

前5月我国汽车产销稳定增长

本报记者 杨忠阳

中国汽车工业协会日前发布的统计数据显示,今年1至5月,我国汽车产销800.03万辆和802.35万辆,比上年同期分别增长3.2%和1.7%,年内产销首次出现双双正增长。

5月,汽车产销形势总体稳定,同比继续呈较快增长。5月汽车产销量环比小幅回落,但同比呈现较快增长,带动销量由1至4月负增长转为正增长。汽车产销157.09万辆和160.72万辆,环比分别下降4.7%和1.1%,同比增长16.2%和16.0%。

其中,乘用车产销分别完成126.91万辆和128.19万辆,产量比上月下降2.8%,销量增长0.5%,高于汽车整体增长速度;同比看,乘用车产销分别增长21.6%和22.6%,拉动了行业整体增长。乘用车各车型中,环比看,SUV产销均为正增长,轿车销量略有增长,产量降幅较小,其余车型呈现不同程度的负增长,同比看,各车型产销均高于上年同期,SUV和轿车增速依然突出,其中SUV超过50%。

商用车产销分别完成30.18万辆和32.53万辆,比上月分别下降11.9%和6.6%;同比看,产销分别下降2.0%和4.3%。商用车各车型中,货车类车型依然表现低迷,整体产销环比和同比均为负增长,其中半挂牵引车降幅更为明显,且有扩大的趋势,客车(含非完整车辆)表现尚可,

产销比上月略有下降,同比稳步增长。

1至5月,乘用车产销完成634.07万辆和633.00万辆,同比分别增长7.1%和5.5%。其中SUV产销增速继续保持领先,在30%左右,轿车产销增速比前4个月分别提高3.0和3.3个百分点;MPV产量降幅收窄,销量增速进一步提高,但低于乘用车和轿车增速,交叉型乘用车产销均低于上年同期,但降幅呈现逐步收窄趋势。商用车产销分别完成165.96万辆和169.35万辆,同比分别下降9.3%和10.3%。其中客车类车型产销均高于上年同期,货车类车型降幅较为明显。

值得关注的是,自主品牌乘用车市场份额继续下降,自主品牌乘用车面临的市场竞争压力正逐步加大。5月,自主品牌乘用车销售51.64万辆,环比下降0.7%,同比增长13.4%,占乘用车销售总量的40.3%,占有率比上月下降0.5个百分点,已连续3个月呈现持续下降态势。本月占有率比上年同期下降了3.3个百分点。

1至5月,自主品牌乘用车销售265.24万辆,同比下降2.1%,同期乘用车总体呈现正增长。占乘用车销售总量的41.9%,占有率同比下降3.3个百分点,降幅进一步扩大。

5月,自主品牌轿车销售23.77万辆,环比下降2.9%,同比增长3.1%,占轿车销

售总量的26.6%,市场占有率比上月下降0.9个百分点,比上年同期下降4.2个百分点。

1至5月,自主品牌轿车销售119.33万辆,同比下降8.3%,占轿车销售总量的27.5%,占有率同比下降3.9个百分点。

从1至5月国外品牌乘用车同比增长情况看:日系、德系、美系、法系和韩系均高于上年同期,其中韩系和德系增长依旧较快,超过10%;从市场份额累计同比看,各系均上升,其中德系和日系上升明显。

专家连线

目前,我国汽车工业运行情况有三个基本特点:一是趋稳迹象明显。从1至5月的产销数据、轿车、SUV、交叉型乘用车的销售情况以及库存情况来看,汽车行业的发展形势趋稳。但仍有一些不足之处值得注意:商用车产销持续下滑,自主品牌销量继续下降,前五个月重点企业的运营压力有所加大,包括应收账款、流动资金、财务费用、利息支出等方面。

第二,内需是重要动力。这也与国家

系车同比增长也超过10%,其他各系均低于10%。从市场占有率看,除美系略有下降外,其余各系均提升,其中德系提高了2个百分点。

从1至5月国外品牌轿车同比增长情况看:日系、德系、美系、法系和韩系均高于上年同期,其中韩系和德系增长依旧较快,超过10%;从市场份额累计同比看,各系均上升,其中德系和日系上升明显。

