

增产不增利 近半数重点车企利润呈负增长

■陈志杰

汽车业又过上了增产不增利的日子? 中国汽车工业协会近日最新披露的数据显示,今年前四个月,该协会监测的国内 17 家重点车企营业情况中,7 家企业利润总额为负增长,1 家企业亏损。这说明在当前车市市的艰难复苏进程中,车企的“钱途”仍然不太妙。

近期车市将进入淡季时间,而来自石家庄、杭州等城市的汽车限购政策信息,是继北上广之后,汽车限购在普通省会城市进一步蔓延,为市场再度泼上一盆冷水。统计数据还显示,近期汽车出口也骤然降温,5 月份录得 2008 年全球金融危机后出口恢复以来首次低于上年同期水平。种种迹象显示,目前车市走势仍然扑朔迷离。

重点车企增产不增利

据中汽协会统计,1-4 月汽车工业重点企业(集团)主要经济指标快报显示,17 家重点企业(集团)工业总产值、营业收入比上年同期分别增长 13.5%和 10.1%,分别比

一季度提高 1.1 和 2.5 个百分点。

利润数据则要暗淡许多,1-4 月,在 17 家重点企业(集团)中有 9 家企业利润总额高于上年同期,7 家企业利润总额为负增长,1 家企业亏损。

4 月末,汽车工业重点企业(集团)应收账款为 1800.58 亿元,同比增长 29.3%,增幅比 3 月末下降 2.6 个百分点。4 月末,汽车工业重点企业(集团)产成品库存资金为 756.44 亿元,同比下降 9.4%。

车企增产不增利,说明企业的运营成本上升幅度高于营业收入。另一方面,目前车市呈现销量上升而销售额下降的局面。今年一季度,国内汽车产销同比分别增长 12.8%和 13.2%。但与此同时,今年一季度汽车销售额同比增长 6.4%,增速比上年同期回落 4.6 个百分点。作为拉动内需主力,汽车销售额增速的下滑也拉低了整体社会消费品零售额增速。

据了解,造成这一局面的一个原因,是包括进口车在内的高档汽车销量的“失速”,而拉高整体市场销量增长的是 10 万元左右的入门级轿车。从一季度海关统计数据看,今年一季度的汽车类进口约 21.6

万辆,同比下降 26.7%,进口额 89 亿美元,同比下降 29%。一季度月均整车进口约为 7 万辆,而去年是每月 10 万辆,下跌幅度高达 30%,加上价格的下跌,由此对汽车销售额造成较大影响。

限购向普通省会蔓延

汽车限购风潮则仍然是悬在车市上的一把利剑,现在限购风潮正在向普通省会城市蔓延。

河北省省会石家庄市于近日印发了《石家庄市大气污染治理攻坚行动实施方案》。为改善大气环境质量,石家庄计划 5 年内淘汰全部黄标车,并提出了控制市区机动车保有量的初步建议方案。根据该方案,自 2013 年起限制家庭购买第三辆个人用小客车。

而在 6 月初,浙江省政府法制办公布了《浙江省城市交通管理若干规定(草案)》。草案第 17 条称“城市人民政府及其有关部门为了保障城市交通畅通,可以根据权限对小汽车等车辆采取限行、限停、提高停车收费、新增牌照额度控制等具体措施。”这意味着

浙江省为各大城市实施汽车限行、限购政策开启了政策空间。但据了解,目前浙江省并没有关于汽车限牌的具体部署,各市也没有实施“限牌”的明确计划。

大城市汽车限购的此起彼伏,反映了汽车保有量急速上升之后,给城市交通和环保带来的压力。实际上,相比北上广较为立体化和完善的道路交通设施,目前普通省会城市的交通体系仍然较为平面,更加无力应对日益加剧的汽车拥堵情况。而一旦更多的城市实施汽车限购政策,无疑将进一步对新车消费造成冲击。

