

90后成为二手车消费新势力

置换周期变短,3~5年车龄卖出量占比最高

本报讯 (记者王群)眼下,随着“限迁”政策的松绑,国内二手车交易量逐步增大,二手车电商融资热潮也开始兴起,包括瓜子二手车、车置宝等二手车电商平台纷纷展开资本角力,市场竞争变得日渐激烈。与此同时,在二手车市场内部也开始呈现出新的消费特征,消费者对二手车的消费观念也产生了变化。

90后成为二手车消费的新势力,一大波90后不仅已经拥有车,甚至已经开始通过互联网卖车平台卖车,置换新车——由国内二手车线上拍卖平台天天拍车近日发布的《2017年8月个人卖车大数据报告》显示,8月份个人卖车车主中,80后车主占据半壁江山,但同时,90后车主已经超过一成,增长趋势凸显。

数据显示,在对卖车车主的性别统计中发现,卖车车主以男性为主,占比达68%,女性车主占比为32%;卖车车主年龄分布以80后和70后为主,其中80后占比约为50%,70后占比为26%,90后紧随占比排名第三,约为12%,其次为60后和50后车主,分别为10%和2%。

值得一提的是,消费群体的年轻化也导致互联网对二手车市场的渗入更加透彻,他们会更倾向于选择互联网工具来完成二手车的购买,这对二手车行业模式的转变也起到一定的助推作用。

中国汽车流通协会秘书长肖政三曾表示,2017年是二手车电商爆发元年,但资金涌入能否解决二手车电商发展中的问题,还有待观察。

另外,从车龄来看,3~5年车龄卖出量占比最高,占比约为23.8%,其次是5~7年,占比约为22.2%,7至10年和10年以上车龄占比分别为19.9%和18.2%,3年以下车龄出售的二手车相对较少,占比为15.9%,总体来看,中国车主卖车周期正在呈现缩短的趋势,随时消费水平的升级,汽车金融的渗透,车主置换新车的周期开始变短,二手车也逐步“年轻化”。

另外,从8月份车主所卖车型来看,主卖车型以轿车为主,车主卖车后超8成以上置换新车,其中近半置换SUV,这已渐渐成为一种流行趋势。另外,8月份一二线城市源城市中,上海、杭州出售的豪车占比最多,卖10辆车就有一辆是豪车。其次为北京、天津、广州等,豪车占比超过8%,也成为豪车聚集地。

北京:逐步推行机动车驾驶员计时培训

据新华社电 (记者丁静)记者10日从北京市交通委员会运输管理局获悉,北京市将逐步推行机动车驾驶员计时培训、计时收费,先培训后付费等服务措施。

根据有关部委关于推进机动车驾驶人培训考试制度改革意见的通知精神,北京市交通委员会将承担机动车驾驶员培训管理职责,北京市公安局公安交通管理局车辆管理所及各分所负责驾驶员考试管理工作。近日,北京市交通委员会运输管理局与北京市公安局公安交通管理局进行了相关职责交接。

下一步,北京市交通委员会运输管理局将组织对现有机动车驾驶员培训机构资质开展审核工作。建立完善机动车驾驶员培训行业管理相关规定,逐步推行计时培训、计时收费、先培训后付费等服务措施。

数读车市

180万 大众汽车将实施大规模召回

近日,大众汽车(中国)销售有限公司、一汽-大众汽车有限公司和上汽大众汽车有限公司近日向质检总局备案了召回计划,决定自2017年12月25日起,召回1818340辆汽车。

本次召回范围内部分车辆的燃油泵控制单元在特定负荷情况下会导致非负载电流升高,同时因受到安装位置引起的机械压力的影响,造成控制单元内部的电子器件可能失效,导致发动机熄火,存在安全隐患。

这些汽车包括:大众汽车(中国)销售有限公司于2010年5月29日至2015年1月7日期间生产的部分进口2010~2015年款迈腾旅行轿车;一汽-大众汽车有限公司于2007年1月31日至2014年11月17日期间生产的部分国产2007~2014年款迈腾汽车等。

1.4亿元 阿拉山口整车进口贸易额翻倍增长

前8月,我国西北最大陆路口岸新疆阿拉山口的汽车整车进口贸易额累计达1.4亿元,是去年全年总金额的5.3倍。

阿拉山口口岸去年9月获国家七部委批准,开展平行进口汽车试点业务,实现汽车整车进口从“落地完税”到“落地保税”的转变,相关贸易企业在审验、通关、成本等方面享受更大便利。

