

车·热点

汽车市场从首购为主向增换购转变

二手车时代 你换车了吗

数据显示
2016年
我国乘用车换购车主
超过**1000万**
带动近800万辆新车销量
占乘用车总销量的
比例高达**32.5%**

当前
我国二手车市场
进入快速发展阶段
上半年共交易**497万辆**
同比增长**26%**
相对新车市场
同比下滑4%的表现
市场极为活跃

我国消费者平均换购汽车
周期为**6.4年**
主要原因是
车辆运行6年后故障增多
维护费用上升
保值率迅速下滑
车辆每年都需年检
消费者保有意愿降低

制图/孙发强



车·资讯

《新一代人工智能发展规划》发布
自动驾驶
迎来强力助推剂

近期,国务院印发《新一代人工智能发展规划》(以下简称《规划》),提出了面向2030年我国新一代人工智能发展的指导思想、战略目标、重点任务和保障措施,部署构筑我国人工智能发展的先发优势,加快建设创新型国家和世界科技强国。作为人工智能技术理想的应用领域,自动驾驶以及智能交通与人工智能技术的结合在《规划》中被重点强调。

在智能运载工具方面,《规划》明确提出,发展自动驾驶汽车和轨道交通系统,加强车载感知、自动驾驶、车联网、物联网等技术集成和配套,开发交通智能感知系统,形成我国自主的自动驾驶平台技术体系和产品总能力,探索自动驾驶汽车共享模式。

人工智能领域专家、中国工程院院士李德毅认为,自动驾驶涉及环境感知、智能决策和规划、智能控制等多门学科,其中人工智能、云计算等是限制无人驾驶发展的关键技术和瓶颈技术。虽然当前自动驾驶技术发展日新月异,但具体产业化应用未真正启动,有赖于人工智能、云计算等技术的发展。“比如自动驾驶汽车对广州的道路很熟,突然要到北京来,这时可以通过人工智能和深度学习,让这辆车迅速掌握北京的交通信息和驾驶经验。要知道一名驾驶员在一座大城市成为‘活地图’,没有三五年时间根本不可能。这就是人工智能的力量,它的进化速度比人学习的速度快得多。”李德毅举例道。

“目前自动驾驶已进入以企业为主体、以市场为主导的新阶段。行业普遍认为,2021年前后将是自动驾驶汽车发展的产业元年。自动驾驶产业落地速度的骤然加快,在很大程度上得益于人工智能近五年来取得的突破性进展。”清华大学计算机系教授、博士生导师邓志东说。

《规划》指出,我国发展人工智能具有良好基础,无人驾驶等逐步进入实际应用,人工智能创新创业日益活跃。加速积累的技术能力与海量的数据资源、巨大的应用需求、开放的市场环境有机结合,形成了我国人工智能发展的独特优势。

在李德毅看来,市场、政策和资金支持、技术积累都是推动自动驾驶产业发展的重要因素,在这些方面,我国有一定优势。中国有近14亿的庞大人口基数,自动驾驶市场潜在空间巨大,非常有利于产品推广。

据介绍,在全球范围内,目前中国人工智能与自动驾驶均已达到了一个较高的技术与产业发展水平。但是,相对于特斯拉、谷歌Waymo、优步和福特等自动驾驶的全球第一阵营,我国企业还存在不少短板。

“诸如百度这样体量的自动驾驶巨头团队还太少,自动驾驶企业的技术与商业模式创新、积累的路测大数据、高端人工智能芯片与产业大布局较缺乏,蔚来、奇点、小鹏汽车等互联网新车企,尚需加快量产与智能化步伐,自主品牌传统车企有必要加大体制机制改革力度,积极参与全球技术与产业竞争,主动迎接汽车产业电动化、信息化、智能化与共享化浪潮的到来。”邓志东表示。

(中汽)

车·锦囊

买二手车
不能只看外观和发动机

眼下,购买二手车的消费者越来越多。专家提醒,购买二手车时,千万不要只看外观和发动机,而要根据整体车辆的状况来购买。

购买二手车,不能只看外观漂亮。有的二手车经过二手车商修整后,外观就如同新车一样漂亮。有些商家翻新过的二手车,让不懂行的消费者感觉自己买到了新车。

专家表示,购买二手车时,不能只看外观,还要注意查看车架、发动机、变速箱和底盘。如果这些方面都没有安全隐患和翻新的痕迹,就可以放心购买了。

看二手车时,有些消费者认为只要发动机正常就好。其实,除了发动机之外,还要看下一车身以及车架,比如大梁等。如果汽车伤到大梁,那么就算是修复好了,汽车的寿命、安全系数等各方面都会下降。

