

2012年终特稿

汽车产业在调整中再出发

本报记者 童 娜

来自中国汽车工业协会最新统计数据表明,今年前11个月我国汽车产销分别为1748.29万辆和1749.32万辆,比上年同期分别增长4.5%和4%。根据平均增速估算,我国汽车产销今年有望突破1900万辆。

事实上,从2001年开始,中国汽车市场产销年均增速超过20%,仅用10年左右的时间,销量就从200万辆增长到1800多万辆,由一个重要的新兴市场,一跃成为全球最大的汽车市场。这种增长速度和发展模式,在全球汽车工业发展进程中都是实属罕见的。然而,从2011年开始,我国汽车市场在复杂的经济和市场环境因素作用下,增速放缓。今年如果顺利迈上1900万辆的台阶,市场增幅仍将保持个位数。因此,2012年,我国汽车产业的主题毫无争议地可以表述为调整和变化。而对于广大汽车制造商而言,他们更为清醒地认识到,汽车产业正在从新兴市场机遇期向成熟市场发展期过渡。如何调整思路,适应这一新的发展形势,将在未来新的十年,决定企业的发展层次。

作为这个产业的长期观察者,我们试图用五大关键词来勾勒2012年中国汽车的大轮廓,直击产业发展内核。

关键词一 微增长

我们可以先看这样一组数据,2008年我国汽车市场总销量为938.05万辆;2009年达到1362.16万辆;2010年共销售1804.19万辆;到2011年,销量达到1853.34万辆。增速持续放缓,我们该怎样解读?

国家信息中心信息资源部主任徐长明认为:“今年的车市持续低速运行,所谓低速大家可以看得出来,到目前为止,1至9月份的需求增长率只有2.8%,跟过去十几年的速度相比差距很大,持续就是连续,去年就是低增长,今年又是低增长。”但是对

于业界目前普遍定义的微增长,徐长明有着自己的理解。他表示,根据对全球汽车市场的分析,每个国家汽车市场的发展都有两个高速增长的时期,第一个高速增长期是从千人5辆车一直发展到千人20辆车,这是速度最快的时期,销量平

均增长率大概在30%左右,持续时间比较短,大概在五年。我们国家第一个高速期是从2001年到2008年,年均30.4%,2001年我们的千人保有量达到4.7辆,2008年达到千人21辆;第二个高速增长期是从千人20辆一直延续到千人130辆,大概持续时间是10年左右,销售的年增长率是20%。2009年我国从理论上开始进入到第二个高速增长期,但是我们由于汽车产业的振兴规划,把速度反而提上去了,现在有所下滑,也是正常的。他判断,在第二个高速增长期,由我们国家经济的结构特征所决定的,时间相对会比较长,大概要15年左右,年均速度相对低一点。“但离微增长还有很长的时间。”

关键词二 消化库存

库存压力成为今年很多汽车经销商面对的共同难题。由于受到市场增速放缓、需求下降,以及厂家加快扩网布局等因素影响,导致汽车经销商普遍出现库存大的问题,而此起彼伏的“价格战”又再次卡住了经销商发展的命脉。根据一项全国车市经销商库存系数调查结果,今年10月份已经有超过八成经销商的平均库存超过1.5个月,有的甚至达到2.5个月。

中国汽车流通行业协会会长何黎明表示,今年整个新车市场增长处于低速增长的态势,市场的稳定发展面临非常严峻的挑战。他认为,2010年以来,国家鼓励汽车消费的政策,引发了当时汽车市场的井喷,但也透支了今天的市场。而近两年来各地纷纷采取了限行限购,对汽车市场产生了较大的影响。同时,一些进口品牌供应商对中国市场预期过高,其结果是库存居高不下。

记者也观察到,众多豪华品牌将今年的业绩寄希望于中国市场,为抢占更多市场份额,年初开始的各品牌之间的竞相降价,而一旦有“标杆”车型降价,就将迅速得到其他主流品牌的响应。从年初奔驰E级、S级率先降价,在宝马7系、奥迪A8L等车型先后跟进,豪华车市场价格一度波动剧烈。过惯了好日子的豪华品牌经销商们从过去加价卖车到如今降价“保命”,着实体验了一把“云霄飞车”的刺激。

