城市的车辆使用率,提高停车资源周转率,并且凭借方便快捷、价格低廉、汽车环保等优势,减少了人们的购车欲望,从而缓解交通拥挤。

另外,目前传统的用车模式也已遇到了前所未有的挑战。根据国家信息中心发布的一份报告显示,每分享1辆汽车,可以减少13辆汽车的购买行为。

同样有国外研究发现,有15%至32%的会员会在加入汽车共享俱乐部后卖掉自己的车,25%至71%的会员在加入汽车共享俱乐部后选择不再购车,同时驾车里程减少44%。这些数据对汽车制造商来说或许并不是好消息,那么,如若未来共享汽车市场规模不断壮大,共享汽车真的会让汽车市场总量萎缩吗,又是否会让消费者下决心放弃购车行为吗?

相比共享单车,出于成本的考量,企业参与共享汽车投资的机会相对较小。首先在投资金额上,一辆汽车至少五六万元,同时汽车的系统工程复杂度高,周期也更长,如果是通过股权融资方式获得资金,高昂的成本和资金规模都无法支撑商业运行。此

链 接

共享汽车不是新鲜事物

网企业。

具体来看,在北京,首汽集团旗下“Gofun出行”、乐视汽车平台“零派乐享”、“宝驾出行”等“共享汽车”品牌已进驻,其中“Gofun出行”已经在北京储备1100辆车,车型包括奇瑞、江淮、北汽等,租赁点100多个,2017年将扩展到200多个。

在上海,上汽集团与EVCARD合资成立的环球车享已经投放运营6500辆。2017年,公司将实现上海核心交通枢纽的全覆盖,同时还将覆盖至全国

外,共享汽车需要大量配套支持,特大城市的限行限购政策和停车场地稀缺,也给共享汽车的发展带来很大的障碍,如果无法调动相关的社会资源解决这些问题,汽车共享服务会很难落地。

“相比共享单车成为新的投资风口,不断刷新融资额度,同为共享经济的分时租虽然入市已久,却鲜为人知,且市场投放量也没有明显增长,显然它目前不被投资者看好。”业内人士直言,目前电动汽车市场还相对较小,光是充电桩的普及问题就需要很长时间来解决。

如何吸取前车之鉴

记者了解到,目前国内多地对共享汽车市场的监管大多仍属空白,无章可循,也没有针对共享汽车的相关治理举措,但交警部门表示,今后会有相应的举措出台,以便更好地管理共享汽车。

专家指出,共享汽车的出现,方便了广大的消费者,满足人们便捷出行的需求,同时改变了市场的竞争关系,必然会给出租车、网约车的市场带来冲击,原有的经营者要调整策略来应对。总体来看,充分的市场竞争对消费者是有好处的,从这个意义上来说,它的出现有一定合理性,有利于提高市场化程度。

因此,对于这类新生事物,城市管理者应在底线思维下营造一个良好的发展环境。对共享汽车的发展应以鼓励扶持为主,否则服务网点少、停车难等障碍会制约整个行业的健康发展。

值得警惕的是,共享汽车的发展在国内尚处于萌芽和起步阶段,行业本身还需要不断探索和完善,特别是在“网约车”“共享单车”市场出现了一些乱象、引发争议的背景下,共享汽车如何吸取前车之鉴,也给政府公共资源的管理和调配以及社会诚信体系建设带来新的考验。

在厦门聚泰律师事务所律师傅永涛看来,共享汽车也会出现共享单车的一些通病,并需要诸多社会服务的完善配套,只有纳入城市治理大局,做出前瞻性规划,才能让这一新生事物健康成长,成为将来城市公共交通系统的有机组成部分。



大批国产汽车从连云港口岸出口安哥拉

近日,江苏省连云港码头,由河南汽车制造企业生产的292台宇通汽车,在连云港码头装船出口安哥拉,这是今年连云港港口出口海外的最大一批国产汽车。连云港港口作为我国沿海主要的汽车出口口岸之一,港口把汽车出口作为品牌货种进行开发,加大车辆出口的承揽力度,打造优质的装卸服务理念,汽车出口量逐年增长。