现在,二手车交易量很大,行业竞争也很大。“消费者在购买二手车时,一定要到正规的二手车行去购买,最好是购买已经认证的二手车。”有关专家表示。

(广州日报)

我国汽车市场经过十余年的高速发展,很多一二线城市千人汽车保有量已经突破100辆,市场逐渐从首购为主向增换购方向转变。当前,我国二手车市场进入快速发展阶段,今年上半年共交易497万辆。

中国汽车技术研究中心数据资源中心(简称为中汽中心数据资源中心)数据显示,2016年我国乘用车换购车主超过1000万,带动近800万辆新车销量,占乘用车总销量的比例高达32.5%。

换购推动
二手车交易量创新高

当前,我国二手车市场进入快速发展阶段,今年上半年共交易497万辆,同比增长26%,相对新车市场同比下滑4%的表现,市场极为活跃。

我国二手车市场也正在经历深刻的区域结构调整。东部省份由于经济发展起步早,发展快,汽车保有量高,潜在车源丰富,是二手车交易重点区域,其中山东、广东、江苏、河北四省上半年交易量均超过30万辆。但从市场发展的长期趋势来看,随着中西部地区经济快速崛起,汽车消费需求逐步释放,二手车交易量同比增长速度远超东部地区,其中安徽、内蒙、广西、云南等地2017年上半年二手车交易量同比增速均在35%以上。

二手车市场区域转移特征在车源流转过程中体现得更为直观。今年上半年,我国跨省交易二手车累计

66.3万辆,其中东部除山东之外的其他省份净流入量均为负值,是主要的车源迁出区域,其中北京受限购政策影响,净迁出11.7万辆,领先排名第二的浙江6.6万辆。东北地区和中西部地区则接收了较多的异地二手车,成为主要的车源流入区域。

随着交通拥堵加重、限行限购趋严,以及共享用车、公共交通等的快速发展,一二线城市的二手车市场发展放缓。数据显示,今年上半年,一二线城市二手车市场份额仅为24.5%,交易量增长速度相对较低。与此同时,五六线城市受城镇化建设加快、居民收入水平提升和相对宽松的用车环境等多方面利好因素影响,二手车市场快速崛起,2017年上半年市场份额高达36.1%。

我国消费者平均
换购汽车周期为6.4年

当前,我国车主换购周期呈现明显规律。中汽中心数据资源中心统

计数据显示,我国消费者换购顶峰在购车后第73个月,平均换购汽车周期为6.4年,这主要是由于车辆运行6年后故障增多,维护费用上升,保值率迅速下滑,且车辆每年都需年检,消费者保有意愿降低。

我国消费者车辆换购升级趋势明显,其中53%以上A级以下车型用户选择更高级别车型,54%以上A级及以上车型用户选择SUV或豪华品牌车型。

轿车车主在换车后选择轿车的比例仍然高于其他车型,但随着价格升高呈现U型分布特征:35万—50万元以下的汽车消费中,消费者多以家用为主,更注重多用途性,换购后车价升高、轿车比例降低、SUV比例提升;35万—50万元以上的汽车消费中,消费者多以商务用途为主,更注重舒适性和商务性,换购后车价升高、轿车比例升高、SUV比例下降。

与轿车车主不同,SUV车主在换车时明显表现出对SUV的喜爱,

随着换购后车型价格的提高,选择SUV的比例越来越高。

市场交易
仍以低端车型为主

虽然二手车市场发展迅速,但自主品牌大而不强。从系别看,自主品牌规模庞大,市场份额占有率较高;从品牌层面看,自主品牌弱势凸显,在交易量前十名的品牌中仅占三席。目前,大众品牌仍占有绝对优势,交易量居高不下,丰田、本田也凭借其较高的保值率以及丰富的产品线维持较高销量,而现代在新车市场的销量下滑并未过多地传导至二手车市场,表现依旧强势。

目前,我国二手车市场仍以低端车型为主。交易量排行榜前20位中交叉型车和A级及以下轿车共计16款车型上榜,其中五菱之光以19.9万辆排名第一,捷达以11万辆紧随其后。

(中国汽车报)

我国新能源汽车公共充电桩已超16万个

目前我国
新能源汽车保有量达到**100.4万辆**
占全球新能源汽车
保有量的**50%**以上

2017年1-6月
新能源汽车销售**19.5万辆**
其中纯电动车销量
占比**75%**

预计在未来3年内
中国新能源汽车仍将保持
35%到40%的年增长率
到2020年,销量将达**150万辆**

截至2017年5月
我国公共充电桩建设运营
数量超过**16.1万个**
充电基础设施建设稳步增长



2016年我国新能源汽车销售量达到50.7万辆,连续两年保持全球第一。截至2017年5月,我国公共充电桩建设运营数量超过16.1万个,充电基础设施建设稳步增长。这是记者从2017(合肥)国际节能与新能源汽车展览会新闻发布会上获悉的。

