

## 新闻浏览

## 上海国家汽车及零部件出口基地揭牌

本报讯 上海国家汽车及零部件出口基地近日在上海安亭国际汽车城揭牌。依托长三角腹地,该基地致力于打造具有世界水准的汽车整车及零部件生产基地、国际贸易中心,以及自主品牌汽车和新能源汽车研发高地。

上海是全国首批8个国家汽车及零部件出口基地之一。作为上海安亭国际汽车城的重要组成部分,上海安亭国际汽车城零部件配套工业园区成立于1998年,是国内首家以汽车零部件产业为主要特色的工业园区,也是欧洲零部件企业在中国集聚程度最高的配套园区。2007年,该园区被科技部批准为国家火炬计划上海安亭汽车零部件产业基地,被商务部批准为上海国家汽车及零部件出口基地。 姚玉洁

## 广东1-5月汽车零部件出口同比增58.8%

本报讯 今年以来,广东省汽车零部件出口大幅增长,1-5月共出口汽车零部件6.1亿美元,同比增长58.8%。其中,一般贸易方式出口4.4亿美元,同比增长55.6%;加工贸易方式出口1.6亿美元,大幅增长66.1%。出口企业以外资企业和民营企业为主,外资企业出口增长66.6%,所占比重从2007年同期的49.2%提高到52.5%;民营企业出口1.8亿美元,增长65.1%,所占比重提高1.1个百分点。

广东省汽车零部件出口大幅增长的主要原因,一是产业政策促使国内汽车产业快速发展;二是价格优势推动汽车零部件出口快速增长;三是国产汽车整车出口增长带动零部件出口增长。 世华

## 比亚迪F3第20万辆下线

本报讯 (记者 王海鑫)在伊兰特悦动、新凯越推出改款新车试图扩大市场占有率的同时,比亚迪F3第20万辆新车也于近日在西安顺利下线,中级家轿市场进入一个新的竞争时代。

从2006年5月上市到2008年6月第20万辆下线,F3仅用了26个月的时间,就创造了产销20万辆的奇迹。这一成绩甚至超过了捷达、桑塔纳和凯越,并且是在家轿市场竞争白热化的环境下完成。比亚迪汽车销售公司总经理夏治冰表示:“20万辆并不是一个太大的数字,但对于日渐成熟的比亚迪来说,具有里程碑式的意义。随着F3系列车型中F3R自动版的上市,F3车系将更具市场竞争力。”

业内人士指出,F3成长为中级轿车市场的新势力并非偶然,也不完全是中国汽车消费市场井喷的结果,而是国内汽车市场理性消费时代来临的象征。

## 铂锐广发英雄帖 邀车友北京玩漂移

本报讯 7月6日,交通部实验场。在专业教练的指导下,2辆2.4L豪华型铂锐卷起阵阵尘土,围观的人群中爆发出一片尖叫。这是由北京电视台《我爱我车》主办的“普利司通杯2008年度安全驾驶技巧大赛”。在为期半天的驾驶技巧大赛中,车友可以亲身体验铂锐品质。

目前,北京奔驰一戴克公司正邀请铂锐车友,参加驾驶大赛。从今年7月到明年1月,每个月车友都有机会参赛。主办方每月进行初赛选拔,选拔的内容是穿桩、并线等基本场地科目,初赛选拔出的6名优胜者会在次月进行为期2天的驾驶训练同时决出冠军。所有冠军将进入明年1月的总决赛,争夺驾驶技能之王的桂冠。此外,车主还有机会获得由普利司通提供的代金券。

## 酝酿“人才革命” 自主品牌车企着眼未来

▶ 实习记者 于丹报道

自主品牌汽车企业目前正在静悄悄地酝酿一场“人才革命”。通过各自的人才培养计划,自主品牌汽车企业在培养人才的同时,也在逐渐提升各自的企业竞争力。中国汽车工业协会副秘书长顾翔华日前向记者表示,汽车企业的竞争归根到底是人才的竞争,而由于人才的培养需要很长周期,人才缺乏将是国内汽车企业很长一段时间都要面临的问题。国内汽车企业急需解决人才的“稀释”现象,培养适应企业发展需要的多层次、应用型人才。

