

东风裕隆稳步推进市场

本报讯 (记者于冠尼)近日,象征海峡两岸汽车界精诚合作成果的“华人智慧碑”落户浙江杭州市的东风裕隆厂区。“这是对东风裕隆致力于提高自主创新能力的肯定,未来我们会与合作伙伴投入更多研发精力,打造智慧纳智捷高端品牌形象。”

10月23日,东风汽车公司总经理、东风裕隆有限公司董事长朱福寿称。为了迅速打响知名度,扩大市场份额,东风裕隆将产品定位于智能化的汽车电子系统上。

东风裕隆是ECFA(海峡两岸经济合作框架协议)签订后两岸合作的首个大型经济项目。2010年底,总投资34亿元的东风裕隆正式成立,其中一期注册资本15.5亿元,东风汽车公司和裕隆汽车公司裕隆大陆投资有限公司各持股50%。杭州工厂一期第一阶段实现12万辆产能、配套20万台产能发动机。

东风裕隆对车型引进很谨慎,市场高增长的SUV,以及更为细分的中高档车型成为其选择。因此推出了包括七座SUV、MPV,以及纳智捷5 Sedan在内的完整产品线。

朱福寿说,中高端车型竞争愈发激烈,如果没有独到的东西,很难说服消费者,所

以东风裕隆将筹码押在了智能化上。东风裕隆的相关平台已向其电子服务供应商开放,以HTC为代表的IT服务供应商都与之在智能电子领域共同开发。

相关专家指出,企业需要规模优势,投资大、技术人才密集的汽车企业更是如此。因此,面对国内汽车行业“散”、“弱”、“乱”的格局,很有必要通过市场化手段,进行兼并重组,加强资源整合,形成优势互补,在平稳过渡中调整汽车产业结构。

按照规划,我国汽车行业前10家企业的集中度要从2010年的82.2%增加到2015年的超过90%,建成3至5家具有核心竞争力的大型汽车企业集团。因此,政策主导、产业化淘汰还应减少整改期,否则,留给这些落后产能的时间越长,“拉郎配”、“国进民退”等政府对企业的救助行为就会越多,后期其退出的可能性也就越小。

对此,国家信息中心信息资源开发部主任徐长明表示,政府部门对推进兼并重组,着力点应放在提升本土车企的核心竞争力上。

公告显示,2013年1月1日~12月31日期间交售给报废汽车回收企业的,使用10年以上(含10年)且不到15年的半挂牵引车和总质量大于12000千克(含12000千克)的重型载货车(含普通货车、厢式货车、仓栅式货车、封闭货车、罐式货车、平板货车、集装箱车、自卸货车、特殊结构货车等车型,不含全挂车和半挂车),补贴标准为每辆车18000元人民币。

符合上述补贴范围的老旧汽车车主,可按有关规定,凭《老旧汽车报废更新补贴资金申请表》(在所在地老旧汽车报废更新补贴联合服务窗口领取,或从商务部网站下载)、《报废汽车回收证明》(三联)原件、《机动车注销证明》原件及复印件、有效身份证件原件及复印件、与车主同名的个人银行账户存折或单位账户开户证复印件等凭证申请补贴资金。

一汽夏利三季报净利亏近亿元

本报讯 截至10月28日,80家汽车制造业上市公司中,有60家公司发布了2013年三季报,15家公司业绩同比下降。其中,一汽夏利业绩同比下滑幅度最大,预计该公司前三季度实现归属于上市公司股东的净利润为亏损8000万元~11000万元,同比下降196%~232%。

夏利公司表示,业绩下降的主要原因是公司参股的天津一汽丰田汽车有限公司产销量同比下降,导致其向公司贡献的投资收益较去年同期下降。同时,受汽车消费升级的影响,经济型轿车市场出现负增长,竞争激烈。去年以来,公司主动进行产品结构调整,提升品牌形象,关停了部分老夏利产品,产销量亦受到了一定影响。

有业内人士坦言,若一汽夏利仍无受消费者认可的新产品支撑,这个品牌将会逐渐被边缘化。

(子辉)

丰田(中国)召回部分进口威飒汽车

本报讯 日前,丰田汽车(中国)投资有限公司向质检总局备案了召回计划,将自2013年11月16日起,召回部分进口2012~2013款丰田威飒汽车,生产日期为2012年6月20日~2013年5月15日。据该公司统计,在中国大陆地区涉及152辆。

