

搭上“以旧换新”快车 车市消费动起来了

木易 文图

5月,车市的热点围绕“以旧换新”展开。作为国民经济的重要支柱,汽车产业承担着推动经济增长、促进技术创新和提供就业等多重功能。进入2024年,为加速汽车产业结构优化与激活市场潜能,国务院于3月印发了《推动大规模设备更新和消费品以旧换新行动方案》,其中,明确提到要推动汽车大规模“以旧换新”。

近一个月来,省、市以及各级政府积极响应,密集部署汽车“以旧换新”的激励政策,5月车市回暖迹象明显。

报废换新,最高补贴1万元

5月19日,杭州版“以旧换新”方案来了。这份《杭州市推动消费品以旧换新行动方案》(简称《方案》)明确,落实国家汽车报废更新补贴政策,完成汽车报废更新3万辆年度指标任务。对个人消费者报废本人名下国三及以下排放标准燃油乘用车或2018年4月30日前注册登记的新能源乘用车,并购买纳入工信部《减免车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源乘用车或2.0升及以下排量燃油乘用车给予一次性定额补贴,前者补贴10000元,后者补贴7000元。

《方案》鼓励银行机构降低汽车贷款首付比例,优化新能源汽车保险费率;引导银行、保险叠加推出组合优惠产品,助力汽车“以旧换新”消费;加强新能源汽车充电设施建设。

车辆报废也更为便捷。《方案》强调,统筹开展报废机动车回收拆解企业资质认定,合理布局报废机动车回收网点,鼓励企业利用数字化平台开展网上回收、免费拖车、注销登记等便利化服务;支持二手车商品化流通,优化二手车异地交易登记管理;规范汽车后市场配件



流通秩序,引导新能源汽车生产企业持续完善售后服务网络。

《方案》明确坚持市区两级联动,积极用好中央、省、市级财政资金支持汽车“以旧换新”,全市每年组织开展汽车“以旧换新”促销、巡展活动不少于10场;支持全国性电商平台、龙头企业开展“以旧换新”杭州专场活动。

汽车促消费政策层出不穷

在汽车报废更新补贴政策之外,为给汽车市场打上强心剂,进一步刺激汽车消费,5月以来,以地方政府主导、惠民范围更广的汽车促销补贴政策浪潮风起云涌。

滨江区率先推出二季度汽车促消费补贴政策:在5—6月购买新能源小汽车和符合国六及以上排放标准的燃油(含油电混合)小客车新车(含二手车),可享受分档补贴。其中:购车价格30万元以上的补贴6000元,20万—

30万元的补贴4000元;10万—20万元的补贴2000元。补贴总额2000万元;如旧车置换10万元以上新车,可额外叠加1000元补贴。

仅隔一天,西湖区同步推出总额1500万元的购车补贴政策,对购买新车用户补贴总额1500万元。即使购买新车价格不到10万元,仍可享受1000元补贴。

拱墅区紧随其后推出2024年第三轮汽车促消费补贴:在5月底前购车可享促销补贴,补贴总额2000万元,补贴标准与滨江区相当。

不久,萧山区、临平区也分别发布2024年新一轮购车补贴,补贴总额7000万元,6月底前购车,可享受同样的分档促销补贴。其中萧山区在原先二季度汽车消费补贴3000万元基础上,再追加5000万元额度;临平区补贴总额2000万元。

上周,拱墅区、钱塘区、余杭区又相继推出

新一轮购车补贴。拱墅区将购车期限延长至6月30日,再追加补贴3000万元;钱塘补贴2000万元。而余杭区则是在2000—6000元的新车分档补贴之外,对于“以旧换新”的车辆,额外再补2000元,补贴总额3000万元。

截至目前,滨江、上城、拱墅、西湖、萧山、钱塘、余杭、富阳、临安等多地推出汽车消费券总额超过2亿元。

据了解,浙江在全面落实国家汽车“以旧换新”补贴政策的基础上,积极响应国家“鼓励有条件的地方支持汽车置换更新”政策,结合浙江省国三保有量较低而国四报废量逐年增加的实际,将汽车补贴范围扩至国四及以上标准的报废车辆,并对符合条件的新车,省级财政新增2000元/辆的奖补,该项政策可叠加享受各地汽车购置补贴。