姚杰

提出的稳中求进的总基调相吻合。当前,汽车零售总额中绝大部分仍是国内消费,与德国和日本对比也可以看出,我国汽车消费仍由内需拉动。

第三,信心是关键。从市场方面看,产品结构升级步伐加快,SUV产销持续增长,从企业看,其在经营和运营上不断加大发展力度,从出口来看,汽车出口快速增长也证明了企业积极走出去。

(作者系中国汽车工业协会副秘书长)

汽车消费仍由内需拉动

奇瑞单月整车出口量创新高

汽车产品出口前景广阔

本报讯 近日,奇瑞宣布,5月份出口整车达20093辆,同比增长42.4%,环比增长15.4%,创造了中国汽车企业单月出口新纪录。1至5月,奇瑞累计出口72484辆,同比增长31.8%,占到同期国内乘用车出口的40%以上。

奇瑞总经理助理金弋波对此表示,奇瑞汽车出口不断取得突破,是奇瑞坚持海外发展战略,不断创新的结果。奇瑞认为,作为国际化的一部分,不断拓展海外市场是中国汽车品牌做大做强 的必由之路,中国汽车品牌只有全面参与到全球市场竞争中才能不断提升自己的竞争力。

据悉,针对海外市场存在的良好发展机遇,奇瑞建立了面向不同国家市场的产品适应性开发和改进机制,并且在海外建立了16个生产基地,为当地消费者提供符合他们需要的产品和服务,在销售服务网络建设方面,奇瑞也不断创新,到2011年底,奇瑞已经在海外建立销售网络1153个,服务网点1188个,有力地支撑了奇瑞海外市场战略的实施。

业内专家表示,汽车产品出口在改善中国外贸产品结构方面的作用显而易见。以奇瑞2011年出口汽车16万辆,平均每辆9000美元计算,出口额约为14.4亿美元左右。同时,汽车产品不仅出口整车,还包括技术输出、零部件生产、售后服务、配件供应以及品牌溢价等价值链效应,可以带动经济向纵深发展,足见汽车产品出口在改变我国出口产品结构方面所起到的作用。

商务部相关人士认为,虽然汽车产品出口持续增长,但2011年中国整车产品出口额只占整体外贸额的2.6%,还有着广阔的发展空间。从长远来看,在中国所有出口大类产品中,汽车是最具增长潜力和最具发展空间的商品。(唐 纳)



全球首个

5S经销店

亮相北京

2012年6月18日,宝马在全行业内第一家根据可持续发展理念设计、建设的全新5S店北京星德宝正式开业。这标志着宝马在2011年初提出的5S经销商这一业界全新概念取得实质性成果。据介绍,5S经销商管理体系是在传统4S标准(展示、销售、零部件和信息反馈)之上,将可持续性作为重要指标来管理经销商的体系。其可持续发展指标总体上涵盖经济、环境和社会三大领域,具体设置了174项量化考核,在所有这些考核项目上达标才能获得认证。

5S经销商理念自从2011年提出以来,得到了广大经销商投资人的热烈响应。近几年,宝马在全国的经销商网络保持高速和高质量的发展。据华晨宝马经销商发展部总监朱彤介绍:宝马是国内首个拥有超过300家经销商网点的豪华汽车品牌。截止到今年6月,在全国已有首批6家宝马经销商,按照可持续发展指标实现了升级,并通过专业认证成为5S经销商,预计到今年年底,在全国范围内将有不少于20家经销商通过认证,升级为5S经销商。5S经销商的大范围推进,体现出企业在快速发展的同时对高质量发展的追求。另外,宝马方面也证实,未来代表着宝马电动车交通解决方案的i品牌产品也将主要通过其旗下的5S经销商进行销售和售后服务。

上图为北京星德宝5S店高效水资源循环系统辅以雨水收集系统,可比正常洗车节约90%的用水量。

图/文 本报记者 董娜

国产变速器亟待“提速换挡”

本报记者 董娜

日前,在第四届GRC变速箱技术研讨会上,中国汽车研究中心吴志新博士向记者表示,随着我国汽车市场的高速增长,近五年来,乘用车市场的变速器产量年均增长23%;但由于我国汽车市场尚不成熟,手动变速器装车率较高,目前新下线的产品中,自动变速器装车率只有35%左右。随着市场的进一步发展,到2015年末,自动变速箱装车比例将占整个乘用车市场份额的50%以上。而来自IHS的预测总监黄方庆先生也认为,自2002年至2012年十年间,国内汽车合资企业的自动变速箱装车率已经达到50%,而自主品牌汽车企业的自动变速箱装车率则不到20%。其中酝酿中巨大的市场空间,由此而来的技术升级也更为艰巨。