关键词三 自主品牌

2012年对于中国汽车自主品牌来说,是一个艰难的年份。自主品牌面临的压力和挑战正在持续增加。国际汽车工程师学会主席李骏说,中国自主品牌的未来不能停留在低端制造,依靠低廉价格的竞争不可持续。相继进入战略转型期的自主品牌汽车企业在2012年并没有拿出更多的新品猛冲市场,而是宁愿放慢发展速度,主动调整,在战略层面对未来的发展作出重新定位和考量。选择性的有所为,有所不为,在差异竞争的道路上找到最符合自身发展的路径,这是一全新的思路,对于我国年轻的自主品牌汽车企业而言,显然是个进步。

我们看到,尽管奇瑞汽车今年新品“零投放”,但战略布局却日益清晰。11月6日,广汽集团与奇瑞汽车在京签署了合作框架协议,国内首个由两家自主品牌车企组成的战略联盟诞生。根据协议,广汽与奇瑞将在未来三年,在整车、核心零部件及新能源等技术研发、体系建设等领域开展合作与共享,实现优势互补,共赢发展,共同提高企业核心竞争力。对于这一标志事件,有关专家表示,这为当前形势下中国汽车产业加快自主品牌的发展开拓了新的思路。

关键词四 新能源车

今年7月9日,国务院正式颁发《2012—2020节能与新能源汽车产业发展规划》,明确了销量、能耗两个目标,意味着政策制定部门在节能与新能源汽车技术路线、推广模式等一直争议不断的问题上终于达成统一,我国新能源汽车产业发展路线逐步明确。12月3日,工信部对初步确定的“2012年度新能源汽车产业技术创新工程拟支持项目名单”予以公示。从名单上看,此次25个项目包含纯电动汽车、插电式混合动力汽车、燃料电池汽车和动力电池项目,涉及江淮汽车、东风汽车、长安汽车、比亚迪、长城汽车和上汽集团等多个汽车企业。

显然《规划》的出台是对我国新能源汽车发展打了一剂强心针。但无法回避的问题是,在现阶段发展新能源汽车,无论从技

术、安全性、盈利性等各方面分析,都不占优势。与往年相比,今年在新能源汽车领域,政策亮点多于市场亮点,也表明我国新能源汽车产业正在走向规范化;过往无序竞争,跑马圈地式的发展也将暴露出一些问题。相关统计数据显示,今年前10个月,国内主要乘用车企共销售新能源汽车7713辆,而且大部分的电动车和插电式混合动力车多为汽车企业与当地政府部门在公共交通领域开展的示范运营,市场需求乏力。因此,在今年传统汽车产销增速放缓的环境下,汽车企业对于新能源汽车的积极性也不比往年,观望与等待的情绪为这一持续“高热”的领域降了温。

关键词五 政策频出

2012年,政府相关部门出台汽车政策法规十分密集。包括今年1月1日起实施的《乘用车生产企业及产品准入管理规则》、《车辆购置税征收管理办法》、《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》以及1月30日正式实施的《外商投资产业指导目录》、2月24日公布的《2012年度党政机关公务用车选用车型目录》、3月1日实施的电动汽车充电接口和通信协议的四项国家标准、《乘用车内空气质量评价指南》、5月1日实施的专用校车安全国家标准、7月9日公布的《节能和新能源汽车产业发展规划(2012—2020)》、7月24日正式实施由国务院批准的《重大节假日免收小型客车通行费实施方案》以及10月10日国务院第219次常务会议审议通过的《缺陷汽车产品召回管理条例》,可以说,涵盖了汽车产业发展的方方面面。

而在政策层面对汽车产业影响最大的,无疑是限购政策的进一步扩大。我国汽车市场在经历爆发式增长之后,一些被快速发展掩盖的矛盾渐渐凸显出来。尤其在汽车保有量激增的同时,道路建设、停车场等硬件设施以及文明行车的素养并没有得到相应提升。这也是我们步入汽车社会后,将长期面对的一个问题。继上海、北京之后,今年广州市也出台限购政策。而随着汽车保有量的增加,限购很可能会成为越来越多大城市治理拥堵的选择。

