

智能网联汽车产业创新联盟成立

本报讯 (记者王群)6月12日,中国智能网联汽车产业创新联盟成立大会在北京举行。目前联盟首批成员单位已达98家,包括一汽、长安、清华大学、百度等9家副理事长单位,上汽、东风、华为、中兴、高德等32家理事单位。

工业和信息化部副部长苗圩在成立大会上指出,智能网联汽车是我国抢占汽车产业未来战略的制高点,是国家汽车产业转型升级、由大变强的重要突破口,是关联众多重点领域协同创新、构建新型交通运输体系的重要载体,并在塑造产业生态、推动国家创新、提高交通安全、实现节能减排等方面具有重大战略意义,必须紧紧抓住这一历史性机遇,从国家战略的高度,集中资源、加大力度,加快推进智能网联汽车发展,为中国建设汽车强国、制造强国、网络强国提供强有力的支持。

据了解,近日,工信部正在加紧研究促进产业发展的指导意见,推动在制造强国领导小组下建立部际协调机制,下一步将重点在加强顶层设计、制定标准法规、突破关键技术、升级基础设施、加强国际交流、提升信息安全等方面开展工作。

苗圩表示,智能网联汽车是一项具有战略意义的系统工程,需要多方参与、协同推进,联盟应积极发挥作用:一是把握方向,发挥行业发展支撑作用;二是搭建平台,提供行业公共服务;三是创新机制,推动产业协同创新;四是推动融合,建设新型产业生态体系。行业企业、联盟成员应强化整体意识和合作精神,找准自我成长与产业发展、国家战略的契合点,开展技术、业务、人才等全方位的合作,加快共性技术的科研攻关和产业化,共同推动我国智能网联汽车健康有序发展。

多家车企巨头被指排放造假



东方 IC 供图

平行进口汽车消费投诉增多

据新华社电 (记者毛振华 钱冰文)天津滨海新区市场监管局日前表示,近期,涉及平行进口汽车的消费投诉呈快速增长趋势。为此,新区市场监管局提醒消费者注意甄别,防止落入消费陷阱。

天津自贸区挂牌成立的2015年当年,天津自贸区平行进口汽车试点也已启动,首批35个平行进口汽车试点平台及试点企业名单公布。据天津出入境检验检疫局数据显示,2016年天津口岸共进口平行进口车6.5万辆,占全国11.7万辆的55%以上。

滨海新区市场监管局在日常监管中发现,近期,由平行进口衍生的问题比较集中。个别经销商并非自贸区汽车平行进口试点对象,但通过网络以天津自贸平行进口为噱头,以超低价格吸引外地消费者来天津购车,利用合同条款陷阱,要求消费者额外支付10%-20%的装具、三包、税费等名义的款项,若消费者不同意,则要求按合同支付高额违约金。

消费者有时会通过一个拼缝公司甚至多个拼缝公司接力式介绍后购车,由于中间环节过多,且签合同时,收钱公司、开票公司都不同,导致出现汽车质量问题或服务问题时,扯皮推诿现象严重。

针对这些乱象,新区市场监管局提醒,在政府监管及规范之外,广大消费者购买平行进口汽车时也需格外注意。新区对外已公布纳入试点范围内的正规试点平台及企业,消费者购车前除了解车辆状况外,还应慎重选择商家,尽量选择实力强、信誉好的正规经销商。

在签订购车合同时,应尽量要求经销商使用天津市机动车买卖合同样本,要求合同中载明车辆详细配置、车架号、价款及附加款项、交车时间地点及提车方式等信息。同时,应仔细阅读合同的每项条款,对不合理条款应及时与经销商协商调整,防止霸王条款的损害。

上海汽车博物馆展出近百辆古董车



日前,上海汽车博物馆对外呈现了国内外近百辆经典古董车,展示了汽车百年发展的精彩瞬间。图为克莱斯勒1948年生产的“城市和乡村”敞篷汽车,在二次大战前仅生产了约1000辆。

东方 IC 供图

用户结构的变化和新兴技术的涌现正对汽车产业产生革命性的影响

做强中国汽车业还是要脚踏实地

本报记者 王群

百年汽车行业正孕育深刻变革。

纵观眼下的全球汽车市场,随着电动化、智能化和网联化大行其道,汽车行业正爆发出前所未有的创新活力。

与此同时,行业增速放缓、产能利用率下滑、竞争持续加剧也成为不可避免的现实问题,尤其是新技术的持续出现和相关政策环境的不断转化更是让汽车产业来到了量变到质变的分水岭。

未来,中国汽车产业在全球汽车市场中的角色该如何优化?