此前,进口汽车几乎都是先通过海运抵达天津、上海等沿海城市,再转运到西部地区,运输时间至少两个月。现在,通过铁路运输,新疆消费者购买进口车辆比以前少用40多天。截至目前,已有13家进口整车贸易企业入住阿拉山口综合保税区,阿拉山口市还从财政扶持、金融服务、园区配套等方面给予整车进口企业政策支持。

50% 安徽鼓励开展新能源汽车产业技术创新

安徽省政府近日印发了《安徽省人民政府关于印发支持新能源汽车产业创新发展和推广应用若干政策的通知》。提出2017年12月31日前,合肥将启动新能源汽车专用号牌核发试点工作,2018年6月30日前全省范围内启动新能源汽车专用号牌核发工作。除此以外,安徽省还将制定出台鼓励新能源汽车推广应用的新能源电收费、停车位投放及停车费用减免政策,建立充电基础设施的道路交通标识体系和规范,方便新能源汽车的通行和使用。

在鼓励创新上,《政策》规定,对认定的共性关键技术研发及产业化项目给予最高50%的补助,单个项目补助金额最高3000万元;每个新的主导制定新能源汽车领域国际标准、国家标准、行业标准,分别给予200万元、100万元、50万元的一次性奖励。

(王群根据媒体公开报道编辑整理)

我国已启动传统能源车停产停售时间表研究,燃油车在中国市场退出也许不再遥遥无期

无燃油车时代距离我们有多远

本报记者 王群

相关统计数据显示,目前已有6个国家先后提出停售燃油车的明确时间表,而在不久的将来,中国也将加入到这一行列之中。

工信部副部长辛国斌近日在2017中国汽车产业发展(泰达)国际论坛上透露,当前,全球汽车产业正加速向智能化、电动化的方向转变,为抢占新一轮制高点,把握产业发展趋势和机遇,我国已启动传统能源车停产停售时间表研究,这也意味着燃油车在中国市场的退出将不再遥遥无期。

这一消息其实早有先兆。早在去年召开的国务院常务会议上便曾提出“对钢铁、煤炭、电解铝等产能严重过剩行业,各地不得以任何方式新增产能,原则上不再核准新建传统燃油汽车生产企业”。今年六月份,工信部发布了《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法(征求意见稿)》,用能耗积分的方式建立节能与新能源汽车管理的长效机制,引导传统乘用车企业向新能源汽车转型。那么,无燃油车时代距离我们有多远?

全面展开新能源汽车市场角逐

最近几年,面对能源紧张、环境污染、交通堵塞



等日益严峻的环境挑战,世界上主要汽车生产大国都将发展新能源汽车作为重要战略和应对办法,大力推进相关技术研发和产业化,中国在新能源汽车领域的布局上更是走在世界的前列。数据显示,2016年我国新能源汽车产销突破50万辆,累计推广超过100万辆,占全球的50%。

辛国斌表示,我国新能源汽车行业企业技术创新正有序推进,整车研发水平不断提高,中国品牌汽车市场认可度大幅提升,在某些细分市场已经能够和国际品牌同台竞争,智能网联汽车方面也有企业主动布局,具备辅助价值功能和网联化特征的产品已经规模化进入市场。

在辛国斌看来,未来汽车行业将产生巨大的变化并加速转型;汽车产品加快向低碳、电动、智能化方向发展,汽车正从单纯交通工具转变为大型移动智能终端;互联网与汽车深度融合,老龄化和新生代用户比例持续提升,智能交通、共享出行、个性化服务成为重要方向;新型科技企业大量进入行业,传统企业和汽车产业竞合发展,全球产业生态正在重构。