2012年第四批车型评价结果发布

4款车型获得5星成绩

本报讯 记者杨忠阳报道:中国汽车技术研究中心日前在天津公布2012年度第四批6个车型的评价结果,一汽大众迈腾(1.4 TSI舒适型)、长城(1.5T精英型)、上海通用别克昂科拉(1.4T GL AT),以及广汽菲亚特菲翔(1.4T DDCT尊享版)4款车型获得5星成绩,东风启辰(D50舒适版)和东风本田思铭(1.8L手动版)获得4星成绩。

据介绍,上述车型用于碰撞试验的车辆全部由C-NCAP(新车评价规程)管理中心工作人员按程序直接从各品牌经销商处购买,用于评价的驾驶员座椅也从车辆经销商处购买,并在媒体和管理中心专业技术人员的监督下从商品车上直接拆卸。按照《C-NCAP管理规则(2012年版)》依次进行排放油耗测试、三项碰撞试验以及鞭打试验,最后分别按照C-NCAP规程进行评分和星级评定。对于配置了ESC(车辆电子稳定控制系统)的车辆,管理中心还有专业技术人员对具有专业检测能力的第三方国家级检测机构出具的该系统的性能检测报告予以审核并确定是否可以获得C-NCAP的加分。

“本批车型的试验自9月11日开始,至12月20日结束,从评价结果来看总体表现不错,基本达到4星级以上水平。”中国汽车技术研究中心主任赵航表示,车辆电子稳定控制系统(ESC)对提升车辆的主动安全性能具有很重要的作用,C-NCAP新管理规则以加分的形式鼓励车辆配备该装置。

截至目前,中国汽车技术研究中心已完成了2012年度全部37个车型的试验评价。总体包括小型车2个、A类车型19个、B类普通车型6个、SUV车型10个,共涉及30个乘用车生产企业。其中,前25个车型按照2009年版管理规则进行试验和评价,后12个车型按照2012年版管理规则进行试验和评价。据了解,为了适应新的评价规则,许多车型进行了不同程度的改进升级,安全性能得到进一步提升。目前,市场上配备ESC的车型越来越多,并且已有车型将ESC系统作为全系车型的标配。

赵航透露,为继续顺利开展2013年度的C-NCAP评价工作,C-NCAP管理中心已于11月份根据新上市车型的情况统计,确定了2013年度第一批候选车型。目前,2013年度的第一批评价车型和试验计划基本确定,试验将于2013年1月15日开始。

北汽自主发动机月底实现量产

2015年变速器将达60万台

本报讯 记者梁睿报道:日前,装有机加缸体、缸盖的2.0、2.3L两台发动机在北京汽车股份有限公司动力总成公司通过台架磨合试验,历时四个多月安装调试的缸体、缸盖加工生产线实现通线生产。这标志着北汽自主发动机量产的关键零部件有了充足的保证。

北汽集团副总经理马童立表示,目前北汽股份动力总成公司已经做好发动机量产的各项准备工作,本月底可以实现发动机量产。

北京汽车动力总成有限公司成立于2009年8月6日,是北汽集团出资组建的国有全资子公司,由研发中心、发动机工厂和变速器工厂构成,计划投资总额100亿元。到2015年形成年产40万台汽油机、60万台变速器的生产能力。

2009年12月,北汽集团以2亿美元收购萨博技术及知识产权。2011年11月30日,北汽发动机工厂竣工暨首台自主品牌发动机成功下线,标志着北汽动力总成在消化吸收萨博技术的基础上,实现了发动机研发、制造领域新的重大突破。

根据北京汽车自主品牌发展需要,北汽动力总成公司积极响应北汽集团“二次创业”的重大战略部署,运用并掌握缸内直喷、涡轮增压、可变进气正时、无级变速等先进技术,研制开发B205/235/185系列涡轮增压发动机、A150/A10/12小型汽油机、CVT无级变速器、F15/25/35手动变速器等多种产品,基本形成覆盖面较广,门类较齐全的产品结构。

