

业界动态 | YejeDongtai

“两会”声音：我们应该如何“拥抱”汽车社会

□ 杜悦英

记者获悉，正在审议议程中的“十二五规划”(草案)提到，汽车工业是中国制造业发展的重点方向之。“十二五”期间，中国汽车工业的努力方向是，建设原理创新、产品创新和产业化创新体系。重点突破动力电池、驱动电机等关键零部件及动力总成管理控制系统。推广高效内燃机、高效传动与驱动、材料结构与轻量化、整车优化、普通混合动力技术，推动汽车产品节能。

新能源汽车持续推进

对于新能源汽车如何发展，汽车业内人士也给出自己的意见建议。全国人大代表、江淮汽车董事长左延安今年的提案之一，是减免新能源汽车购置税及部分商业保险。他认为，2010年新能源汽车在节能技术和销量上有很大突破，但由于成本因素，新能源汽车在价格上目前还很难令消费者接受，虽然目前国家在私人购买小型新能源汽车上已给予一定优惠，但为了扩大新能源汽车的销量，建议在

玛莎拉蒂敞篷跑车运动版日内瓦车展首发

继 2009 年法兰克福车展推出惊艳车坛的 GranCabrio 敞篷跑车之后，玛莎拉蒂在 2011 年日内瓦车展上将这款顶级敞篷跑车的性能与操控提升至全新的高度——玛莎拉蒂 GranCabrio 敞篷跑车运动版(GranCabrio Sport)激情问世。

在 GranCabrio 的基础上，玛莎拉蒂将强劲性能与奢华细节完美融合，打造出全新的敞篷跑车运动版。作为高性能版本，新车型在性能上必须与品牌旗下的 GranTurismo S 跑车和 Quattroporte 总裁系列运动版看齐，因此 GranCabrio 敞篷跑车运动版装备了动力更强、燃油经济性更高的玛莎拉蒂全铝 47 升 V8 发动机。得益于优化油底壳液体动态表现和特殊设计的“钻石型”气门顶杆和凸轮轴凸角，玛莎拉蒂独特的“摩擦降低程序”令这套动力系统的油门响应更为积极和灵敏，燃油消耗则降低了 6%。GranCabrio 敞篷跑车运动版的极速为 285km/h，0 到 100km/h 的加速时间也缩短为 5.2 秒。

为 GranCabrio 敞篷跑车运动版开发的 6 前速自动变速器具有超快自动换挡程序，由变速系统直接移植而来。与 Quattroporte 总裁系列运动版一样，这套自动变速器的超快自动换挡程序提供驾驶者更直接的驾驶体验——仪表显示，提示最佳换挡时机。

除了强大的动力系统之外，操控性能同样是 GranCabrio 敞篷跑车运动版的重点。通过升级和优化 Sky-hook 主动悬挂系统，以及双层划线打孔刹车碟，新车的底盘调教更趋运动化。

造型上，GranCabrio 敞篷跑车运动版更具视觉冲击力。黑色隔栅搭配红色三叉戟标志的车鼻设计，彰显出新车的独特魅力。前大灯采用了熏黑设计，陪衬白色灯眉，车首运动套件与侧裙也采用了与车身同色的设计。吸引眼球的，还有重新设计的 20 寸三叉戟造型轮圈与黑色椭圆双排气孔。

外观的运动气息同样延伸至开篷后的车厢之内。全新的座椅设计，为驾驶者考虑的内饰布局随处可见——包括了 Trofeo 设计式样的赛车换挡拨片以及打孔铝制踏板。

(魏众颖 齐勇)



私人购买新能源汽车使用环节上再给予一定优惠措施。

左延安建议在新能源汽车部分保险费用、车船使用税和车辆购置税上给予一定优惠措施，比如购置税全额减免；车船使用税全额减免；在车辆保险保值不变的情况下采取如下优惠措施：

适当降低客户交强险的费率标准，降低额度为现有标准的 50% 左右；适当降低客户车辆损失险的费率标准，降低额度为现有标准的 30% 以上；适当降低客户第三者责任险的费率标准，降低额度为现有

