

奇瑞日内瓦车展获奖 “中国设计”时代来临？

蔡梦黎 成都报道

2013年3月7日，倍受瞩目的第83届日内瓦车展传来好消息，奇瑞TX概念车以先进的设计理念和完美的造型征服了在场评委挑剔、严苛的眼光，战胜众多欧美日系概念车一举获得“2012年度最佳概念车奖”。这也是中国汽车品牌产品首次获得汽车设计的重量级国际大奖。能够获得以严苛美学标准著称的欧洲设计界认可，标志着继“Made in China”后，“Design in China”正式登上世界的舞台并获得认可。

奇瑞汽车的“新气象”

奇瑞汽车这一款全新SUV概念车，实际上于2012年4月份的北京车展便在中国国内亮相，且获得较为广泛的关注。据奇瑞汽车相关人士介绍，该款概念车的设计灵感来源于水，并将其融入产品的各处细节，使产品线条极为流畅。此外，高科技的技术元素也给驾驶者带来人性化的超凡体验。奇瑞汽车对于人与自然和谐统一的追求。

奇瑞汽车副总经理、汽研院院长陈安宁在车展上表示：奇瑞TX最重要的意义在于，它是奇瑞汽车实施全面转型后按照最新设计理念和流程设计的第一款概念车，全面展现了奇瑞汽车在产品设计理念 and 流程的转型和变革，以及日渐成熟的产品研发体系能力。

纵观奇瑞近十年所开发的产品，要不就像QQ、瑞虎这样的模仿品，要不就像东方之子、旗云这种风格老旧的样式。与诸多自主车型相似，奇瑞汽车不少车型在内外饰设计感上要比亚欧美车和日系车差很大一截。

此次推出的概念车奇瑞TX无论从外形设计上还是实用性上较之奇瑞曾经的车型都有质的飞跃，确实可以堪称“转型之作”。该款产品在今年日内瓦车展上的2012年度最佳汽车设计评选活动获得“年度最佳概念车”奖，正是对其“转型成功”的最佳证明。值得一提的是，该评选活动一共两个奖项，另一项“年度最佳概念车”奖被宝马获得。

转型时期的“他山之石”

奇瑞汽车的外形设计何以突飞猛进，奇瑞汽车的相关人士并未作过多透露。但通过调查可发现，在2012年1月，前通用首席设计师助理詹姆斯·霍普（James Hope）低调加入奇瑞汽车位于上海的设计中心，担任设计总监一职。

消息显示，自1992年加盟福特，詹姆斯有20多年的设计从业经验，先后在福特、戴姆勒-克莱斯勒、江森自控、通用欧



奇瑞TX概念车

洲等多家汽车公司负责汽车设计造型工作。在其丰富的汽车设计职业生涯中，最负盛名作品当属福特GT90概念车，该车采用了当时福特流行的New Edge设计理念；而福特野马2004年的重生以及菲亚特Trepione也是霍普的功绩。其最新的作品为2012款欧宝Zafira和Corsa MCE车型。詹姆斯·霍普将与奇瑞位于芜湖设计中心的90多名设计师合作开发奇瑞的新车型。

在詹姆斯·霍普加盟奇瑞的两个多月以后，奇瑞汽车便推出奇瑞TX概念车型，广受好评。之后的六月份，奇瑞汽车再次推出三厢版A3，从造型上看，该款车型在设计上作了些许调整，虽然整体设计仍不算出彩，但却凭借这些小调整基本摆脱了先前为福克斯相仿的设计风格。

或许是为突出设计中心的团队力量，奇瑞并未过多地宣传詹姆斯·霍普的个人功力和业绩。但从奇瑞TX来看，“他山之石”所带来的改变和惊喜是明显的。接下来，奇瑞没有停止引进“他山之石”的脚步。

2012年12月底，奇瑞汽车内部人士曝出，前保时捷设计师Hakan Saracoglu已正式加入奇瑞，并在位于奇瑞上海设计中心担任董事一职，而未来其也将主导奇瑞产品的设计。Hakan Saracoglu是一位在世界顶级汽车厂商工作有着15年经验的设计师，他曾经负责设计过诸如Boxster、Cayman、911、GT2 RS以及918 Spyder等诸多车型。他在接受媒体采访时表示：将凭借着自己的经验去为奇瑞这样的年轻品牌找到自己的特点，随后逐渐形成其独有的设计风格。上世纪末，福特嘉年华福克斯上衍生的全新跑车Puma，以及福特车和蒙迪欧等车型上均有这位设计师的笔墨。