弯道失误的概率更高

6月7日,2017全球汽车论坛在重庆举行。开幕式上,中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长王侠表示,当下业内需要重新认识汽车产业变革的深度和广度,重新认识正在到来的新汽车时代。

他认为,新汽车时代的行业变革特征主要体现在三个方面,即汽车产品不再是单一的代步工具,已成为人类社会最大的综合性移动终端;汽车产业的边界被打破,更加开放和宽泛,传统车企向科技与服务领域转型;汽车与社会的新关系正在形成,整个社会将面临环境、安全、法律等方面的新挑战,汽车成为社会产品和经济产品。

在新的汽车大变革时期,中国汽车产业又该如何由“从属者”角色转变“引领者”?

对此,王侠呼吁,“我们要摒弃‘弯道超车’的梦想。弯道是所有人的弯道,而且弯道失误的概率也更高。”

他认为,中国汽车产业要做好自己擅长的事情,做到模式创新和核心技术同步发展,做好整合全球优势资源这篇大文章。

上海汽车集团股份有限公司总裁助理蔡宾认为,对于汽车产业而言,在弯道可能有更多的机会,但不能寄希望弯道超车,发展汽车产业还是要脚踏实地。未来十年,中国汽车产业将走差异化竞争道路,即突破原有发展路径,探索创造新的维度空间,在不确定的环境下寻找和创造市场机会。

对于车企而言,如何应对差异化竞争?蔡宾认为,首先要把握用户需求,实现不同用户不同需求的定制化发展;其次,把新技术运用到汽车产品技术升级中;第三,业务模式的升级要求深刻挖掘汽车后市场的空间。

两大深刻变化正在发生

兵无常势,水无常形。十几年来,中国汽车市场已经发生了天翻地覆的变化。

在汉腾汽车公司副总裁廖雄辉看来,这期间中国汽车市场已经发生了五大变化。“首先是信息的碎片化,产品的多样化,竞争对手的增多,使得信息被分割;第二是单纯走高质低价,消费者也不一定认可,导致性价比的竞争越来越低;第三,现在汽车已不是以前单纯的代步工具,它已成为一个终端的移动工具,集生活、娱乐于一体;第四,消费者对产品更新换代的要求更快;第五,新的竞争对手越来越多,也越来越强大并且都形成了自己的体系。”

值得关注的是,今年,全球汽车市场表现不容乐观,包括中国在内的主要市场汽车的需求都不及预期,传统汽车产业正加速向电动化和智能化。与此同时,作为汽车消费市场中崛起的新势力,年轻消费者也开始呈现出更加自信与前卫的消费观念。

蔡宾表示,目前整个行业有两大深刻变化正对汽车产业产生革命性的影响:一是用户结构的变革,90后消费者的消费习惯必将影响未来汽车的产品和服务。二是新兴技术不断涌现,大数据、智

能互联等新技术层出不穷。

德勤中国汽车项目负责人何马克认为,中国的汽车消费者越来越年轻,年轻的消费者一般忠诚度不太高,更愿意尝试新的东西,他们一般不会从始至终去购买一个品牌。他表示:“我们要去做更多的投入来推广产品,或者改变和消费者互动的方式。也许他们没用我们的汽车,但是他们可以用我们的移动服务。”

造车新势力的窗口期

近两年来,以互联网企业为代表的新进入者不断闯入整车制造领域,汽车产业传统的边界正在被打破,新的边界变得更加开放和宽泛。另一方面,传统车企也开始向产业链的上下游延伸,向提供出行解决方案的制造服务型企业转型。

为何几乎所有的造车新势力都会选择从新能源车型介入?

“新兴的新能源汽车产业更容易跃出龙门。”福建省汽车工业集团云度新能源汽车有限公司常务副总经理林密表示,当消费者愿意接受一种新能源驱动的汽车时,他们往往并不介意选择一个新的品牌,这也就为造车新势力打开了一个窗口期。

威马汽车董事长兼CEO沈晖也认为,汽车产业未来的方向一定是电动化和智能化,具体到产品,电动车有着得天独厚的成本和环保优势,只要车企肯下功夫,可以通过差异化实现自身发展。

爱驰亿维联合创始人兼首席执行官谷峰同样认为,新能源智能汽车的未来是光明而美好的,但新能源汽车也面临着各种各样的问题,如生产环节供应链需要强化,销售环节需要有更多创新,充电、使用、售后环节还需要完善,这些都需要新兴车企站在更高的角度,以更远的视角解决问题。