众所周知,在包括发动机、变速箱以及底盘技术在内的汽车产业三大关键零部件技术中,中国零部件企业在变速器和底盘技术方面还很落后。近几年来,不少自主品牌把变速器发展战略摆在

了核心位置,并通过自主和合作研发的方式,推出了多款手动变速器。目前这些产品均大范围装载于自主品牌旗下的主力车型上,并已经处于品质提升的阶段。

然而在自动变速器领域,由于投资风险大,技术门槛高,缺乏技术储备和积淀的自主品牌显得步履维艰。据了解,在自动变速器研发这条道路上,中国主机厂目前通过委托开发、技术传授、知识产权移交,逐渐消化为自己的东西,这的确需要一个过程。而巨大的市场空间正在显现,如何能找到快速发展的正确路径,这对于国内自主品牌汽车厂商而言,是一个考验。

我们看到,一汽已经为自主品牌乘用车规划了多个自动变速器产品平台,上汽也有明确的自动变速器产品战略,包括长安、比亚迪和吉利在内,尽管近年来国内自主企业也在纷纷开发和试生产各种自动变速器产品,但目前真正能大批量装车的自主开发的先进自动变速器还几乎没有。

同时,一款自动变速器产品除了从理论方面,通过变速器与发动机和整车的集成,检验换挡曲线与动力输出间的匹配关系的好坏;同时,还需要一系列的实际测试环节,来进行产品验证试验标定,从而得到其在从动力性、平顺性、稳定性等方面的综合评价。

作为首个把双离合变速器开发与测试技术带入中国的公司,GRC在苏州的研发中心,拥有自己的研发实验室和实验设施。吉孚是个工程公司,是要把产品带到量产的结果,与设计公司的业务目标不同。我们的优势所在是有完整的验证手段和措施,确保产品的可靠性。吉孚动力技术(中国)有限公司总经理符修齐明确对记者表示:目前国内汽车厂商的自动变速箱设计能力有了很大的提升,未来,GRC在国内的核心业务将转向测试,我们的目标就是要将自动变速器技术真正落地于中国。

据悉,GRC将在江苏吴江投资1000万欧元新建一个试验中心,陆续新增试

验台架12个。到明年年底,将有15个台架运行。过去我们一直是自己在探索,并没有什么积累,最近几年在做横向合作,寻求与拥有技术者进行合资合作,速度加快。但中国的自动变速器如想真正具备影响力还需5至10年。符修齐表示。

需要关注的是,在此次GRC变速箱技术研讨会上,与会专家也就混合动力和电动车时代,变速器技术如何发展展开了讨论。GRC执行董事冯达伦告诉记者,其母公司GIF在全球有120个试验台架,其中8个配备了电池模拟,每个试验台架的成本达到20万至30万欧元。从电源供给到排风排热装置的设计,包括对测试工程师的危险保护等,电动车测试台架构建十分复杂。

新能源汽车是我国汽车产业未来发展的核心战略,因此在混合动力、电动车领域的变速器技术领域,国内整车与零部件厂商更应超前进行技术储备,以确保不在下一个技术转折点上掉队。

上海通用新基地开建

武汉 工业增值 计划 瞄准 300 万汽车产能

本报记者 郑明桥 通讯员 周虹

日前,上海通用汽车武汉基地在江城江夏金口开工建。上海通用负责人称,武汉是上海通用 沿海向内陆 拓展的桥梁。武汉基地总投资70亿元,2014年投产,年产能30万辆。

20年前,神龙落户沌口,武汉开始制造法版轿车。神龙三大工厂年产能75万辆。此后,东风本田在汉建造两座工厂,年产能48万辆。东风乘用车公司年产20万辆。目前,武汉汽车年总产能逾130万辆。

业内人士透露,雷诺等跨国公司正在与东风协商合资事宜,如果一切顺利,到十二五末,加上上海通用一期的30万辆,武汉汇聚法、日、美三大系列整车厂,汽车总产能将突破计划中的200万辆,达到约300万辆,总产值4000亿元。这将成为武汉 工业倍增 计划重要支撑。

