

报告称5月自主品牌投诉量降低

取消限迁大限已过 多地为何未能落实

本报 国内缺陷汽车产品信息收集平台车质网近日发布报告显示,5月份,该网站共收到有效投诉信息3431宗,较2016年4月上升6.98%,同比上升10.68%。另外,平台共接到车企针对投诉回复反馈2686条,环比下降3.24%,与去年同期基本持平。

报告显示,5月份的有效投诉信息共涉及376个车系,相比4月份增加了31个,其中投诉量过百宗的车型有4个,达两位数的有87个,均比上月有所增加。

具体来看,在扣除了车主自愿撤诉信息后,投诉量过百宗的车型有3个,比2月增加了1个。其中,雪佛兰创酷继上月后再度登上榜首位置,并且投诉量暴增至300宗以上(平均每天近11宗),开裂问题投诉绝对数增长了近1.5倍。

数据显示,5月份的投诉量自主品牌占比35%,合资品牌占比63%,进口品牌占比依然为2%。与4月份相比,自主品牌投诉量减少166宗,占比降低7%;合资品牌投诉量增加354宗,占比提高7%;进口品牌增加8宗,占比不变。(卓君)

日本4月份本土汽车产量明显下滑

据新华社电(记者许缘)日本八大汽车生产商近日共同公布的数据显示,受日本九州地区地震及油耗造假等多重不利因素影响,4月份日本本土汽车产量同比下滑9.3%,至60.62万辆。

数据显示,由于产量减少,当月日本八大汽车生产商出口同比减少1.5%至34.47万辆。不过,当月这八家公司海外产量同比上涨5%至154万辆。

4月14日以来,包括熊本县和大分县在内的日本九州地区发生多次强震并余震不断,当地汽车零部件供应商因受灾严重而停止供货,使得日本多家整车制造商被迫暂时停产,其中以日本第一大汽车生产商丰田汽车受损最为严重。数据显示,当月丰田本土产量同比大幅下滑18.8%至20.07万辆。低产量也令丰田汽车出口量同比下降14.5%至12.67万辆,不过当月本土汽车销量则同比上涨9.9%至11.47万辆。与此同时,本田汽车公司4月份本土产量也同比减少0.7%至5.16万辆,不过本土销量同比上涨8.8%至4.53万辆。

据新华社电(记者许缘)日本八大汽车生产商近日共同公布的数据显示,受日本九州地区地震及油耗造假等多重不利因素影响,4月份日本本土汽车产量同比下滑9.3%,至60.62万辆。

数据显示,由于产量减少,当月日本八大汽车生产商出口同比减少1.5%至34.47万辆。不过,当月这八家公司海外产量同比上涨5%至154万辆。

4月14日以来,包括熊本县和大分县在内的日本九州地区发生多次强震并余震不断,当地汽车零部件供应商因受灾严重而停止供货,使得日本多家整车制造商被迫暂时停产,其中以日本第一大汽车生产商丰田汽车受损最为严重。数据显示,当月丰田本土产量同比大幅下滑18.8%至20.07万辆。低产量也令丰田汽车出口量同比下降14.5%至12.67万辆,不过当月本土汽车销量则同比上涨9.9%至11.47万辆。与此同时,本田汽车公司4月份本土产量也同比减少0.7%至5.16万辆,不过本土销量同比上涨8.8%至4.53万辆。

肖政三甚至直言:“各地若是拒不取消‘限迁’政策,就涉嫌行政垄断。”

僵尸车违停泊一年多终被拖走



已瘪胎脱轴,车身满是污垢,车窗上贴满了交通违章的处罚单……一辆“僵尸车”就这样长期以来停泊在上海灵石路华灵路口的人行道上。

由于该车违停泊的位置处于宝山区和普陀区的两区交界之处,两区的交警都贴了罚单,该车前前后后被贴了40多张处罚单。据最新消息,这辆违停泊一年多僵尸车终于在6月2日被交警拖走了。视觉中国 供图

