

新闻浏览

乘用车销量环比下滑
国内 SUV 持续热销

本报讯 全国乘用车市场信息联席会最新统计数据显示,6月份乘用车销量与去年同期相比虽然增长13%,但环比下滑1.3%,这已是本年度第3次环比下滑。而SUV产销依然呈现两旺局面,6月份产量和销量分别比去年同期增长59.5%、32%,环比分别上涨6.2%、7.7%。

据全国乘用车市场信息联席会首席专家帖福祥分析,大排量SUV在中国持续热销原因有三:一是国内成品油价格相对世界其他国家而言较低;二是国家尚未出台对大排量豪华车的限制政策,目前的油价、消费税、车船税均不能限制国内SUV的逆势增长;三是因自然灾害拉动需求,SUV在抗震救灾和灾后重建当中凸显的优越性,致使灾区重建的各政府部门和相关行业纷纷购置SUV车型。 王禁

国外汽车研发中心
将向中国迁移

本报讯 汽车行业咨询机构奥纬咨询近期发布的一份调查报告显示,2015年全球范围内的汽车业务离岸工程开发项目投资将从2005年的6亿欧元增长至45亿欧元,而研发中心将迁往中国、印度和东欧等地以降低成本,其中中国将是国外汽车研发中心的重要选择。

调查报告显示,预计到2015年,新车平均价格增长幅度较小,大多数创新均增加了汽车成本,而为了使每辆新车实现5%的利润,整车厂商和供应商需要削减1500欧元的成本。在成本压力下,国际上一些规模较大的OEM准备在未来10年把很多研发创新工作外派到离岸国家,比如中国、印度、东欧等地。主要原因在于,这些国家研发人员的劳动力成本较低,可以帮助其大大降低研发支出。 贾远理

山东首次装备
环保型电动汽车

本报讯 国家电网公司近日向山东省赠送10辆电动汽车,其中6辆交济南公交公司使用,这是山东省首次投入使用环保型电动公交车。

据介绍,向山东赠送电动汽车是国家电网公司积极推进节能减排、引导新能源消费、助力绿色奥运的行动之一。此次赠送的电动汽车每辆价值百万元,充电仅需3小时,可空载运行300公里,最高时速达110公里。该电动汽车由国家电网公司与上海瑞华(集团)公司合作研制,于今年5月18日下线,并通过了国家权威检测机构对整个车测试和济南、青岛公交公司的出厂验收。 吕福明

广州汽车产量逼近百万
零部件制造业强势增长

本报讯 广州市社科院近日发布的2008年度《广州汽车产业发展报告》预测,广州今年整车产量将达95.5万辆,预计实现工业产值2100亿元。专家称,广州三大汽车产业基地经过过去几年的布局和完善,已步入整车产能释放和零部件制造业强势增长期。

《报告》预测,广州规模以上汽车零部件制造业今年将同比增长61.8%,实现500亿元的工业总产值。《报告》称,去年广州规模以上汽车零部件制造业完成工业产值309.15亿元,增长幅度高于广州市规模以上汽车工业增速37.1%,高于广州市规模以上工业增速54.4%。其中,龙头零部件企业、广汽集团零部件工业总产值首超100亿元。专家认为,广州汽车零部件与整车的配套能力不断增强,有利于广州打造自主品牌汽车及提升整车国产化率。 陶达媛

国内企业合力突围 柴油机电喷量产加速

▶ 实习记者 于丹报道

7月1日起全面实施的国Ⅲ汽车排放标准,对于国内汽车柴油发动机生产企业是一道坎,如何在尽可能控制成本的情况下满足环保要求,是萦绕在每个柴油机企业老总心中的结。国Ⅲ标准要求汽车柴油机电控燃油喷射系统全面取代落后的机械式喷油系统。作为汽车核心零部件技术,柴油机电喷技术直接决定了汽车柴油机的排放和综合性能水平,对于我国汽车业实现节能减排目标举足轻重。

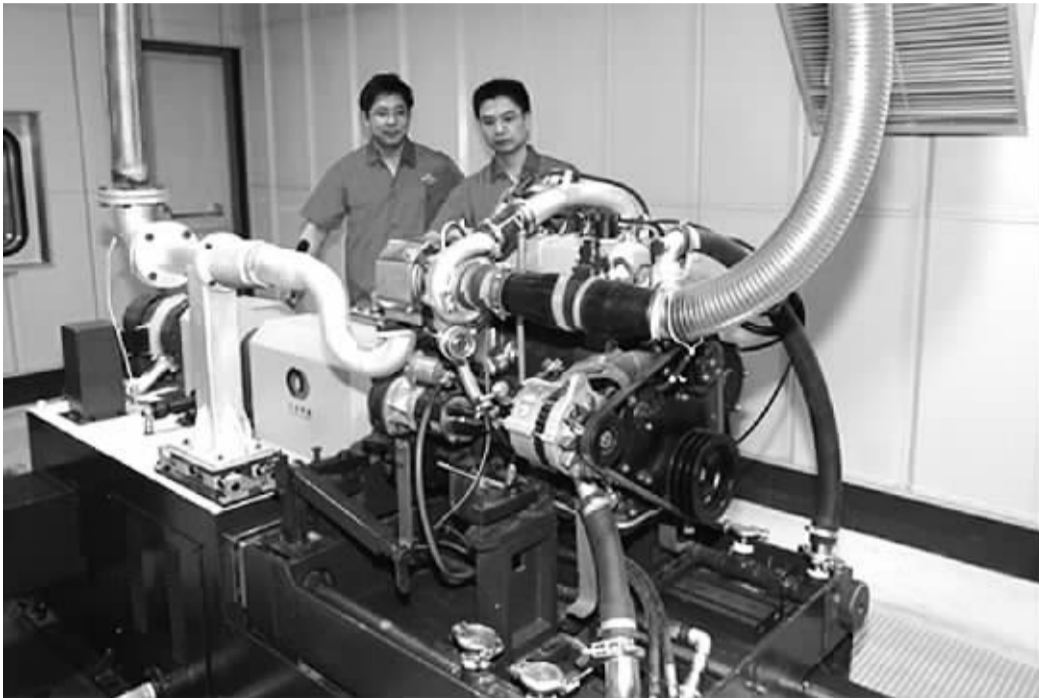
然而,长期以来,柴油机电喷技术一直被博世、德尔福、电装等国际汽车零部件巨头所掌控。随着国家环保政策日益严格,跨国公司也加快了在中国市场的本土化步伐,留给国内柴油机电喷企业的机会越来越少。

危机之下,国内柴油机电喷企业并未坐以待毙,近年来纷纷立足国情,加快研发,合力突围。刚刚成立的成都汪氏威特电喷有限责任公司董事长汪进的一句话令人振奋,“中国汽车工业腾飞,愿自电喷始”。

国内企业突围

国外柴油机电喷技术发展至今已有50多年,而在很长时期内国内自主电喷技术几乎处于空白,从2004年才开始生产自主研发的电控燃油喷射系统。据了解,实现国Ⅲ排放标准,目前有4个技术路线:高压共轨、电控单体(组合)泵、电控泵喷嘴和电控直列泵。其中,以高压共轨和电控单体(组合)泵为主。

作为突破口,国内柴油机电喷企业更倾向于向柴油发动机企业提供电控单体(组合)泵。汪氏威特总经理朱元亮向记者表示,该公司的电控组合泵是完全自主研发的,能够满足国Ⅲ排放标准。在与博世等跨国公司的电喷系统竞争中,价格方面更具优势,“依照现在的技术路线和生产模式,我们在价格上将具有30%~40%的优势”。据了解,目前玉柴、东风康明斯、一汽大柴、一汽锡柴、东风朝柴、北汽福田等10多家汽车柴油机电喷企业已在其发动机上应用了威特的电控



组合泵产品。自2007年下半年以来,该公司已向客户交付近5000套产品,得到了市场认可。

作为国内电控单体(组合)泵的一个主力生产企业,亚新科南岳(衡阳)有限公司相关负责人告诉记者,该公司目前已与国内30多家客户建立联系,其中一汽、玉柴将其作为战略合作伙伴。

发展电喷技术要适合国情

跨国公司对应其电喷产品设置的高门槛,包括可供选择的产品种类限制、价格及使用维护条件等,使得国内汽车柴油机电喷企业在满足国Ⅲ排放标准的过程中必须付出重大代价。专家认为,中国汽车工业发展正在受到核心零部件技术的制约,迫切需要一种适合中国市场特点的柴油机电喷技术。

朱元亮向记者介绍了电控组合泵的4个特点:一是产品各项参数指标完全能够满足国Ⅲ排放标准,甚至国Ⅳ排放标准;二是产品的几何外形尺寸和机械接口与机械式直列泵相似,国产发动机改装起来非常方便,生产线不需要进行

大的改动,这一点对于目前的发动机生产企业非常重要;三是产品精密部件相对高压共轨技术来说要少,生产制造成本较低,适宜国产化;四是产品使用维护条件及燃油质量敏感度相对宽松,更适合国内需求。朱元亮十分看好电控组合泵在国内的发展前景。

亚新科南岳相关负责人则认为高压共轨技术是未来的发展方向,电控单体泵只是过渡路线。但他强调目前应用电控单体泵就已经能够满足国内需要,而发展高压共轨技术,很多国内柴油机电喷企业无法实现相配套,并且油品的质量也形成制约。“国内柴油机电喷企业要依据自己的实际情况走自主创新之路,既不能落后,步子也不能迈得太大,要适合国情”。

量产是关键

中国内燃机工业协会秘书长魏安力向记者介绍,“在高压共轨技术方面,国内目前较为突出的有一汽无锡油泵油嘴研究所和辽宁新风企业集团吉林燃油喷射有限公司,其中,无锡油泵油嘴研究所尚未实现量产,吉林燃油喷射有限公司

的产品已经小批量投放市场”。

据了解,目前国内企业自主研发的电控燃油喷射系统单机质量与国外品牌并无太大差别,但难以形成量产,很难进入成熟的供应链中与发动机形成配套,这在很大程度上制约了自主电喷系统的商用。电喷技术需要大量的时间和资金进行开发,即使有了成熟的技术,必须保证批量生产后的产品质量稳定。奥尔威咨询有关人士表示,这在某种程度上造成恶性循环:产品不能形成量产,无法保证质量稳定;质量不稳定使得国内电喷企业难以获得发动机厂的信任;不能获得买家认可,又无法保证量产。打破恶性循环,需要国内柴油机电喷企业逐步与上下游企业形成相互信任的合作关系。

朱元亮表示,“从技术角度讲,我们针对大规模生产当中出现的质量问题,可靠性问题做了一系列攻关工作,并取得很大进展。”据介绍,汪氏威特今年年底将形成年产10万套电控组合泵的生产能力,到明年年底生产能力将达到18万套。记者了解到,除汪氏威特以外,亚新科南岳(衡阳)有限公司、中国重汽旗下

国Ⅲ标准要求汽车柴油机电喷系统全面取代落后的机械式喷油系统。作为汽车核心零部件技术,柴油机电喷技术直接决定了汽车柴油机的排放和综合性能水平,对于我国汽车业实现节能减排目标举足轻重。

联合起来势在必行

面对跨国公司在市场表现出的强势,国内企业正在走向联合合作。

日前成立的成都汪氏威特电喷有限责任公司就是由威特电喷公司(中国第一航空集团成都飞机集团控股)与汪氏集团旗下的成都易控高科(电力)公司合资组建。据朱元亮介绍,汪氏威特的高压共轨产品目前处于研发阶段。“前两年威特已经做了一系列预研和分析、设计工作,但由于资金缺乏,在试制过程中受到一些影响。随着合资公司的成立,资金问题将得到有效解决。合资公司计划加快高压共轨系统的研发速度,我们期待在两年内能够推出第一套产品”。

亚新科南岳相关负责人表示,该公司高压共轨技术已取得很大进展,预计今年下半年能出样品。他认为,汽车产业走向规模化是必然趋势,政府有关部门应对自主创新产品加大扶持力度,加强行业整合。

专家表示,打破国外技术垄断,实现国内柴油机电喷技术突破,国内企业联合起来势在必行。这中间包括国内柴油机电喷企业之间的合资合作,也包括产学研合作,以及与柴油发动机企业之间的纵向合作。清华大学汽车工程系主任、国家863计划“节能与新能源汽车”重大项目专家组组长欧阳明高表示,高校、企业、科研院所应当各就各位,明确自己该做什么、能做什么、各自优势何在,最后形成一股合力,共同推动国内柴油机电喷行业发展。

统一油耗标识考验国内汽车企业

本报讯 从7月1日起,国家发改委发布的《汽车燃料消耗量标识》正式实施,新车在出厂时必须加贴统一的油耗标识,标明百公里耗油量。一辆车究竟是省油还是耗油,消费者一看便知。

业内人士认为,《标识》的实施对各汽车企业的资金实力和技术能力均是严峻考验。目前,一些小型汽车生产企业所标识的真实油耗未必能够准确反映实际油耗。汽车企业面临真实油耗的大考。

汽车油耗到底有多大?尽管几乎所有的在售车都给出了理论油耗,仍不能打消消费者关于真实油耗的疑问,汽车企业给

出的实验室油耗和车主关心的实际驾驶油耗几乎是两码事。

《汽车燃料消耗量标识》要求汽车在出厂时加贴统一的油耗标识,这一做法已经被全球许多国家采用。它要求汽车企业在标识上分别向消费者说明一款车在市区、市郊的行驶油耗和综合油耗,以及这款车的最低油耗和最高油耗,而理论油耗与实际油耗之间的差距,汽车企业同样需在标识上作出说明。从此,人们将能够如同挑选家电产品般通过清晰的能耗标识去选购车辆,这一标识不仅清晰易懂,而且真实可信。

相对于过去水分颇大的理论油耗值,面

对实实在在的《汽车燃料消耗量标识》,压力最大的莫过于发动机以及整车生产企业。

没有了“理论油耗”这张遮羞布,那些油老虎车型的生产企业自然暗暗叫苦。过去的60公里或90公里匀速油耗只要在变速器的齿轮比上下一点功夫就很容易造出好成绩,而一旦加进了综合油耗、市区油耗测试,就不那么简单了。只有在发动机、变速器、车身轻量化以及气动外观等诸多方面投入巨大的精力才能达到车辆综合油耗明显下降的目的。因此,《标识》的出台对各汽车企业的资金实力以及技术能力均是严峻考验。

乐国星

汽车观察

自主品牌成立汽车金融公司并非当务之急

华晨汽车近日发出消息称,将与通用电气组建合资汽车金融公司,预计将于今年10月份正式营业。“华晨将在汽车金融领域开辟新的道路,这将是自主品牌汽车最新的利润增长点,而且汽车金融也将推动销售的进一步扩大。”华晨汽车董事长祁玉民表示。

数据显示,2007年,7家在华开展业务的外资汽车金融公司业务量增幅超过50%,这与不断减少的单车利润相比正成为另一个巨大的诱惑。自主品牌汽车企业在利润减少的情况下,希望通过开展汽车金融业务扩充自己的利润也在情理之中。

据悉,除了华晨外,奇瑞、江淮及长安汽车也都陆续传出将在今年组建汽车金融公司。奇瑞汽车与安徽省内的徽商银行签订了拟合资成立奇瑞徽银汽车金融公司的战略合作协议,日前已获得中国银监会的

批准,这是首家完全由本土企业成立的汽车金融公司。而江淮汽车早在2006年就与东方资产管理公司合作欲进入汽车金融领域,不过至今尚未获得批准。

自主品牌汽车企业成立汽车金融公司,目的不外乎两点,一是希望通过汽车金融公司带动汽车的销量,二是希望通过汽车金融公司巨大的市场带动企业利润的上涨。虽然自主品牌汽车企业成立汽车金融公司的愿望及出发点良好,但成立汽车金融公司并非自主品牌当务之急。

首先,在我国乘用车市场上,贷款买车的群体比例相对较小,汽车金融发展严重不足。数据显示,目前我国汽车金融在新车购买中的份额不足10%。具体而言,2008年乘用车销量即达到800万辆,依靠金融贷款买车的也不超过80万辆,这其中还要被银行、跨国公司的金融贷款瓜分,这样自主品牌汽

车金融公司所获得的份额将非常有限,谈不上多少利润。

其次,自主品牌希望通过汽车金融来扩大自己的产品销量,但实际上目前自主品牌销量的下滑并不是由于没有汽车金融公司所带来的。全国乘用车市场信息联席会发布的数据显示,今年前4个月,自主品牌在国内市场的份额开始逐渐下滑。这是由于目前自主品牌缺少综合竞争能力,在合资品牌开始降低价格挤压自主品牌市场时,自主品牌暴露了产品质量、产品宣传以及服务体系 and 相应的商务策略上的缺陷,在这些缺陷下自主品牌缺乏竞争和应变能力,这造成了自主品牌市场份额的下滑。

所以,在目前的情况下,与成立汽车金融公司相比,自主品牌更应该该花力气提升自己的管理水平,增加自身品牌及产品的综合竞争力。 许诚玮

新车上榜

奇瑞新旗云

车型档案:作为奇瑞汽车首款1.5升车型,此次上市的新旗云共有标准型、舒适型和豪华型3款。在外观上,全新晶钻组合前大灯、LED高亮度后尾灯为新旗云增添都市时尚感。新旗云全部搭载奇瑞3月底刚投产的ACTECO1.5升发动机,拥有更强劲的动力和更经济的燃油指标。该款发动机最大功率为80千瓦,在3000转时即可达到140牛·米的高扭矩,是一款典型的低转速高扭矩的发动机。与同排量发动机相比,其功率与扭力输出均高出10%左右,符合国Ⅳ排放标准。

上市时间:2008年7月



广州本田新飞度

车型档案:广州本田新飞度(FIT)此次国内上市的共有1.3L、1.5L两种排量5款车型,将享受“整车3年或10万公里”保修服务,这是国内高端两厢车市场上最高标准的整车保修政策。

新飞度以“全方位领先的两厢车”为开发目标,在外形设计、内部空间、驾乘视野、驾驶乐趣、安全装备、环保节能、产品品质等方面均按全球最高标准打造,再次确立在高端两厢小型车细分市场的领先优势。广州本田将通过创新的全方位体验营销计划向用户传达飞度全方位领先的产品优势,包括(FIT Lover)植入式电影、i FITclub车友社区,以及FIT Zone品牌体验空间等,让FIT全面融入用户生活。

上市时间:2008年7月