通过这些顶尖设计师的加入，以及新产品的成功实践，奇瑞汽车在未来极有可能凭借这些“外援”继续推出与从前大不一样的、充满时代感的车型，实现“弯道超车”。

“外援”合作模式

除了聘请外籍设计师，奇瑞还另辟蹊径，与以色列集团各出资50%组成奇瑞量子汽车有限公司，后改名观致汽车有限公司。记者发现，这家全新公司从开发、生产、销售到维修，其管理人员均来自大众、宝马、萨博、沃尔沃、菲亚特等欧洲知名车企。该公司的第一款新车将于2013年上市，面向中国与欧洲市场。据悉，在此次日内瓦车展，观致汽车第一次亮相就获得如潮的好评，成为本次车展媒体和业内人士最为关注的热点之一。一些欧洲知名汽车代理商已表现出对于获得未来观致汽车在欧洲市场销售代理权的初步兴趣。

此外，奇瑞还与印度塔塔汽车合资，在中国生产路虎捷豹旗下车型。

事实上，不止是奇瑞，国内不少车企也将目光投向海外，欲借助外援之力，以金钱换取时间，实现质变的发展。2012年，比亚迪汽车与汽车巨头戴姆勒联合发布了新品牌DEN-ZA(腾势)。这是一个专门针对电动车的新品牌，首款车型将于2013年推向市场。吉利汽车也试图通过收购沃尔沃，以换取更为先进的技术。长安汽车更是在海外直接建立研发中心，直接在德国、日本、美国、英国、意大利聘请当地人为其设计动力、内饰、外形、底盘。长安轿车著名的招牌发动机Blue Core的很大一部分元素正是来自其设立于英国的发动机和离合器研发基地。

此外，直接将设计开发外包给国外的第三方设计事务所，付费拿到产品后，对外宣传为自主知识产权产品。但据记者了解，通过这种模式开发出的产品，车企只能拿到图纸，拿不到知识产权。

提升自团队实力是关键

自主品牌车企想方设法请“外援”，其主要原因仍是由于中国设计团队和工

程师的技术实力太过落后。以发动机为例，内燃机技术对精密性和可靠性要求高，加之中国的内燃机技术起步晚，上世纪末才着手研发，导致中国的设计团队至今尚造不出一台相对优秀的机动车发动机。

据业内人士介绍，自主车企在刚起步时，只能购买产自巴西的廉价发动机，以保证汽车的低价性质。记者在網上搜索，就查到2003年有关奇瑞搭载巴西Tritec发动机的新闻。但是，购买发动机有匹配度差、维修困难等问题，并且，一些价格便宜发动机的可靠性差，油耗也普遍较高。让自主汽车出现购买便宜使用昂贵的尴尬局面。

除此之外，中国的模具制造工艺、高分子材料配方的落后，使得国内不少乘用车的内饰不精密，而且可靠性极差。记者曾到访过四川一家始建于改革开放之初的自主车企，该车企的质量部一直对仪表盘日晒后变形的问题头痛不已。

无论动力系统还是内外饰，中国的研发技术均落后欧美日发达国家近百年，这严重限制了自主车企的良性发展。而且，由于底子薄，中国自主车企要自己培养赶上发达国家的水平，不知要猴年马月才能赶上发达国家的水平。因此，中国自主车企要在短时间内制造出价格既经济，使用效果又优良的产品，就想到了引入“外援”、用金钱购买技术这条路。

最早增设“外援”的长安汽车，通过其意大利外形设计中心的打造，于2006年11月推出一款名为“奔奔”的新产品，并因产品线条较其他自主车型更为流畅耐看而大卖。当年，长安汽车曾高调宣称奔奔为“首款中国自主知识产权轿车”。2007年1月-12月，长安奔奔热销近五万辆，在微型车中仅次于已推出多年的奇瑞QQ。

不过，此种模式，也不得不面临诸多风险。以奇瑞聘请外籍设计师任总监为例，一旦挑大梁的外援离职，在找到新的主角之前，企业极有可能面临开发的空白期。而且，即使聘请到了新的设计师，设计风格不具备“家族脸谱”特色。

其次，由于中国本土的设计团队实力弱，在与外来的设计师共同工作时，也极可能由于差距太大而难以磨合。据业内人士介绍，长安汽车就曾聘请外籍人士领导工作，但却因各种隔阂导致团队里其他人员对新领导不服，最终使得工作难以开展。

