

2016年我国汽车产销再创新高 分别突破 2800 万辆



视觉中国 供图

本报讯 (记者王群)中国汽车工业协会日前发布数据显示,2016年我国汽车产销实现较快增长,总体呈现产销两旺发展态势,产销总量再创新高。

2016年汽车产销分别完成2811.9万辆和2802.8万辆,比上年同期分别增长14.5%和13.7%,高于上年同期11.2和9.0个百分点。其中,乘用车产销分别完成2442.1万辆和2437.7万辆,比上年同期分别增长15.5%和14.9%。值得一提的是,2016年,受购置税优惠政策影响,1.6升及以下乘用车销售1760.7万辆,比上年同期增长21.4%,占乘用车销量比重为72.2%,对乘用车销量的贡献度为97.9%。

此外,2016年,商用车产销分别完成369.8万辆和365.1万辆。分车型产销情况看,客车产销比上年同期分别下降7.4%和8.7%;货车产销比上年同期分别增长了11.2%和8.8%,拉动作用明显,增长贡献度分别达到116%和126%。

新能源汽车方面,2016年新能源汽车生产51.7万辆、销售50.7万辆,比上年同期分别增长51.7%和53%。其中纯电动汽车产销分别完成41.7万辆和40.9万辆,比上年同期分别增长63.9%和65.1%;插电式混合动力汽车产销分别完成9.9万辆和9.8万辆,比上年同期分别增长15.7%和17.1%。

中汽协副秘书长姚杰认为,2016年新能源汽车可谓跌宕起伏,虽然市场增速有所回落,但总体还属于健康状态,新能源汽车是在“动态中发展”。

2016年北京二手车过户交易量超新车49%

本报讯 北京北辰亚运村汽车交易市场中心近日发布报告显示,2016年1-12月份北京新车交易44.98万辆,同比去年46.03万辆累计负增长2.28%;比2015年同比下降幅度减少了12.65个百分点,是北京连续第三年新车销售呈负增长的态势。

另外,2016年1-12月份北京交易进口新车5.01万辆,同比去年5.918万辆累计负增长15.33%,销售呈现前低后高的趋势。二手车方面,2016年1-12月份北京交易二手车67.06万辆,同比去年68.78万辆累计负增长2.5%;2016年是连续第二年二手车同比交易下降,下降幅度比2015年减少2.8%,下降幅度有所缩小。整体来看,二手车过户交易量超过新车49%,新旧车比值为1:1.49,同2015年新旧车比值基本持平。

值得一提的是,2016年1-12月份北京二手车外迁率为40.64%;内蒙古仍占据北京外迁地第一的位置,市场占有率达到32%,与2015年相比增长13%,增长明显;山西超过辽宁、山东、吉林位居第二。

报告分析预测,2017年,北京新车整体市场在限购大背景下增长空间有限,年销售数量将与2016年基本持平。与此同时,2017年北京汽车经销商生存依然艰难,小的经销商以及二级经销商仍将面临生存难题,经销商规模化、集团化、综合化将是发展趋势。(卓君)

数读车市

3314万 2016年全国驾驶人保持快速增长

公安部交管局发布数据显示,截至2016年底,全国机动车保有量达2.9亿辆,其中汽车1.94亿辆;机动车驾驶人3.6亿人,其中汽车驾驶人超过3.1亿人。

据统计,2016年全国机动车和驾驶人保持快速增长,新登记汽车2752万辆,新增驾驶人3314万人。汽车保有量达1.94亿辆,新注册量和年增量均达历史最高水平。

2016年,小型载客汽车达1.6亿辆,其中,以个人名义登记的小型载客汽车(私家车)达到1.46亿辆,占小型载客汽车的92.60%。与2015年相比,私家车增加2208万辆,增长15.08%。全国平均每百户家庭拥有36辆私家车,成都、深圳、苏州等城市每百户家庭拥有私家车超过70辆。

2万 贵州加快电动汽车充电设施建设步伐

2017年,贵州省将加快电动汽车充电设施建设步伐,今年全省计划新建充电桩2万个,省级充电设施运营监控与服务平台将上线运行,去年全省建成充电桩1983个。

按照规划,今年贵州省将制定加快充电基础设施建设的政策措施,出台建设运营管理办法,建立推进运行新模式,实现充电基础设施进机关、进社区、进园区、进景区、进城市人口聚居区、进公共服务区、上高速公路“六进一上”行动计划,建成充电桩2万个。

