

市场主导,展会带动 汽车产业的成都速度

■ 记者 张璐 报道

(接 1 版)
汽车消费:私车第三城

成都的汽车产业能在短短数年间迅速发展,除了它本身具有的发展优势以及服务优势外,科学的发展战略起到了重要作用。

在成都市汽车产业集群发展规划(2008-2017 年)里提到成都发展汽车产业的几个优势,包括区位优势,即成都是四川省省会,是国务院确定的西南地区科技、商贸、金融中心和交通通信枢纽,具有较强的综合实力,较好的投资环境和人居环境;发展优势,即成都一汽汽车有限公司将成为德国大众汽车公司的第 81 工厂(一汽大众的第三工厂),一汽大众汽车公司的进入将为成都汽车产业发展提供强有力的支撑;产品优势,即成都市汽车整车产品种类齐全,车型涵盖轿车、客车、越野车、轻中型载货车和各类改装车,产品具有竞争优势;相关产业优势,即成都拥有一批航空航天、国防科院所和完善的物流服务体系、汽车专业模具、职业技术教育等相关配套产业,能为汽车产业发展提供有力支撑;市场潜力,即随着国内外汽车制造业向西部地区转移,消费增量也开始西移,以四川为代表的西部市场正成为重要的增长点。成都作为西部特大中心城市,汽车消费水平居全国前列,近几年均保持 20%左右的增速,被誉为“私车第三城”,市场潜力巨大。

另一个原因就是专业的服务(如人力资源服务、基础设施建设等)。成都政府集聚了大批专业化人员(既懂企业,也懂汽车,服务意识很强)为企业服务。成都在争取德国博世投资的激烈竞争中胜出是因为在博世看来,成都胜出的关键点之一就是政府所能提供的专业高效服务。

政府的优惠政策也起到一定的作用。按成都市产业布局规划进驻开发区的企业入驻企业可享受国家西部大开发的优惠政策、开发区的优惠政策,地方政府还会根据项目的技术含量、投资规模、投资强度、吸纳劳动力数量等情况,对客商“一企一策”量身定做更优惠的政策。

汽车生产:向园区集中

虽然发展迅猛,但成都汽车产业发展并非没有短板,如整车总量规模小、配套产业链不完善、物流成本偏高等。之前便有专家建议成都经济开发区下一步努力的方向是提高产品附加值、完善相关配套和政策扶持,坚持新型工业化和新型城镇化互动发展,推动“产城一体”实施。提升产业核心竞争力是要实现产业倍增的目标的关键。

发展成都汽车产业的总体思路是按照科学发展观的要求,以整车(轿车)为龙头,以零部件产业链为主线,以成都经开区为核心聚集区,以重大产业化项目建设和招商引资为手段,加快产业集聚,延伸产业链,形成产业集群。

在优劣势的比较之下,成都实施了“工业向园区集中”和“一区一主业”的发展策略让经济开发区的汽车产业迅速崛起。如成都高新区只能发展电子信息(含软件)及生物医药产业,成都经济开发区只能发展以汽车整车(含工程机械)及配套零部件为主的现代制造业。

2010 年,还有一个重要的产业发展决策是成立成都汽车研究院,旨在为推动成都汽车产业上游技术研发能力。引进国内外一流的汽车研发机构和高端研发人才、建立车企



公共技术服务平台、为成都汽车产业发展提供决策咨询是车研院三大任务。

按照成都汽车产业发展战略,到 2020 年,成都将培育一汽大众、一汽丰田、沃尔沃等一批百亿企业集群,形成汽车整车、工程机械、汽车零部件、汽车贸易娱乐四大千亿产业支柱,基本形成万亿产业基地。在完善的全产业链构架下,成都着力构建的成都国际汽车城已经雏形初显。

企业带动:一汽与成都

成都市汽车产业的发展有赖于汽车公司提供的强有力支撑与带动。

中国一汽在成都建立“成都一汽汽车有限公司”作为一汽在成都的基地,其前身为建于 1958 年的四川省旅行车制造厂,2002 年 10 月 21 日加入一汽集团,2005 年 3 月 4 日成为一汽全资子公司。一汽发言人在 2009 年 3 月 17 日表示,该集团和德国大众汽车的合资企业——一汽大众汽车有限公司同意以 502 亿元人民币价格收购一汽集团旗下成都一汽汽车有限公司 100%股权,这标志着成都一汽正式成为一汽大众成都分公司。