汽车消费市场逐步回暖

5月22日,乘联会公布的销量数据显示,5月1—19日,我国乘用车市场零售90万辆,较上月同期增长19%,今年以来累计零售726.7万辆,同比增长6%。其中,“五一”期间销售回暖明显。据不完全统计,仅“五一”期间,杭州各地区推出的汽车消费券直接拉动汽车销售超过20亿元。业内人士预计,随着汽车厂商价格进一步下探,以及汽车补贴政策的延后效应,5月底6月初,汽车消费力还将得到进一步释放。

在我省的汽车“以旧换新”部署目标中,预计2024年实现新能源汽车销售增长15%;报废汽车回收量超50万辆;到2027年,新能源汽车年销售量达100万辆;报废汽车回收量65万辆以上,二手车交易量160万辆以上。按照杭州的规划,到2027年,杭州市力争汽车累计“以旧换新”8万辆,新能源汽车年销售30万辆、渗透率50%以上。

携手全价值链伙伴 向“三零”愿景迈进

吉利控股集团发布2023可持续发展报告

陈馨 文图

5月22日,第24个国际生物多样性日,吉利控股集团(以下简称“吉利控股”)举行以“智慧、尽责与自然受益”为主题的发布会,发布了2023可持续发展报告,并围绕碳中和、自然和价值链责任等主题展开圆桌论坛,共同探讨促进与实现全球可持续发展的新策略、新路径。

作为国内率先承诺向自然受益商业模式转型的车企,吉利控股通过此次发布会分享了可持续发展战略行动和阶段性成果。现场,吉利汽车集团与首钢股份签署《汽车钢材循环经济闭环回收价值体系合作备忘录》,双方将协力推动汽车钢材生产、使用和回收的全链路优化,实现汽车钢材的高效循环利用及资源价值最大化。

作为联合国全球契约组织成员,吉利控股制定了2045年实现全链路碳中和的总体目标,致力于打造具有韧性、负责任且可持续的零碳变革价值链,从碳减排、碳利用、碳管理三

大领域,积极推进“三零”愿景,即零碳变革、生态零负担、零伤亡,探索适用于汽车产业及出行领域的中国特色碳中和实现路径。

围绕碳减排,吉利控股大力推动新能源出行,2023年实现总销量约279万辆,新能源汽车销量超98万辆,新能源渗透率达35%;在产品端将可持续发展理念融入车辆生命周期全价值链,新材料、新技术、新理念,低碳与循环利用成为车型研发的重要方向;在生产端,17个制造基地获评“国家级绿色工厂”,3个制造基地获评“零碳工厂”,沃尔沃台州工厂成为沃尔沃汽车中国区首个气候零负荷工厂;在运营端大力推广新能源低碳车辆在吉利物流体系中的使用,优化运输模式,减少物流运输环节的碳排放。

碳利用方面,吉利控股深耕绿色甲醇生态,十万吨级绿色低碳甲醇工厂于去年正式投产,每年可生产11万吨甲醇,直接减排二氧化碳16万吨。去年,吉利还助力杭州亚运会,在全球首次使用废碳再生的绿色甲醇作为主火炬燃料,实现循环内零排放,为打造史上首届



碳中和亚运会贡献力量。

碳管理层面,吉利通过建设内部碳管理体系,以及自主开发碳管理信息平台两大抓手,持续提升碳绩效。自主研发的数字化碳管理平台“吉碳云”进行了版本迭代,已应用于产业

链上下游1669家伙伴,共建碳减排生态。同时,吉利也协助地方政府联合打造了一套创新的城市公共领域零碳交通示范方案,并推广到同行业的伙伴,共同分享碳管理经验。

可持续发展不是选择题,而是必答题。吉利不仅自身积极践行绿色可持续发展理念,也主动发挥产业带动作用,携手供应链、合作伙伴、全球员工,共同践行社会责任,共创行业可持续发展价值。

吉利控股积极发挥链主企业的引领作用,在2023年更新《吉利供应商行为准则》,推动供应商全生命周期管理及关键原材料溯源,带动上下游企业的可持续发展。在2023年与DRB-HICOM集团、天齐锂业、雷诺集团等建立战略合作,加速新能源汽车产业生态的革新步伐,推动全球汽车价值链的绿色与公平转型。

践行绿色低碳,助力转型发展。随着吉利可持续发展战略逐步落地,不仅对吉利及下属各业务单元产生积极影响,也将不断助力“人、产业、社会”的共同繁荣。