北汽动力总成公司总工程师贺燕铭表示,收购萨博技术后,动力总成公司加速转化吸收,完全实现了100%本土化生产,全面达到甚至超过萨博原机的性能水平,是一款极具竞争优势的发动机,为北汽自主品牌乘用车发展提供了强大的动力支撑。北汽动力B205/235 2.0T涡轮增压发动机可提供153KW的最大功率,远远高出同级别自主品牌发动机,即使是在同级别合资品牌发动机中也具有很大优势。

目前,北汽动力总成基地现已初具规模,投资40.2亿元的生产区一期已完成发动机、变速箱两个工厂各6万平方米的厂房及相关配套设施建设,拥有了欧洲先进的柔性生产线,达到了全球顶级的发动机制造和装配水平。

“动力总成系统量产后,我们将优先满足北汽股份的发展需要,同时面向全国,走向世界。”马童立告诉记者,“国内已经有多家企业表示愿意就搭载基于萨博技术的发动机与我们进行洽谈与合作。”

哈弗第四次征战达喀尔拉力赛



长城汽车日前在京举行哈弗出征2013年达喀尔拉力赛新闻发布会,这是长城汽车第四次参加达喀尔赛事。车队技术总监菲利普表示,基于哈弗SUV平台的第三代哈弗赛车,在车身功能结构优化和发动机温度控制等方面进行了改进,还对发动机进行了全新升级,技术水平已跨入国际一流赛车行列。

本报记者 杨忠阳摄

首批企业入驻上海通用武汉园区

本报讯 记者郑明桥、通讯员周虹报道:15家上海通用汽车的供应商日前签约,入驻上海通用汽车武汉供应商园区,这是首批入园企业。上海通用武汉分公司产业链初具规模。

据介绍,这15家供应商均为上海通用汽车长期合作伙伴,为其提供底盘各总成模块、排气系统、变速器、内外饰件等配套产品支持,以及物流运输服务。据了解,本次签约供应商总投资额达37亿元。按照协议,首批入驻供应商将于2013年开工建设,与上海通用整车项目配合,将在2014年同步建成投产。上海通用在汉投资70亿元,建设项目包括冲压、车身、涂装、总装四大工艺车间和配套设施,项目正在建设中,2014年投产后年产能整车30万辆。

2012年首届优运王大赛在京揭晓

本报讯 通讯员刘成芳报道:由商用汽车新闻周刊主办的2012年首届优运王大赛22日在京揭晓,华晨金杯大海狮W、北汽福田诸城奥铃汽车厂多用途乘用车等6款参赛车型分别获得不同组别的“优运王”奖。

据介绍,优运王大赛主要针对的是物流市场中负责“解决城市物流最后一公里”的轻型商用车。本次大赛以高效、节能环保和客户满意度等指标为要求,参考欧洲目前最先进的评分标准,在空间大小、承载性、承重、经济性、省油、操控性等车型各项指标进行了测试和评价,不仅为汽车企业搭建了一个展示产品、推广品牌的平台,且为物流园区及相关企业用户提供了选车、购车的参考指标。



北京现代全新胜达12月23日在北京上市。全新胜达是一款T动力全尺寸豪华SUV,搭载的涡轮增压发动机采用了全新双涡管单涡轮增压技术,这是北京现代在发动机技术上取得的新突破,从而使得其在动力输出和燃油经济性等各项指标上,比同级别SUV车型更具有竞争优势。

本报记者 杨忠阳摄

捷豹路虎缘何重返主流

本报记者 童 娜

在欧洲市场持续低迷之际,中国市场对于捷豹路虎等豪华车品牌的业绩拉动作用越来越明显。豪华车制造商捷豹路虎近日发布销量数据,今年1至11月份,其全球累计销量为324184辆,同比增长32.2%。值得注意的是,11月份,捷豹路虎在大部分主要单一及区域市场销量均呈现上升趋势,中国市场增长尤其迅速,11月其在中国市场销量为6879辆,同比增长43.0%;今年1至11月,在华累计销量为65146辆,同比增长高达73.1%。就单月以及累计销量而言,中国已成为捷豹路虎最大的单一市场。