有观点认为,新兴车企的进入对于传统车企来说是一种鲶鱼效应,它可以通过自身的搅动来激活



视觉中国 供图

传统企业的活力。

前途汽车董事长陆群对此表示反对,他认为:“新兴企业进入汽车市场并不是为了做搅动鱼塘的鲶鱼,而是要做挑战传统车企的鲨鱼。”

陆群表示,传统汽车企业并没有过时,新能源汽车在未来相当长的时间里将是新兴车企与传统车企之间的重要竞争领域,作为新兴汽车企业,需要考虑的是如何抓住稍纵即逝的时机,抓住变革的机会,在高瞻远瞩、把握未来趋势的同时,谨慎走出每一步。

率指标,将费用率畸高的保险机构纳入重点检查对象。

记者了解到,对情节严重的违法违规行为,保监会将依法采取限制保险机构业务范围、吊销保险机构业务许可证、撤销高管人员任职资格等措施,从严从重从快进行处罚。

车主与险企“双赢”有“窍门”

当前车险市场存在的不当竞争现象,反映出我国车险市场仍处于粗放经营阶段。此次改革将倒逼车险行业从过于注重业务规模扩张向精细化运营转变,也将促使驾驶人养成遵规守纪的好习惯。

改革后,保险公司将获得更大的车险费率厘定自主权,竞争压力也将督促保险公司提高运营效率、产品定价能力和理赔服务水平。多位业内人士认为,只有不断提高车险产品和服务质量,才能最终赢得客户。某财险公司车险部门负责人认为,此次改革后,保险公司尤其是中小公司会面临车险业务经营压力增加、盈利更难的问题,整个行业的车险保费增速也会减缓。

华安财险总裁童清认为,保险公司要想在车险市场竞争中获得一席之地,就不能再按照惯性前行,而是时候从费用拼杀的前线撤下,通过产品创新,更好满足客户需求,在服务上下真功夫,让客户真正产生消费黏性。

“未来的车险市场属于能够做好风险选择和分类的险企。”中国农业大学财政金融学院保险系主任魏丽说,保险公司要把车主的驾驶行为、驾驶习惯等个性化数据作为车险定价基础,提升运营效率,还要注重产品差异化,扩大销售渠道,把握好改革契机,实现公司转型升级。

车险保费怎么变?

——为车主算笔账

新华社记者 谭谟晓 王虎云

商业车险费率改革再迈一步。保监会9日决定下调商业车险费率浮动系数下限,通过市场化手段进一步降低商业车险费率水平。那么,改革后车主保费将发生哪些变化?怎样才能获得更大折扣?车主与保险公司如何适应改革要求?

“好车主”保费折扣变大

自2015年6月商业车险费率改革启动以来,车险条款费率下降,保障范围扩大,广大车主得到实惠。目前,全国范围内自主核保、自主渠道系数浮动区间均为0.85至1.15,此次改革将进一步扩大两个系数的下浮空间,大部分地区自主渠道系数的浮动下限将从0.85下调到0.75,扩大了保险公司自主定价的权限,有利于惠及更多消费者。

数据显示,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。

对大部分车主来说,车险产品价格将更优惠,保费负担将进一步减轻。

北京车主吴先生有一辆使用了6年的东风日产奇骏,其新车购置价为24.98万元,且1年未出险,此次费率改革前商业车险总保费是545691元,经过计算,改革之后吴先生的保费为4814.92元,降低了64199元。

改革后,拥有良好驾驶习惯和安全记录的车主缴纳的保费也将减少。

保监会财险部主任刘峰介绍,前一阶段改革试点工作完成后,大部分地区低风险车主享受商业车险最低折扣率已由改革前的0.7下调到0.4335。而本阶段改革实施后,根据内部测算,最低折扣率将由0.4335下调至0.3825。部分地区连续三年不出险的车主在一家经营稳健的保险公司投保,保费可能下降20%左右。

严打乱象为改革清障

在将定价权更多地让渡给市场的同时,保监会还将严打乱象为改革清障,从根本上保护消费者利益。

车险费率改革后,保险公司在车险定价上掌握了更多主动权,一些公司为抢占车险市场份额,在卖车险时用高额返还、高额赠送等方式换取保费增长,不当竞争导致车险综合费用率居高不下,极大阻碍了行业健康发展。

保监会近日将下发《关于整治机动车辆保险市场乱象的通知》,严查保险公司脱离公司发展基础和市场承受能力,盲目拼规模、抢份额,严查以低于成本的价格销售车险产品,开展不正当竞争。

