

长福收购哈飞正式获批 新格局将启

长安汽车的“拯救哈飞”行动终于部分收官

6月25日,工信部网站公布的《道路机动车辆生产企业及产品公告》(第274批)拟发布的新增车辆生产企业名单中,长安福特汽车有限公司哈尔滨分公司赫然在列。这也意味着在公示期结束后,长安福特将新增一个东北地区全新生产基地,这也是继重庆三个工厂及杭州工厂之后的第五大生产基地。

事实上,工信部公告中披露的长安福特哈尔滨分公司生产地址,正是原哈尔滨哈飞汽车工业集团有限公司生产厂址。接下来,之于长安福特、哈飞汽车甚至整个长安汽车而言,新的格局正逐渐揭开面纱。

哈飞获新生

进入7月,哈尔滨也进入高温夏季,但位于哈尔滨经济技术开发区哈平路集中区征仪南路1号的哈飞汽车工厂门前,却有些冷清。收购计划前后,哈飞已进入大规模裁员、分流与招新的“动荡阶段”;而这一阶段已持续一年之久。

“长安福特计划在哈尔滨分公司新招1900人,现在还没有招满,大概还差三四百人。”7月1日,有接近长安福特哈尔滨分公司的消息人士对华夏时报记者透露,“原哈飞汽车有一部分内退、一部分进入长安福特新分公司,一部分进入原哈飞零配件公司博通公司,也有一部分进入了民生物流。”随着长安福特哈尔滨分公司正式通过国家部委审批流程,长安福特对老哈飞的人员整改等前期准备工作也进入了尾声。

事实上,三个月前,长安福特就已迫不及



谋建新局

待地披露收购哈飞的计划。3月19日,长安福特在其官方网站上发布了一则声明,透露“长安福特汽车有限公司正在履行对哈飞汽车股份有限公司轿车生产基地相关资产的收购和交割手续。长安福特将利用收购资产,并对其进行升级改造,以满足不断增长的中国市场需求。”这或许也正是3月9日起,长安汽车因“拟筹划重大事项”停牌的原因。

而实施收购后,老哈飞将以长安福特分公司形式存在。工信部在公示信息中披露,长安福特哈尔滨分公司注册地址为:重庆市北部新区鸳鸯镇长福西路1号,与长安福特总部注册地址相同。而“新设立乘用车分公司非独立法人企业”的既定性质,则意味着原哈飞汽车即将以长安福特分公司的形式存在,且决策权集中由长安福特管理和支配。

数据显示,哈飞汽车2012年度亏损额已达7.6亿元,2013年全年亏损高达6.5亿元。而在2014年度,尽管未有公开亏损状况可查证,但根据长安汽车2014年财报对哈飞汽车的描述仍为“处于亏损状态”。

“从一定程度上来说,长安福特的收购,对哈飞汽车是一种解脱。”有业内人士认为,哈飞汽车常年巨额亏损,尽管有长安集团持续大力输血和“帮衬”,也始终未见起色,被长安福特收购也算是一种出路。

重组与变革往往会让企业进入阵痛期,长安福特收购哈飞也不例外。

在此之前,由于公司主体变更,长安福特推出相应的大幅裁员和招新计划时,哈飞汽车工厂门前甚至一度出现员工维权和抗议行动。5月27日,一位哈飞工厂职工拍摄的哈飞工厂102车间内,仍有大量的哈飞车型白车身等半成品堆放,而在长安福特进驻启动工厂整改项目后,或也将意味着现有哈飞车型半成品将进入报废流程。

不过,在长安福特看来,哈飞工厂的现状显然只是暂时的,随着新的一揽子规划启动,成为长安福特哈尔滨分公司后,老哈飞也将

迎来新生。

“长安福特拟投资65.97亿元,在哈飞汽车位于平房区征仪南路1号的新厂区开建新基地,将对现有厂房及四大工艺生产线进行升级改造,产能可达每年20万辆。”在哈尔滨市城乡建设委员会官方网站上有关长安福特哈尔滨分公司的招标文件中透露,原在此生产的哈飞路宝、赛马、赛豹等轿车产品将逐步被淘汰,而新增长安福特C346(经典福克斯)和I06系列车型(合资自主品牌佳悦),将与为长安汽车代工的悦翔V3共同分享20万辆年产能。