“国家说限行,地方搞限牌。”汽车分析师崔东树说,针对交通环境压力,国家的政策是限行。近日国务院常务会议部署大气污染防治十条措施。将重污染天气纳入地方政府突发事件应急管理,根据污染等级及时采取重污染企业限产限排、机动车限行等措施。但是地方政府更热衷于实施限购政策。这其中的原因有权威专家已经作出剖析,因为地方税收主要来源于工业项目,而且生产过程中的税收畸重,消费环节的税收畸轻。因此容易造成地方一方面招商汽车项目,一方面限购的怪现象。

汽车出口骤然降温

车市近期的另一个利空消息是,近两年持续上涨的汽车出口,近期遭遇骤然降温。中国汽车工业协会近日公布的数据显示,5 月汽车企业出口为 8.64 万辆,比上月下降 3.4%,比上年同期下降 16.1%,为 2008 年全球金融危机后出口恢复以来首次低于上年同期水平。1-5 月出口 40.23 万辆,比上年同期增长 5.3%,比 1-4 月回落 7.4 个百分点,低于同期国内市场增速。其中乘用车出口 24.59 万辆,比上年同期增长 12.1%;商用车出口 15.64 万辆,比上年同期下降 3.8%。当月车企出口普遍回落。汽车出口的领军企业长城汽车,5 月的出口量只有 6000 辆,环比回落 1000 辆,降幅超过 14%。中汽协常务副会长董扬表示:“出口同比下滑的具体原因现在还不说好,但这是一个值得关注的信息。”他认为,目前世界整体经济形势不是很好,中国品牌汽车的品牌影响力不够大等因素,是一件伴随着中国汽车出口存在的。“这些原因不是从今年 5 月份才有的,这一信息是否说明了一些问题,还有待观察。”

恒通客车:做公交运输方案解决专家

■李雪雷 本报记者 于丹

近日,在交通运输部举办的道路运输展上,恒通客车带来了针对节能与新能源客车市场、社区接驳巴士市场的两款车型参展。

这样的选择,反映出恒通对客车市场怎样的判断与路线呢?记者为此采访了恒通公司高层。

看好天然气客车市场

恒通客车,向来以天然气产品见长。时至今日,尽管新能源汽车大行其道,但恒通客车仍然坚守“气”车,并以此为基础,开发出各种 LNG、CNG 客车以及气电混合动力客车。

对于节能与新能源客车市场,恒通客车副总经理蒋更新认为,纯电动客车的推广有时会受到一些非政策性因素的影响,比如恒通客车与微宏动力合资的恒通电动公司,其推广的 10 分钟快充纯电动公交车目前技术已经成熟,但受困于充电站配套不足,短期内很难大范围推广。“重庆市批准建设 15 个充电站,国家电网仅建好了一个,有一个即将建好,还有一个在重庆大学城,尚未开工。”

充电站建设的滞后严重影响了纯电动公交车的推广,恒通客车将重点转向推广快充插电式气电混合动力公交车,以减少对充电站的依赖。今年 1 至 4 月,受中央四部委出台的推广混合动力公交车补贴政策的刺激,恒通客车在混合动力公交



●恒通社区公交巴士

车领域表现不俗,截至目前已销售 300 多辆混合动力客车。尽管如此,蒋更新也表现出对混合动力公交车市场前景的担心:“如果补贴结束,用户或将继续选择柴油车和天然气汽车产品。”

相比新能源客车市场的不确定性,蒋更新更看好天然气客车的发展前景。据介绍,恒通客车每年销售天然气客车 3800-4000 辆,其中 LNG 客车与 CNG 客车的比例约为 3:7。

对于 LNG 客车与 CNG 客车的选择,蒋更新表示,如果当地盛产天然气,建议使用 CNG (压缩天然气) 公交车,因为 CNG 成本低,管理成本也低;如果当地不能生产天然气,则建议使用 LNG (液化天