国际通行的标准比值稳定在1:1.7左右。也就是说:生产1台整车,拉动1.7倍的零部件产值。去年,武汉整车与零部件产值之比只有1:0.4。

记者了解到,为国内外30多家整车厂提供变速器的上海汽车变速器有限公司,在上海通用国内其他三个基地均有配套工厂。公司表示,本次考察后,马上组织专业团队来汉对接,我们与上海通用同步在汉投产。据介绍,上海通用武汉工厂本地配套率将高达50%,湖北省内综合配套率将达到85%,日后将形成一个全新的千亿元产业带。

近年,武汉努力缩小汽车配套半径。台湾全兴集团在武汉开发区,专为东风神龙做配套,待东风本田进驻后,又成为其供应商,目前发展为6家公司,去年总销售额超过60亿元。

不久后,一江之隔,一边是上海通用,一边是沌口开发区的东风本田、扬子江、神龙,两条汽车配套产业带南北呼应,武汉整车 拉动 不足的问题将迎来巨大转机。

6月4日,东风汽车公司与武汉市政府签署《支持东风汽车公司武汉基地新事业合作协议》。根据协议,东风公司将加快自主品牌事业发展、新能源汽车技术突破、汽车关键总成资源掌控、自主创新能力建设步伐。到2016年,东风公司武汉基地本地整车产销力争突破160万辆,届时,自主品牌产品产销量力争超过50万辆,综合实力进入中国自主品牌乘用车前列。今年,东风公司将节能与新能源乘用车销量提至总销量的5%,未来5年,将在新能源汽车的研发和产业化方面投入30亿元。

未来上海通用也将涉足新能源汽车领域,主要从事汽车动力电池、电机和电控系统等关键零部件的研发、制造和销售,2015年前,将陆续推出增程式电动车和插电式混合动力车等多款新能源车型。

据了解,武汉市节能与新能源汽车配套基础设施,早在2010年初就已启动,现建成投运3座大型充电站和148个充电桩,为全市公交、出租、邮政物流等各种节能与新能源汽车用户提供充电服务。

车讯快递

长城哈弗 M4 蹦极 上市

本报讯 记者杨忠阳报道:长城硬派迷你SUV、有着欧式小钢炮之称的哈弗M4日前在北京怀北国际汽车营地从20.8米的高空以蹦极的极限 惊世一跃,成功上市。据介绍,本次上市的哈弗M4两驱车型,全系提供舒适型、豪华型及精英型3款车型,售价分别为6.39万元、6.79万元、7.19万元。

在动力方面,搭载家族动力明星1.5L全铝VVT发动机,配合5速手动变速箱,充分保证动力可靠持久、高效省油。同时,哈弗M4外形秉承哈弗SUV的硬朗风格,简约锐利的车头前脸极具视觉冲击力,高达185mm底盘离地间隙,使其具备了同级别车型中征服恶劣路况的最佳潜质。因此,在延续哈弗M系品牌 国内独一无二小型SUV 精准定位的同时,哈弗M4赋予了M系更具活力的品牌内涵。

中国重汽稳步开拓巴西市场

本报讯 记者管斌、通讯员郭化南报道:中国重汽自主创新欧五重卡大批量出口巴西首批交车仪式日前在济南举行。首批400辆车当日发往巴西。这是国内首次批量生产欧五重型卡车。

据悉,自2009年以来,中国重汽与巴西埃莱克·索尼克(电速)公司共同合作开发巴西市场。埃莱克·索尼克(电速)公司董事长张建华认为,巴西是一个很大的卡车市场,同时也是卡车生产大国及强国。中国重汽的产品能够通过巴西严格的法律法规要求及严格的检测程序,也充分说明中国重汽是一个技术和质量都过硬的企业。

据悉,中国重汽正在加大国际化战略,目前已在东南亚、中东、南部非洲、北部非洲、中亚、南美洲设立40个办事处,建立6个KD组装厂,建立经销服务网点240多个,已形成年出口重型汽车3万辆的能力。



6月20日,参观者在观看1971年款银剑跑车。当日,20多款世界经典名人老爷车亮相在北京中国国际展览中心第十三届中国国际汽车维修技术及设备、汽车零部件、汽车用品展览会。

王 振摄 (新华社发)

本版编辑 梁 睿