

新闻浏览

2008年老旧汽车报废更新
补贴标准公布

本报讯 财政部、商务部日前发布公告,公布2008年老旧汽车报废更新补贴资金的车辆补贴范围及补贴标准。该标准适用车型包括3种车型,均为载客汽车,补贴费用从4000元至1.5万元不等。

依据该标准,补贴费用最高的是车长9米以上(含9米)且当年更新的汽车排放标准符合国Ⅲ阶段要求(北京当年更新的汽车排放标准符合国Ⅳ阶段要求)的城市公交车,补贴标准为每辆车1.5万元。公告还首次明确,本年度交售给报废汽车回收企业的,注册登记日期在2000年1月1日至2004年12月31日,车长大于4.8米(含4.8米)、小于7.5米的农村客运车辆,补贴标准为每辆车1万元。其余车型的补贴标准均为每车4000元。 鄂佳

重庆出台全国首部
天然气汽车管理法

本报讯 《重庆市压缩天然气汽车安全管理办法》近日通过重庆市政府审议,将于7月1日起正式实施。据悉,这是我国首部天然气汽车管理法。

重庆市科委介绍,天然气汽车是新兴绿色产业,此前国内一直没有相关法规,天然气汽车管理已出现执法真空,如天然气的改装、维修等工作无法法主体,部分天然气汽车、气瓶及其他相关部件经多年使用已到期高发期,存在明显安全隐患。因此,通过立法方式规范天然气汽车、站、瓶的管理,引导天然气汽车持续、健康、稳定发展势在必行。该办法的出台对加强重庆市天然气汽车管理,促进和带动全国天然气汽车的安全、规范管理具有里程碑意义。 张琴

我国首台轿车轮胎
均匀性测试机问世

本报讯 近日,我国第一台拥有自主知识产权的轿车轮胎均匀性测试机在青岛问世。

据介绍,青岛高校软控有限公司自主研发的LJ-J1326型轿车轮胎均匀性测试机近日通过鉴定,并申请了6项专利,实现了轿车轮胎均匀性在线检测的数字化、自动化、网络化、信息化,主要性能指标达到国际先进水平。

青岛高校软控有限公司是轮胎装备制造业中产品链比较完整、信息化水平较高、技术研发队伍较大的企业,轮胎在线监测设备种类齐全。 钟汽

山东统一启用
新版机动车驾驶证

本报讯 自6月2日起,山东省统一启用新驾驶证,交警部门对初次申领驾驶证的机动车驾驶人核发新驾驶证,对已核发的旧版驾驶证,将在办理换证和补证业务时换发新驾驶证。

山东省公安厅交通管理局相关负责人介绍,改进后的新版驾驶证综合使用了33项防伪技术,重点改进了直观视觉查验的技术。比如,证芯的纸张由普通白卡纸变成专用安全纸张,为非标准克重,有特制的开窗安全线和红蓝绿三色荧光纤维;证芯的底纹从普通印刷变成防伪印刷,采用了随机底纹、光变油墨和荧光印刷等技术;塑封套采用了当前最新的双通道变色技术和双色荧光图案等。同时,为了规范对驾驶证的使用和管理,有关部门还开发了数字化发行和使用管理系统,在驾驶证证芯上增加了用于记载发放驾驶证信息的一维条码。 赵仁伟

鼓励抑或限制 柴油车在争议中前行

▶ 实习记者 于丹报道

国内关于柴油车发展的争论最近又掀波澜。起因是“2008国际先进柴油汽车技术战略研讨会”上,国家发改委相关负责人对于《产业结构调整指导目录(2007年本)》的重新解读:“第六条强调的是新能源汽车的鼓励内容,由于柴油是传统能源,所以我们未将其列入。这并不意味着先进柴油车不在鼓励之列,更不代表国家要限制柴油车的发展。”而此前,由于误认为柴油车不在鼓励之列,几家企业已据此将柴油轿车一项从自己企业的产品规划中删掉。