毕竟，汽车工业作为全球制造业中最复杂的一种，一家车企的精良运转，不是一个人说了算。自主车企的“Design in China”目前尚在初啼试声，要健康成长，仍需花一定时间提高企业的整体设计实力，多头并进形成稳定的发展。

PTA 行业 遭遇最难年景

沈宁 报道

近日，国内PTA生产企业装置大范围停产检修的消息引来业内广泛关注。上周，逸盛大连525万吨装置停车，重启时间未定；本周翔鹭石化160万吨装置将进行为期5天左右的停车检修，恒力石化220万吨PTA装置也将停车，计划维持7-10天。加之目前仍在停车的PTA装置，国内PTA行业开工率已从年初的8成骤降至5成左右。

全产业链库存高企

产业链库存高企是当前PTA行业最为显著的问题。相关数据显示，PTA2月底库存已升至近一年的新高，接近150万吨。下游聚酯库存达到历史高位，涤纶高速纺丝(POY)库存约为26.9天，拉伸变形丝(DTY)库存约37天，全拉伸丝(FDY)库存约27.9天，聚酯库存也已达20天。同时PTA相关产品，聚酯原料之一乙二醇(MEG)库存也创历史新高，已经扩容的港口储罐甚至出现“胀罐”。

“今年春节后下游开工普遍都比较晚，导致近期部分PTA、聚酯企业库存大幅攀升。我们企业PTA库存不多，但配套的聚酯工厂社会库存来看，往年同期基本都在50万吨左右，即便算上去年的聚酯产能增长，PTA正常库存也不应超过70万吨，当前的库存水平显然偏高。”某PTA生产企业采购部负责人表示。

春节后是PTA产业链传统淡季，不过，今年下游及终端市场相比往年更为惨淡。恒远化纤副总经理钱宏涛称，目前来看，多数下游企业开工不足，致使PTA产业链中上游产品出现严重阶段性过剩。“往年这时候下游应该到了补库时间，但今年市场氛围一塌糊涂，即便企业优惠销售，下游采购量还是不尽如人意，前期库存很难消化，现在我们的库存差不多一个月左右”。

光大期货分析师董丹丹表示，今年前两个月的开工率大幅上移也是PTA社会库存显著增加的主要原因。而下游聚酯高库存的增加，一方面是因为终端在去年12月前后已经大量备货，采购积极性降低；另一方面终端织机春节前后会例行检修，有近一个月的停工期，相应的对聚酯的需求也减少了。

亏损严重企业被迫减产

让PTA生产企业颇为苦恼的是，产品库存上升的同时，节后PTA市场价格还出现了急速下跌，由于原料亏损相对有限，多数企业近期都出现了严重亏损。出于自救，行业因此大面积停车减产。

从价格走势上看，PTA市场近期的下跌堪称凌厉。目前，现货最新价格报8150-8200元/吨附近，商谈价滑落至8100元/吨，较春节前8900元/高点跌去800元/吨，短短一个月内跌幅接近10%。

“现在PTA工厂亏损实在太厉害了。”南方某PTA企业内部人士王云（化名）表示，按照1550美元/吨的对二甲苯(PX)计算，PTA成本至少在8600元/吨，而现货市场价格仅在8100元/吨，粗算每吨亏损已经高达500元。“加之2月份销售情况不佳，企业积累了一定库存。因此，PTA工厂必须降负，否则后面亏损会越来越大。”

主动下调开工率，限价保价已成为业内共识。远东石化副总经理马秀梅称，当前上游与终端消费需求的矛盾非常突出，下游逐渐吸收过剩产能需要一个较长的过程。在如此严峻的形势下，需要各个环节多加沟通。PTA行业要通力合作，根据市场合理控制开工率。

PTA 产业最严峻的一年

从盛世转为“剥世”，在多数行业内人士看来，经历了高速扩张的PTA行业，企业短期经营策略调整难以从根本上解决问题，全产业链结构调整前路漫漫。

中石化化工销售分公司合原处处长高友年认为，石化行业今年的压力将远大于去年，企业生产经营效益压力加大，预计行业年均开工率在70%左右，行业洗牌过程将较为漫长。从整个产业链看，尽管2013年下半年后，PX供应偏紧的情况会好转，但平衡依旧脆弱。而乙二醇(MEG)未来两年仍将处于紧平衡，产业链利润将集中于PX、MEG环节，PTA与聚酯环节生产亏损的状况短期内很难改变。