而几乎与此同时,记者在捷豹路虎位于伯明翰的惠特利总部,见到了捷豹路虎执行董事莫凯瑞(Mike Wright)先生。这位有着中文名字,对中国市场了然于心的长者告诉记者,就在采访时,董事会高层开会讨论最多的就是中国市场和中国战略。而为了更好地了解中国市场,“董事会每年会去中国两次”。与奇瑞合资项目顺利获批以及捷豹路虎未来的国产前景,都让公司充满期待。

在中国市场,捷豹路虎已经实现了连续三年的翻番增长。莫凯瑞表示:“我希望,中国可以成为捷豹路虎的第二故乡。”今后五年,捷豹路虎将推出40款新车型,而对于中国市场未来的布局,莫凯瑞先生回应说:“未来产品推出将非常紧凑,我们对这个市场很有信心。”

事实上,当我们去追溯捷豹路虎的品牌历史,不难发现,无论是1922年诞生于英国惠特利的捷豹,还是1948年诞生于英国盖顿的路虎,以及其后这两个品牌在福特和宝马手中的颠沛流离,直到2008年3月,美国福特汽车公司与印度塔塔汽车签订最终协议,将旗下两大豪华品牌捷豹和路虎以23亿美元出售,一切方才尘埃落定。捷豹路虎从一个“没落贵族”走向复兴,其中有很多值得中国企业去学习借鉴的宝贵经验。

首先,是企业员工的认同感。在索利哈尔这座英国最繁忙的汽车工厂里,组装线上机器的轰鸣,7000名一线工人在生产线上

班满负荷运转,这样热闹的场景估计会让很多欧洲汽车制造企业眼红不已。担任我们导览员的罗伯特告诉记者,这座原本只生产路虎当家车型(全新揽胜、揽胜运动、神行者和卫士)的工厂,得到了塔塔新增3.7亿英镑的投资,为生产全新一代揽胜而进行生产设备升级。在盖顿工程中心,路虎产品开发部揽胜项目总监Nick告诉记者,全新揽胜项目开发历时五年,包括工厂设备和产品开发耗资超过10亿英镑。同样是在索利哈尔工厂,我们参观了目前世界最大的全铝车身结构生产基地,制造经理JOE向我们介绍,这里于今年9月27日生产制造出第一个全铝车身,目前已经连续118528个小时安全运转,142秒完成一个车身结构的制造。同时他骄傲地告诉我们:“这里的投资超过1.16亿英镑。”

印度塔塔是一个好老板,极具战略眼光,这是此次采访中我们得到的一个最明确的信息。正是由于塔塔集团放手捷豹路虎独立发展,不遗余力地加大投资,用以新车研发和扩大再生产,捷豹路虎终于走出泥沼,步入正轨。

另一方面,是捷豹路虎对自身品牌和产品力明确的差异化定位。在汽车市场激烈的竞争中,所有的品牌都在塑造自身独特的个性,并试图引领市场的发展。而跟随永远只能跑在后面。Nick总监接受采访时说,由于采用全铝车身技术,全新的路虎揽胜整体车重比上一代车型减轻了420公斤,比上一代采用钢材的车体减重了39%,以至于以大块头出名的路虎品牌最高端的旗舰SUV揽胜,在车重上竟然比宝马新3系和奥迪中型SUV车型Q5都分别轻23公斤和85公斤。燃油经济性则提高了8%。这样车身主体框架全部采用质量更轻且强度更高的铝合金,需要17种不同类型,共3722个铆钉通过机器手臂连接而成。正是因为确认了这一技术日益成为捷豹路虎品牌的核心关键技术,莫凯瑞先生表示,未来会有更多的车型使用轻量化车身技术。

捷豹路虎正在迎来一个重回巅峰的好机会。

本报记者 杨忠阳摄

本报记者 梁婧