英媒:欧盟拟向6家卡车制造商开出天价罚单

据新华社电 据英国《金融时报》近日报道,欧盟即将开出其历史上金额最高的反垄断罚单,以涉嫌操纵价格并推迟引入新的排放技术为由,对欧洲6家卡车制造商进行处罚。

报道说,2014年,欧盟委员会负责竞争事务的委员玛格丽特·韦斯塔格发布针对DAF卡车、戴姆勒、依维柯、斯堪尼亚、曼卡车以及沃尔沃/雷诺的指控单初稿。其中4家公司现已为此拨备高达26亿美元的准备金。

报道援引了解有关罚金讨论人士的话说,欧盟委员会有可能在几周内开出罚单。罚金数额将显著超过欧盟2012年对电视和电脑显像管垄断开出的14亿欧元罚单,还将超过对欧元和日元利率衍生品价格操纵开出的罚单。

据报道,此次调查的重点是1997年至2011年期间上述6家公司的行为。起诉书称,这些卡车制造商涉嫌使用多种方法合谋定价。这些公司还被指,在“引入新的排放技术的时间表和由此带来的价格涨幅”问题上串通。

电动出租车带动产业优化调整

太原市智讯停车资源管理公司隶属于一家国有控股的投资公司,参与了电动出租车充电桩的建设,总经理王鹏说,在公共服务领域国企相对会更多地算社会账、政治账,因此推进时力度更大,进展更快。“太原的经验表明,在公共事业领域,涉及新兴产业的发展,政府和国有企业的大力推进是必不可少,有时甚至能起到关键作用。”

工业结构偏重一直是太原污染的重要原因。此次,电动出租车的推进成了推动太原市产业升级的重要抓手。未来太原市将把电动车产业作为一项战略性新兴产业,到2020年,太原电动汽车产业要形成1家客车、1家乘用车电动汽车整车企业和5至8家关键零部件企业,电动汽车产量达到2万辆,产值达到500亿元,具备电动汽车核心零部件自主研发和产业化能力,从而推动产业结构的优化调整。

一个很大的原因就在于限迁政策。

中国目前的汽车保有量巨大,而且每年基本上能够保持两千多万辆新车的进入,已经是一个非常庞大的市场。

从国外发达国家的汽车发展历程来看,在达到这一阶段后,二手车市场将逐渐爆发,交易量也会赶上并超过新车交易量,在德国、美国等成熟的汽车国家,目前二手车的交易量甚至数倍于新车。

国内外的二手车市场环境也逐渐得到完善。比如,随着我国二手车交易的日益活跃,各种配套条件逐渐成熟,比如为了解决二手车交易的信息不对称问题,包括企业、行业协会在内的各方纷纷建立检测机构,努力构建一个透明的二手车交易体系。

据记者了解,在今年3月底,国务院公布意见之后,确实给整个市场带来了巨大的利好,许多企业都跃跃欲试,准备在全国建立二手车营销体系,有的甚至已经提前布局,只等政策落实,比如,优信拍作为国内较为知名的二手车电商品牌,其业务目前已经覆盖全国370个城市,一旦限迁政策取消,其全国市场也能够基本形成。

一些车主在接受记者采访时表示,限迁政策的存在让他们取消了更新车辆的打算,更多人在观望。一位北京的车主告诉记者,他要等到各地取消限迁之后,将自己的丰田汽车迁往湖北老家,然后再在北京买一辆新车。

中国汽车流通协会秘书长肖政三接受本报记者采访时表示,正是由于很多消费者在等待这一政策的落实,4、5两个月的二手车交易均受到一定程度的影响。

肖政三甚至直言:“各地若是拒不取消‘限迁’政策,就涉嫌行政垄断。”

实际上,限迁政策带来的影响已经显现,并且严重影响了我国二手车市场的形成。在业内人士看来,去年二手车市场销售941.71万辆,并未达到此前1000万辆的预期,其中

高、利润也高,一度是中国汽车经销商最赚钱的产品。从2005年开始,中国的进口汽车数量逐年增加,并在2014年达到高峰。但随着经济调整的影响,2015年,进口汽车的数量开始减少,并持续至今。