成都分公司的成立,不仅使一汽大众业务拓展更加贴近西南市场,为西部地区消费者提供更加便利的服务,而且促进了成都地区、西南地区汽车产业的快速发展。

一汽大众的捷达从 1991 年进入国内市场以来,销量一直不低,2006 年全新车型速腾上市后也在国内市场取得不俗销量,这类轿车满足我国市场增长需求,在国内的销售量一直处于前列。为了拓展西部市场,原成都一汽已于 2007 年 7 月 19 日正式启动捷达轿车成都生产基地,开始正式生产捷达轿车,至此,国内单一品牌销量冠军车型——捷达成都生产项目落定。

成都汽车制造基地经过多年的准备,其当时的生产已经完全符合大众汽车全球生产标准,成都分公司在一汽大众筹发展规划布局下,无论在产品和产能结构方面,还是在资源配置方面都能得到优化和升级。捷达的生产落户成都,捷达也在成都开始实现

国产,推动了成都汽车产业的发展。

“成都造”速腾

一汽大众成都轿车三厂的日子趋完善,拥有冲压、焊装、涂装、总装全套的四大生产线,以及一个以 EA211 为主要产品,占地 16 万平方米的全新现代化发动机生产基地。该工厂大量应用了国内甚至国际领先的生产工艺和设备,可实现多平台、多模块的柔性生产。此外,轿车三厂还拥有严格检测的质保团队,全部生产车辆接受奥迪特质量检验,苛求于每一刻的精准。目前产能设计 35 万辆,全新速腾就诞生在这里。

2011 年 11 月 21 日,“成都造”全新速腾在广州车展上实现全球首发,于 2012 年 3 月 7 日在三亚市正式上市,今年实现量产。全新速腾推出 1.6L、1.4TSI 及 1.8TSI 三种排量共 10 款车型,售价 13.18-18.58 万元。其中 1.6L 自动挡车型配备 6 速 Tiptronic 变速箱,而 1.4T 与 1.8T 自动挡车型将配备 7 速 DSG 变速箱;1.6L 车型用 16 气门发动机取代 8 气门发动机,1.4TSI 和 1.8TSI 发动机与老款相同,只是 1.8TSI 车型配置了 7 速 DSG 双离合,取代了老款车型的 6AT 变速器。此外新车后悬挂由多连杆变为扭力梁增大了后排空间。

全新速腾为了满足消费者对大空间的喜好,车身尺寸明显增加。国产新速腾的长宽高分别为 4644mm、1778mm、1482mm,轴距为 2651mm,相比现款速腾的 4544mm、1760mm、1461mm 和 2578mm,新速腾在车身长度、轴距方面有了明显的增加。依靠超过 46 米的车身和 265 米以上的轴距,新速腾也跻身大号紧凑型车的行列。

全新速腾全系标配 16 英寸铝合金轮毂,并提供多达 7 种轮毂样式。推出包括时尚型、舒适型、舒适型高配、豪华型在内的多款配置型号。全新速腾延续了老款的 ABS、ESP、TCS 牵引力控制系统等配置,而高配车型的科技配置更加丰富,头部气帘、胎压检测系统首次出现在速腾身上。

全新速腾是一汽大众成都工厂的第一款全新车型。一汽大众在研发方面投入了巨资,本土工程师已经开始深入参与新产品的

研发工作,未来投放的新车型也将更适合中国的消费需求。

“成都造”捷达

另外,“成都造”紧凑型全新捷达也在 2012 年 8 月 31 日第十五届成都车展上正式发布。今年 3 月 9 日于宁波车展正式上市,共有 7 款车型,售价 8.28-11.93 万。

全新捷达在设计上秉承家族外观设计,整体偏柔和,新车在空间和舒适性上都做了提升,动力系统提供 1.4L、1.6L 两种发动机,其中 1.4L 发动机最大功率为 90 马力,1.6L 发动机最大功率达到 110 马力;5 速手动与 6 速自动两种变速器,与全新桑塔纳动力配备完全相同。使用的达到欧五排放标准的大众最新 EA211 系列发动机采用了低成本高效率的多点电喷技术,是大众全新 MQB 平台的主要亮点之一。

全新捷达也落户于一汽大众成都轿车三厂进行投产。作为全新捷达的诞生地,轿车三厂从原材料进厂到整车出厂,冲压、焊装、涂装、总装都遵循严谨有序的全球统一标准,确保全新捷达成为高品质车型,从而令全新捷达可以延续在中国汽车市场“常青树”的神话。成都工厂涂装车间拥有世界最先进的环保有益性设计——干式水幕漆水分离技术。进一步实现了能耗降低 70%、每年节水 2600 吨的环保目标。