## 汽车人才捉襟见肘

近年来我国汽车产业的快速发展,带动了汽车人才市场的巨大需求。《中国汽车人才发展战略研究》课题报告预计,中国汽车产业职工人数2010年将达到356.87万人,2015年将突破500万人大关,到2020年将达到776.23万人,平均年增长率为10%。而目前国内汽车人才的供给却显得捉襟见肘。据中国汽车人才研究会提供的数据显示,“十一五”期间,汽车研发人才缺口为50万,由于售后服务需要遍布城市各个角落,维修人才缺口甚至达到80万。未来5年,包括研发、营销、维修、管理人才全面紧缺,具有国际水准的顶尖营销、管理人才更是奇缺。这种现状造成了市场对汽车专业人才的需求,国内汽车企业在人才上的不足反映了目前国内汽车人才需求的窘迫。

顾翔华在谈到国内汽车人才现状的时候用了“稀释”一词,他认为近年来国内汽车工业发展很快,相应的汽车人才队伍也呈现膨胀的势头,“但这些人只是经过‘稀释’的,质量不是很高,也不能完全满足汽车产业链的需求”。他进一步解释,“比如4S店里有20个工作人员,但专业的人才可能只有5个”。

## 培养人才 企业各取所需

相对于合资企业来说,人才的缺乏



在自主品牌汽车企业表现得更为突出。长城、吉利、奇瑞等自主品牌汽车企业近年来已经充分认识到人才培养的重要性,纷纷将人才培养提高到企业战略的高度,分阶段、分层次地实施人才培养计划。

5月底,河北农业大学与长城汽车股份有限公司共同组建的“河北农业大学长城汽车学院”举行揭牌仪式。该学院将重点培养汽车制造及相关专业实践能力 and 综合素质较高的实用型人才,计划于今年9月开始招生。

长城汽车品牌总监徐骋志向记者表示,“此次与河北农业大学的合作,是长城汽车打造精益企业的一个缩影,是长城在人才方面推行精益管理的一个案例。长城希望尽可能地控制、节约成本,用最小成本实现最大产出。”他表示长城汽车一直十分注重人才的实用性,主张“小才大用”,尽可能地挖掘人的潜力。徐骋志介绍,“长城汽车有2000多名员工从河北农业大学毕业,但我们在实际工作中发现,大学毕业生进入企业后需要

花很长的时间适应、熟悉企业的流程。因此这次有针对性地与河北农业大学合作,是希望发挥学校、企业各自的优势,培养应用型汽车人才,尽快地为我所用”。

吉利汽车近年来取得的令人瞩目的成绩与其有效的人才战略密不可分。吉利拥有一套健全的汽车人才教育体系,包括以“三实、三现”为培训原则,传递企业文化、提升员工绩效的集团培训中心,以学历培养为主的北京吉利大学、三亚学院、临海技师学院等教学机构,这些专门培养各类汽车人才的培训教育机构每年都能为吉利提供充足的汽车基础人才。据了解,吉利目前正在酝酿一个被称之为“大雁计划”的人才培养计划。“大雁计划”是吉利人力资源系统配合集团2015年战略目标制定的企业长期新人培育计划,目的是为吉利的可持续发展奠定雄厚的人才基础。“吉利准备通过这种独特的内生型人才培养体系造就面向未来的人才队伍。

吉利人力资源总监李信忠介绍,从

今年开始,凡进入吉利工作的大学毕业生,都将通过吉利CPV人才选拔培养模式,进入吉利内生型人才池。吉利希望通过这样的方式培养中国最好的“人才雁群”。吉利集团董事长李书福这样定义“大雁计划”:这是吉利自己种的树,虽然可能是小树,但根在吉利。

作为国内自主品牌的领头羊,奇瑞汽车充分利用国际、国内两种资源,其在技术创新、管理创新方面的优势正来源于人才的多元化。奇瑞汽车总经理助理金飞波向记者介绍了奇瑞汽车人才的几个来源:一是聘请几大有汽车企业的离退休工程技术人员,在员工中“师傅带徒弟”;二是聘请海归汽车工程师,建立海外人才数据库;三是通过与英国里卡多公司、奥地利AVL公司等国际知名企业的项目合作,为奇瑞培养人才;四是通过“请进来”的战略,先后有近100名来自美国、日本、德国的外籍专家加入奇瑞;五是建立奇瑞大学、奇瑞班,通过与高校、职业技术学院的定点合作,实现“订单式”人才培养。

专家表示,汽车企业的竞争归根到底是人才的竞争,人才缺乏将是国内汽车企业很长一段时间都要面临的问题。国内汽车企业急需解决人才的“稀释”现象,培养适应企业发展需要的多层次、应用型人才。