上述车辆由于空调单元外壳的接缝位

置处在空气囊ECU附近,如果空调排水管出现堵塞,空调冷凝水会从外壳的接缝处

渗落在空气囊ECU之上,有可能导致SRS

警告灯点亮或空气囊误展开的现象;此外,

空气囊ECU内部的CAN通信电路也可能

出现异常,导致关联的电动转向助力不

工作,致使转向变沉;不符合中国强制性标

准要求,存在安全隐患。

(吉捷)

首批48家汽车生产企业被工信部亮出了“红牌”,在2年整顿期内如果依然无法通过相关考核,将被“劝退”

汽车企业面临新一轮洗牌

■本报记者 徐潇

日前,首批48家汽车生产企业被工信部亮出了“红牌”——这不仅意味着进入“劝退”名单的车企申报的新产品不会被受理,而且在2年整顿期内如果依然无法通过相关考核,将被“劝退”。

根据《特别公示车辆生产企业(第1批)》公告,首批名单包括吉林通田汽车有限公司、抚顺金信客车有限公司、扬州新亚车辆有限公司等48家车企。

业内人士表示,这是继今年8月份下发《关于建立汽车行业退出机制的通知》后,工信部采取的进一步举措,意在进一步推动行业兼并重组,淘汰落后、无生产能力、产品质量难以保证的汽车厂商,我国汽车行业当前散、乱、弱的现象或将有所改观。

上榜车企边缘挣扎

事实上,有关汽车行业产能过剩的质疑声近年来从未间断。业内专家指出,从短期来看,我国汽车行业存在产能严重过剩的风险并不大。但是,如果任由中国汽车市场年度产量规模无序增长的话,整个行业将面临严重的产能过剩问题。

据《2013~2017年中国汽车销售行业市场调研与营销策略分析报告》统计,目前我国有各类车辆生产企业1300多家,包括汽车整车企业171家、摩托车企业120家、专用车企业900多家、三轮汽车和低速货车企业135家。

工信部认为,在这1000多家企业中,有一批企业多年来处于停产或半停产状态,产量极少甚至没有产量,生存十分困难,已成为我国汽车产业兼并重组的主要阻力之一。

以工信部网站公示的首批“劝退”车企——吉林通田、石家庄中博汽车、沈阳华龙



客车、哈尔滨客车厂、陕西秦星汽车等48家企业为例,几乎都是边缘化的车企,这些车企在社会上知名度极低,且在市场上早已失去竞争力。

记者调查发现,不少中小汽车生产企业产能较小,不专、不精,产品档次较低,且主要面向低端市场,售价低廉,整体研发实力不足,售后服务保障差,基本上在生存边缘挣扎。

实际上,在车企的背后往往是地方政府在阻碍淘汰的步伐。在此背景下,产量极少甚至没有产量的车企,却依然能凭稀缺的“壳”生存下来。

“一方面地方政府不让你退出,另一方面,无论是合资车企建分公司还是本土车企跨地域扩张,收购‘壳’资源从而加快审批进度都成为一大捷径。”河北一家地方车企的负责人告诉记者,究其原因,多数是地方上的“有形之

劝退公示期为两年

根据《特别公示车辆生产企业(第1批)》的公告,首批共有48家车企,首批“劝退”车企的特别公示期从2013年11月1日至2015年10月31日止。

工信部表示,特别公示期间,不受理被特

认为齿轮磨损间隙大,差速器应为不合格产品。

目前,厂家对于后桥差速器问题投诉的回复为“联系用户解释说明,过保配件需用户自费处理”,而这样的处理方式令车主大为不满。据车主反映,差速器行星齿轮垫片磨损后,4S店要求更换后桥差速器总成,而维修费用需要2000元左右。

来自陕西的李先生和沙先生都在投诉中“吐槽”,虽然整车质保期为3年或6万公里,但后桥相关部件只保2年或4万公里,这样的做法本就令人难以接受。令车主不满的是:2010款五菱宏光的质保期为2年或行驶4万

公里,出现此问题的车辆几乎都是刚出保修期不久,集中在使用两年多或行驶4万多公里左右,有些车主甚至在2万多公里时就已出现此类问题;与其他品牌车型相比,如此大量出现后桥差速器故障的案例也鲜有耳闻。就以上两点来看,车主认为五菱宏光的后桥差速器应存在批次性质量缺陷。车主表示,厂家一味地以质保期为借口,这样的做法是不负责任的。

鉴于五菱宏光差速器行星齿轮垫片磨损,有可能导致差速器损坏的严重后果,车主们希望厂家尽快查明故障原因,为老车主彻底解决后桥差速器隐患,并及时改善产品质量。另据车主反映,2013款五菱宏光或存在相同的问题。

