



由市场决定报废机动车价格 车主可能拿到更多报废款

人民网北京2月26日电(王紫)近日,国务院常务会议审议通过了《报废机动车回收管理办法(修订草案)》(以下简称《办法》),老《办法》中规定报废包括发动机、变速箱、前桥、后桥和车架在内的“五大总成”只能作为废金属交由钢铁企业用作冶炼原料,不允许再制造,而新《办法》则酌情允许“五大总成”再制造利用,由市场决定报废机动车价格,这将对新车消费和二手车消费起到促进作用。对于车主而言,也有可能拿到更多报废车款。

据商务部副部长王炳南介绍,新《办法》一大特点是允许将符合条件的报废机动车“五大总成”出售给再制造企业,提高回收价值。这将明显提升报废汽车回收利用的价值,提高车主报废积极性。

“汽车报废拆解是汽车流通的最后一个环节,通过调整

回收拆解的价格,提高车主报废拆解积极性,将会给新车消费置换出空间。”商务部市场建设司司长郑书伟说,这将对新车消费、二手车消费都会产生重要的促进作用。

新《办法》还完善了进入和退出机制,并对内外资企业一视同仁,标准一致,只要企业依法取得营业执照后,并顺利申请获得回收资质后,就可以从事报废机动车回收拆解业务,打破了从前每个地区原则上只有一家报废机动车回收企业的垄断性经营模式,充分的市场竞争不仅能够增强报废机动车的回收利用效率。郑书伟表示,通过这样的标准调整,可以有效促进报废机动车回收拆解行业的竞争,促进

行业发展,对提高报废回收行业技术水平产生重要作用。

此外,还取消了报废机动车回收企业的数量控制,由市场来决定报废机动车回收的价格等等,这将有助于激发市场活力,吸引更多资本进入,提升绿色循环发展的水平。

针对机动车报废过程中可能产生的污染问题,新《办法》增加了环境保护有关规定,明确要求报废回收企业在存储拆解场地、设施设备、拆解操作规范等方面

要符合环保要

求,并要求对环保违法行为加大处罚力度。

同时,为了保证行车、用车安全,防止拼装车上路,新《办法》还对相关行业的回收拆解企业等各个部门和执行环节做出了合理有效的规范,在制度层面为安全做出了足够强的保障。

2.“后来者”与“双积分”

2019年,共享出行将迎来新一轮的跨越。这其中,有追赶者的发力,也有新面孔参与角逐。无疑,传统车企成为当之无愧的主角,上汽、广汽、北汽、奇瑞、东风都在积极布局自己的移动出行蓝图。

不同于滴滴,背靠传统汽车大集团,“曹操”、“哈啰”、“车享”等在车辆采购、保养维修和运营资本上有明显优势。不仅如此,由于全部采用纯电动车,它们还能够直接获得新能源汽车的补贴。以续航里程200公里~250公里的车型为例,2018年,每辆车能够获得3.6万元的“国家+地方”补贴。

从2019年开始,“双积分”会逐步接棒“现金”,成为新的鼓励措施。按一个积分6000元测算,每辆纯电动车届时也能够获得1.2万元~2.4万元不等的补贴。获取补贴的方式不一样,“玩法”自然也就不一样,这也就不难理解,在滴滴爆出巨亏的当下,它们一直十分淡定。

一位移动出行初创公司运营人士表示,滴滴在移动出行上的投入不会有亏损,“滴滴将更多的资金投入到其他战略性的业务当中,比如AI与自动驾驶,还比如汽车交易与金融、滴滴外卖、共享单车等”。

2019年

共享出行

站在十字路口上

2019年春节刚过,共享出行又一次走到镁光灯下,成为焦点。这一次,被卷入舆论漩涡的,不仅有“头部”企业滴滴,还有传统车企推出的出行品牌。至截稿,被外界关注的“2018年亏损109亿元”“瘦身”“裁员”“过冬”等问题,滴滴一直没有给出正面回应。而在另一边,“曹操”、“哈啰”抛弃“专车”属性,正式升级为“出行”平台,后者正在摩拳擦掌,共享出行的江湖有群雄并起之势,格局或将生变。

1. 绕不过去的补贴

要在共享出行这口深井中取一瓢水,补贴是绕不开的槛。滴滴“成”于补贴,至2018年底,滴滴市占率超过60%,市值接近800亿美元;滴滴当下之“困”也在于补贴,据媒体消息指出,2018年,滴滴在司机补贴方面共投入了113亿元。业内人士表示,假如没有司机补贴,滴滴在2018年能够盈利4亿元。

作为后来者,“曹操专车”背靠吉利,司机的收入除基本工资之外,还有绩效奖金。某种程度上,后者可以看成是补贴。多位“曹操”出行的司机向记者反馈,2018年,月收入在8000元~12000元,其中奖励收入在15%~30%。

在业内看来,不管格局如何变,补贴仍是常态。“玩家们”提供必要补贴的基础上,构建持续盈利的能力,同时还不能削减在安全领域的投入。可以预见,安全将会是共享出行的前提与基础。

3. 共享汽车不是救命稻草

传统车企也并非全无后顾之忧。来自中国汽车工业协会最新数据,1月,乘用车产销分别完成199.5万辆和202.1万辆,增速低于汽车总体2.3和2个百分点,同比分别下降14.4%和17.7%。

高调进入共享汽车领域,未雨绸缪,这是应有作为,但同时也要量力而行。江淮汽车前董事长左延安表示,之前大伙过惯了好日子,对过苦日子还没有心理准备。现实是,中国车市正在迎来“火山活跃期”,身处最前线,任何一家厂商要想稳住当下的位置,进而谋求继续增长,竞争不能回避。

乘联会秘书长崔东树认为,未来数年,强者可适度进行前瞻性布局,而弱者首要任务抓紧寻找生存路径。新一轮的混改和兼并重组已经启动,市场的决定性作用是空前的。共享汽车是强者们的新目标,但显然不会是弱者们“最后的救命稻草”。站在十字路口上,这一次,共享汽车能否找到准确的前行方向?一切留待市场给出答案。

(据《广州日报》)