从2005年国家发改委《产业结构调整指导目录(2005年本)》明确鼓励“先进的轿车用柴油发动机开发制造”,到2007年版本将这部分内容去掉,国内就是否发展柴油车的问题几经争论,各方始终坚持己见。

此次国家发改委相关负责人的表态似乎为柴油车发展带来了政策曙光。在采访过程中,相关企业界人士反映纷纷为推动国内柴油车发展建言献策。但也有专家表示,由于各种客观因素尤其是环保压力的存在,柴油车在国内的发展并不乐观。

过渡时期的技术路线

几乎所有的受访者都承认柴油车作为过渡时期技术路线的地位。汽车行业资深专家贾新光向记者介绍,在21世纪上半叶,内燃机与混合动力、燃气、燃料电池、纯电动车将会长期并存,呈现技术多元化特征。混合动力汽车将在未来15年左右时间内逐步呈现较强发展势头,但这过程缓慢而曲折,而燃料电池汽车很可能成为15年后汽车发展的主流。先进柴油汽车将是混合动力和燃料电池汽车取得优势地位之前的过渡时期的佼佼者。即使将来混合动力汽车和燃料电池汽车进入商业化阶段,先进柴油车仍是中国汽车节能的基石之一。

长城汽车宣传部部长商玉贵向记者表示:发展柴油车一方面是大势所趋,另



一方面也是企业发展的现实需要。商玉贵以长城汽车为例分析道,“长城汽车的车型一半为皮卡和SUV,皮卡作为工具车,用户关注的是否经济实惠和节油。根据市场分析,皮卡市场上柴油机占到大约60%的份额。而长城SUV是面向大众的中端产品,用户更看重性价比和节油。这成为长城发展柴油车的内在动力。长城认为,在油价一路攀升、混合动力和新能源汽车尚未成熟的形势下,在节能方面,最现实、最有效的方法是研发国际先进的高性能发动机。因此在节能减排的大前提下,长城必然要发展柴油技术。”

企业纷纷投入

作为在中国推动先进柴油技术的先行者,早在1999年,大众(中国)就设立了一个“开创柴油机的新时代”小组,其主要任务是推广大众的环保型现代柴油机电技术。2005—2006年间,“柴油出租车示范工程”作为“十五”国家科技攻关计划“清洁汽车关键技术研究开发与示范”工程的重要组成部分在上海展开。上海大众投放了50辆柴油版帕萨

特出租车,在一年的示范运营中,与同级别的帕萨特汽油车相比,柴油车的百公里油耗降低了35%—42%,柴油出租车的燃油消耗费用一年可节省约3.8万元。2007年,大众启动在上海组建由1000辆帕萨特领驭TDI轿车组成柴油车车队的计划,进行更大规模的示范运行。“今年可以落实300辆,2009年把剩余的部分落实下来。”德国大众中国区执行副总裁张绥新说,“如果说第一步小规模试验关注的是技术问题,那么这一次大规模的试验关注的就是经济利益的问题。”

在自主品牌汽车企业中,长城汽车是先进柴油技术的长期推行者。商玉贵介绍,2006年8月,长城汽车“智能节油王”INTEC电控高压共轨GW2.8TIC柴油机的问世,翻开了自主品牌制造发动机历史上新的一页。今年上半年,长城在该产品基础上开发出GW2.8TIC、GW2.5TIC两款柴油新动力。其中GW2.8TIC发动机功率提升近20%,最大功率达到85kW。同时,增加中冷器也改善了发动机的中、低速性能,扭矩也相应大幅提高,在1800—2600rpm的