全国“两会”期间，来自汽车业和关注行业发展的代表委员纷纷为中国汽车工业建言献策，就新能源汽车持续推进、改善用车环境、汽车回收等方面畅所欲言。2011 年是“十二五”的开局之年，来自汽车业和关注汽车行业发展的代表委员又为中国的汽车社会描绘了怎样的蓝图？

体现市场经济的基本原则。上海模式体现了市场经济的基本原则，但对于经济负担较重的中低收入家庭则不公平。他建议，将发放车号数根据各自城市设置一定比例划分为两部分，其中一部分摇号，另一部分拍卖，拍卖后的资金，可用于改善公共交通拥堵的措施。

来自国家安全部的易清委员则认为，对现行政策进行调整，控制、减少廉价及小排量汽车使用，尤其是北京等特大城市，小汽车虽然减排、环保，但这只是就个体而言，如果因廉价增速过快，并无助于问题的解决。

改善用车环境

大城市因汽车引起的治堵、限购等政策虽然对于遏制汽车数量地过快增加起到了一定作用，但也引发了一些新问题。来自台盟中央的全国政协委员刘亦铭认为，北京购车摇号的模式和上海拍卖牌照的模式都有不足。北京模式体现了购车者之间的最大公平，但无法体现对急需购车者的体谅和照顾，也无法

体现市场经济的基本原则。上海模式体现了市场经济的基本原则，但对于经济负担较重的中低收入家庭则不公平。他建议，将发放车号数根据各自城市设置一定比例划分为两部分，其中一部分摇号，另一部分拍卖，拍卖后的资金，可用于改善公共交通拥堵的措施。

来自国家安全部的易清委员则认为，对现行政策进行调整，控制、减少廉价及小排量汽车使用，尤其是北京等特大城市，小汽车虽然减排、环保，但这只是就个体而言，如果因廉价增速过快，并无助于问题的解决。

重视报废汽车回收

全国政协委员、上海市政协副主席周汉民认为，在当前能源环境危机加剧的情况下，应重视报废汽车的回收问题。他说，目前我国报废汽车回收拆解企业已经有 1000 多家，但普遍现状是拆解与回收技术及设施落后，回收利用资源有限，主要为废金属，而橡胶、塑料、玻璃等多作为垃圾处理，同时限于技术，拆

解后零部件的再使用、材料的再利用不多，综合效率不高。因为利益驱使，大城市报废的汽车转移到农村或偏远地区继续使用，正规回收企业难以收到报废车，存在“吃不饱”现象。目前我国汽车零部件修复采用的技术和设备能力不足，远远不能满足再制造零件性能与质量要求等可持续发展要求。

【专家建议】

废旧汽车回收应形成“国家制度”

对汽车新产品设计提出要求：汽车零部件拆卸简便，可再生利用，由原汽车制造厂可明列回收、再生的部件，在保证安全和环保的情况下，考虑是否有成熟的技术使之回收利用。推行以生产者负责制为主要内容的废旧汽车回收处理制度，由汽车生产企业进行旧零部件的回收、翻新、再制造，以实现节约成本，提高生产效率。扶持及提高汽车拆解企业的技术水平，研究开发废旧汽车特殊零件再利用方法，提高废旧汽车利用率。

全国人大代表、中国重汽集团董事长马纯济称装备制造业须自主创新

“我们的大型装备制造业与世界先进水平还有相当差距，弥补这一差距，必须依靠自主创新。”全国人大代表、中国重汽集团董事长马纯济在谈到我国装备制造业发展前景时表示，在坚持自主创新的同时，还要加强国际合作。

马纯济说，总理在政府工作报告中明确提出坚持科学发展是主题，加快转变发展方式是主线，这对经济领域来说是指导思想的重大转变。对于装备制造业而言，我们要由制造生产型向服务型转变，要面向市场，用信息化来提升产品质量，提升产业结构。