然气) 公交车,因为 LNG 的运输更为方便。

坚守城市客车细分市场

恒通客车此次带来参展的社区接驳巴士,表明了恒通对公交车市场的看好,尤其是对社区巴士市场的看重。

蒋更新认为,“十二五”期间公交车市场将继续保持快速增长,“特别是城镇化建设,将极大促进社区巴士的发展,特别是用于地铁到社区之间的换乘巴士。”据悉,恒通的社区巴士在今年前四个月销售了 800 辆。

相比展会上其他企业对校车的追捧,



●社区巴士内部

恒通客车的表现则稍显冷淡。蒋更新认为,校车市场存在一定程度的过度炒作。“企业一定要术业有专攻,校车市场固然要有厂家去做,但并非所有厂家都要去做。”因此,恒通客车将继续坚守城市客细分市场,做好“公交运输方案解决专家”。

“由于专注,恒通客车的公交车质量更好,可靠性更高,舒适性也更好一些。”蒋更新对记者说道,有一次恒通客车参加西安公交车竞标,某车企的一辆公交车价格仅为 26 万元,而恒通客车同一长度的公交车却是 50 万元,不过客户最终仍然选择了恒通客车。

不仅如此,针对目前竞争日趋激烈的

公交车市场,恒通客车将坚持走差异化道路,更加专注于燃气客车领域,努力使自己产品的能耗更低,维修更加方便,从而赢得更多的订单。

说到这里,蒋更新给记者举了近年来的一个招标案例。四川攀枝花是国内知名的山城,对车辆的要求比其他地区更高。通过全方位评比,恒通客车在几家招标企业中脱颖而出,最终拿到了攀枝花的公交车订单。

在这种专注精神的鼓舞下,对于今年实现 15 亿元的销售目标,恒通显得很有信心。“今年 1 到 4 月,恒通客车的销售额已经达到 6 亿元,加上新能源客车部分(即恒通电动),销售额已超过 7 亿。”

微车产能面临“放空”危机 新政逼车企转型

■刘卫琰

从“汽车下乡”政策中的主角,到“节能惠民”工程中的配角,微车在政策调控中的市场地位遭遇了急剧的变化。据不完全统计,2009 年-2012 年,上汽通用五菱、长安、东风小康、一汽吉林、奇瑞、北汽、力帆、昌河等逾十家微车企业的产能已从 200 万辆增加到 540 万辆(包括在建项目)。但是,2012 年微车的销量仅为 216 万辆,供需失衡的危机显现。

对此,我国乘用车联席会副秘书长崔东树认为:“这主要是因为 2009 年在政策的推动下,我国微车市场高歌猛进,导致厂家对这一市场的预期过高,纷纷加入这一领域,并大规模扩产所致。”

据记者了解,截至今年 4 月,我国的微车生产企业从 2009 年的 6 家左右增加到了 15 家。在微车产能迅速扩充的过程中,我国对于微车销售的鼓励政策却在发生巨大的变化。从 2009 年的“汽车下乡”到 2010 年 6 月实施的《“节能产品惠民工程”节能汽车(1.6 升及以下乘用车)推广实施细则》,对微车生产和销售的鼓励明显减弱。

由于缺少政策鼓励和财政补贴,微车这个对产品价格更敏感的市场,需求增速也在不断放缓,我国的微车生产企业正面临着产业转型和升级的挑战。

微车产能过剩

2009 年,在我国实施“汽车下乡”政策,鼓励小排量车的政策推动下,不仅原有的 6 家主要微车生产企业上汽通用五菱、长安、东风小康、昌河、哈飞、一汽吉林纷纷上马微车扩产项目,奇瑞、北汽、海马、力帆、华晨、陕汽等企业也纷纷加入这一领域。