奇瑞混合动力团队的建立就是一个非常成功的例子。据介绍,在2001年奇瑞成立混合动力团队之初,整个团队只有5名没有混合动力研发经验的研发人员。之后通过海归专家引领,“半海归”人才(公司送出国进行专门培训的人员)作为中间力量,结合本土研发人员,形成坚固的梯队式的研发团队,促使奇瑞混合动力研发团队逐步走向成熟。

## 多层次终身培养

汽车行业资深专家贾新光向记者表示,“汽车工业要持续发展最重要的就是人才,基础人才与管理人才同样重要。大学培养出来的人才通常与企业的实际需要相脱节,因此高校与企业有必要进行有效对接”。

贾新光还介绍说,国外汽车企业对人才的培养是全员的、经常性的终身培养。他建议自主品牌汽车企业应当把人才培养作为企业发展的长期战略。“无论是管理人员、技术人员还是各个岗位上的普通员工,企业应当为每一类员工都设计专门的培养计划,设计个人特定的发展通道,让每个员工都有自我实现感”。

中国汽车工程学会汽车经济发展研究会副秘书长韩广向记者提到一个值得注意的现象,“现在汽车行业很多老总都不是学汽车出身,这也从侧面反映了我们的教育不能局限于行业本身,仅仅从技术角度谈汽车发展。我们的学校教育还不能真正满足企业需求”。

顾翔华认为,现阶段国内汽车人才的缺乏是不可否认的现实,从国家到企业都应该认识到这一点,并积极采取行动,培养各个层次的人才。“国内汽车企业急需大量的技术工人。相对中高级管理人才来说,技术工人的培养时间周期短、花费少,需求量更大,因此可以由此入手”。要从政策上鼓励,从观念上引导,“要承认高级技术工人的地位,并在薪资、职称等方面体现出来,引导企业员工从事专业的学习”。

## 跨国汽车企业期待与中国零部件供应商合作

本报讯 近日,一些在湖北武汉参加“2008华侨华人创业发展洽谈会”的跨国汽车企业采购、技术总监表示,将加大在全球低成本地区的采购比例,并期待与中国本土的零部件企业开展合作。

欧洲第二大汽车生产商——标致雪铁龙集团亚洲采购副总监许庆钊说,标致雪铁龙在低成本国家的采购比例将由2007年的23%扩大到2010年的40%,规模约为60多亿欧元。“标致雪铁龙与中国零部件供应商之间有

巨大的合作机会,中国应尽量争取更大的份额”。

但许庆钊坦言,目前中国零部件供应商面临一些挑战,比如钢材等基础原材料缺乏,同步研发能力弱,工艺管理水平低,产品质量不稳定,项目管理水平低,跨文化、跨语言交流能力弱,劳动力成本和人民币汇率上升等。

福特(中国)技术总监张忆康说,成为全球采购供应商,将有助于中国企业扩大销售,提升技术能力和管理水平,改善质量体系 and 外部形象。

## 汽车观察

## 应对油价飙升 汽车业亟待调整产品结构

国家发改委近日将汽油、柴油价格每吨提高1000元。油价长期走势对汽车产业提出了严峻挑战,我国汽车产业应当果断抓住机遇,下大力调整产品结构。

从国际汽车巨头应对油价飙升的举动看,其产品结构调整的步伐已经明显加快。美国通用汽车公司近日做出决定,将暂停开发下一代大型皮卡和SUV产品,专注于燃油效率高的汽车研发。通用公司此前还宣布将在2010年之前关闭4家皮卡和SUV制造厂,并计划推出一款新的小型车。福特公司最近宣布,今年卡车和大型运动型多功能车的产量将比去年减少10%,轿车和混合动力运动型多功能车产量将占总产量的57%。

遗憾的是,在国内汽车市场,类似的产品结构调整不但没有什么大动作,反而有逆势而动的迹象。中国汽车

工业协会统计数据显示,今年1-5月,大排量高油耗的国产SUV同比增长39.72%,进口SUV更是增速翻倍。这一方面同国内油价与国际油价的“价差”有关,另一方面,国内汽车消费市场一直没有形成节约、理性的消费风尚也是重要原因。

从企业的角度看,目前面临两个选择:一是为挣快钱加大引入高油耗、大排量的SUV车型;二是着眼未来油价和中国汽车市场消费政策的走势,加大对环保、节能小排量车的引进力度。从燃油价格和政策导向看,高能耗、高排放的SUV绝不会在中国市场找到长期生存的环境,因此,汽车企业加大对节能环保产品的投入更有利于在中国市场的战略布局。