此外,贵州还将设计全省统一标识,完成充电基础设施信息服务平台建设,推动成立充电基础设施促进会,开展“车联网”一体化试点等工作。

3000个 北京将进一步加强推广新能源汽车

据报道,2017年北京将新建3000个公用充电桩,进一步加强推广新能源汽车,同时还将加强公交线路、自行车道等方面建设,努力使中心城区绿色出行比例提高到72%。

据介绍,2017年北京市将在城六区、北京经济技术开发区、通州区划定区域实施低排放区管控。同时,将开展供应第六阶段成品油,淘汰30万辆老旧机动车,并进一步加强推广新能源汽车,新建3000个公用充电桩。

2017年北京市将努力实现中心城区绿色出行比例提高到72%的目标,今年北京市还新开和优化调整40条公交线路,完成600公里自行车道和步道整治。(王群根据媒体公开报道编辑整理)

2017新能源车市场： 考验企业真功夫的时候到了

市场驱动态势的形成是国家支持政策迎来的第一季收获
当产能陆续释放,新能源汽车行业将进入饱和和竞争时代
国内企业间的竞争只是一场序幕,国际化竞争来临之时才是真正的考验

本报记者 王群

产销规模分别达到51.7万辆和50.7万辆,同比分别增长51.7%和53%,连续两年位居全球第一——预料之中的是,在刚刚过去的2016年,我国的新能源汽车产销数据再度交出了一份靓丽答卷。

“市场驱动态势的形成是国家支持政策迎来的第一季收获。”在1月14日至15日召开的主题为“提升核心技术 创新引领发展”的中国电动汽车百人会论坛(2017)上,中国电动汽车百人会理事长陈清泰说。

他认为,在2016年,中国电动汽车的发展已经由导入期进入成长期,在消费者购买意愿增强的同时,已经有较多的企业和越来越丰富的产品供市场选择,由政策驱动向政策市场双驱动转型的特征日益显现。

虽然产销量屡创新高且已经进入成长期,但我国新能源汽车发展仍面临不小的挑战。与会专家认为,未来,要推动新能源汽车行业发展,既需要好的政策支持和产业生态,也需要各大车企进一步实现技术突破和创新引领,在电动汽车领域培育全球领先品牌,打造有竞争力的产业体系,在关键技术上实现全球引领,最终让企业走上靠技术突破和商业模式创新建立竞争优势的轨道。

导入期基本结束

在过去的一年,发达国家主要汽车生产国以及各大车企均对汽车发展的低碳化、智能化、信息化取得了进一步的共识,而且各个国家都把电动汽车作为提高国家竞争力的一个制高点,国际上

主要汽车企业先后发布在华发展战略,意欲将我国发展为其新能源汽车的主要市场。

对于我国而言,产销规模大,并不意味着竞争能力强,当下,我国新能源汽车市场在产销保持高速增长的同时,企业规模增长快、轻技术创新、过度依赖政府补贴等问题也较为突出。

陈清泰认为,我们与国外先进水平相比仍有不小的差距,例如技术基础薄弱、原始创新能力低、核心技术欠缺、品牌影响力不足,这些都需要持之以恒的积累。

“总体来看,中国新能源汽车发展出现了不可逆转的拐点,即导入期基本结束。”中国电动汽车百人会执行副理事长欧阳明高认为,进入成长期,但并不表示进入快速增长期。“也就是说现在政府扶上马了,可能下面还要送一程,才有可能进入真正的、正规的常规发展期,这是国内新能源汽车发展的特点。”

竞争将回归本源

历经百年发展历史,在世界范围内,燃油车产业已经形成较为稳固的市场和技术壁垒。而新能源汽车则有着完全不同的技术路线,它的普及将很可能改变全球汽车产业格局。在这一特殊背景下,国内新能源汽车企业如何抢抓机遇,培育出全球领先品牌,最终走上靠技术突破和商业模式创新建立竞争优势的轨道,这可谓是一个严峻的挑战。

有统计表明,从2015年开始,全国新能源整车的投资项目超过30个,总金额超过了1000亿元,总产能超过了300万辆。



东方IC 供图

北京汽车集团董事长徐和谊认为,本世纪的前十年,汽油车高速增长成就了中国汽车产业的由小到大。当这些已经建成或即将建成的产能陆续释放,新能源汽车行业就将进入到像传统燃油车那样残酷的饱和和竞争时代。到那个时候,竞争将回归本源,那就是技术、产品和服务。

“继高铁、特高压和核电之后,新能源汽车非常有希望成为中国制造业的第四张‘名片’,这种希望不能变为现实?还需要我们全体汽车人的共同努力。”

工业和信息化部副部长苗圩表示,虽然我国新能源汽车的产销规模实现了快速增长,但是动力电池的核心技术还需要大幅度提升,充电基础设施建设仍需要加快推进,同时,目前在新能源客车、货车领域,企业已经出现了结构性的过剩苗头,动力电池高端产能不足、低端产能过剩的问题进一步加剧。此外,还出现了个别企业违规谋骗补,扰乱市场发展秩序等方面的问题。