进口数量和销量的减少也导致经销商库存压力持续加大。在库存高企的压力下,经销商为了带动销售,不得不采取各种促销手段。其中,降价销售是最为有效的手段之一。据了

解,4月份,汽车经销商继续加大优惠力度,每辆进口汽车平均优惠达到7.7万元人民币,优惠幅度超过12.5%。“现在的进口汽车已经形成了‘不促不销’的局面”,王存说。

数据显示,从2015年开始,国内汽车销售的优惠幅度基本维持在10%左右。王存预计,2016年全年,进口汽车的销售情况都不会得到明显改善,优惠力度还将持续。

高、利润也高,一度是中国汽车经销商最赚钱的产品。从2005年开始,中国的进口汽车数量逐年增加,并在2014年达到高峰。但随着经济调整的影响,2015年,进口汽车的数量开始减少,并持续至今。

环保的压力亦被认为是影响各地接纳外省市二手车的重要因素。

近些年来,各地加大了对环保的考核力度,汽车尾气被认为是影响空气质量的重要原因之一,而许多老旧机动车仅仅达到国二、国三标准,相对而言污染较为严重。因此,从这一因素考虑,各地纷纷开始限制外地迁入

二手车。

但在市场人士看来,政策不公也是各地执行力不够的重要因素之一。国务院的取消限迁意见有了一定的保留,比如,给予京津冀、江浙沪、珠三角区域豁免权,允许这些地区继续实施限迁政策。

据一位二手车市场的业内人士介绍,从二手车流通的方向来看,一般是从大城市流通到小城市,从发达地区流通到欠发达地区。因此,北京、天津、上海、广州这些大城市往往是老旧机动车净流出区。在限迁政策实施之前,这些城市周围的省市一度成为老旧机动车的净流入区。

“北京市的示范作用非常明显,这不仅体现在二手车限迁方面,在机动车限行、限购等方面,其它城市纷纷效仿,如今北京等大城市仍被允许采取限迁政策,其它省市肯定难以心服口服。”一位不愿意透露姓名的汽车界人士称。

实际上,此次国务院的意见也解释了北京等省市“享受豁免”的原因,这些地区均为我国防治大气污染的重点区域。

不过,沈荣在接受本报记者采访时表达了不同的意见,在他看来,除了河北省外,其它受豁免地区基本属于机动车净流出区,限迁政策取消与否,都不会导致更多外地车辆进入。因此其它各省市不应以此为借口拖延执行。

不取消限迁影响深远

实际上,限迁政策带来的影响已经显现,并且严重影响了我国二手车市场的形成。在业内人士看来,去年二手车市场销售941.71万辆,并未达到此前1000万辆的预期,其中

高、利润也高,一度是中国汽车经销商最赚钱的产品。从2005年开始,中国的进口汽车数量逐年增加,并在2014年达到高峰。但随着经济调整的影响,2015年,进口汽车的数量开始减少,并持续至今。

进口数量和销量的减少也导致经销商库存压力持续加大。在库存高企的压力下,经销商为了带动销售,不得不采取各种促销手段。其中,降价销售是最为有效的手段之一。据了

解,4月份,汽车经销商继续加大优惠力度,每辆进口汽车平均优惠达到7.7万元人民币,优惠幅度超过12.5%。“现在的进口汽车已经形成了‘不促不销’的局面”,王存说。

数据显示,从2015年开始,国内汽车销售的优惠幅度基本维持在10%左右。王存预计,2016年全年,进口汽车的销售情况都不会得到明显改善,优惠力度还将持续。

在全国普遍推行。

限迁实施之初,中国的汽车保有量数额总体不大,影响也较小,但随着中国汽车保有量的迅速增加,二手车大市场也随之逐渐形成。限迁弊端开始逐渐显现,车主利益受损、消费者无车可买、全国市场无法形成,影响了新车销售等。

