

一季度全国机动车保有量突破3亿辆



公安部交管局最新统计显示,截至2017年3月底,全国机动车保有量首次突破3亿辆,其中汽车达2亿辆;机动车驾驶人超3.64亿人,其中汽车驾驶人3.2亿人。

随着我国经济社会持续快速发展,机动车保有量继续保持高速增长态势,近5年年均增加1400万辆。2017年一季度,全国新注册登记机动车820万辆,与去年同期基本持平。

视觉中国 供图

李永鈞

根据最新公布的数据表明,经过前两个月的销售爬坡,3月份,新能源车市场产销逐步走强,增幅超30%。随着新能源汽车市场的明显回暖,外界对新能源汽车的行业预期也在不断向好。

全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树分析指出,这主要是受京沪市场对新能源车的强大需求所影响,新能源车产品受地方政府政策影响的因素依然很大。

事实上,和强大且稳固的传统燃油车市场相比,新能源车市场还稍显“敏感”,其受政府的补贴政策的影响依然较大,而随着补贴政策的逐渐消退,新能源车市场产销下滑且疲态尽显也就不难理解了。在这种情况下,市场内需要放入几条凶猛的鲶鱼,以激活整个车市。

早在2015年,国家发改委就曾印发《新建纯电动乘用车企业管理规定》提出,要降低新能源乘用车企业的准入门槛,旨在发挥“鲶鱼效应”,鼓励更多的社会资本和具有技术创新能力的企业参与到新能源汽车产业中。

今年头两月,新能源汽车产销开门不利,比上年同期分别下降33.5%和30.5%,新能源汽车市场亟须激活。而近日,国家发改委发布公告称,河南速达电动汽车科技有限公司年产10万辆电动汽车的项目获得批复。这意味着河南速达成为继金康新能源、国能新能源、云度新能源和知豆汽车之后,今年第五家获批的企业。截至目前,已经有12家企业获得了新建纯电动乘用车生产资质。

相关资料显示,目前,获得新能源车生产资质的

既包括国有控股企业北汽新能源、奇瑞新能源,同时也包括敏安汽车、国能新能源等合资企业,以及可以归属到造车新势力的前途汽车、云度汽车等企业。

仔细梳理已经拿到准生证的新能源汽车企业名单,可以发现均为汽车行业相关企业,其中传统整车厂和零部件供应商转型类企业居多,这其中并没有近两年风头日盛的互联网造车团队。显然,资质评审专家和主管部门基于多年来在汽车行业经验,对有相关整车经验的企业更为青睐,而对非汽车生产企业进入新能源汽车行业的态度趋于保守。

有消息称,目前排队等待评审或者样车正在进行检测和通过检测的新能源汽车企业多达20多家。目前包括江淮大众、威马汽车、车和家、游侠汽车、奇点汽车、力帆新能源、上汽通用五菱、乐视汽车、FMC等多个造车势力都在加紧申请新能源车生产资质。

事实上,从2014年开始,不断有汽车行业之外的企业进入造车领域——乐视、蔚来、车和家、奇点等,但至今还未有一家获得生产资质牌照。相关部门受理申报企业的申请需要提供一整套申报文件。这套文件往往需要相当长的时间准备,包括大量的试验和测试报告,这一系列流程在短时间内基本不可能完成。因此对于乐视等互联网跨界造车企业来说,申请资质还有待时日。

目前,传统汽车生产商基本上多是以传统的思路在做新能源汽车,却也很难摆脱相关技术路径的惯性限制。客观来看,与很多传统汽车企业追求短期内销量提升的诉求不同,很多新兴造车企业却带来了新理念、新模式,也更有冲劲,它们可谓是汽车行业的鲶鱼。当下,要想激活新能源汽车行业,突破发展瓶颈,必须另辟蹊径,适当让具备条件的非汽车生

产企业等新鲜血液进入新能源汽车市场搅活池水。

工业和信息化部副部长苗圩就曾表示,新能源汽车的发展正处于起步阶段,放进来的鲶鱼应该拥有高于现有车型的技术水准,在新能源汽车产品的技术、服务等方面均应有较大的提升,才足够把新能源汽车这池水搅活。

业界普遍认为,随着国内财政补贴退坡以及新能源汽车对传统燃油车的替代效应逐渐显现,车企不仅将面临依托市场自行发展的生存压力,还要

与具有较强竞争力的国际汽车巨头共同角逐市场,届时产业格局竞争将异常残酷。

因此,目前的政策除了要放进几条鲶鱼激活市场,还要不断净化中国新能源汽车的市场环境。尽管目前互联网造车新势力尚未获得国内新能源汽车生产资质,但中国新能源汽车的市场中,却需要更多的搅局者和颠覆者。同时,新兴造车企业理应获得政府更多的支持和鼓励,在相关政策和资金扶持上有所倾斜。