合肥作为我国重要的汽车产业集聚区,是全国新能源汽车“双试点”城市之一。2017年(合肥)国际节能与新能源汽车展将于9月1日至3日在安徽国际会展中心举办,该展会此前已连续成功举办五届。

据介绍,此次,本届展会规模再创历史新高,吸引了一汽、上汽、北汽

等200余家节能与新能源汽车整车及零部件企业参展,展览面积将达到3万平方米,预计观众超过2万人次。

据了解,奇瑞公司将在展会上带来目前已经上市的全铝车身、后置后驱的轻量化电动整车产品平台生产的全新车型—蚂蚁eQ1,以及即将上市的高续航纯电动A级车艾瑞泽5e。

此外,展会还将同期举办节能与新能源汽车高层峰会、新能源汽车信息化、智能化、网联化论坛等30余场论坛活动。届时,中国电子商务会智能电动汽车专委会300余名会员单位也将齐聚合肥,探讨电动汽车行业“智能”发展的最新趋势与模式。(新华)

车·时评

政策转身考验新能源车市

■ 万仁美

今年上半年,我国新能源汽车产销量分别为21.2万辆和19.5万辆,同比增长19.7%和14.4%。与去年同期125%和126.9%的增长率相比,今年上半年新能源汽车产销增长步伐明显放缓。目前,我国新能源汽车市场仍属于政策驱动型,扶持政策转身让市场迎来考验。

去年12月,《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》(以下简称补贴新政)正式发布,新能源汽车的补贴政策发生重大变化,对个人用户和团体用户均产生影响,产销量增速放缓在意料之中。

个人用户是新能源乘用车的主要消费群体。今年中央财政补贴退坡20%。此前,不少地方按照1:1实施配套补贴。补贴新政明确要求地

方补贴不能超过中央补贴的50%。新政的出台,无形中加大了消费者的购买成本。再加上年初部分地区的补贴政策尚未出台,一些消费者推迟了购车计划。

近些年,电动汽车分时租赁公司如雨后春笋般出现。补贴新政要求非个人用户购买的新能源汽车累计行驶里程须达到3万公里,方可申请补贴。多家分时租赁公司负责人告诉笔者,3万公里的行驶里程指标很难完成,这导致他们放缓扩大经营的步伐。

在行业发展初期,用高额补贴扶持新能源汽车很有必要,但最终仍需按照市场经济规律办事,因此补贴退坡在情理之中。此前,新能源汽车的补贴政策存在漏洞,分时租赁成为部分企业或投资者违规谋补的工具。不少公司并没有真正开展业务,导致

大量车辆被闲置,补贴新政加强这方面的监管很有必要。

与去年同期相比,今年上半年新能源汽车产销量增长率大幅下滑,未来退坡政策还将持续,新能源汽车市场该何去何从?

笔者认为,今年上半年新能源汽车增长放缓只是表象,应关注更深层次的问题,在今后政策的制定中有所侧重。发展新能源汽车是一项系统工程,需要电池、电机、电控等全产业链各个环节通力协作。在现有的技术条件下,应多从用户角度出发,突出新能源汽车的优势,提高产品竞争力,吸引用户购买,而不仅仅依靠补贴。要实现这个目标,全产业链统筹必不可少。

此外,发展新能源汽车不能一哄而上。笔者认为,暂停纯电动汽车牌照发放很有必要。盲目发展必然导

致良莠不齐,产品质量无法得到有效保障,容易造成“一粒老鼠屎坏了一锅汤”的局面,不利于新能源汽车产业的长远发展。

安全是头等大事,对于推广过程中的新能源汽车来说更是如此。我国已经制定了106项和电动汽车相关的技术标准,但都是推荐性标准。建议尽快把涉及安全的技术标准升级为强制性标准,做好发展与安全的统筹工作。

面对当前新能源汽车遇到的问题,必须依靠创新去解决。锂电池、锌电池、固态电池等新型电池正在研发中,极有可能在未来取得突破性进展。至于充电、推广等非技术难题,更需运用新思维、采用新方法去解决。

政策已转身,市场迎来考验,但新能源汽车的前进方向并未改变。(中国汽车报)

广告
联系

林明岳 15109805678