全新捷达传承了大众汽车的卓越德系品质,以精密稳定的制造工艺,和充满质感、厚实的制造材质,创造出满足 C-NCAP 最高碰撞标准的坚固车身。全新捷达的车身顶盖与侧位采用激光焊接,提升了整体车身刚度。除此之外,地板及纵梁采用激光拼焊钢板,在减轻了车身重量的同时,也提高了整车碰撞安全性能,这一点也在国内 A 级车市首屈一指。

全新捷达上市仅五个月,单月销售量已经近 19 万辆。由一汽大众成都基地制造的这两款新车再次成为大众实现首季开门红的主要贡献者。在一汽大众公布的今年一季度汽车生产、销售统计数据中,一季度一汽大众生产整车 367553 辆,累计销售 366246

辆,同比增幅均为 37.2%。而“成都造”新速腾与新捷达在前 3 月累计销量突破 10 万辆,其销量贡献占一汽大众集团的三分之一。

新捷达与新速腾在成都的研发生产,不仅为成都汽车产业提供了技术支持,也为成都汽车产业带来巨大的经济利益。

成都国际汽车城正在形成

一汽大众发展的同时,四川一汽丰田、吉利等整车企业同时也在成都不断发展。

2000 年,中国四川丰田汽车有限公司建成投产,该公司是由中国第一汽车集团公司、日本丰田汽车公司和丰田通商株式会社三方共同出资创办的合资企业,是日本丰田汽车公司在中国的第一家整车制造厂。总投资 9909 万美元,主导产品为柯斯达商务车和普拉多越野车。现发展为四川一汽丰田汽车有限公司,主要产品为 COASTER 柯斯达、LAND CRUISER 200 兰德酷路泽、LAND CRUISER PRADO 普拉多、PRIUS 普锐斯、COROLLA 卡罗拉。其中柯斯达客车与普拉多越野车在成都销量最高,一度促进成都经济开发区客车、越野车的生产制造研发。现普拉多越野车实现了国产。

2010 年 8 月,吉利完成对福特汽车公司旗下沃尔沃轿车公司的全部股权收购。吉利收购沃尔沃之后,2010 年 9 月吉利沃尔沃项目落户四川成都龙泉经济开发区,该厂生产的第一款车型是全新沃尔沃 S60。新沃尔沃 S60 以及 XC60 有望从 2015 年起在成都工厂进行生产。

吉利在成都等地建有汽车整车和动力总成制造基地,进行产品国产化生产,吉利成都项目 2007 年落户成都经济技术开发区。根据此前的报道,该基地一期项目投资总额 135 亿元人民币,建成以多用途乘用车 SUV 为主体,经济型轿车、皮卡为为辅的柔性整车生产平台。该基地占地 87 万平方米,计划整体产能将达 30 万辆,具备总装车间、涂装车间、冲压车间、焊装车间四大工艺车间。2012 年 7 月,吉利首款 SUV 车型——全球鹰 GX7 就是在吉利成都基地诞生,全球鹰 GX7 以 50.3 的高分获得 C-NCAP“超五星”殊荣,成为自主品牌中绝无仅有的“超五星”车型,全球鹰 GX7 国内外市场反响热烈,肯定了成都经济开发区汽车产业的研发生产水平。

今年,经济开发区的四川一汽丰田、吉利等整车企业都取得了良好业绩。一季度,经济开发区的汽车产业交出了产销两旺的成绩单,1 月份产量 1.7 万辆,到 2 月份累计产量达到 8.2 万辆,3 个月累计产量达到 13.7 万辆。

不止于上述的汽车公司与汽车产品带动了成都汽车产业的发展,成都还有多家中外合资或本土的汽车公司在成都汽车产业基地不断努力着,如沃尔沃首款豪华车将于今年实现“成都造”;成都大运汽车出口菲律宾,首款成都大运“奥普力”高端卡车上市发布;野马汽车荣获“最具增长潜力自主品牌”等。

还有政府也在不断的推进工作计划来促进汽车产业的发展,如将全力推动包括博世底盘控制项目一期项目、大运汽车 6 万辆载货车项目、重汽王牌 10 万辆中重卡项目等,确保在今年内建成投产;将全力加快建设瑞华特新能源汽车成都基地项目;加快促进一汽大众成都分公司、成都高原汽车公司、沃尔沃成都公司等整车企业做大做强。