目前,作为汽车企业产品战略转型的推动力,政策引导急需加强。在燃油税出台时机迟迟未到的前提下,如何进一步发挥消费税、车船税乃至购置税的作

张忆康表示,若要成为跨国汽车集团的供应商,企业必须在保证质量的前提下降低成本。中国零部件供应商要理解跨国公司对质量的具体要求,保持质量的一致性和均匀性。同时,不能简单地从劳动力上降低成本,要提高效率,在零部件价值链的多个环节上下功夫。

“中国零部件供应商还应有能力在给定的技术指标和开发空间内,独立进行设计开发。”张忆康说,“若只会照着设计做,合同将是短命的。” 吴植

用,对汽车消费结构进行合理引导显得至关重要。

此外,国内公务用车采购标准也急需调整。总体调整思路应当是价格和排量限额再低一些,排放和油耗标准再严格些。今年,中央和国家机关将以建立节油长效机制为核心,采取严格控制车辆规模、带头使用节能环保型汽车,严格执行公务用车管理。可以预见,未来公务用车的改革方向势必将对国产中高档车的竞争格局产生一定影响,进而影响到企业产品结构的合理布局。

中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬近日表示,2008年国内汽车产销量可望突破1000万辆,增长幅度在15%左右。但是,1000万辆的门槛好迈,1000万辆的结构调整绝不简单。这需要政府主管部门、协会、企业和消费者抓住机遇共同努力。 南辰

## 新税收政策制定 或以燃料消耗量限值为基础

▶ 王莽

近日,由中国汽车技术研究中心主办的“2008(第五届)中国汽车发动机高层研讨会”在北京召开。国家发改委产业政策司产业协调二处处长李万里在会上表示,国家正在研究以汽车燃料消耗量限值标准为基础,建立具有奖惩兼备功能的税收政策。

李万里表示,不必担心燃油税开征后会影响到汽车销售市场的增长势头,“从我国资源、环境等支撑条件分析,汽车市场过快发展,国力将难以承受,汽车产业自身也难以保持可持续性。从这个层面分析,市场增速减缓应视为‘利好’因素。当消费者从年度交纳公路养路费改为加油时付款,将明确感受到资源短缺压力的传递”。

## 新能源汽车标准在完善

近年来,我国汽车发动机行业在整车市场快速发展带动下,产销规模迅速增长。2008年中国汽车产销规模将突破千万辆,汽车保有量将超过5000万辆,然而,汽车增长带来的能源问题日益突出,汽车尾气排放带来的环境污染更是日趋严重,为此国家相继出台政策,以促进我国汽车工业的可持续发展。

李万里表示,国家关于节能减排方面的法律法规、标准体系正在进一步完善。据他介绍,我国的新能源汽车政策已经开始实施,一批批以燃气和生物燃料为代表的代用燃料汽车,以电动汽车为代表的纯电动汽车、混合动力汽车和燃料电池汽车等新能源汽车产品陆续完成开发过程。“国家发改委已组织制定混合动力、燃气汽车和电动汽车等新能源汽车的产品标

准75项,一些产品经这些新标准的审核已批准进入城市公共交通等特定的市场领域。目前正在制定的新能源汽车产品标准有4项,已列入计划的有12项”。

## 以税收杠杆推动节能减排

据了解,2005年国家发改委将节能、新能源和小排量经济型轿车列入国家的《产业结构调整指导目录》中的鼓励类目录,并将三轮汽车、低速汽车等农用汽车列入限制类目录之中。

李万里透露,我国正在制定节能环保型汽车标准,以税收杠杆推动节能减排,“我们将抓紧与财政、税务部门研究,以汽车燃料消耗量限值标准为基础,建立具有奖惩兼备功能的税收政策和具体措施”。

据他介绍,2006年4月调整后的车辆消费税实施以来,乘用车不同排量产品在汽车市场的销售走势清楚地说明,调低税率的产品销售量均有明显上升,“要继续运用燃油税、消费税等手段,逐步改变人们的传统观念,做到尽量选择公共交通工具出行,减少私家车使用频率;鼓励小型车辆多人乘坐,减少单独驾车现象;在私家车车型的选择方面,鼓励从大排量、大尺寸转向较小排量和较小尺寸;鼓励政府采购和社会公众人物使用节能、环保的新能源汽车”。

李万里说,从可持续发展的立场出发,应对涉及车辆的购置税、消费税、燃油税、公路收费制度等全面研究并提出改革方案,对采用新能源、新技术的应给予优惠,对高耗能产品要加大税费的征收力度,做到奖惩并举。同时要考虑消费税、购置税等与节能、环保指标联动调整的改革方案。