据了解,2010 年长安汽车投资 9 亿元扩产保定微车基地,该基地建成后,河北长安整车年产能达到 50 万辆,同年 10 月,长安合肥微车基地也正式开建,总投资 30 亿元,年产能可为 30 万辆。

在长安汽车增加微车产能的同时,东风集团以及一汽集团也在纷纷上马微车项目。其中,东风小康十扞第二工厂于 2010 年 5 月投产,产能 10 万辆。同年,东风小康重庆基地二工厂一期于当年第四季度投产。截至 2010 年底,东风小康产能达到 50 万辆。

一汽吉林作为一汽的微车生产企业,也于 2010 年投资兴建新厂,产能为 20 万辆。

在老牌微车企业纷纷扩产的同时,奇瑞、北汽、力帆、海马、华晨、陕汽等企业也纷纷宣布要进入微车领域。奇瑞在 2009 年 1 月正式成立了开瑞这个微车品牌进入微车领域,并于 2009 年在已经拥有芜湖微车生产基地的基础上,又在河南开封投资了 30 万辆产能的微车基地。

2010 年,北汽作为国内第五大汽车集团,也进入了微车领域。2010 年 8 月,北汽正式与重庆银翔签署战略合作协议,计划投资 15 亿元在重庆打造 30 万辆微车生产基地,最终产能将达到 60 万辆。

与此同时,海马也宣布了在郑州建设产能为 20 万辆的微车生产基地;力帆在重庆的两个生产基地,也开始生产微车,两个基地产能合计为 15 万辆。

在我国微车产能迅速扩张的同时,微车产能过剩的问题也已经开始暴露出来。数据显示,2012 年我国微车销量还不到已经建成和正在兴建的微车产能三分之一。

不仅如此,今年 1-4 月我国微车的销量出现下滑趋势。数据显示,今年前 4 个月,我国微车销量为 636438 辆,相对于去年同期的 686569 辆,下滑 7.3%。我国微车销量排名前三的上海通用五菱、长安、东风三家企业的微车业务也出现下滑,其中上汽通用五菱同比下滑 9.2%,长安同比下滑 20%,东风同比下滑 1.1%。

企业面临艰难转型

我国微车行业目前出现产能过剩、销量下滑,这在崔东树看来,与我国汽车行业政策的改变有着必然关系。

2009 年国务院下发了《汽车产业振兴规划》以提振车市。该规划的措施之一就是“汽车下乡”,对农民购买 1.3 升及以下排量的微型客车,以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的,给予一次性财政补贴,从而推进小排量车的进一步发展。

在这一政策利好下,当年我国的微车产业也迎来了漂亮的销售业绩。数据显示,2009 年国内微车销量 195 万辆,同比增长 83%。随着市场的高涨和政策的推动,我国很多汽车企业争相涌入这一领域。

对此,专家表示:“汽车下乡”政策作为《汽车产业振兴规划》的一部分,是在金融危机特定背景下出台的,主要目的是为了“救市”,微车作为一个能够迅速带来效益的汽车产业的一部分,成为鼓励的对象。”但是,在汽车市场恢复之后,对微车项目的鼓励自然会逐渐削弱。

借助政策东风火了一把的微车产业,在政策放空之后,又恢复到了低迷状态。这时已经进入微车领域的汽车制造企业,则面临着产业转型和升级的问题。例如,海马汽车日前就已启动了郑州微车基地的转型项目。

对于已经建成和正在建设中的微车项目,实现转型不仅需要大量资金、人力、物力方面的投入,在产业升级之后,能否以全新的技术和车型投入市场,这都将成为企业转型道路面临的挑战。