有发展汽车产业的优势以及科学的发展战略,在汽车企业发展的带动下,成都汽车产业也得到了较好较快的发展,成都市国际汽车城正在形成。

车联网新时代 成都发展空间大

■ 叶燕 报道

车联网是指车与车、车与路、车与人、车与传感设备等交互,实现车辆与公众网络通信的动态移动通信系统,是未来信息通信、环保、节能、安全等发展的融合性技术。

车联网困局

“物联网产业如今正面临着垂直化、碎片化及低价值的挑战。而被纳入其中的车联网,也面临着联网功能激活率不高的困局。”中国移动通信研究院首席科学家杨景介绍,美国今年出产的主流车型几乎全部联网,尤其是低端车型已实现全部车型的联网,具备自动泊车、自动跟车及主动避撞等诸多功能。相比之下,中国的车载联网发展则较为滞后。最明显的表现在于,目前国内具备车联网功能的新车中,联网功能激活率不到 30%，“不激活不联网,车联网的价值就无法

体现出来。”

8 月 22 日,第三届中国汽车电子国际论坛暨汽车半导体应用峰会在成都举行。来自中国汽车工程协会、中国汽车技术研究中心、车载信息服务产业应用联盟等部门的专家们,描绘了电子信息与汽车产业融合趋势。专家指出,随着新一代移动通信技术、云计算、物联网等新兴技术的快速发展,车联网将成为未来趋势,而且成都的电子信息与汽车产业“捆绑”发展空间很大。

电子信息携手汽车产业成趋势

今年的论坛以汽车电子最新技术、产品及方案为主线,重点关注车载娱乐系统、多媒体技术、新能源汽车开发三大领域。峰会上,运营商、汽车商和众行业专家一同分享产业发展过程中的机遇和热点,并解析了近一年来国内汽车电子行业的主要进展。围绕“如何迎接车联网新时代”共同探索未来汽

车电子的发展领域和方向。

“随着新一代移动通信技术、云计算、物联网等新兴技术的快速发展,通信和网络融合引发汽车电子产业迈向智能化、智慧化的互联互通时代,以车联网为主的发展趋势正在汽车产业中快速发酵。”业内专家表示。

比亚迪汽车电子总监赵龙指出,随着汽车电子产业发展,各类消费类电子用户体验的追求,汽车电子也朝着提升用户体验的方向大步向前。未来,电子信息与汽车产业携手发展将成趋势。

车联网发展要以消费者为中心

车联网是汽车产业融合电子信息的主要方向,众专家对其发展提出了多项建议。

“车联网行业已提出要学习移动互联网,建立以消费者为中心的用户行为创新的方法。车联网要带给整个汽车消费者全新的体验,研究智能汽车,包括自动驾驶及无人

驾驶汽车。”杨景以实现安全车联网为例,讲解了如何以消费者为中心,构建近场、中场及远场三层次的闭环。“第一层次为近场的闭环,包括周边环境监测、轨迹预测和报警、车辆安全控制及交通信号控制,以此不断改善驾驶行为。第二层次为中场闭环,包括气象道路信息、事件发现和预警、避让和路径优化、道路信号优化及事故救援等环节。先一环中,如何预防并装可参考美国的先例。美国已有三个控制系统,包括方向、刹车及平衡系统,这三个系统所实现的安全控制,可让 80%的撞车事故大幅度减少。第三层次为远场场景的闭环,这一场景以商业利益为目标,包括交通执法、基于驾驶行为的保险、驾驶行为改善、违法预警。”

成都的优势在哪里?

由于汽车供应体系门槛较高,过去成都本地汽车电子企业只能参与到后装环节。现

在,这一情况有了根本性改变。成都汽车产业研究院咨询服务部部长梁涛告诉记者,“成都的汽车电子产业还处于起步和培育阶段,但成都汽车产业的发展较快。现在成都汽车产业集群,已经形成年产轿车 30 万辆的生产能力,这对于汽车电子产业的发展有着极强的带动作用。”

总体来说,成都汽车电子的产业发展基础在全国范围内有着极强的优势。首先,成绵乐电子信息产业带聚集了大批优质电子信息企业。成都一集成电路设计基地,电脑终端制造基地;绵阳一全国最大的数字视听产品生产聚集地和重要的军工电子生产基地;乐山一亚洲最大的半导体分立器件生产基地之一。其次,成都坐拥电子科大等知名学府,在电子信息方面有技术依托和稳定的人才供给。第三,目前市政府加强了对汽车产业的积极引导,成都市科技局正着手制作汽车电子行业的产业规划,地方政府的支持和投入为行业的发展奠定了坚实基础。