广阔区域内可实现285N·m的峰值扭矩。燃油经济性仅相当于1.6排量汽油轿车,90公里等速油耗仅为6.7L/百公里。

华泰、奇瑞等汽车企业纷纷建立自己的轻型柴油发动机生产厂,吉利日前也宣布与广西玉柴、浙江银轮合资建立柴油发动机工厂,其生产的柴油乘用车将瞄准海外市场。3月26日,福田康明斯发动机有限公司成立,据北汽福田总经理王金玉介绍,该发动机工厂建成后,将成为全国乃至世界上最大的轻型发动机工厂。业内人士评价,福田与康明斯的合资,不仅使其得到两款世界顶尖的轻型柴油发动机,完善了自身的动力系统,更重要的是获得了进军发达国家市场的“通行证”,这对一直致力于国际化经营的福田汽车公司具有长远的战略意义。

制约因素明显

然而,近年来就国内是否发展柴油车的问题,业界始终争论不断。安信证券资深汽车分析师孙木子认为,我国或许可以直接跳过柴油技术,相比而言,

配件市场

汽车零部件产业的出路在于创新

▶ 高增双

我国汽车产业高速发展,汽车产量今年有望达到1000万辆,从而跨入汽车生产大国的行列。与之形成鲜明对比的是,汽车零部件产业尽管在产量上增长较快,但企业规模不大、技术不强、管理经验缺乏等问题十分突出,尤其是自主创新能力的薄弱和创新意识的缺失更影响着汽车零部件产业的健康发展。

日前在哈尔滨举办的第63届全国汽车配件交易会上,中国汽车工业协会副秘书长董建平表示,买技术的时代已经过去,如同总抄别人的作业无法毕业一样,不创新,汽车零部件产业就没有出路,中国汽车零部件产业做大做强发展的关键就是要自主创新。

乘用车零部件难觅自主品牌

据介绍,改革开放30年,随着整车的发展,我国的汽车零部件产业也得到快速发展,全国规模以上的零部件企业有4700多家,总产值达到5500多亿元。“我们生产的车里装了多少自主品牌的零部件?”董建平说,“在乘用车里非常少,都被外资品牌所垄断,即使有中国的零部件也大多没有牌子,或者是二次三次配套。商用车多一些,商用车型变化不快,零部件生产相对比较稳定。”

据介绍,国内汽车零部件企业技术来源主要有四个方面:一是自己设计自己开发;二是引进国外技术,按照人家的图纸来做;三是出口企业在接到用户订单时,用户给了图纸,或是给了样品,按照其要求来做;四是企业自己测绘,或者

叫仿制。

“市场经济刚起步时,外商看不准中国的市场,愿意卖技术给中国。”董建平介绍说,我国加入WTO以后,汽车市场发展很快,外商看到中国汽车市场的潜力就不愿意只卖技术,改为投资设厂。现在,外资公司对技术看得越来越重,把技术保护起来,能买技术的时代已经过去。

抄别人的作业无法毕业

董建平介绍,国内企业不重视创新,会遇到很多瓶颈。比如说,我国商用车即将实施国Ⅲ排放标准,这就涉及到一个柴油机共轨技术,而国产柴油机主要用的是柱塞式高压油泵。要达到国Ⅲ标准,沿用传统技术是不可能的,必须实现从机械到电子控制技术的飞跃,如果不创新就可能被淘汰出局。

“国外公司目前不但在中国设立独资企业或者控股的合资企业,而且设立了独资的技术中心。而我们并不掌握核心技术,只掌握一些应用技术。如果再不自主创新,我们会越来越边缘化,不但生产上边缘化,在技术及技术研发方面更加边缘化。”董建平说,“其实,我们现在只是掌握了,或者说正在掌握制造技术。我们干的是附加值最低的那一段,前面靠智慧赚钱的,我们没有涉及。”

“现在,有许多搞配件的企业没有图纸和技术,工程标准拿不到,就到市场上买别人的样品回来测绘。汽车零部件企业按照这样的路子,就如同一个孩子老是抄别人的作业,能毕业吗?”