(肖捷)

问题上;而进入下半年,尤其是近两月,有关后桥问题引起的车辆顿挫并伴有异响问题,则成为新的焦点。

在相关投诉中,后桥问题几乎均出在2010款的五菱宏光车型中,1.4L车型投诉相对较多。

据了解,此次集体投诉事件,源自相关论坛中车主们对车辆行驶中顿挫及异响问题的讨论。有车主发现,五菱宏光后桥尾牙垫片磨损非常严重,这可能是车辆在行驶中加速、收油时顿挫及异响的罪魁祸首。

实际上,在2013年7月就已有车主针对五菱宏光后桥问题进行投诉。来自广西的冯先生在投诉中表示,其所驾驶的五菱宏光行驶6000多公里,就出现后桥异响并出现顿挫感。

(肖捷)

五菱宏光行驶顿挫遭投诉

问题上;而进入下半年,尤其是近两月,有关后桥问题引起的车辆顿挫并伴有异响问题,则成为新的焦点。

在相关投诉中,后桥问题几乎均出在2010款的五菱宏光车型中,1.4L车型投诉相对较多。

据了解,此次集体投诉事件,源自相关论坛中车主们对车辆行驶中顿挫及异响问题的讨论。有车主发现,五菱宏光后桥尾牙垫片磨损非常严重,这可能是车辆在行驶中加速、收油时顿挫及异响的罪魁祸首。

实际上,在2013年7月就已有车主针对五菱宏光后桥问题进行投诉。来自广西的冯先生在投诉中表示,其所驾驶的五菱宏光行驶6000多公里,就出现后桥异响并出现顿挫感。

(肖捷)

■李永钧

在中国以爆炸式速度增长的超豪华车,迎来“急刹车”。宾利、保时捷、劳斯莱斯等多个汽车厂家公布的上半年销售数据显示,超豪华车在中国市场已经转冷,过去动辄翻番的销量不再复见,大有江河直下之势。

集体滑坡

从2012年下半年开始,超豪华车在中国销售就遭遇到了“减速带”。有数据显示,2013年一季度,超豪华车市场销量仅为915辆,与2012年相比同比下滑35.5%。在经历了几年的高速增长后,超豪华车在中国的销量突然进入了停滞期。

投诉涉及的出现卡滞现象的锐志车辆包括转向电机召回前生产的车辆。出现转向卡滞的车辆经4S店检查多为转向机进水所致。来自辽宁的车主赵先生在投诉中表示,在经过一个积水的街道后发现车辆的转向失灵。具有多年维修经验的技师解释称,如果电子助力的转向机防水措施不当,且转向机位置较低,在下雨及经过积水的街道时,有可能会出现转向机失灵的问题。投诉信息表明,目前转向卡滞问题可能由两方面原因引起,转向机防水条破裂及转矩传感器故障所致。

来自广东的李先生在投诉中表示,其拥有的锐志车转向机转向阻力大且出现异响现象,经4S店检查为转向机转向拉杆胶套有一道裂痕,造成进水生锈,从而形成上述故障。来自上海的彭先生在投诉中表示,转向机总成经常出现打不动方向的情况,经4S店检查后认为是转向机扭力传感器故障,需要更换方向机总成。

据了解,目前4S店对于此问题的解决方案为:由于车辆已出质保期,需车主自费解决。由于需要更换转向机总成,维修费用高达2万元左右。一些车主认为,使用电子转向助力的车辆不仅仅只有锐志一款车型,而其他品牌的车辆却鲜有因涉水而导致转向机卡滞问题的发生,可以说一汽丰田锐志的转向系统可能存在设计缺陷。

目前,2013款锐志已上市,据了解,新款锐志同样使用的是此前配备的电子转向助力系统,并未听到有关一汽丰田厂家对新款锐志的转向系统作出相应改进的消息。由于出现上述问题的车辆均在出质保期后发生此类问题,所以2013款锐志转向系统是否已经消除隐患,还有待时间的考验。(子烽)

超豪华汽车痛并快乐着

综合分析机构和外媒的观点,几大因素拖累超豪华车。其中政府倡导节约、中产阶级兴起和经济增速放缓等因素是导致超豪华车在华遇冷的主要原因。另外,中国经济增速较前几年略有放缓,财富积累速度和豪华奢侈品消费增速存在密切关联。就目前而言,中国消费者对顶级超豪华品牌车购买意向下滑,很难出现消费者大量购买此类奢侈商品。