截至目前,北京、江苏、甘肃、福州、山西、西安地补政策已经落实。有消息称,上海和深圳地区也已积极制定相关补贴政策。从目前的行业发展状况来看,车企仍严重依靠新能源汽车补贴。

东方IC 供图

数读车市

89850元

上海4月车牌拍卖均价创新高

上海市4月个人非营业性客车额度投标拍卖结果出炉,沪牌竞拍人数达到252273人,中标率为4.8%,比上月上涨0.8个百分点。本月最低成交价和平均成交价分别为89800元、89850元,均创造了四年来价格新高。数据显示,4月投放额度12196辆,实际投标252273人,中标12196人,中标率4.8%。最低中标价89800元,比上月增加2000元;平均中标价89850元,比上月增加1934元。

根据此前公布的警示价显示,今年二季度警示价已经达到87900元,较一季度增加1900元,与去年整体情况相比呈现上涨趋势。

12万元

武汉“网约车”明确车辆总价

武汉市近日发布《武汉市网络预约出租汽车经营服务管理暂行实施细则》,并于15日起正式实施。

该新政明确了驾驶员和车辆准入条件,要求司机具有武汉户籍或取得《武汉市居住证》、车辆在本市登记注册,轴距达到2650毫米,车辆计税价格达到12万元以上方可网约车。

对于网约车车辆,要求纯电动汽车纯电驱动状态下续航里程不小于200公里,插电式(含增程式)混合动力汽车纯电驱动状态下续航里程不小于50公里。

395个

第295批道路机动车辆生产企业公布

工业和信息化部近日对申报第295批《道路机动车辆生产企业及产品公告》的车辆新产品进行公示,本批申报公告中,申报新能源汽车产品的共有87家企业,395个型号。其中纯电动产品共83家企业353个型号、插电式混合动力产品共18家企业41个型号、燃料电池产品共1家企业的一个型号。

具体来看,新能源乘用车共19款,其中插电混动乘用车3款,分别为长安、比亚迪和广汽传祺的产品。新能源客车的产品共有245款,其中插电混动车型共36款,纯电动车型共208款,还有上汽大通的一款燃料电池客车。新能源专用车共有88款车型,动力类型都为纯电动。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

郑州共享汽车造型小巧扫码即可租用



4月17日,郑州街头现纯电动共享汽车,该车十分小巧可爱,扫码即可租车,满足了市民的一般出行需要。

在城市缓解交通拥堵、减少碳排放的发展诉求下,国内基于信息技术的汽车共享行业发展正当其时,市场潜力巨大。但也有民吐槽,体验初期存在车辆覆盖率低、停车网点太少等痛点;而随着共享汽车的推进,势必对城市管理提出更高的挑战。

视觉中国 供图

全国首个窄带物联网智慧停车项目落户

据新华社电(记者袁慧晶)由江西省龙虎山旅游文化发展(集团)有限公司投资、中国移动承建、泰华智慧产业集团提供软硬件系统解决方案的全国首个景区窄带物联网(NB-IoT)智慧停车项目在鹰潭市龙虎山景区建成。

鹰潭市信办主任胡海俊介绍,这标志着全国首个全面基于窄带物联网(NB-IoT)的商用示范项目正式落地。

NB-IoT智慧停车平台主要功能是基于位置、基于电子地图的实时停车场及空闲车位查询、系统智能推荐,同时还实现停车收费标准查询、发布、车位预订、停车引导、反向寻车等功能。项目建设规模共计171个停车位,覆盖龙虎山景区1号停车场和VIP停车场,并实现真正意义上的停车场管理无人值守,同时还能为游客提供线上车位预约、线上支付、自助停车等便捷服务体验。

NB-IoT是基于4G蜂窝网络的窄带物联网技术,可实现更低速率、更小带宽、更大覆盖、更低功耗、更低成本的数据传输,能够运用到生产和生活的各个领域。此前,江西省鹰潭市已于1月份建成了全国第一张地市级全域覆盖的NB-IoT网络。

给新能源汽车市场放几条“鲶鱼”

李永鈞

根据最新公布的数据表明,经过前两个月的销售爬坡,3月份,新能源车市场产销逐步走强,增幅超30%。随着新能源汽车市场的明显回暖,外界对新能源汽车的行业预期也在不断向好。

全国乘用车市场信息联席会副秘书长崔东树分析指出,这主要是受京沪市场对新能源车的强大需求所影响,新能源车产品受地方政府政策影响的因素依然很大。

事实上,和强大且稳固的传统燃油车市场相比,新能源车市场还稍显“敏感”,其受政府的补贴政策的影响依然较大,而随着补贴政策的逐渐消退,新能源车市场产销下滑且疲态尽显也就不难理解了。在这种情况下,市场内需要放入几条凶猛的鲶鱼,以激活整个车市。