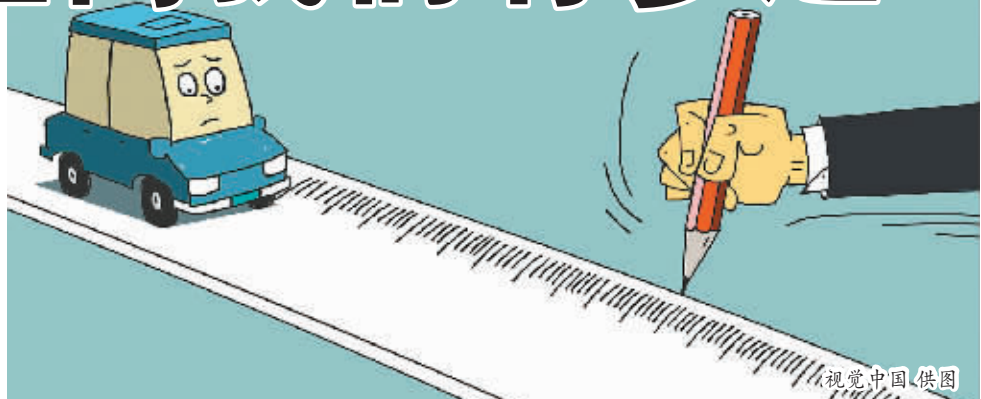
“一些国家已经制订了停止生产销售传统能源汽车的时间表,目前工信部也启动了相关研究,也将会同相关部门制订我国的时间表,这些举措必将推动我国汽车产业发展的环境和动力发生深刻变化。”辛国斌说。

科学技术部高新技术发展及产业化司副司长续超前表示,新能源汽车已成为全球汽车产业科技角逐的焦点,美国、欧洲、日本等均在国家层面提出产业升级战略,加快新能源汽车研发进程,积极推进产业升级和融合发展,国际间的科技合作越来越紧密,一些跨国企业公司持续发力,已经全面展开新能源汽车市场角逐。

车企已经开始跟进

虽然在当下汽车市场上,燃油车依然处于绝对的霸主地位,但从目前来看,燃油车退出历史舞台将是大势所趋,也是车企和消费者不得不面对的问题。

一些车企也已经开始跟进。今年7月,沃尔沃汽车集团表示,从2019年开始不再推出新的燃油车型,新车型要么是全电动汽车,要么是混合动力汽车,丰田汽车也已宣布,将在2050年停售纯汽油车,未来丰田会逐渐推广混动车、燃料电池车和纯电动车,而在今年的法兰克福国际车展上,大众汽车集团宣布,最晚到2030年,大众汽车集团的整个车型阵容将实现电动化,集团旗下各品牌、覆盖各市场的300余款车型届时均将推出至少一款电动版车型。在这种情况下,新能源汽车取代传统燃油汽车的地



位似乎并不是梦想。

北京航空航天大学交通科学与工程学院教授徐向阳认为,电动化是汽车工业发展的一大趋势,但到2030年电动化进程能否彻底取代内燃机,还有很大的不确定性,这取决于电池技术在2030年的发展程度。在商用车和乘用车领域,内燃机车或许能被电动车替代,但是某些领域并不一定能够实现。

辛国斌则表示,从现在到2025年应该是汽车产业变革最为剧烈的几年,传统汽车节能减排要求越来越高,新能源汽车的加速发展对技术要求越来越高,智能网联汽车将对整个产业带来巨大影响,企业要深刻认识这种趋势,及时调整战略,明确发展规划。

以量领先转为以质取胜

倘若传统燃油车退出汽车市场,新能源车能否顺利“接棒”呢?

事实上,尽管取得了不俗的成绩,但我国新能源汽车产业还处于攻坚期,新能源汽车面临的问题仍

我国明确新能源车补贴退坡政策防范产能过剩

据新华社电 (记者毛振华)财政部经济建设司副司长宋秋玲9日在此间表示,目前补贴的退坡政策已经明确,今后将配合有关部门加快新能源汽车积分政策,确保财政补贴政策退坡后对新能源汽车扶持力度不断档。

我国新能源汽车产业快速发展,与财税政策有效支持密不可分。宋秋玲说,财政部会同有关部门建立了一整套财税政策体系。“目前已经形成了购置补贴、运营补贴、科技研发、充电设施建设奖励、技术标准和监管平台等一整套的政策支持体系。”

此外,还注重发挥税收等政策工具的调节功能,对新能源汽车减免车船税和免征购置税,调整城市

产销分别完成209.3万辆和218.6万辆,比上月分别增长1.6%和10.9%,

8月汽车产销呈稳步增长态势

本报讯 中国汽车工业协会9月11日发布数据显示,8月,我国汽车产量完成209.3万辆,比上月增长1.6%,比上年同期增长4.8%;销量则完成218.6万辆,比上月增长10.9%,同比增长5.3%,汽车产销保持稳步增长。1~8月,汽车产销分别完成1767.8万辆和1751.1万辆,比上年同期分别增长4.7%和4.3%,低于上年同期6.1和7.1个百分点。产量累计增速与1~7月持平,销量累计增速比1~7月提高0.2个百分点。