“其中,长安福特C346和I06系列车型共12万辆年产能,悦翔V3为8万辆。”相关信息显示。

事实上,之于长安汽车,将哈飞重新定义为长安福特分公司也是不得已而为之。长安在收购哈飞时曾许诺,“当哈飞汽车实现连续两年盈利、具备持续发展能力且管理水平明显提升时,将哈飞汽车注入本公司。”但根据长安汽车2014年度报告,截至2014年年末,哈飞仍未满足这一条件。

也因如此,在长安汽车整体版图之下,需要为哈飞寻找新的出路。据透露,在长安与福特商谈的“32813”规划中,哈飞将作为福特北上的关键步骤,而除为长安福特代工小型车外,未来还将为长安福特打造微车产品。

长安的这一步棋能否彻底改变老哈飞命运仍未可知,但可以期待的是,已冷清多时的老哈飞厂区,在正式换了新主人之后,将逐渐恢复往日的生机。(金雪)

人人有车到人人优车 汽车有望率先突破工业4.0



独立经济学家、民建中央经济委员会副主任马光远

“汽车工业是未来工业4.0中,最容易突破的地方。汽车不再强调价格高低,而是个性!一个流水线上下来,每个人需要的不一样的车。”独立经济学家、民建中央经济委员会副主任马光远评价,“过去是人人有其车,未来是人人优其车,车的个性化需求刚刚到来。”

在“第十三届中国主流汽车网络媒体高层论坛”上,马光远表达了他对汽车产业发展的宏观看法,一方面他继续看好汽车刚需和不断挖掘的消费潜力,另一方面也对目前不容乐观的经济形势做了多维度的分析。

马光远首先强调汽车产品未来要尽力满足多元化、个性化的消费需求,即便是同一条生产线,也可以制造不同类型的车辆,而这将是工业4.0最为突出的特点。

造车网负责人、资深汽车媒体人管学军对此表达了不同的看法,他认为汽车的研发和制造,不仅仅是功能的实现,还有可靠性、耐久性以及环境适应性等诸多方面。对于“研发分包”,以及缺乏严格试验为支撑的制造体系并不认可。

相比之下,对中国汽车市场潜力颇多的观点,与会嘉宾普遍认同,即便今年以来的市场表现普遍低迷。中国从广义上拥有超过四亿个家庭,汽车家庭保有率大致在25%,即1亿辆。以5-7年的更换周期为例,以及二次换购热潮的临近,新车市场至少拥有2000万辆的缺口。不仅如此,仍将有75%的家庭

对汽车消费有需求,城镇化以及三、四线城市的需求仍很旺盛。

但是,汽车产业作为中国经济运行中的一个分支,仍需要从更为宏观的纬度来思考。马光远从六个方面——投资、消费、出口、房地产、制造业和基建,阐述了当前经济环境相对困难的特点。

以制造业规模以上工业增加值为例,在一季度的时掉到5.6,这个指标是有史以来最差的成绩;谈及投资,去年同比增速达到13.9,到了今年一季度变成13.5,到了4月份就接近10%,下滑趋势仍在继续。

对于房地产,4月份同比增幅掉到6%,这个数字对于房地产而言,也是一个十分糟糕的指标;至于消费指数,目前已经接近10%,创下15年以来最差记录。而出口也面临不断萎缩的困境。

唯一的亮点,目前体现在基建,基建投资远远的超过投资本身的增速,超过了GDP的增速,同比增加23.1%。

“目前来看,是六驾马车只剩一个,其他都在熄火,大家关注的经济总量增速达到7%,其实挑战很大。”马光远说。

基于以上原因,加之上半年股市异常火热,吸纳了大量资金进入,汽车消费市场必然受到冲击,但这不会改变中国汽车市场持续发展的总体节奏。以目前如此庞大的销售基数来看,适当的增量都会带来可喜的变化。(黄春棉)

吉利投资2.8亿元 押注甲醇能源汽车未来

任性的“舒服哥”李书福在大手笔收购沃尔沃汽车并将其带上市场正轨后,又瞄上了清洁能源投资项目。

北京时间7月4日凌晨,浙江吉利控股集团(下称“吉利集团”)宣布对冰岛碳循环国际公司(Carbon Recycling International)进行总额4550万美元(约合2.82亿元人民币)投资。吉利集团的内部人士告诉《第一财经日报》记者,这项投资将分两步进行,在首次投资后的3年内,吉利集团将购买碳循环国际公司的股权,成为后者的股东,并派驻董事会成员。

不仅如此,由于甲醇燃料的主要成分为碳、氢还有氧,燃烧后排放物为二氧化碳和水,完全可以进行再循环利用。因此,与其余新能源汽车产品相比,甲醇汽车的能源循环利用率高。与传统汽油柴油车相比,甲醇汽车也具有显著的经济性优势。