刘峰表示,保监会还将完善商业车险产品回溯管理制度,增加综合费用率、未决赔款准备金提转差率等指标,并将完善商业车险检查评分办法,增加综合费用



扫码就能开奥迪兜风 分时租赁高端汽车亮相

近日,一排奥迪A3轿车停在北京某商务区的路边,虽然没有醒目的LOGO,但已习惯共享经济的人们知道,这是“扫码就走”的大物件。据了解,汽车分时租赁平台EZYY今年在北京投放车辆将达到1500~2000台,预计今年7月北京地区投放的车辆可以实现盈利。至今年底,EZYY将在全国实现5000辆车的布局。

视觉中国 供图

前5个月汽车产销增长均低于5%

本报讯 中国汽车工业协会近日发布数据显示,5月份,我国汽车产销分别完成208.7万辆和209.6万辆,产量比上月下降2.4%,销量比上月增长0.6%;比上年同期,产量增长0.7%,销量下降0.1%。1~5月,汽车产销分别完成1135.8万辆和1118.2万辆,比上年同期分别增长4.5%和3.7%,汽车产销增长均低于5%,增幅比1~4月继续趋缓。

中汽协相关负责人认为,造成5月份市场依旧惨淡的原因主要是购车需求遭遇提前透支。此外,1.6L及以下乘用车购置税退坡以及新能源车市补贴政策退坡等因素也间接导致了市场下滑。另外,去年

分别销售189.32万辆、162.76万辆、111.67万辆、37.69万辆和16.16万辆,分别占乘用车销售总量的20.1%、17.28%、11.85%、4%和1.72%。与去年同期相比,日系乘用车增速依然明显,德系和美系略增,韩系和法系降幅明显。

SUV方面,5月份共销售70.25万辆和71.48万辆,同比增长10.84%和13.46%,与上月相比销量增幅增加2个百分点。销量排名前十位的SUV生产企业依次是:长城汽车、上汽大众、吉利控股、广汽乘用车、东风有限(本部)、上汽通用、上汽通用五菱、长安汽车、东风本田和上汽股份。与上月相比,上汽大众和长安汽车销量呈较快增长,广汽乘用车、东风有限(本部)和上汽通用五菱小幅增长,其他企业有所下降,其中东风本田降幅更为明显。

另外,前5个月,中国汽车企业共出口31.6万辆,比上年同期增长28.2%,增速比前4个月略有回落。分车型看,乘用车出口比上年同期增长39.5%,商用车出口比上年同期增长8.4%。(卓君)

可自主充电增程式电动客车在沈阳下线

本报讯 (记者刘旭)6月10日,一款可自主充电的增程式电动客车在沈阳正式下线。该车由金一新能源集团沈阳华龙新能源汽车有限公司生产,采用三门设计,增程式纯电动驱动,最大增程式行驶总里程可达800公里,首批下线的车辆将供新能源城市公交使用。

增程式纯电动驱动汽车是在纯电动汽车动力系统基础上,加装了一套车载自动发电、自动充电的装置,以增加电动汽车续驶里程并可以完全摆脱对地面充电站的依赖,具有在停车场充电不另建充电桩省地、现有技术可节油50%以上等优点。

东风依靠科技提升自主创新能力

本报讯 (记者邹明强)大型国企的改革不仅关系企业自身的发展,更关系到行业的发展。作为一家大型国有企业,依靠科技进步成为发展的不二选择。《东风汽车公司“十三五”科技规划发展纲要》明确提出,到2020年,自主研发能力国内领先,整车、动力总成技术平台全面升级,新能源汽车、智能网联汽车技术取得重大突破;到2025年,达到国际先进水平,东风品牌世界知名,新能源汽车、智能网联汽车居于前列,部分技术领域引领发展。

成绩背后是不遗余力人才梯队建设。目前,东风汽车科技研发人员2.2万余人,研发人员占企业总人数的6.1%,超出国家评价体系要求的3%的比例。合理的人才团队帮助东风汽车在“十二五”期间取得了领跑行业的科技创新数量和质量。东风汽车“十二五”期间累计承担863、科技支撑计划、重大成果转化项目17项。目前,东风旗下已有高新技术企业16家,国家认定企业技术中心1家,分中心2家,省级认定企业技术中心14家,省级认定工程中心3家。

与此同时,东风汽车还在新能源汽车方面具备一定市场积累的基础上,积极推进未来前瞻技术,做好技术积累,尤其是在无人驾驶汽车领域。去年,东风汽车“猛士1号”作为我国高端军用车代表参加由陆军装备部主办的“跨越险阻2016”地面无人系统挑战赛,获得A组第一名,东风汽车在无人驾驶领域的技术实力和车辆性能已经取得了领先成果。