“我国装备制造业在世界上处

于中等偏上的水平。”马纯济认为，比如中国重汽这样的重型汽车企业，在发展中国家里处于前列，但跟发达国家比还处在后面，与欧美国家最好的企业还是有相当差距。“比如说我们保持产品标准一致性的能力还不足，就是说做一个样车或者做 100 辆车，我完全可以达到世界水平，但如果天天做 100 辆车，一年做几万辆车甚至几十万辆车，就难以保持统一的水准。这需要有严格的工艺和操作的技能来保证，是一个综合性的问题。”

马纯济认为，要缩小这一差距，就是两条，第一就是坚持自主创新，挖掘我们的技术潜力，争取

尽快赶上。第二就是要把国际合作这条路继续走下去，通过引进、消化、吸收、再创新这条路仍然是提升产品质量水平的一条捷径。

马纯济介绍，作为行业龙头企业，中国重汽集团在“十二五”期间要力争实现销售额翻一番，达到 2000 亿元左右，同时，重卡的质量水平要达到国际先进水平。在产品结构方面，要由现在单纯的重卡调整为包括重卡、轻卡、特种车辆以及客车、工程机械用车等，使产品链进一步延伸，产品结构更加合理。“当然，在这三个目标中，最重要的就是要让重卡达到国际先进水平。”

(郭化南)



中国重汽集团董事长马纯济

两会期间，全国人大代表、长城汽车总裁王凤英提出议案：“建议制定中国汽车‘走出去’国家战略，为‘中国车’品牌营造产业政策环境。在全球叫响‘中国车’，实现汽车强国梦。”

中国汽车走出去 要成为国家战略

在此次人大议案中，人大代表王凤英分析：去年，我国汽车产销蝉联世界第一汽车消费大国，但中国距离汽车强国依旧遥远，尤其是在国际化的道路上，与我国汽车产销大国的地位仍然相差悬殊。去年，我国汽车出口量仅有 50 多万辆，占总产量的不足 3%，这个比重在全球主要汽车生产国中处于最低水平，不仅无法企及欧洲、日韩等汽车出口大国的水平，也比不上作为国际车企出口基地的泰国、墨西哥等，甚至与同为金砖四国的印度、巴西等国相比也有差距。

王凤英认为：目前，我国国际化战略整体准备不足，海外发展面临诸多困难。由于缺乏整体战略规划，自主品牌汽车在“走出去”的过程中出现不少问题。比如：出口价格的相对低廉；出口车型大部分集中在低端；出口秩序缺乏行业监管；国内同类企业在国际市场的竞争加剧，互相压价导致利润率逐步降低；人民币不断升值给企业造成巨大压力。加之一些国家贸易保护，在关税、技术、认证方面设置了一些壁垒，增加了我国汽车出口的难度。



全国人大代表、长城汽车总裁王凤英

具有多年出口经验的王凤英指出：在我们一些出口企业中，缺乏国际化战略和扎根海外市场的意识，短期买卖、做一笔赚一笔，甚至赔钱赚吆喝只为获得出口退税；海外的售后服务和备件供应不足，在一些国家形成了中国汽车“散乱差”的印象。这是一个很危险的信号，如不及时采取措施，中国汽车在部分海外市场快进快退的整体失利案例会一再上演。

她认为，在全球汽车产业竞争中，中国要想占有自己的一席之地，必须在全球打响“中国车”的整体品牌。而国家整体品牌的打造，

离不开企业各自的努力，还需要国家从产业政策引导和配套环境建设方面，给予企业以方向上的指导和对应的鼓励支持。

在议案中，王凤英提出了具体的建议：将中国汽车“走出去”上升到国家战略高度，制订国家级“中国车”强制认证体系，建立一套量化的认证体系，形成强制标准，自主品牌必须在多个方面提升自身实力和产品质量，才能通过并获

得“中国车”的称号。对通过“中国车”强制认证的品牌，国家在其品牌建设、海外展会、网络建设给予相关补贴和优惠政策，提供部分鼓

励资金，鼓励企业开展全球市场拓展，在海外投资、建厂、收购，给予必要的融资支持。国家商检部门将优秀品牌产品出口及时列入免检产品。

王凤英建议，政府主管部门要进一步规范我国汽车的出口秩序，加强出口企业资质管理，提高出口门槛。对扰乱出口市场，恶性价格竞争以及极端不负责任的企业要有惩罚措施。为企业的海外发展建立一个公共信息平台，在产品认证、防范出口风险、市场信息等方面提供服务和支持。加强政府间的合作，争取整车认证的相互认可。尽快扩大人民币跨境贸易结算试点，将汽车出口贸易企业纳入到试点范围，以应对人民币不断升值对出口企业造成的不利影响。