新能源车方面,8月,我国新能源汽车产销分别完成7.2万辆和6.8万辆,同比分别增长67.3%和76.3%。其中,纯电动汽车产销分别完成5.8万辆和

5.6万辆,同比分别增长79.6%和95.5%;插电式混合动力汽车产销分别完成1.4万辆和1.2万辆,同比分别增长29.4%和21.6%。

1~8月,新能源汽车产销分别完成34.6万辆和32.0万辆,比上年同期分别增长33.5%和30.2%。其中纯电动汽车产销分别完成28.4万辆和26.0万辆,比上年同期分别增长45.4%和43.5%;插电式混合动力汽车产销分别完成6.2万辆和5.9万辆,比上年同期分别下降2.6%和7.5%。

从运行特点来看,8月我国汽车产销量环比回升,同比保持稳步增长,乘用车产销呈现增长,同比增速低于汽车总体;商用车产销继续保持较快增长;

新能源汽车产销同比较快增长;中国品牌乘用车月度市场份额高于同期;业界前十企业增速与行业增速基本持平;汽车出口同比呈现持续较快增长,重点企业营业收入、利润总额高于同期。

1至8月,我国汽车销量排名前十位的企业依次是:上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、吉利、长城、华晨和奇瑞。与上年同期相比,北汽、华晨、长安和东风销量有所下降,其他六家企业均呈增长态势,其中吉利和广汽增速更为明显。1至8月,前十家企业共销售1548.02万辆,占汽车销售总量的88.40%。

(卓君)



复古汽车文化盛宴夺眼球

近日,百余台各具风韵的经典老爷车、几十辆经典摩托亮相北京五棵松HI—PARK广场,将经典车的文化氛围推向全新的高潮,也为经典老爷车文化、车主等用户呈现一场不可多得的复古汽车文化盛宴。

东方IC 供图

智能汽车能否保安全?“天然冰雪路面测试”不可少 东北智能网联汽车示范应用进程加速

本报讯 (记者彭冰)我国首家寒区智能汽车和智慧交通测试体验基地——国家智能网联汽车应用(北方)示范区,日前在长春净月启明软件园正式开工。作为国家支持的唯一具备天然冰雪路面测试的示范区,该项目由启明信息技术股份有限公司投资建设,未来可作为辅助驾驶、自动驾驶和V2X网联汽车提供72种主测试场景和1200个子测试场景,成为测试环境复杂、测试功能场景多样、LTE-V等V2X通讯手段丰富,覆盖安全、信息服务和新能源汽车应用的国际领先测试区。

2016年11月1日,工信部与吉林省政府签署

《基于宽带移动互联网智能汽车与智慧交通应用示范合作框架协议》,拟在吉林省建设国家智能网联汽车应用(北方)示范区。据启明信息公司总经理吴建会介绍,作为东北首家基于宽带移动互联网的智能汽车和智慧交通应用示范基地,该示范区将分三个阶段建成,计划到2019年,可支持示范车辆达到1万辆,包括轿车、客车、卡车、新能源等多种车型;示范道路涵盖商业住宅区、工业园区、客货运中心、城市快速道路、乡村道路,以及隧道、桥梁、立交桥、山地环湖坡路等多种道路环境;打造出覆盖长春市净月开发区核心100平方公里的智能网联汽车综合性典型城市示范区。这意味

着,届时东北的智能网联和无人驾驶汽车将正式进入实操阶段。

记者从开工仪式现场获悉,该示范区也是我国首家以汽车企业为依托建设的智能网联汽车应用示范区,对完善我国智能汽车和智慧交通开发、测试和验证体系,促进我国智能汽车、智慧交通和宽带移动互联网协同发展有重要意义,也对构建智能汽车与智慧交通产业生态体系有重要作用。值得一提的是,中国智能网联汽车产业初具雏形,不过距离真正意义上的自动驾驶还有很长的路,法律法规、事故溯源、可靠性、大数据生态体系、信息安全等都是亟待突破的事项。

然十分突出。

财政部经济建设司副司长宋秋玲认为,当前,我国新能源汽车产业仍面临创新能力不足、动力电池核心技术落后、充电设施建设不足、产业结构过剩等新旧问题。而在相关扶持政策不断退坡直至退出的情况下,产业可持续发展的能力还没有完全形成。