安徽“红岩·流行音乐季”活动取得圆满成功

6 月 15 日,安徽地区的“红岩·流行音乐季”在蚌埠市泰华汽贸公司红岩汽车 4S 店隆重举行,来自蚌埠地区的 80 余名运输公司新老用户齐聚一堂,聆听流行音乐,畅谈运输市场新变化,分享物流装备新趋势。随着集丰富多彩的娱乐节目与生动形象的产品介绍相结合的活动逐步展开,与会嘉宾对现场红岩杰狮、新金剛产品产生浓厚兴趣,对上汽依维柯红岩这家中外合资企业带来的同步欧洲技术的产品有了更深入的认识与切身体验。活动当天,用户现场订购杰狮 M100 380 马力牵引重卡 1 台,新金剛自卸重卡 2 台。

瞿军 摄影报道

试驾沃尔沃 XC60T5 的几点感受

■本报记者 于丹

外型 动感时尚

充满张力的线条和沃尔沃新世代的“X”设计语言,使其在动感之余仍保持了整个外观的大气沉稳。修长而扁平的车身加上较高的腰线让 XC60 看起来也要比它的对手显得更加具有动感。沃尔沃的设计师为 XC60 加入了很多跑车元素,所以它看起来并不像其他 SUV 那样高大魁梧,反倒是多了几分优雅和帅气。

沃尔沃的设计师们希望从 XC60 开始,沃尔沃的产品能够拥有比原来更好的辨识度。如果说沃尔沃之前的产品可以让人们从一百米开外的距离上就认出这是一辆沃尔沃,那么从 XC60 开始人们在两百米以外就能认出这是一辆沃尔沃。

XC60 的外观设计确实比沃尔沃之前的产品更具个性。比如车头 LED 行车灯的位置的确很有新意,而源于 XC90 的尾灯造型也早已成为了沃尔沃的标志性设计。此次运用在 XC60 身上,尾灯和整个车尾的线条配合更加默契,造型富有张力,效果确实不错。

内饰 经典简约

内饰设计保持了沃尔沃的经典样式,北欧式的简洁风格和沃尔沃经典的悬浮式中控台。另外为了让 XC60 拥有更多的年轻和运动元素,设计师们调整了中控台的角度,让主要的控制区域都向驾驶员微微倾斜。

沃尔沃 XC60 和其他车型的内饰最大不同的地方,同样一切驾驶基于安全考虑,XC60 采用航空驾驶舱设计,将驾驶员行驶过程中需要用到的功能,全部倾向向他;虽然可能让人看起来,有点复杂,但是功能是实用的,并且操作起来更方便,比如 DVD 液晶显示屏,感觉有点像便携式导航,屏幕可以倾向驾驶员,便于掌控一切情况。

动力 表现非常不错

沃尔沃 XC60T5 车型集涡轮增压、缸内直喷及双离合变速器三大领先科技于一身,为用户提供激情驾驶乐趣同时极大地提高燃油效率,降低排放。

沃尔沃 XC60T5 配备的 2.0 升 GTDi 引擎,是一款小排量大功率设计的发动机,拥有同级车中最小的涡轮增压器。所有涡轮增压器和歧管完全采用薄钢板制造而非常见的铸造方式,使废气流能保持很高的温度,从而提高了燃烧效率,兼顾油耗水准及环保要求。

原厂资料显示,这台 2.0 升 GTDi 引擎最大输出功率高达 177kw/5500rpm,最大扭矩 320N·m/1800-5000rpm,如此一来最大的好处,是能保持传统大排量自然进气引擎驱动力饱满的动力输出特性,性能表现直逼自然吸气的 V6 引擎。试驾过程中,不需重踩油门就能获得强劲有力的加速表现,在普通的柏油路面上,XC60T5 拥有较高的行驶稳定性,高速变线也会让你自信满满。

这与 2.0 T GTDi 引擎搭配的是 Pow ershift 双离合六速手自一体变速器,采用了更经济、动力输出更高效的前轮驱动系统,因此,使车辆 0-100km/h 加速时间提升到了 8.1 秒,这对于一辆 SUV 而言真的是非常快了。