“推动汽车产业,特别是新能源汽车产业的健康发展,需要全行业共同努力。通过控总量、优环境、提品质、创品牌、促转型、增效益,推动汽车产业发展,从规模速度型向质量效益型转变。”苗圩说。

国际化竞争来临之时才是真正考验

值得一提的是,近年来,很多发达国家已经将新

能源汽车上升到国家战略高度,尤其是2016年以来,汽车发达国家纷纷加大对新能源汽车、智能网联汽车的支持力度,国际汽车企业集团也在加速布局,全球产业竞争格局将日趋激烈。

例如,美国政府提供了45亿美元的贷款担保,大力推动电动汽车充电设施建设,并投资开发车载高能量密度电池。德国政府和工业界为新能源汽车提供总计12亿欧元补贴资金,实施购置补贴政策。

那么,未来我国新能源汽车市场的长远前景又是怎样的呢?

“纯电动汽车率先发展,其后插电混合动力、燃料电池全面发展,然后智能化、网联化、轻量化、低碳化,这是中国节能新能源汽车总体技术路线图,我们期望到2030年新能源汽车达到汽车总销量的40%。”欧阳明高认为。

在陈清泰看来,当前国内企业间的竞争只是一场序幕,国际化竞争来临之时才是真正的考验,而技术进步能否与支持政策退坡的进度相匹配,是政策能否顺利转型的关键。“当政府购车补贴淡出之时,就是外资和合资品牌大举进入中国市场之日。”

可以预测,在新能源汽车补贴退坡、国内竞争趋于饱和、外资品牌加速挺进中国的情况下,考验企业真功夫的时候已经到了。

声音

全国政协副主席、科技部部长万钢：

解决续航里程问题不能靠简单增加车载电池量

从市场上看,续航里程确实是电动汽车技术进步的重要标志,但是它的实现并不是由简单增加车载的电池量能够解决的。随着电耗的增加带来的全生命周期的碳排放也会提高,从技术发展上说,最有效的途径还是提高动力电池的能量密度、功率密度和整车的轻量化。

工业和信息化部副部长苗圩：

汽车正在从交通工具转变为大型移动智能终端

汽车产品的形态正在加快向“新能源、轻量化、智能化和网联”方向发展,汽车正在从交通工具转变为大型移动智能终端,储能单元和数字空间。汽车生产从过去的大批量、流水线的生产方式,向互联网协作的智能化制造体系演进。包括个性化的定制生产模式,可能成为未来的趋势。

国家能源局副局长郑栅洁：

充电设施要顺应形势契合需求

新能源汽车不断更新换代,充电设施要顺应形势,契合需求,不断调整,优化升级。对应电动汽车发展的趋势,充电需求也将调整为以居住地的私人专用充电桩和公共场所的半公共充电桩为主,以公共充电桩为补充。对应的充电技术也将是更大功率的交流直流快充技术、无线充电技术、智能优化充电技术、充电桩与电网的互动技术。

财政部经济建设司副司长宋秋玲：

强化补贴政策对技术进步的正向激励作用

在充分征求行业企业和机构意见的基础上,调整的补贴政策重点从供给侧入手,通过提高推荐车型目录技术门槛,建立目录动态调整机制,使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩,进一步强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用,使真正具有实力的企业和优势产品脱颖而出。



产品安全要求更严格 申请手续更简化

新能源汽车准入门槛有哪些新意

本报记者 孙喜保

日前,工信部公布了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》(以下简称《规定》)。1月16日,工信部相关负责人对这一《规定》进行了详细解读,其中安全和简化手续成为两大亮点。

近年来,我国新能源汽车产业快速发展,新能源汽车保有量快速增长。2016年我国新能源汽车生产51.7万辆,销售50.7万辆,比上年同期分别增长51.7%和53%。新能源汽车连年保持产销量的大幅增加,已经呈现爆发式增长状态。

在这种背景下,不仅许多传统汽车企业纷纷进入新能源汽车生产领域,一些非汽车行业的企业也跃跃欲试,例如,百度、腾讯、汉能等十多家企业都有意进军新能源汽车领域。

2009年,工信部还发布了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》(以下简称《准入规则》),对于推动产业安全可控、健康有序发展发挥了重要作用。但随着新能源汽车市场快速发展和技术水平的大幅提升,《准入规则》已不能满足管理需要;同时,新能源汽车产业也面临着产品安全风险凸显、准入