“我们相信甲醇作为清洁能源,在未来会有较大的发展空间。”吉利集团内部人士告诉记者。或许正因为如此,吉利汽车自2005年开始甲醇汽车研发工作,是国内乘用车企业中屈指可数的多地试点推广甲醇汽车的企业之一。目前,吉利海景SC7甲醇轿车已在山西、陕西、上海和贵阳进行推广和示范运营。

腐蚀等问题。

与此同时,和新能源汽车一样,甲醇汽车的推广也面临着燃料加注基础设施短缺的问题。而不同的是,由于政策对甲醇汽车并没有类似于新能源的补贴和支持,因此,甲醇燃料加注站的普及必然会落后于新能源充电桩。

再次,国家对于甲醇汽车和甲醇燃料,尚未有完善的标准出台。因此并不利于整个行业的健康发展。

不过,即便是这样,李书福依然大手笔进行收购,豪赌甲醇燃料的未来。从现实情况看,随着国家对节能减排和新能源的支持,上至中央下至地方,对甲醇作为未来的车用可替代燃料,已经有了初步共识。

在去年下半年在山西召开甲醇汽车试点

工作座谈会上。工信部公布了甲醇汽车试点阶段性检测数据,甲醇作为车用替代燃料,技术上已不存在大的障碍。并表示,下一步甲醇汽车将加速推广。作为印证,工信部将贵阳纳入全国甲醇汽车试点城市阵营,将甲醇汽车的试点应用城市扩大到“四省一市”。

而工信部在今年3月4日发布的《2015年工业节能与综合利用工作要点》中,又进一步提到深化甲醇汽车试点,推进甲醇汽车车型公告,加强甲醇汽车标准体系建设,制定甲醇汽车加注体系建设规范,完善甲醇汽车生产及运行管理制度等。

不过,虽然国家宏观由此政策倾向,但甲醇汽车要从试点走向市场,还有多长的路要走?现在暂无定论。(杨海艳)

4550万美元押注甲醇能源未来

与沃尔沃汽车不同的是,这家冰岛碳循环国际公司并不为业内所熟知,那么,这是一家什么样的公司,李书福大举收购意欲何为?

据记者了解,上述碳循环国际公司成立于2006年成立,总部位于冰岛雷克雅未克,并在葛林达维克附近的史瓦特森森设有工厂。这是一家致力于可再生能源研发和生产的公司,据公开资料显示,目前该公司已拥有可再生能源和循环二氧化碳排入物转化成甲醇的技术,为汽车、船舶等提供绿色清洁能源。

据了解,山西晋中首批投入运营的150吉利海景甲醇汽车,一年共运行580万公里,最大单车运营里程9万公里,总使用甲醇燃料70万升,平均百公里醇耗为15.3升,平均每公里燃料成本为0.39元。而同款同排量汽油车百公里燃料费用约为75元,甲醇车节能48%。

商业化路途遥遥

既然甲醇作为燃料兼具环保节能和成本节约的两大好处,为什么甲醇汽车并没有在国内全面推广,而只是出于试点阶段?

首先源于技术问题。据记者了解,在此之前,上海曾在上海的出租车领域小批量投放过M100甲醇车。但试点的情况与预想的仍有所出入。上海市经信委副主任马静在接受媒体采访时表示:“(甲醇车)与传统汽油车相比优势并不明显。特别是高负荷的运作,甲醇车辆的整体车况不如前者。”与此同时,由于甲醇的腐蚀性,因此在此前,多个试点城市的甲醇车都出现过甲醇喷嘴堵塞、发动机



比亚迪打造全球首台双层电动大巴 10月出口英国

综合外电报道,比亚迪上月宣布将向英国伦敦供应双层电动大巴,这也是全球首台双层电动巴士。

日前,全球首届“清洁巴士峰会”召开,期间比亚迪方面表示,从2015年10月开始,比亚迪双层电动大巴将在伦敦Route 16大街投入使用。

目前比亚迪电动巴士已经交付了3500辆,总计订单超过4000辆。(石勤文/图)

青年莲花汽车 全面退出京城 母公司身陷困境

有消息称,青年莲花汽车不仅生产线全面停工,全国范围内的授权经销商也出现了大面积的退网现象。北京商报记者日前走访京城汽车市场发现,北京原有的4家青年莲花汽车4S店已经全部停止卖车,目前,仅剩一家位于北四环的店提供售后维修服务。