东方IC 供图

中国轮胎业首次对美胜诉

美国是我国出口轮胎的最大市场,卡客车轮胎在其中占比最大

据新华社(记者于佳欣)根据美国有关方面近日发布的损害终裁,中国赢得了卡客车轮胎的“双反”案,这是中国轮胎行业对美取得的首次胜诉。商务部有关负责人表示,裁决符合客观事实。

2016年2月19日,美商务部发布公告,决定对自中国进口的卡客车轮胎发起“双反”调查。2017年1月24日,美商务部作出终裁,最高税率超过80%。2月22日,美国国际贸易委员会(ITC)发布损害终裁,认定中国输美卡客车轮胎并未对美国内产业构成实质性损害或损害威胁,意味着中国未来输美的卡客车轮胎不再被征收反倾销和反补贴税。

商务部贸易救济局局长王贺军对ITC做出的客观公正裁决表示赞赏。他说,这一案件涉及我对美出口轮胎企业100多家,就业10万人,主要受影响地区为山东省。通过有关商会、协会、企业和律师密切合作,历时一年,成果来之不易。案件的胜诉反映了我国企业维权意识和抗辩能力的提高,以及在国际经贸中话语权的提升。

王贺军指出,中美之间的轮胎贸易是互补的,两者产品有差异,用途不同,中国输美卡客车轮胎有效满足了美国内不断增加的市场需求。希望两国轮胎产业加强对话与交流,有效管控贸易摩擦,共同维护

开放公平的贸易环境,增进两国人民福祉。

据了解,美国是我国出口轮胎的最大市场,产品包括卡客车轮胎、乘用车及轻卡车轮胎和非公路用轮胎,卡客车轮胎在其中占比最大。其他两大类产品已被采取贸易救济措施。从2000年起,美国对华发起“双反”调查193起,我国无损害案件的有35起。

业内人士表示,这一胜诉案件最直接的效果就是保住了我国的轮胎出口市场,也为企业日后遭遇“双反”调查进行抗辩积累了经验,对我国轮胎业发展有重要意义。

2016年度国内小型车投诉:合资品牌相关投诉量较多

本报讯 据国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网的统计数据显示,2016年国内小型车总投诉量达2029宗,较2015年减少了407宗,下降16.7%,至少发生过一次投诉的小型车有70款,合资品牌相关投诉量较多,达上千宗。

数据显示,目前小型车各投诉类型的占比情况,基本符合生产成本控制及消费预期低带来的后效应。而具体到质量投诉问题,“行驶中颠簸”“车身生锈”、发动机及变速箱“异响问题”均达百余宗,这些问题多与零配件质量、加工工艺及装配精度有关。

其中,除“行驶中颠簸”成为长安悦翔V3的“专属”问题外,“车身生锈”及“异响问题”则在不同品牌车型中均有出现;“生锈问题”涉及30余款车型、“发动机异响”及“变速箱异响”均涉及20余款车型,由此可见,以上三大故障问题在小型车中有一定普遍性。

从八大系统的投诉情况看,仅发动机系统投诉量较2015年减少154宗,其它各项均有不同程度的增长。其中,前后桥及悬挂系统投诉量较2015年增加近200宗,增幅达57.5%。其次,变速箱投诉量增加80余宗,但因2015年基数较大,增幅未超过20%。相比之下,虽然离合器相关投诉量不足百宗,但与2015年相比增幅却最高,达到了85.7%。

(卓君)

东风公司与中国一汽共建前瞻共性技术创新中心

本报讯(记者邹明强)近日,东风汽车公司与中国第一汽车集团公司宣布共同创建“前瞻共性技术创新中心”,东风公司和中国一汽将在创新中心的平台上,共同探索科技创新管理的新体制与新机制,共担技术和投资风险,降低研发成本,以快速提高中国汽车工业前瞻共性技术的研究水平。

据了解,前瞻共性技术创新中心,将集中在五个领域展开合作,包括构建前瞻共性技术平台、共享基础和先行技术研究成果;发展智能网联技术、燃料电池发动机技术及轻量化技术;培养汽车技术创新人才,推进汽车科技创新与先进成果转化;投资高投资强度的试验验证设施设备;培育双方共同的战略供应商。