早在2015年,国家发改委就曾印发《新建纯电动乘用车企业管理规定》提出,要降低新能源乘用车企业的准入门槛,旨在发挥“鲶鱼效应”,鼓励更多的社会资本和具有技术创新能力的企业参与到新能源汽车产业中。

今年头两月,新能源汽车产销开门不利,比上年同期分别下降33.5%和30.5%,新能源汽车市场亟须激活。而近日,国家发改委发布公告称,河南速达电动汽车科技有限公司年产10万辆电动汽车的项目获得批复。这意味着河南速达成为继金康新能源、国能新能源、云度新能源和知豆汽车之后,今年第五家获批的企业。截至目前,已经有12家企业获得了新建纯电动乘用车生产资质。

相关资料显示,目前,获得新能源车生产资质的

既包括国有控股企业北汽新能源、奇瑞新能源,同时也包括敏安汽车、国能新能源等合资企业,以及可以归属到造车新势力的前途汽车、云度汽车等企业。

仔细梳理已经拿到准生证的新能源汽车企业名单,可以发现均为汽车行业相关企业,其中传统整车厂和零部件供应商转型类企业居多,这其中并没有近两年风头日盛的互联网造车团队。显然,资质评审专家和主管部门基于多年来在汽车行业经验,对有相关整车经验的企业更为青睐,而对非汽车生产企业进入新能源汽车行业的态度趋于保守。

有消息称,目前排队等待评审或者样车正在进行检测和通过检测的新能源汽车企业多达20多家。目前包括江淮大众、威马汽车、车和家、游侠汽车、奇点汽车、力帆新能源、上汽通用五菱、乐视汽车、FMC等多个造车势力都在加紧申请新能源车生产资质。

事实上,从2014年开始,不断有汽车行业之外的企业进入造车领域——乐视、蔚来、车和家、奇点等,但至今还未有一家获得生产资质牌照。相关部门受理申报企业的申请需要提供一整套申报文件。这套文件往往需要相当长的时间准备,包括大量的试验和测试报告,这一系列流程在短时间内基本不可能完成。因此对于乐视等互联网跨界造车企业来说,申请资质还有待时日。

目前,传统汽车生产商基本上多是以传统的思路在做新能源汽车,却也很难摆脱相关技术路径的惯性限制。客观来看,与很多传统汽车企业追求短期内销量提升的诉求不同,很多新兴造车企业却带来了新理念、新模式,也更有冲劲,它们可谓是汽车行业的鲶鱼。当下,要想激活新能源汽车行业,突破发展瓶颈,必须另辟蹊径,适当让具备条件的非汽车生

产企业等新鲜血液进入新能源汽车市场搅活池水。

工业和信息化部副部长苗圩就曾表示,新能源汽车的发展正处于起步阶段,放进来的鲶鱼应该拥有高于现有车型的技术水准,在新能源汽车产品的技术、服务等方面均应有较大的提升,才足够把新能源汽车这池水搅活。

业界普遍认为,随着国内财政补贴退坡以及新能源汽车对传统燃油车的替代效应逐渐显现,车企不仅将面临依托市场自行发展的生存压力,还要

与具有较强竞争力的国际汽车巨头共同角逐市场,届时产业格局竞争将异常残酷。

因此,目前的政策除了要放进几条鲶鱼激活市场,还要不断净化中国新能源汽车的市场环境。尽管目前互联网造车新势力尚未获得国内新能源汽车生产资质,但中国新能源汽车的市场中,却需要更多的搅局者和颠覆者。同时,新兴造车企业理应获得政府更多的支持和鼓励,在相关政策和资金扶持上有所倾斜。

一季度我国汽车产销分别达到713.31万辆和700.2万辆

1.6L以下小排量乘用车购置税优惠政策“缩水”对车市影响不明显

本报讯(记者王群)中国汽车工业协会日前发布数据显示,一季度我国汽车产销分别达到713.31万辆和700.2万辆,同比增长7.99%和7.02%。乘用车产销610.73万辆和594.76万辆,同比增长6.84%和4.63%;商用车产销102.57万辆和105.45万辆,同比增长15.37%和22.85%。

从2017年1月1日开始,国内1.6L及以下排量乘用车购置税按7.5%征收,比之前的优惠政策“缩水”2.5%,但数据显示,1.6L以下小排量乘用车购置税优惠政策“缩水”对相关车型市场的影晌并不明显。