王凤英最后指出：汽车消费大国向汽车工业强国转变，是企业、行业与政府的共同心愿。打造汽车强国，要形成“中国车”独特的 DNA，惟有打造出品质受到国内外消费者认可，但又具有明显区别于其他派别特征的汽车产品，“中国车”才有望成为德系、日系、美系、韩系之外的新一极。

(乔宇)



“五极标准”华泰 B11 引领中级车新变革

2010 年，国内中级车销量达到 46365 万辆，在乘用车市场里占据了 34% 的份额。在年终单一车型销量排名前十榜单中，中级车的面孔仍是最多的，再次彰显了“得中级车者得天下”的市场规律。

然而，市场的不断成熟也使得消费者对于汽车本身的要求逐步升级。而新近跻身主流中级车阵营的华泰 B11 就是一款，并以其独有的“五极标准”对现有中级车市场形成冲击，引领中级车的全新变革。

大气之极 安全之极

“大气之极”主要体现在华泰 B11 的外观和空间上。华泰 B11 整车采用了欧洲流线型设计思想，线条洒脱流畅，外观造型大气尊贵又不失活力与优雅。其中最引人注意的就是酷似宾利的超大 U 型金属格栅，冲击着你的视觉观感。此外，车身长宽高分别达到了 4943mm、1852mm 和 1511mm，其以恢宏尺度营造出超大的舒适空间，兼顾了消费者商务和家用的双重需求。

除了外形设计费尽心思外，安全性能也是这款车关注的重点。在设计伊始，华泰 B11 就严格按照欧洲五星碰撞标准设计开发。除了前排安全气囊与侧气囊之外，ABS 制动系统、EBD 制动力电子分配系统、TCS 牵引力控制系统和 ESP 动态车身稳定系统也出现在其配置表当中。尤其 ESP 的应用，为华泰 B11 又上了一层安全锁，确保畅行无忧。

强劲之极 节能之极

强劲之极和节能之极均在华泰 B11 最大的亮点——发动机上得到了完美呈现。据了解，除搭载了一款 1.8T 汽油发动机外，这款车还同步搭载了 2.0 TECV 清洁柴油发动机。这款发动机由华泰汽车与意大利 VM 公司深度合作和研发而成，各项技术指标达到国际领先，配以源自德国 ZF 技术的自动变速器，使整车动力充沛，运行平顺，并且油耗极低。

凭借独有的 TECV 智能高效动力系统，与同排量汽油车相比，柴油版华泰 B11 的油耗降低了 30% 左右，动力更是提升 50% 以上。同时，碳氧化物排放量可减少 25% 左右，成为国产第一款达到欧 IV 排放标准(可提升至欧 V)的柴油轿车。

智能之极

除了动力上的明显优势外，华泰 B11 的 3G 实时车载智能决策系统 TIVI 同样打破了现有中级车的配置标准。这套基于英特尔架构的智能系统，是华泰汽车与英特尔合作开发的，类似的车载智能系统已成为国外高端品牌车型的主流配置。

笔者通过亲身体验了解到，除了为驾乘者提供实时导航、影音视听等常规功能外，该系统还具备强大的智能、娱乐及商务功能。实时播报动态交通路况及智能导航，实现低碳出行；与 4S 店的客服服务器进行实时对接，实现车辆预约保养；借助 3G 互联网络，实现网页浏览、信息查询与娱乐互动……

2011 年的中级车市潮流暗涌，这个市场将再次上演前所未有的巅峰对决，谁将成为王者？华泰 B11 的“五极标准”也许能给我们一些启示：在中级车市场上，谁能抓住消费者需求，突破产品创新的瓶颈，谁就能称霸一方！

(张博)