

上海新能源车销售“断崖式”下跌

补贴政策到期 新政或在二季度出台

由于上一轮上海新能源汽车地方补贴政策在去年年底到期,新的政策迟迟未见出台,持币待购的消费者和4S店都异常谨慎,令眼下上海新能源车销售与去年一路走高的势头形成了鲜明的反差,所有人都在等“靴子落地”。

2月16日,工信部发布了1月份新能源汽车产量,与2015年每个月翻倍增长的数据相比,此前处于爆发式增长的新能源汽车产量环比下滑超过8成。此外,根据全国乘用车市场信息联席会刚发布的统计数据,2016年1月,新能源乘用车销量达13748辆,同比增长1.8倍;但与2015年12月3.7万辆的销量相比,则环比下降63%,销量减少超过2万辆。

热销神话“打回原形”
在上海,新能源车的标志性车款,毫无疑问要推比亚迪混动“秦”。自去年秋季开始,一直高居新能源乘用车销量榜首的秦开始不断被其他车型超越,月销量也从高峰时的4000辆,陆续下降到3000、2000、1000辆。到今年1月,秦的批销量更是跌破千辆大关,只卖掉517辆,同比2015年1月下降72.9%,几乎是“一夜回到解放前”。

为什么秦的数据前后差异如此之大,这得从秦的销售区域说起。根据去年公安部的上牌数据,上海成为秦保有量最大的城市,上牌数量高达1.8万辆,占据秦国内总销量的58%。业内人士一致认为,秦能在上海立足,并成为去年上牌量最高的轿车车型,跟上海地区的新能源车补贴政策有直接关系。算上各种补贴后,一辆标准版的秦在售价在14万元左右。而最关键的是,在每月上牌中率不到5%的今天,消费者买一辆秦,能稳稳到手一张免费沪牌。这一点,正是秦在上海遭遇疯抢、4S

店卖到脱销的直接原因。

然而,正所谓成也萧何、败也萧何。风来了“猪也能起飞”,一旦风向和风力有变,“天上飞”转眼就成了“地上爬”。去年年末,由于2016年上海地区的新能源补贴政策迟迟未公布,秦的销售陷入半停滞状态。对此,比亚迪上海地区大区负责人解释说,比亚迪早在去年11月底就停止了向上海经销商供货,原因就是政策走向不明确,不敢贸然销售。因为一旦新能源政策有变,厂商承担的差价补贴风险很大,因此对年底的销售造成了一定影响。在沪西某比亚迪4S店,销售代表也对记者表示,如果要购买秦的话,需要预定,至少要等待一两个月,他还私下表示目前不建议购买,因为上海的补贴尚未出台。

秦的销量下去了,那么庞大的新能源市场又被谁夺走了呢?

以上海地区为例,荣威550就在补贴的空档期捷足先登,即便是上海的补贴尚未公布,但荣威表示仍然按照去年的补贴金额执行,补贴金额由厂商垫付,另外多个荣威4S店表示,2016款旗舰版e550现在活动最低售价为18.48万元,相当于在原价25.98万的基础上优惠了7.5万元,这样的价格也就和秦的价格基本相当,而且提车还不用等待,荣威550悄然上位。

后续政策何去何从
消费者持币观望,直接导致了销量的下滑。未来新能源补贴政策将何去何从?

从源头上来看,工信部副部长辛国斌日前表示,国家补贴政策将会逐步退出,今后将采取新能源汽车积分和传统能源汽车燃料消耗量限值挂钩的方式,来鼓励新能源汽车产业的发展,通过一系列刺激政策,鼓励企业创新。财政部部长楼继伟也透露,目前财政部正在效仿“加州模式”

研究碳积分交易制度。

从上一轮政策执行层面来看,2016年上海新能源汽车地方补贴政策可能会在二季度出台,而最近“空窗期”售出的车辆也有希望追溯享受补贴和牌照。相关部门日前已明确表示,将制定和实施本市新一轮新能源汽车推广扶持政策,完善公共交通新能源车运营补贴机制,加大对新能源汽车充电设施建设的支持力度,并建立新能源汽车补贴“退坡”机制等。这意味着新一轮的补贴方案中,直接的现金补贴肯定会有所减少,免费牌照的政策则可能延续,但这一最诱人的优惠未来是否会一直保留,将是一个很大的悬念。

随着新能源汽车推广普及,新能源汽车的车主越来越多,国家正在逐渐将利好政策倾向于补贴消费者。但从根本上解决补贴带来的种种负面效应,政府要做的还有很多,要从政策驱动市场转变为政策、市场双驱动模式,形成良性循环,保证新能源汽车行业的健康发展。