宋秋玲表示,新能源汽车消费补贴政策的初衷是培育市场行之有效,但长期执行消费补贴,政府不仅背上负担,企业也容易患上依赖症,行业容易出现低水平的盲目扩张,形成产能过剩。新能源汽车企业必须要增强危机意识,踏实搞好研发,从以量领先转为以质取胜。

值得一提的是,业内热议多时的双积分政策也将于近期正式发布。

“为建立传统汽车反哺长效机制,我们会同有关部门制订了双积分管理办法,近期即将发布实施。各企业要按照考核要求,努力改善传统汽车节能水平,大力发展新能源汽车。”辛国斌说。

公交车价格补贴政策,平衡传统燃油车和新能源车成本,逐渐形成比较优势。

在新能源汽车市场发展初期,财政补贴是激励消费最直接的手段。经过一系列政策支持和推动,我国新能源汽车产业形成一定规模,产业溢出效应明显,有效促进了汽车、互联网、电子信息、充电设施原材料等协同创新融合发展,正在孕育新的发展动能。

宋秋玲说,未来,财政部将强化监督管理,支持有关部门尽快建成新能源汽车监管平台,实现从材料、采购、车辆生产、销售、运营到资金申报、审核全流程的监管。

法国 车世界

法国 第一大汽车制造商或陷“排放门”

法国媒体近日披露,法国竞争、消费和反欺诈总局调查表明,法国第一大汽车制造商标致雪铁龙集团涉嫌对数万辆柴油汽车做手脚,以作假方式通过尾气排放检测。

标致雪铁龙可能会因这一作弊行为被处以50亿欧元罚款,相当于该集团2013年至2015年期间年均营业额的四分之一。

调查人员发现,标致雪铁龙集团旗下的9款柴油车存在尾气排放作弊问题。实际行驶条件下,这些车辆尾气中的氮氧化物含量比检测时的含量多30%至170%。调查人员正在调查标致雪铁龙的具体作弊方法。

2015年9月,德国大众汽车集团被曝光在尾气排放上“作弊”,成为当年汽车业界最轰动的丑闻之一。法国政府相关机构随后对本国市场上汽车的尾气排放情况进行排查。

巴西 汽车8月产量出口量双增长

巴西汽车制造商会近日公布数据显示,8月巴西汽车产量和出口量均保持增长态势,汽车行业继续回暖。

数据显示,8月巴西汽车产量为26.03万辆,同比增长45.7%,创今年月度产量新高。今年前8个月,巴西汽车产量为174.97万辆,同比增长25.5%。

数据还显示,8月巴西汽车出口量为6.6万辆,同比增长61.7%。今年前8个月,巴西汽车出口量为50.6万辆,同比增长56.1%。

业界人士认为,随着巴西经济逐步复苏,汽车行业将进一步好转。巴西汽车制造商协会预计,今年巴西汽车总产量或达270万辆,增幅为25.2%。

不过,该协会主席安东尼奥·梅加利表示,世贸组织上月底分别就欧盟和日本诉巴西税收政策案发布专家组报告,裁定巴西针对汽车等行业的税收政策违反世贸组织相关规定,未来仍需观察这一事件对巴西汽车业的影响。

美国 叫车软件公司拟引入自动驾驶汽车

美国第二大叫车软件运营商利夫特公司与自动驾驶技术公司Drive.ai近日宣布,将联手在加利福尼亚州旧金山湾区试行自动驾驶汽车载客服务。这意味着该地区居民在用利夫特软件叫车时,可能会打到一辆无人驾驶汽车。

据两家公司说,利用利夫特的汽车共享服务网络和Drive.ai研发的自动驾驶解决方案,自动驾驶汽车载客试运行不久将在旧金山湾区展开。但两家公司都未透露在旧金山湾区投放自动驾驶汽车的具体时间表和数量。总部位于旧金山的利夫特是美国第二大叫车软件运营商,业务范围覆盖美国约300个城市,其平台上每天叫车订单量接近100万单。除了与Drive.ai合作,利夫特还与在美国通用汽车公司合作开展自动驾驶汽车测试,与“字母表”公司旗下自动驾驶技术公司“出行新方式”合作推动自动驾驶汽车商业化。

(新华社电)