总体来看，PTA产业链中的PTA-聚酯环节依然处于投产高峰期，行业竞争压力将继续增大，企业现金流和开工负荷有可能面临进一步下滑，小情景面临维持低位运行，不排除部分中小企全面洗牌风险。

“今年对PTA行业而言，就是最严峻的一年。企业能做到全年平均每吨亏200元就相当不错。以行业龙头逸盛为例，如果按这样的亏损比例，全年60%的开工率亏损可能超过10个亿。”王云表示。他预计，下半年行业经营情况也许更困难，有些韩国、台湾的工厂可能退出，而国内PTA工厂部分成本偏高的小装置也将淘汰。

中石油掌握成套开采技术 四川页岩气开采有戏

特约记者 赵倩 报道

3月12日，中国石油勘探与生产分公司对外宣布，中石油自主攻关初步形成成套页岩气开采技术，已在四川长宁-威远国家级页岩气示范区投入使用。

行业分析人士表示，由于地质结构不同，国外技术很难照搬至中国，此举意味着中石油初步攻破国内页岩气开采的技术难题，页岩气富地四川将迎来大提速。

据悉，由中石油控股、四川能投集团和宜宾市政府参股的四川省内首家页岩气股份有限公司有望近期挂牌组建，将合作开发长宁区块页岩气资源。四川省页岩气勘探开发规划已有望于本月出台，预计到今年年底，将探明页岩气储量1000亿立方米，长宁-威远页岩气先导试验区等区块将实现产能1亿立方米。

中石油称，自主攻关已初步形成成套页岩气开采技术，建成两个国家级页岩气开采示范区，受到国家科技部的肯定。

中石油在低渗透油气藏压裂自主知识产权技术和工具的基础上，在页岩气领域目前已拥有4套自主知识产权的开采技术，1套体积压裂设计和实时监测及压后评估技术，研发出3套拥有自主知识产权、应用于页岩气开采的复合桥塞+多簇射孔联作分段压裂工具系列。

目前，中石油四川长宁-威远和云南昭通国家级页岩气示范区应用了这套自主成套技术和工具，在页岩气直井压裂和



水平井分段压裂上获得成功。

据统计，长宁-威远国家级页岩气示范区完钻16口井，完成压裂试气12口井，直井日产量0.2万立方米至3.3万立方米，水平井日产量1万立方米至16万立方米。云南昭通国家级页岩气示范区完钻7口井，完成压裂试气2口井，直井日产0.25万立方米，水平井日产1.5万立方米至3.6万立方米。

“长宁-威远示范区”面积为6534平方公里，探明页岩气地质储量3000亿立方米以上，建成产能20亿立方米以上。“昭通示范区”面积为15078平方公里，探

明页岩气地质储量1000亿立方米以上，建成产能5亿立方米以上。

此前，中石油就联手荷兰壳牌、康菲石油在四川大力开发页岩气，以学习国外成熟的开采技术。中石油内部人士称，由于中国地质结构与国外不同，不能完全把国外技术拿过来，需要结合实际情况改造。

据中石油内部人士透露，技术上的重大突破将加快中石油对四川页岩气的勘探开采力度。相关地质资料显示，目前四川省境内页岩气资源约27.5万亿立方米，占全国总量的21%；可采资源量4.42

万亿立方米，占全国的18%。这两项指标均居全国第一位。

现阶段，壳牌和中石油合作在四川省中部已经打出30多个气井，并在富顺-永川区块的合作中发现页岩气，签署了中国首个页岩气产品分成协议。至今年年底，壳牌将在合作项目上按要求投入20亿美元，并根据开采情况决定是否在中国进行全面商业生产。

康菲石油也于近期与中石油达成意向，共同研究四川盆地占地约2000平方公里的内江-大足页岩气区块开发非常规资源的潜力。

全国人大代表、四川省发改委主任唐利民在今年“两会”上对媒体称，虽然四川省页岩气资源丰富，但是大规模开发还需要时间，遇到的困难主要有两个方面：水和设备。开采需要大量的水，但这些水用过后会有一些污染，在工艺上还需要进一步打通这个环节；而设备目前主要依靠进口，国内在这方面还需要探索。

傅成玉也认为，在山区平均钻出一口井要7000万元，需要每天产出4万方的产量来支撑，实际上现在日开采量平均是2万方。而美国基础设施完善，管网成系统，打井后，接1-2公里就是管网。国内管网不发达，基础设施投入成本比美国要高很多，页岩气售价降不下来，只有成本降了产量上来了，商业开发才能进行。