而从更宏观层面来看,新能源车多了,道路同样也会拥堵。2015年上海小汽车增加速度较快,达到45万辆,其中外牌车增长24万辆。而去年上海新增新能源汽车数量也达到了4.4万辆。市政府新闻发言人徐威日前表示,相关部门对此前上海延长外牌限行时间做了评估,开始几个月效果比较明显,但随着车辆总数增加,后续效果逐渐减弱。所以,近期本市相关部门正在研究政策和方案比选,加大对外牌车辆的限行力度。但是要真正解决交通拥堵,限制外牌只是一个过渡性措施,关键还是要提升上海的公共交通服务水平。

“骗补”是个大问题
政策“空窗期”令新能源车销售断崖下跌,也意外带出新能源车企业的“骗补”

话题。近日有媒体报道称,部分新能源车生产企业在销售环节作假,为获取补贴,将生产出来的汽车转卖给自己旗下的租赁公司,甚至拆下电池循环利用,反复骗补……这在商用新能源车行业已是“公开的秘密”。

相对而言,因为新能源乘用车的电池容量比较小,而且面向私人市场,所以“骗补”的情况相对少一些,但在实际使用的时候,以上海目前市场占有率最高的秦为例,记者经常看到秦在普通加油站加注汽油,也不止一次坐到过秦的网约车……这一切,显然与新能源车推广的初衷不符。

对部分不法企业的骗补行为,财政部部长楼继伟表示,消费补贴的政策初衷是培育初期市场,实践证明这项政策是行之有效的。但长期执行消费补贴,企业容易患上政策依赖症,紧盯政策去设定产品,缺乏技术研发和产业升级的动力和压力。行业容易出现低水平盲目扩张,形成新的产业过剩。因此,补贴政策要适应供给侧结构性改革,进行调整完善。

为打击部分企业数据造假,骗取财政补贴,今年1月21日,工信部发布《四部门关于开展新能源汽车推广应用核查工作的通知》,工信部联合财政部、科技部和发展委对新能源汽车推广项目实施情况,以及财政资金使用管理情况进行专项检查。此次核查对象包括2013~2014年度获得中央财政补助资金,以及申请2015年度中央财政补助资金新能源汽车的有关情况,核查范围覆盖全部新能源汽车生产企业,以及运营企业、租赁企业、企事业单位等新能源汽车用户。楼继伟指出,造假骗补的行为,不仅违反法律法规和有关财经纪律,也严重破坏了市场环境,我们对此将严厉打击,决不手软。

上海10家驾校尝试计时培训

交通运输部日前公布,今年推行“计时培训、按学时收费、先培训后付费”服务模式的驾校培训机构覆盖率50%以上。记者从上海市运管处及驾培行业协会了解到,其实上海早在2008年就试点启动了计时培训模式,实行先培训后付费,目前已有安享驾校、大众驾校、荣安驾校等10所驾校进行了尝试。

那么,这种“计时培训”的学车模式,在费用、时间等方面与传统模式究竟有哪些具体变化,记者对此进行了探访。

费用:平均2000元

自去年底以来,各驾校传统模式的驾考培训费用均有不同程度的下调,目前手动挡学费在7000至7500元左右。

“计时培训”的费用则根据时段有所不同,如周末学车的学员多,在高峰时段,学时费要高些,工作日学车的学员少,在平峰时段,学时费就会少些。以安享驾校为例,若选择手动挡,每次上车均是挑选在早上7~9点或晚上6~9点时段,整个驾考费用仅需5920元。

而自动挡计时培训,最低需6420元,传统模式下则需要8000元。

时间:基本随到随学

学车一族总是希望能尽快毕业拿到驾照。而从报名上车,到考出驾照,除了与

学员的学习能力有关外,相关的政策规定也很大程度上决定着时长。据驾培行业协会工作人员介绍,目前上海驾培数量并没有完全放开,所以驾校的考量是决定学车时间长短的一个主要依据。“目前传统驾校的考量是每辆车每周在0.5至0.6左右,也就是每辆车一个月可以考2.4个人。而对于计时培训驾校,因为有政策上面的倾斜,每辆车每周的考量在1.5左右,即一个月可以考6个人。考量越大,毕业学员越多。”

除去考量上的因素,比对考试内容间隔要求及学时要求,两者差异也很大。按政策规定,计时培训模式下,从交规考出后开始计算,3周(训练时间)考科目二,2周考科目三,隔天考安全文明,5天后拿驾照,合计42天。而传统模式下,交规考出后需5周后才能考科目二,4周后考科目三,隔天考安全文明,5天拿驾照,合计70天。

相关工作人员表示,计时培训目前基本上是随报随学,而传统模式下则需不同程度的等待。

质量:合格率高15个百分点

在对驾校的走访过程中,记者感触最大的是计时培训的配套设置与传统模式的区别。在安享驾校,在每辆教练车上均安装有车外路线监控、车内麦克风监听器、车内摄像监控、车载GPS及指纹计时