据了解,目前我国二手车总体处于产品紧缺状态,但是,各地的限迁无形中抬高了流通成本,车主卖不上价格,买主需要付出更高的价格,整体上损害了消费者的利益。

近两年来,中国汽车流通协会多次呼吁各地取消二手车限迁这一明显违背市场经济的做法,但收效甚微,相反,限迁城市越来越多。

值得一提的是,今年的政府工作报告专门提到了要激活国内的二手车市场。两会后不久,国务院专门发布文件,要求各地不得对二手车实施限迁政策,那些已经实施限迁政策的城市,也必须在5月底前取消。

这本是一个好的政策,也为二手车市场带来了巨大的利好,整个行业都在等待这一政策带来的市场爆发。但是,各地的表现却让人大跌眼镜。

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

沈荣告诉本报记者,他预料到一些地方可能会采取各种措施推诿、拖延,但他没有想到,仅有寥寥几个地方最终落实了国务院的文件规定。

也就是说,中国的二手车限迁政策实际上已经严重阻碍了全国二手车市场的发展,对于日益壮大的市场来说,这一政策的普遍存在,很可能会影响整个市场的活力。

实际上,限迁政策始于北京。当时北京以治理环境为由,再加上筹办奥运会,对外地迁入二手车设置了严格环保门槛。此后,河北、上海等省市纷纷效仿,最终这一政策几乎

在全国普遍推行。

限迁实施之初,中国的汽车保有量数额总体不大,影响也较小,但随着中国汽车保有量的迅速增加,二手车大市场也随之逐渐形成。限迁弊端开始逐渐显现,车主利益受损、消费者无车可买、全国市场无法形成,影响了新车销售等。

据了解,目前我国二手车总体处于产品紧缺状态,但是,各地的限迁无形中抬高了流通成本,车主卖不上价格,买主需要付出更高的价格,整体上损害了消费者的利益。

近两年来,中国汽车流通协会多次呼吁各地取消二手车限迁这一明显违背市场经济的做法,但收效甚微,相反,限迁城市越来越多。

值得一提的是,今年的政府工作报告专门提到了要激活国内的二手车市场。两会后不久,国务院专门发布文件,要求各地不得对二手车实施限迁政策,那些已经实施限迁政策的城市,也必须在5月底前取消。

这本是一个好的政策,也为二手车市场带来了巨大的利好,整个行业都在等待这一政策带来的市场爆发。但是,各地的表现却让人大跌眼镜。

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

沈荣告诉本报记者,他预料到一些地方可能会采取各种措施推诿、拖延,但他没有想到,仅有寥寥几个地方最终落实了国务院的文件规定。

也就是说,中国的二手车限迁政策实际上已经严重阻碍了全国二手车市场的发展,对于日益壮大的市场来说,这一政策的普遍存在,很可能会影响整个市场的活力。

实际上,限迁政策始于北京。当时北京以治理环境为由,再加上筹办奥运会,对外地迁入二手车设置了严格环保门槛。此后,河北、上海等省市纷纷效仿,最终这一政策几乎

在全国普遍推行。

限迁实施之初,中国的汽车保有量数额总体不大,影响也较小,但随着中国汽车保有量的迅速增加,二手车大市场也随之逐渐形成。限迁弊端开始逐渐显现,车主利益受损、消费者无车可买、全国市场无法形成,影响了新车销售等。

据了解,目前我国二手车总体处于产品紧缺状态,但是,各地的限迁无形中抬高了流通成本,车主卖不上价格,买主需要付出更高的价格,整体上损害了消费者的利益。

近两年来,中国汽车流通协会多次呼吁各地取消二手车限迁这一明显违背市场经济的做法,但收效甚微,相反,限迁城市越来越多。

值得一提的是,今年的政府工作报告专门提到了要激活国内的二手车市场。两会后不久,国务院专门发布文件,要求各地不得对二手车实施限迁政策,那些已经实施限迁政策的城市,也必须在5月底前取消。

这本是一个好的政策,也为二手车市场带来了巨大的利好,整个行业都在等待这一政策带来的市场爆发。但是,各地的表现却让人大跌眼镜。

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

□本报记者 孙喜保

6月3日,中国汽车流通协会二手车分会秘书长沈荣在北京再次呼吁,各地应尽快按照国务院的要求,取消二手车限迁政策,还二手车市场一个正常流通的大环境。

其实,按照国务院今年三月底所发布的《关于促进二手车便利交易的若干意见》要求,5月底前,全国299个地级市除了京津冀、江浙沪、长三角三大区域的城市外,其它省市应该无条件取消二手车限迁政策。