1~3月,1.6L及以下乘用车销售419.6万辆,同比增长4.8%,占乘用车销售比重为70.6%,比上年同期

提高0.1个百分点。

具体来看,3月,汽车生产260.40万辆,环比增长20.58%,同比增长3.04%;销售254.29万辆,环比增长31.13%,同比增长3.98%。3月,1.6L以下乘用车销售145.1万辆,比上年同期下降0.1%,占乘用车销售比重为69.2%,比上年同期下降1.3个百分点。

新能源汽车方面,一季度我国新能源汽车产销分别为5.8317万辆和5.5929万辆,累计下滑7.7%和4.7%个百分点。其中,新能源商用车的产销量分别为6626辆和4699辆,累计下滑68.6%和75.6%个百分点。

中国汽车工业协会副秘书长姚杰表示,新能源

汽车产销主要受政策影响,其中,新旧政策切换、补贴退坡、地方目录的出台、新目录的审核等影响了新能源汽车市场的正常推进,但总体来说,当前销量仍属正常水平。

值得注意的是,4月1日,工信部发布国内第3批新能源汽车推荐目录,共有634个车型入选,与前两批相比数量增长2倍,大幅超出市场预期。

分析认为,经历今年一季度的调整期后,新能源汽车产业相关政策开始明朗。随着更多新车型进入目录,以及更多地方补贴出台,下半年新能源汽车销售将迎来强劲增长,今明两年将成为新能源汽车发展的重要过渡期。

商业模式,放手一搏。“基于对自身技术、品质和售后服务的自信和个性、开放、互联的品牌理念,领克对标豪华品牌,将为中国消费者提供行业最高标准的无忧购车、无忧用车的超值体验。”领克高级副总裁魏思澜先生表示。

他宣布,领克品牌承诺为消费者提供终身免费质保、终身免费道路救援和终身免费数据流量等服务,让领克车型成为消费者安全无忧的移动终端。同时,领克全新商业模式还包括透明的价格体系和订单系统,最大化节约了用户选购的时间成本,使购车过程更加轻松愉悦;此外,自由度极高的按年或按月消费的合约模式,让消费者可以自由灵活的更换车型,满足都市年轻人群个性、开放、互联的用车需求。

“领克以推进变革的姿态在传统车企与互联网造车之外,开辟出汽车通往未来的全新路径,使汽车产品和服务实现了与互联网时代出行需求的对接,作为全球最大的汽车消费和创新互联网技术应用市场,中国将为领克的高速发展提供强劲动力。”魏思澜说。

胡剑萍指出,新规将让汽车销售实现“三多模式”,即供应商可以通过多种方式、多种渠道进行销售,经销商可以同时经营多个品牌产品,为多个品牌汽车提供售后服务,消费者可以从多种渠道购买汽车、享受服务。

消费者将享受多样化购车服务

新规的另一大特点是体现了对消费者权益的保护,尤其是选择权和知情权的保护。

管理办法提出,国家鼓励发展共享型、节约型、社会化的汽车销售和售后服务网络,鼓励经销商开展多品牌经营,不同汽车品牌企业可以共建共享销售网络和售后服务体系。

这意味着,消费者将根据需要自由选择购买汽车的方式、选择服务网点。“不再需要凡事必去4S店,哪里方便,哪里实惠,哪里服务好就去哪里,这将从实质上使消费更加方便、更加实惠,消费体验将获得大幅提升。”商务部市场建设司政策处处长肖荣臣说。

“管理方法打破了品牌授权单一制,促进了市场竞争、创新流通模式创造了条件。”商务部市场建设司副巡视员胡剑萍说。

也就是说,今后汽车超市、汽车卖场、汽车电商等也将成为新的汽车销售形式。

其实,我国已成为世界

改变汽车销售模式

品牌授权的模式一直饱受诟病。新规最大特点之一从根本上打破了汽车销售品牌授权单一制。

“管理办法不再强制性要求品牌授权,实行授权和非授权两种模式并行,这就为打破品牌垄断、充分市场竞争、创新流通模式创造了条件。”商务部市场建设司副巡视员胡剑萍说。

也就是说,今后汽车超市、汽车卖场、汽车电商等也将成为新的汽车销售形式。

上最大的汽车生产国和消费市场,汽车产销量连续八年蝉联全球第一,汽车在消费中发挥了顶梁柱作用。

2016年我国汽车产销量分别完成2811.9万辆和2802.8万辆。新规的出台势必将给汽车消费带来长远影响。

胡剑萍表示,随着流通质量和效率提升,以及产品和服务供给进一步优化,“新的管理办法将成为激发汽车市场活力的一把钥匙。”

另一方面,销售多元化趋势发展,也会推动汽车流通网络向三四线城市和农村地区下沉,能够更好地满足城镇化发展需求,有效地释放这些地区的消费潜力。



视觉中国 供图

拨款支持低碳汽车技术研发