市场热情如此高涨,如何制定准入标准,保证产品安全,显得至关重要。

现实情况是,目前市场上的新能源汽车安全问题并没有彻底解决,不少生产企业的产品质量管控能力不足,事故频发。

据不完全统计,自2011年以来,我国发生了31起电动汽车安全事故,其中2015年和2016年上半年分别达到9起、8起,加强安全管理刻不容缓。

近年来,国家亦高度重视新能源汽车产业发展,先后印发了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》《关于加快新能源汽车推广应用的指导意见》等重要文件,明确将发展新能源汽车作为国家战路。

2017年,工信部还发布了《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》(以下简称《准入规则》),对于推动产业安全可控、健康有序发展发挥了重要作用。但随着新能源汽车市场快速发展和技术水平的大幅提升,《准入规则》已不能满足管理需要;同时,新能源汽车产业也面临着产品安全风险凸显、准入

条件偏低、行业散乱加剧等突出问题。

“为了促进新能源汽车产业持续健康发展,亟须总结近年来产业发展和管理的经验,加快制定《规定》。”工信部相关负责人称。

新规的发布,对于消费者来说,安全问题为重中之重。

据工信部相关负责人介绍,新能源汽车产品直接关系人民群众生命财产安全和公共利益、公共安全,《规定》从三个方面,强化了新能源汽车产品的安全要求。

第一,要求新能源汽车生产企业应当具备生产新能源汽车产品所必需的设计开发能力、生产能力、产品一致性保证能力及产品安全保障能力。

第二,要求生产企业建立新能源汽车产品运行安全状态监测平台,按照与新能源汽车产品用户的协议,对已售产品的运行安全状态进行监测,并妥善保管运行安全状态信息。

第三,明确了生产企业发现新能源汽车产品存在安全等严重问题的,应当立即停止相关产品的生

北京汽车集团董事长徐和谊：

中国汽车工业下一个风口即将到来

中国汽车工业已经进入到了一个电动化转型的新时代,继本世纪初的“黄金十年”之后,下一个风口即将到来。毫无疑问,这是中国汽车工业由大到强的历史性机遇,是中国汽车企业从追随者到领跑者的决定性战役,当前中国新能源汽车行业正在发生一些新的趋势性变化,这值得关注。

滴滴出行董事长兼 CEO 程维：

希望成为未来汽车运营商

也许10年以后,特别是随着无人驾驶普及以后,汽车不一定是拥有,而是你为使用付费就好。滴滴和我们平台上1000多家出租车公司、6000多家各种各样的租赁公司,希望成为未来汽车运营商,去服务好大家的出行。

蔚来汽车创始人、董事长李斌：

企业应从用户的角度去思考创新的方向

在政策的导入期,大家买车更多的时候是因为牌照。下一步就是市场导向了,是用户来投票了,用户永远都只会为更好的体验买单,车企要想解决用户的痛点,不应完全是靠技术进步,其实更多的要靠商业模式、产品设计的创新,应该从用户的角度去思考创新的方向。

郑州宇通客车股份有限公司总经理牛波：

建立智能网联客车技术标准体系

加大新能源客车的研发投入,加快产业转型升级,智能驾驶辅助系统应该成为新能源客车的标配。作为新能源客车,智能网联在行业里面的进步速度是领先的,所以应尽快建立智能网联客车的技术标准体系,包括智能辅助驾驶系统应该成为新能源客车的标配。(本报记者 王群)

产、销售,采取措施进行整改;生产企业不能保持《准入审查要求》,存在公共安全、人身健康、生命财产安全隐患的,工信部应当责令其停止生产、销售活动,并责令立即改正。

在对准入生产企业和产品更严格要求的同时,简化程序也成为《规定》的一大亮点。

“根据国务院有关‘简政放权、放管结合、优化服务’等改革要求,《规定》着力规范审批,优化服务、利企便民。”工信部相关负责人称。

在新的《规定》中,为了强化对新能源汽车企业的安全监督,运行安全状态监测制度被放在了非常重要的地位。要求生产企业应当建立新能源汽车产品运行安全状态监测平台,按照与用户的协议,对已售产品的运行安全状态进行监测。而且,为了保护用户信息,《规定》明确要求生产企业妥善保管运行安全状态信息。

“不得泄露、篡改、毁损、出售或者非法向他人提供,不得泄露与运行安全状态无关的信息。”工信部相关负责人称。

新《规定》对监督检查主体的划分也更加明确:工信部通过资料审查、实地核查等方式,对生产企业的《准入审查要求》保持情况、生产一致性等情况等进行监督检查。

据了解,2015年8月,工信部就启动了《规定》起草工作,历经一年多的调研、起草、审议、征求意见,日前,工信部正式对外公布了《规定》,将自2017年7月1日起施行。