安全 提升科技配置

沃尔沃 XC60 T5 车型从安全、内饰设计、环保和实用功能等方面,都体现出了以人为中心的思想,为消费者带来现代北欧豪华体验。安全方面,除标配城市安全系统,还可选装行人安全系统、自适应巡航控制等沃尔沃领先的主动安全系统,给驾乘者带来全方位安全保障。

环保方面,沃尔沃汽车全车系车型所采用的内饰材料,包括纤维、织物、皮革等,都通过了严格的 OEKO-TEX 100 国际环保纺织协会标准认证,确保不含对人体有害的各种物质。内饰的皮革都采用天然鞣制工艺,杜绝了化学残留造成的皮肤接触性过敏的可能性。另外,所有内饰的金属部件也都经过特殊的加工处理,防止镍和铬这些容易导致过敏的金属泄漏,全方位地为车内人员的健康而考虑。在实用功能方面,SENSUS 多媒体信息交互系统是日前唯一可以使驾驶者双手无须离开方向盘就可以控制多媒体信息系统的科技,兼顾了操控便利与安全,带来轻松的驾驶体验。

沃尔沃 XC60 T5 凭借年轻时尚的造型、精湛的做工以及沃尔沃安全可靠的口碑,在中国上市后颇受青睐,迅速成为沃尔沃在华销售的主力车型。



●因为该公司员工正在对甲醇汽车加注甲醇汽油。

临涣焦化推广甲醇汽车

安徽淮北矿业集团临涣焦化公司是一家具有年产能焦炭 220 万吨、焦炉煤气联产甲醇 20 万吨的大型煤化工企业。

为拓展甲醇市场,临涣焦化公司 2010 年底与上海华普汽车公司联合研发推广清洁环保型甲醇新能源汽车,并购置 10 辆车型为海尚 1.5 升手动挡甲醇汽车试运行。2011 年底、2012 年底,上海华普公司专业技术人员对临涣焦化公司 10 辆甲醇汽车每年的运行情况、百公里耗油量、仪器仪表等进行了分析,车况良好,并对车辆进行了维护保养。目前,10 辆甲醇汽车已安全运行两年多,为甲醇汽车的推广积累了运行

数据和科学依据。

为给甲醇汽车的推广使用提供方便,临涣焦化公司于 2011 年初在厂内投建甲醇汽油加注站,加注站完全按照国家标准建设,加注站给每辆甲醇车的加注量均有详细记录,为甲醇汽车百公里耗油量提供了分析依据。

通过运行对比,甲醇汽车具有提速快、百公里耗油费用低(甲醇百公里费用比汽油低 30-40%)、运行稳定、汽油和甲醇两用等特点,具有中低档家用汽车市场推广优势,为甲醇汽车的推广使用和甲醇汽油新能源的发展利用奠定了基础。

(魏武东)

长安睿骋获“2013 年重庆最具人气公商务轿车”

日前,通过车企自荐、读者投票、专家评审等多个环节的角逐,由《重庆日报》发起的“2013 年度重庆最佳公商务



车”评选活动揭晓。长安睿骋摘得“最具人气公商务轿车”殊荣。另外 4 款上榜车型分别为上汽荣威 950、海马骑士、吉利帝豪 EC7、庆铃五十铃 700P 等车型。

作为长安首款中高级轿车,睿骋的综合表现可谓出色。不仅空间宽大,达到 2810 毫米超大轴距,其智能行车系统也是点睛之笔,电子手刹、无钥匙启动、一键点火、GPS 导航系统、倒车影像和定速巡航等配置,都为行车提供了高效的便利性。在舒适性方面,睿骋也有所突破,低至 37 分贝的急速噪音,让驾乘者倍感舒适,前排座椅支持 8 向电动调节,无论是对肩部、腰部的支撑和乘坐面积都做得十分到位。

上市之初,长安睿骋就得到了有关部门的强烈关注,多地政府部门采购了长安睿骋,并给予较高的使用评价。

(常轩)