取消限迁阻力重重

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

沈荣告诉本报记者,他预料到一些地方可能会采取各种措施推诿、拖延,但他没有想到,仅有寥寥几个地方最终落实了国务院的文件规定。

也就是说,中国的二手车限迁政策实际上已经严重阻碍了全国二手车市场的发展,对于日益壮大的市场来说,这一政策的普遍存在,很可能会影响整个市场的活力。

实际上,限迁政策始于北京。当时北京以治理环境为由,再加上筹办奥运会,对外地迁入二手车设置了严格环保门槛。此后,河北、上海等省市纷纷效仿,最终这一政策几乎

在全国普遍推行。

限迁实施之初,中国的汽车保有量数额总体不大,影响也较小,但随着中国汽车保有量的迅速增加,二手车大市场也随之逐渐形成。限迁弊端开始逐渐显现,车主利益受损、消费者无车可买、全国市场无法形成,影响了新车销售等。

据了解,目前我国二手车总体处于产品紧缺状态,但是,各地的限迁无形中抬高了流通成本,车主卖不上价格,买主需要付出更高的价格,整体上损害了消费者的利益。

近两年来,中国汽车流通协会多次呼吁各地取消二手车限迁这一明显违背市场经济的做法,但收效甚微,相反,限迁城市越来越多。

值得一提的是,今年的政府工作报告专门提到了要激活国内的二手车市场。两会后不久,国务院专门发布文件,要求各地不得对二手车实施限迁政策,那些已经实施限迁政策的城市,也必须在5月底前取消。

这本是一个好的政策,也为二手车市场带来了巨大的利好,整个行业都在等待这一政策带来的市场爆发。但是,各地的表现却让人大跌眼镜。

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

沈荣告诉本报记者,他预料到一些地方可能会采取各种措施推诿、拖延,但他没有想到,仅有寥寥几个地方最终落实了国务院的文件规定。

也就是说,中国的二手车限迁政策实际上已经严重阻碍了全国二手车市场的发展,对于日益壮大的市场来说,这一政策的普遍存在,很可能会影响整个市场的活力。

实际上,限迁政策始于北京。当时北京以治理环境为由,再加上筹办奥运会,对外地迁入二手车设置了严格环保门槛。此后,河北、上海等省市纷纷效仿,最终这一政策几乎

在全国普遍推行。

限迁实施之初,中国的汽车保有量数额总体不大,影响也较小,但随着中国汽车保有量的迅速增加,二手车大市场也随之逐渐形成。限迁弊端开始逐渐显现,车主利益受损、消费者无车可买、全国市场无法形成,影响了新车销售等。

据了解,目前我国二手车总体处于产品紧缺状态,但是,各地的限迁无形中抬高了流通成本,车主卖不上价格,买主需要付出更高的价格,整体上损害了消费者的利益。

近两年来,中国汽车流通协会多次呼吁各地取消二手车限迁这一明显违背市场经济的做法,但收效甚微,相反,限迁城市越来越多。

值得一提的是,今年的政府工作报告专门提到了要激活国内的二手车市场。两会后不久,国务院专门发布文件,要求各地不得对二手车实施限迁政策,那些已经实施限迁政策的城市,也必须在5月底前取消。

这本是一个好的政策,也为二手车市场带来了巨大的利好,整个行业都在等待这一政策带来的市场爆发。但是,各地的表现却让人大跌眼镜。

那么,实际的落实情况又是怎样呢?截至上周末,仅有贵州省和新疆伊犁市、甘肃兰州市、辽宁葫芦岛市宣布取消二手车限迁政策,允许外省符合国家标准的老旧机动车迁入本地。其它的200多个地级市并没有如期落实国务院的要求。

为何国务院的政令会遭到重重阻力?各地在取消政策的过程中到底面临哪些实际困难?