仪等,这些仪器收集到的信息也同步保存到驾校的电脑机房中心,以此倒逼教练提高质量,按规范操作。

每辆教练车上均是一名学员、一名教练员的配置。学员上车后,教练员首先了解学员的学习进展,并讲解当天所需学习的内容。随后学员按指纹进行录入计时。当学习时间结束时,学员再次按指纹,完成时间录入,整个过程均在后台监控下进行。

根据驾培行业协会提供的数据,仅从首次小路考合格率来看,在2015年,计时培训的平均合格率为73%,传统模式的合格率为58%。

教练员何师傅介绍,计时培训在学车过程中是一名教练带一名学员,而且还有后台监控,在这个时间里教练必定会更加认真。不像传统模式下,教练车上三四个学员,每个学员摸半个小时方向盘刚找到感觉,可能就要换人了,再次轮到练习的时候可能要到了下午了,整个学习过程都是不连贯的。“计时培训学员学得更扎实,合格率自然就高。”

【发展瓶颈】

启用7年,考生量仅占4%
投入较大,驾校不敢尝试

上海市运管处相关负责人介绍,计时培训其实已在很大程度上贴近“自学自考”

模式,先培训后付费的方式无疑提高了学员的话语权,增强了学员的消费者主体意识。从理想状态看,在这种模式下,学员可自主选择驾培机构、教练、学习方式。从后续监管来看,实施这种模式的驾校在有责投诉率上明显降低。此外,培训质量也得到了保障,因为学员“摸车时间”大大增加,车感提升,因此,合格率自然高于传统模式。学员拿了驾照基本上就都能独立驾驶了。

然而,相对于目前上海近150所驾校而言,实行计时培训的驾校仅占6%左右。而在考生数量方面,计时培训更是只占到4%。

为何启用了7年,考生量还如此少?驾培行业协会相关负责人分析说:“因为计时培训要求较高,一人一车、学员自主选车、选教练,教练车还需安装视频音频监控等设施,改装成本非常高,最初几年因为得不到好的宣传,选择的学员并不多,但经过几年的调整,目前计时培训在上海已很成熟,优势也开始突显。”

对于交通运输部所提的争取在今年内达到50%的驾考尝试先培训后付费的要求,该负责人表示并不乐观。“首先,‘先培后付’不完全是指计时培训,但这是目前最为成熟的一个方式,相关部门也在积极推进,但因为前期的投入较大,许多驾校尚不敢尝试。”

关于进一步做好新华日报“交汇点”新闻客户端推广使用工作的通知

各县(市)区委宣传部,市各有关部门单位:

“交汇点”新闻客户端是省委重点打造的新兴主流媒体。前段时间,根据省委的部署要求,在全市上下共同努力下,我市“交汇点”新闻客户端的推广应用工作取得了一定的进展。但是,据新华报业传媒集团统计,我市下载安装量(邀请码使用量)在全省靠后。希望各县(市)区、各部门各单位要进一步高度重视“交汇点”客户端推广使用工作,广泛发动干部群众下载使用,切实把下载推广任务落到实处,圆满完成省里交办任务。同时,为方便后台统计,各县(市)区、各部门各单位下载安装后请务必按提示输入邀请码(下载方式及邀请码详见附件一)。所有下载安装客户端的用户,必须输入邀请码,才能纳入统计,一个设备只能使用一个邀请码。

附件:1.“交汇点”新闻客户端下载安装说明2、各县(市)区任务分解及邀请码名单

南通市委宣传部
2016年2月26日

附件一:
“交汇点”新闻客户端下载安装说明

(一)邀请码填写说明
下载安装“交汇点”后,进入“交汇点”客户端首页,点击首页左上角三横,至个人页面,在出现的侧边栏下方有“输入邀请码”按钮,点击输入邀请码,提交后列入后台统计。如需参与“交汇点”每日抽奖活动,可自行注册登录,点击“立即登录”。邀请码见任务表。

(二)下载方式
1.各大手机应用商店搜索“交汇点”下载安装;
2.扫描下方二维码安装。

Android版 iPhone版

附件二:各单位邀请码名单

乡、镇、街道办事处	邀请码
汇龙镇	F0701
南阳镇	F0702
滨江精细化工园(北新镇)	F0703
王鲍镇	F0704
合作镇	F0705
吕四港经济开发区(吕四港镇)	F0706
海复镇	F0707
滨海工业园(近海镇)	F0708
惠萍镇	F0709
东海镇	F0710
海工船舶工业园(寅阳镇)	F0711
启隆生态科技产业园(启隆镇)	F0712
启东经济开发区	F0713
圆陀角旅游度假区	F0714
南城区街道办事处	F0715
北城区街道办事处	F0716
党群口	F0717
政法口	F0718
宣传口	F0719
统战口	F0720
农口	F0721
财口	F0722
金融口	F0723
发改委	F0724
建设口	F0725
公安局	F0726
教育局	F0727
卫计委	F0728

邀请码输入方法:



邀请码输入方法:

