

全球汽车业后危机时代 谁将崭露头角

全球汽车业版图在全球金融危机中被震得处处是裂痕。如今,终于得以喘口气的各大车企无不摩拳擦掌,渴望在新格局中大展手脚。4月7日,雷诺-日产汽车联盟与德国戴姆勒汽车集团签署战略合作协议,3方联盟组成了全球第三大汽车集团。此战略合作立刻引发热议——

积极调整重返战场

“我不认为一个每年生产二、三百万辆汽车的厂商可以独自应对今天的挑战。”雷诺-日产总裁卡洛斯·戈恩说。尽管穆迪投资者服务公司表示其对日产汽车信贷评级的最初影响是中性的,此次战略合作仍被视为汽车业自身在变革和危机之下的一次积极的结构调整。

“思变”的不仅仅是此次“结义”的3家。遭遇“召回门”沉重打击的丰田汽车公司虽然8日被美国国家公路交通安全管理局开出1640万美元的罚款,不过这并未影响丰田积极重返战场的步伐。8日,首席执行官丰田章男表示,公司将继续“尽可能有效地使用消费刺激措施”,包括为批量销售车型提供的零利率贷款和两年免费定期保养等。此外,丰田还于近日



在日本发布了一款EDR全球汽车数据采集器,俗称“汽车黑匣子”,可见丰田要通过新科技彻底解决油门踏板问题的决心。

此外,据4月初陆续发布的销售数据,美国、法国、韩国、意大利等市场都出现强势反弹,同比大幅增长,全球车市普遍呈现暖意。美国汽车制造商通用汽车公司7日发布的年度财报显示,2009年通用净亏损43亿美元,但首席财务官克里斯·利德尔仍然表示,通用汽车今年第一季度的表现使他对公司今年实现盈利有信心。

走出低谷站稳脚跟

全球汽车业版图在全球金融危机中被震得处处是裂痕。如今,终于得以喘口气的各大车企无不

摩拳擦掌,渴望着在新格局中大展手脚。

在本轮危机中,美系车企受伤最深——通用被迫卖掉很多当年收购过来的汽车股份或资产,从早期的菲亚特到近期的萨博;福特在卖掉路虎和捷豹后,又将沃尔沃出嫁给中国本土企业吉利。然而这个“车轮上的国家”仍然底气很足。金融危机让美国政府更加重视实体经济,奥巴马政府不惜将通用汽车国产化来拯救美国汽车业就是最好的证明。美国巨大且不断恢复的汽车市场也给本土汽车企业继续生存下去的市场环境。

以丰田为代表的日系汽车公司,前期的发展战略和管理模式方面所积累的问题在此次危机中集中爆发。其扩张战略不得不谨慎收敛,往日在全球市场上一路

高歌猛进的势头被遏制。专家分析,丰田短期的利空可能持续1到2年,如能有效变革长期或将向好。在油价重新高企的情况下,日系经济型和新能源车都具有优势地位和较强的盈利能力。

德系和韩系车企受金融危机影响较轻,在某种程度上可以说是金融危机的受益者。德国大众汽车对美国市场的依赖度很小,主要得益于西欧尤其是德国市场和中国市场没有大幅下滑。业界主流意见认为韩元对美元高达50%的大幅贬值,以及现代汽车在美国市场危机中的出色营销策略是韩国车企免受重创的两大主因。

各显其能脱颖而出

在金融危机、能源和气候变化等挑战面前,各汽车产业巨头纷纷寻求新的增长路径,以求在群雄逐鹿、硝烟弥漫的全球汽车制造舞台上尽快脱颖而出。

4月8日波士顿咨询公司发布预测,到2014年,“金砖四国”巴西、中国、印度和俄罗斯的汽车总销量将占全球销量的30%。2009年,巴西、印度和中国市场增长率分别为11%、13%和42%。世界领先的汽车OEM和一级供应商正将重心转移到新兴市场。

7日,福特汽车表示,将对阿根廷工厂投资2.5亿美元,开始生产一款针对拉美市场的新车型。之前福特汽车宣布在印度推出Figo车型,特别面向印度、亚太地区和非洲市场。退出美国市场10年的法国标致雪铁龙汽车近日也宣布,公司欲通过在新兴市场的扩张计划,努力晋升成为全球第七大汽车制造商。

雷诺公司在结盟后发布的新闻公报中说,3家汽车公司将在小型车、电动车、发动机和环保技术等方面展开长期合作。业界分析人士认为,作为未来市场的主打产品,混合燃料车、小型车和电动车将会是此次合作的重点。3月30日开幕的第90届温哥华国际汽车展也向消费者传递了小型、节能、环保的汽车发展趋势信号。作为汽车业发展趋势,各国车企已把“节能减排”作为努力的方向。相对于日系企业深耕电动车研发,以大众和福特为代表的欧美车企,则更加注重采用传统能源动力系统的技术突破。

自1885年全球发明第一辆三轮汽车以来,世界汽车业经历了4次明显的大迁移,最终形成美国、欧盟、日本汽车业分庭抗礼的局面。这一次谁将崭露头角?

(摘自《人民日报海外版》张红 杜琳/文)



车市火爆 车企利润暴增

中国不仅是全球成长最快的汽车市场,也很可能是全球最赚钱的汽车市场。近日,中国汽车工业协会发布数据称,全国汽车行业14266家规模以上企业主要经济指标快报显示,前两个月在汽车产销快速增长和上年同期基数较低因素共同作用下,汽车行业各主要经济指标呈较快增长。国家统计局对汽车整车行业的利润统计显示,今年1至2月,我国汽车整车企业的利润达到293亿元,较去年同期的45.6亿元增长542%,而且汽车零部件行业的利润也同比增长2.8倍。

四大集团利润全线暴增。上汽所在地上海的整车利润从去年前两月的7亿增长到53亿,增长7倍,上汽也成为全国最赚钱的汽车企业。一汽所在的吉林省整车利润从去年同期的1.65亿增长到40亿,增长23倍。东风所在的湖北省整车利润也从去年前两月的3亿增长到30亿,增长9倍。长安所在的重庆去年整车还亏损182万元,今年前二月则一举盈利13亿元。

地方汽车企业业绩也全线飘红。数字显示,1至2月,全国规模以上汽车企业累计完成工业总产值6040.91亿元,同比增长81%;累计完成工业销售产值5982.79亿元,同比增长83%;实现主营业务收入5933.01亿元,同比增长85%;累计实现利税总额797.83亿元,同比增长2.05倍。从利润增长特征看,自主品牌的乘用车和商用车企业的利润爆发式增长,从去年的7亿元增长到67亿元,增长了8倍多。而合资品牌整车企业利润从去年的45.8亿元增长到194亿元,增长3.3倍。全国乘用车副秘书长崔东树称,合资车企利润总额更大,是因为它们主要投资于利润率较高且增长较快的乘用车产品。

车企利润暴增的直接原因是车市火爆。中汽协近日发布的数据显示,今年3月我国汽车产销分别完成173.43万辆和173.52万辆,比上月分别增长44%和43%,同比分别增长58%和56%;1至3月汽车产销分别完成455.45万辆和461.06万辆,同比分别增长77%和72%。当月和一季度产销双双刷新历史最高纪录,而且不仅乘用车企业加班加点,商用车企业产销也创出新高,当月产销分别完成43.49万辆和47.02万辆,比上月分别增长52%和75%,比上年同期分别增长26%和39%。

(摘自《北京日报》王刘芳/文)

轮胎是汽车的主要易损件,根据米其林、韩泰、固特异等公司发布的数据,轮胎正常的寿命是3年或8万公里,不过这个数据在许多杭州轮胎店老板看来早已过时,“经常在市区行驶的轿车,大约6万公里换一次轮胎,在郊区行驶的轿车,大约7万公里换一次轮胎,一些开车比较费的车主也只有开3万-4万公里换轮胎的。”

轮胎寿命普遍“缩水”

张先生是杭州一家专门代理韩泰轮胎的专卖店老板,他这几个月来一直记录着到店更换轮胎的汽车的行驶公里数,发现更换轮胎的轿车大多数是中档轿车,如凯美瑞、锐志、马自达6、明锐1.8T等。他说,根据经验看,这些车的轮胎,使用寿命都能达到6万公里以上,可从实际使用情况看,它们的轮胎寿命普遍在5.2万-5.5万公里之间,轮胎使用寿命普遍缩水一成左右。

米其林(中国)市场部一位周女士说,导致轮胎寿命缩短有很多原因,像路面不平、胎压长期过低、驾驶员经常刹车和轮胎被尖锐物刺破等,不过在城市里开车,驾驶员驾驶习惯好坏与轮胎寿命有很大关系,“像上海、杭州、广州等地,平时交通就十分繁忙,驾驶员如果经常在上下班高峰用车的话,就有可能经常去踩刹车,

汽车易损件命运几何

这对轮胎的损坏不容小视。”

在某汽车论坛上,有网友发帖说,有不少新驾驶员由于缺乏经验,往往在行车中频繁地紧急制动,经常采取紧急起步以及高速行驶转向和调头,这些都会减少轮胎的正常寿命,如果在鹅卵石、碎石、沙石路面上行驶,轮胎的使用寿命要比在沥青路面上行驶缩短30%;如果转向时的速度高于行驶速度10%,胎面的磨损速度就要加快40%-50%;在周围气温达到36℃时,如果汽车的时速达到90公里,轮胎的使用寿命就要缩短70%。

刹车片也要不停更换

一汽大众浙江宝通4S店的负责人周女士说,在她看来,轮胎寿命缩短的原因与如今拥挤的交通有着直接关系,她们曾经仔细研究过提早到店更换轮胎的汽车,其中九成换胎轿车同时也需要更换刹车片,这足以说明是车主频繁刹车导致轮胎过度磨损,“在日常维修中,我们发

现有些车辆的刹车片在行驶1万多公里后就需要更换了。”

周女士说,根据杭州市区的路况,车主最好在2万公里左右时对车辆进行刹车片检查,平时车主可通过在停车后用手触摸轮胎胎壁的方式检查刹车片,如果一个轮胎胎壁的温度特别高,很有可能就是刹车片出现了问题,应该去4S店对刹车片进行检查或更换。

不少易损件也需提前更换

“易损件”就是汽车零件中最容易受损的部件,代理韩泰轮胎的张先生觉得现在城市和农村的道路情况和过去已有很大不同,车主们对汽车易损件的一些老看法需要改进了。

他说,比如对于车辆工作时所需的各种油液,按照车辆使用情况,刹车油建议在3万公里(过去4万公里)时更换;变速箱油在5万里(过去6万公里)时更换;转向机油在6万公里(过

去10万公里)时进行更换。

“前几天,公司一位维修工在检查一辆行驶了20万公里的普桑车时发现,除了轮胎外,刹车片和火花塞全都已经报废,像这种‘病车’在高速行驶中非常容易出事故。”

相关链接

汽车易损件更换周期

雨刮片:没有固定周期,最好一年更换一次。

发动机正时皮带:最好在2年或者6万公里时进行检查或者更换。

三滤:机油滤清器在每隔5000公里更换机油时一起更换;空气滤清器大概在行驶2万公里时更换,如果车辆使用的地区空气污染比较严重,需要提前更换;燃油滤清器通常也在行驶2万公里时更换。

(本文来自:都市快报胡俊超)



多功能车闹车市

不少经销商认为,现在的消费者开始倾向于一车多用的车型,他们要求自己的爱车也能适应各种不同的使用场合,全面满足需求。还有业内人士表示,随着用车频率的增多,家用用车也不会仅仅局限在代步需求上,而更偏重于满足生活需求,比如全家旅游、偶尔的搬货载物上。因此,以后会有越来越多的“一车多用”型车型面世。

节能派:ix35 途观

作为多功能车,节能必然也应当是功能之一。随着消费者的日益理性,传统大排量多功能车的高油耗接受着市场的拷问。

刚刚面世的北京现代ix35和上海大众途观的主力重心分别放此外,它们均采用了6速手自一体式的变速箱,使整车经济性有所提升。

业内人士分析,目前,市场中的小车都在打“节能”牌,相对于其他车型以减小排量而实现节油目的不同的是,中小型多功能车在动力上做到了功能和节能二者兼顾,因而,将成为今明两年各大厂商细分市场的利润增长点。

空间派:途观

途观的车身长、宽、高与竞争对手相比都没有明显优势,但2684mm的轴距超过了所有的同级别竞争对手,使得空间利用率上又上升了一个台阶。

操控派:马自达CX-7

和以上提及的多功能车相比,马自达CX-7更像是MPV的缩小版。不过,其操控性“遗传”了马自达轿车的基因。

马自达CX-7使用了马自达经典的MZR 2.5L发动机,能在中低转速下输出强大扭矩,使操控性更为敏捷。此外,马自达CX-7采用了SVT(连续可变气门正时系统)和VIS(可变进气系统),极大优化了进气效率,在城市行驶中实现了便于掌控的扭矩特性。再加上其前轮采用麦弗逊式独立悬挂,后轮采用多连杆悬挂,实现了出色的操控稳定性。

时尚派:起亚 SOUL

SOUL一出世,便伴随着“融合了SUV多用途性、MPV多功能性和家用轿车舒适性的‘新概念乘用车’”这一定义。不过,就其特点来说,首先让人眼前一亮的还是它的时尚外观。SOUL的设计被《时代周刊》称为时尚潮流典范,又曾获得“Red Dot红点大奖”垂青。

对于一款主打动感时尚的小车来说,艳丽的外观色彩是必不可少。东风悦达起亚在内饰的颜色上也花足心思,纯运动的黑色内饰,红黑相间和米黑相间的内饰都能够非常好地将运动时尚的感觉传递出来。

经济派: 和悦 RS、风行景逸、福田迷笛

对于动辄十几、二十多万元的合资品牌车型来说,自主品牌多功能车无疑更加经济实惠。自主品牌多功能车对于处在创业初期并有购车需求的朋友较为合适。它们不仅价格相对低廉,在品质上也表现不俗。

江淮和悦RS、东风风行景逸、福田迷笛等都是自主品牌多功能车中的代表,价格区间基本在10万元左右。

(摘自《萧山日报》高晓岚/文)



汽车“三包”：尚未撑开的“保护伞”

丰田的“召回门”事件再一次将消费者权益益举得高高的。与美国的车主相比,国内的车主似乎遭遇不公,同样是召回,为何两国车主的待遇不一?究其原因,主要是我国没有相关的法律对厂家进行要求。这不得不让人想到待字闺中的汽车“三包”法。对消费者而言,汽车“三包”是一把维权“保护伞”,却一直都没有撑开。

汽车“三包”:光打雷不下雨

2004年12月30日,国家质检总局就公布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定(草案)》,已历时6年,这则让国内车主翘首企盼的汽车“三包”政策一直没有出台。每年的“3·15”,汽车界都会呼吁国家尽快出台汽车的“三包”政策,但每年也都是“光打雷不下雨”。但此次丰田“召回门”事件的发生,也让消费者看到汽车“三包”出台的重要性。汽车“三包”已成为消费者购车的一个“心结”。

据了解,并非只是因为丰田的“召回门”事件才让国人看到了汽车必须“三包”的重要性,而是我国汽车工业的迅猛发展与汽车质量成反比,这就给整个国内汽车市场敲响了警钟。最新发布的《2009年度中国汽车产品质量与服务质量投诉分析报告(CAAS)》显示,2009年中国车主的投诉比2008年大幅上涨了39.7%,在车主的投诉中,汽车质量问题的投诉比例又高达45.8%。汽车质量,成为国内消费者在过去一年里最不满意的体验。“车市爆发式增长,消协接到的汽车在产品质量和服务方面的投诉也与日俱增。”市消协的相关人员告诉记者。汽车投诉的增多、丰田召回事件的波及,汽车“三包”的出台至今没有时间表,诸多事实表明,汽车“三包”不能停留在书面上了。

频频召回能否促“三包”出台

据了解,从我国开始实行汽车召回开始,大多数进口品牌都在国内进行过汽车召回。这其中,既有厂家实行的主动召回,也有监管部门强制性要求的被动召回。但频频召回,消费者能做的就是默默地将车送到专卖店去维修,而没有法律来为自己争取权益。从频繁的召回到投诉无法可依,都说明了目前国内汽车行业相关法律法规的缺失。

就汽车“三包”问题,记者采访了中国汽车流通协会副秘书长罗磊,他也呼吁政府尽快出台汽车“三包”政策以保护消费者权益。他分析,目前国内的汽车市场相对宽松,虽然有规定可以对违法厂家进行1万至3万元的罚款,但这阵“毛毛雨”,对厂家来说其违法成本很低,所以,消费者“很受伤”。从目前来看,汽车“三包”出台的条件似乎不成熟,法律环境也不太完善,但可以肯定的是相关部门正在努力做这方面的工作。至于何时推出,只是时间问题。有两个原因,一是国内的汽车市场增长很快,再过三五年,国内车市年销量可能会达到2000万辆,汽车产品的各类质量和售后服务问题都会暴露出来,且矛盾也会更尖锐。二是丰田召回事件的影响,也给相关部门和负责人提了醒,如何保护消费者权益,防止类似的事情重演,需要从法律上来约束厂家,汽车“三包”就是那条准绳。

对于汽车“三包”,消协人士也呼吁,有关部门尽快为车主撑开汽车“三包”这把“保护伞”。一旦有了“三包”法,消协处理消费者的投诉也就有法可依。但目前处理各类汽车投诉基本上都是调解,车主一肚子气,厂商也牢骚满腹。从消费者的角度出发,希望汽车“三包”政策不再遥遥无期。

(摘自《今晚报》