沈荣告诉本报记者,他预料到一些地方可能会采取各种措施推诿、拖延,但他没有想到,仅有寥寥几个地方最终落实了国务院的文件规定。

也就是说,中国的二手车限迁政策实际上已经严重阻碍了全国二手车市场的发展,对于日益壮大的市场来说,这一政策的普遍存在,很可能会影响整个市场的活力。

汽车认证认可需求旺盛

我国累计颁发汽车产品3C认证近12万张

□本报记者 王群

据中国汽车工业协会数据显示,2016年1~4月汽车产销分别完成876万辆和865万辆,比上年同期分别增长5.7%和6.1%,整个增长速度进入一个新的节点。而随着我国汽车产业及市场的迅速发展,汽车认证认可和检验检测技术的相关需求日趋旺盛。

“截至目前,我们认可了跟汽车相关的检验检测机构550多家,经过认可的机构,在汽车行业颁发了11万张认可资质。这对保障汽车安全、促进汽车行业持续健康发展发挥着越来越重要的作用。”

在2016中国汽车认证认可国际论坛上,中国合格评定国家认可中心主任肖建华表示,汽车工业目前正处于前所未有的历史变革过程中,认证认可检验检测大有可为,也应该肩负起更多的责任。

由中国汽车技术研究中心、中国合格评定国家认可委员会主办的本次论坛分别围绕“宏观政策与汽车行业发展”、“技术引领和汽车绿色升级”等热点议题进行了政策研讨和技术交流,以增强其对汽车产业提质升级的支撑引领作用。

一般而言,汽车认证包括传统汽车、混合动力汽车、电动汽车、其他新能源汽车、零部件认证及其他相应的认证服务。

与会专家表示,汽车产品认证认可的核心作用是,通过建立互认互信,统一法规标准和统一测试技术,实现资源在全球范围内的优化,促进全球汽车工业转型升级。而由于汽车产业的重点战略地位和相关标准、技术法规的复杂性,世界各国普遍建立了比较完善的汽车认证认可制度和检验检测技术体系,对汽车及其产品严格实施市场准人和

链接

车用材料“绿色标杆企业”评选结果揭晓

近年来,汽车企业纷纷吹响“绿色”集结号,通过开展绿色采购、清洁生产、高效回收等措施,提升自身环保水平,促进全产业链转型升级。为助力汽车企业筛选绿色材料供应商,中国汽车技术研究中心数据资源中心组织开展了车用材料领域的“绿色标杆企业”评选活动,并依托“2016车用材料技术国际研讨会”公布了第一批评选结果。“绿色标杆企业”主要包括:宝山钢铁股份有限公司、上海锦浦日丽塑料有限公司与博禄贸易(上海)有限公司、蓝星有机硅(上海)有限公司、波士胶(上海)管理有限公司、科思创聚合物(中国)有限公司。

近日,在沈阳街头,当70多岁的柳绿茵保养自己刚发明的太阳能电动车时,引得路人围观惊叹。

柳绿茵是在没有图纸、没有方案的情况下,通过自己摸索钻研、查阅资料,历时数年,花费数万元,手工制作了这辆太阳能车。这辆车充电一次可连续行驶120公里,最高时速接近50公里。

柳绿茵说,这辆车不是汽车,是电动代步车。他并没有改变车自身出厂的设置,只是在光能转化和动力输入衔接上做了功课。

作为重工业城市,太原头上一直顶着“污染”的帽子。太原市环保局专家分析认为,太原市污染类型属于燃煤、扬尘和机动车混合型污染。特别是在非采暖季,机动车尾气对

本报(记者孙喜保)在整个汽车消费略有回暖的背景下,进口汽车依然“寒意阵阵”,持续低迷。无论是进口数量、销售数量都持续下滑,这导致了进口汽车的库存指数继续高企,优惠幅度持续加大,甚至出现了“不促不销”的局面。

近日,中国汽车流通协会对外公布了今年前4个月有关进口汽车的数据。数据显示,今年1~4月份,我国共进口汽车30.9万辆,同比下滑11.7%,已经连续五个季度下滑,进口汽车的需求量也下滑了近10%。