4S店濒临灭绝

早在今年初,青年莲花汽车就被曝出工厂全部停产、拖欠员工工资、董事长庞青年失联等消息。而在北京地区,记者从从仅存的一家4S店了解到,自2013年北京正式全面实施国五机动车排放标准后,青年莲花汽车北京地区4S店就基本停止卖车了。此外,该店工作人员表示,虽然他们是青年莲花汽车的4S店,但也是首汽股份旗下的维修厂,所以还勉强可以继续青年莲花汽车的售后服务工作,但是因为没有了新的配件了,所以只能进行部分项目的维修保养。

值得注意的是,记者还从该工作人员口中得知,青年莲花汽车已经将全部的汽车生产线卖给了比亚迪。但记者多次试图联系青年莲花汽车的负责人进行确认,但都未得到回应。

母公司身陷困境

汽车业内专家贾新光表示,青年莲花汽车在北京地区的表现恰恰反映了其母公司青年汽车集团现在所处的困境。从2014年初开始,青年汽车集团就已经出现了资金短缺的问题,这源于青年汽车集团在此前的多项计划失败。根据公开资料显示,青年汽车集团曾历经6年收购瑞典萨博汽车,耗资将近5亿元。但是最终以失败告终。

此外,在业内人士看来,青年莲花汽车在新车的设计和性能等方面竞争力太弱,这使得青年莲花汽车的销量惨淡,经销商退市的出现也在所难免。

“如果青年汽车集团不解决资金短缺问题,就无法支撑青年莲花汽车在新车研发上的发展,该品牌在中国汽车市场消失只是时间问题。”贾新光说。

青年莲花难成真莲花

青年莲花汽车是青年汽车集团旗下的乘用车子品牌。2006年青年汽车集团与马来西亚宝腾集团签署合作协议,正式进入乘用车领域。按照当时的方案,青年汽车集团与宝腾旗下控股的莲花工程公司合作,共同推出多款涵盖轿跑、家轿、MPV、SUV在内的乘用车。计划制定后,莲花工程技术人员进驻青年汽车,为其提供产品和技术支持。但在2012年,青年汽车集团与宝腾的合作协议到期,莲花工程公司的技术人员撤离后,青年莲花汽车的研发力量实际上即已经被“掏空”了。

据了解,青年莲花汽车虽然一直高调宣称自己的技术来自于莲花汽车,但事实上,除了莲花的车标,其在技术上与莲花汽车并无关系。而真正的“莲花”路特斯在2011年登陆中国时,其中国负责人就曾说过“青年莲花汽车和我们风马牛不相及”,赤裸裸地打了青年汽车集团董事长庞青年一个耳光。(钱瑜 孙昊天)

力帆20亿赴俄 建最大海外整车工厂

7月8-11日俄罗斯第六届创新工业展会期间,力帆集团将举行其在俄的利佩茨克汽车生产厂的启动仪式。力帆汽车投资近20亿元人民币在利佩茨克州建设全新整车工厂,预计2017年夏季建成投产,产能预计达每年6万台,是力帆汽车目前最大的海外投资项目。

2014年10月,力帆集团董事长尹明善与利佩茨克州州长高诺列夫签署投资意向协议,在该州利佩茨克联邦经济特区建设现代化的焊接、涂装和总装车间,生产力帆650、力帆X60等约9款车型产品。其中,X60是力帆自主研发、在俄最畅销的中国品牌SUV车型,也是此次力帆参加俄罗斯第六届创新工业展会的实物展品。“力帆俄罗斯工厂初期将采取全套散件组装,之后将逐步当地化,最终形成年产20万辆汽车的能力。”尹明善称。

尹明善表示,力帆汽车已连续三年蝉联俄罗斯市场销量最高的中国车企,俄罗斯是力帆汽车最重要的海外市场之一。在俄投资建设,对力帆以俄罗斯为桥头堡,将产品挺进俄周边独联体国家有积极意义。

据悉,力帆得到当地在税收方面的优惠政策,例如盈利阶段开始起5年内缴纳所得税0%,之后5年为5%;财产税在登记后10年内为0%。

2014年力帆汽车出口排名在中国民族品牌第三位,已出口至俄罗斯、伊朗、德国、法国、意大利等50个国家,全球营销网络500个。此次力帆在俄建设的新厂是继在乌拉圭和埃塞俄比亚之后投资建设的第三个全资整车工厂。(赵静)