自主创新是做大做强的关键

自主创新是中国汽车零部件产业做大

做强的关键。在董建平看来,汽车零部件企业必须要有紧迫感,每一个企业都应该有自主创新的内容。在产品研发上,在提高制造工艺上,在提高加工精度、减少废品率上,在生产管理上,在专机设备上都有创新的文章可做,如果能有自己创新的技术,有自己的品牌,占领技术制高点,产品附加值自然就高。如果产品谁都会做,只拼价格,拼低成本,就不会持续保持市场占有率。所以,自主创新是每一个零部件企业都应该做的工作。

“虽然在轿车领域零部件已经被外商、外资品牌垄断了,但是我们的商用车还有机会,还有自主创新的空间。”董建平建议,汽车零部件企业自主创新要有明确目标,为谁做,为什么车生产,必须满足主机厂的要求。这就要求汽车零部件企业与主机厂建立密切关系,成为战略合作伙伴,打破目前汽车零部件企业与主机厂关系游离的局面,争取在研发阶段就一起开发,固定合作关系,提升商用车的档次,提升附加值。

据介绍,近年来,我国一些汽车零部件企业因为重视创新,走上快速发展之路。如陕西法士汽车传动集团公司,在引进技术的基础上消化技术,开发重型变速箱,产品的市场很好。山东滨州活塞集团公司已经在给国外知名柴油机公司设计生产产品。“如果能有一批这样的企业,我国的汽车零部件产业做大做强不会遥远。”董建平认为,认真做事的企业才会有机会。这些企业创新之路之所以成功,正是在人才储备、管理水平、研发手段等方面都打好了基础,企业综合素质过硬,才会走出一条稳健的自主创新之路。

汽车观察

跨国公司本土化已成压力
自主品牌急需破题

▶ 陆原

面对合资企业通过本土化研发、本土化配套、本土化营销的方法打造更具竞争力的国际品牌本土化车型的做法,多数企业人士和业内专家认为,合资企业的这种战略转变虽然不是完全针对自主品牌而为之,但至少从客观上对自主品牌的上升势头造成了更加剧烈的冲击或更加严峻的威胁,因此自主品牌应该针对当前形势找到“破题”的办法。

10万元成接火区间

目前国内自主品牌汽车企业多从低端车型入手发展自身的产品谱系,经过近8年的发展,国内一些颇具规模的自主品牌汽车企业已经占据了目前国内8万元以下、紧凑型以下级别车型市场中的较大份额。

近几年,随着自主品牌汽车企业数量增多、规模增强,竞争也日趋激烈,一些自主品牌企业开始寻求上行空间,10万元上下的紧凑型车和中型车成为这些企业的突破点。不巧的是,10万元也正是目前涌现的多款合资企业本土化研发车型切人的突破点。

“跨国公司的本土化车型多出现在10万元区间是因为这是中国销量最大的一个细分市场,此前跨国公司合资品牌已经搞定了更高级别的市场,现在回过头来对10万元紧凑型细分市场做出投入符合跨国公司在中国实现扩大规模的利益。”业内知名分析师钟师表示,出于对更好经济效益和更大生产规模的内在需求,一些自主品牌也选择了向上发展的产品线。

钟师认为,合资品牌通过本土化策略推出本土化车型是一个在中国市场慢慢积累而出现的转变现象,从主观上说,跨国企业和合资公司此举并没有针对自主品牌或扼杀自主品牌的意愿。

自主品牌应有对策

钟师认为,自主品牌企业面对合资企业打造本土化车型的战略转型要有应对之策,但是他认为面对面的交锋突围就是好办法:“事实上一些自主品牌企业向上走的策略本身就存在很大风险,面临合资企业通过本土化策略‘下沉’的形势,这样的发展策略风险更大,形势不容乐观。”

钟师认为,自主品牌集中优势资源,在现有的小型车和微型车市场做好做精,同样可以找到发展空间。

此外,一些自主品牌企业的负责人也表示自主品牌企业确实需要找到应对之策,但结合自身企业的发展特点,策略应有所不同。