鉴于五菱宏光差速器行星齿轮垫片磨损,有可能导致差速器损坏的严重后果,车主们希望厂家尽快查明故障原因,为老车主彻底解决后桥差速器隐患,并及时改善产品质量。另据车主反映,2013款五菱宏光或存在相同的问题。

(肖捷)

综合分析机构和外媒的观点,几大因素拖累超豪华车。其中政府倡导节约、中产阶级兴起和经济增速放缓等因素是导致超豪华车在华遇冷的主要原因。另外,中国经济增速较前几年略有放缓,财富积累速度和豪华奢侈品消费增速存在密切关联。就目前而言,中国消费者对顶级超豪华品牌车购买意向下滑,很难出现消费者大量购买此类奢侈商品。

屋漏偏逢连夜雨。近日又有消息称,价格超过170万元以上的超豪华品牌车型,在未来有可能被征收奢侈税。为此有理由担心,这可能会影响超豪华车市场在短期内降温。如果征税,将更加速未来超豪华车市场的进一步缩水。

近期,科尔尼企业咨询公司开展了一项有关中国超豪华汽车市场的研究。研究认为,中国超豪华车市场销量的增长得益于中国高净值人士(即资产大于1000万元)数量的增加。2006年到2011年期间,中国高净值人士的数量翻了三番,到2012年,这一超豪华车的潜在购买人群总数达到了100万人。科尔尼公司预计,到2017年中国将成为全球最大的超豪华车市场,年增长率将达到16%~20%,销量增长的主要原因是:随着人们对GDP增长复苏预期的高涨,预计未来几年各地区超高净值人群将增长8%~30%。

宾利上半年在全球交付了4279辆,较去年同期的3929辆同比增长8.9%;上半年在华销量同比大幅下跌23%至817辆,宾利称下滑主要原因是消费者等待主力车型新飞驰的引入,而欧陆GT和慕尚车型在华销量同比增长24%。

不过,就在超豪华车在中国裹足不前的同时,价位稍低的豪华车表现明显甚佳。宝马在华销量同比增长15%;捷豹路虎提高16%;奥迪攀升17.7%。原因在于中国中产阶级不断壮大,普通豪华品牌定位适中,受益胜过超豪华车。

“超豪华车市场的消费人群购买车辆并不是功能上的考虑,而是面子和身家的象征,超豪华车赖以生存的是其品牌价值,而不是销

量。长期来看,超豪华车市场的需求仍随着富裕人群的增加而增加,税收的负面影响只起到暂时的效果。2008年,政府也对豪华车征收了高额的进口税,但是过了一年后,豪华车的销量就会反弹到加税之前。”一位业内人士表示。

还有专家表示,对于超豪华车这类奢侈品,价格弹性并不大;增加税收可能使这一市场在短期内降温,但是长期来看,并不会起到明显抑制作用。另外,未来的征税行为可能反而会在政策实施前给市场带来一个销售热潮。

近期,科尔尼企业咨询公司开展了一项有关中国超豪华汽车市场的研究。研究认为,中国超豪华车市场销量的增长得益于中国高净值人士(即资产大于1000万元)数量的增加。2006年到2011年期间,中国高净值人士的数量翻了三番,到2012年,这一超豪华车的潜在购买人群总数达到了100万人。科尔尼公司预计,到2017年中国将成为全球最大的超豪华车市场,年增长率将达到16%~20%,销量增长的主要原因是:随着人们对GDP增长复苏预期的高涨,预计未来几年各地区超高净值人群将增长8%~30%。

与此同时,全球各大超豪华汽车制造商开始纷纷将触角伸向SUV车型。中国将成为各大超豪华车制造商大展手脚的最佳场所。

7月,英国豪华品牌宾利宣布投产首款SUV,起价为18万欧元。劳斯莱斯也宣布正在考虑推出一款SUV车型;菲亚特计划发布玛莎拉蒂品牌SUV,有望2015年投产。这无疑是一个非常积极的信号:由于看到SUV市场在中国的发展潜力,顶级豪车义无反顾地将目光投向这块一直没有涉足的市场,显然,这样的转型与中国市场的消费习惯密不可分。

在车型上,超豪华品牌已开始针对中国车

期不会改变整个行业的竞争格局。但从长期看,汽车行业的退出机制将会出台并完善,进而推动汽车行业兼并重组。

加快行业兼并重组

目前,全球汽车工业总发展趋势是大企业、大集团主宰垄断市场,领导发展潮流。资料显示,2012年,全球三大跨国车企的产能规模已突破900万辆。

与此对应的是,国内车企年产能规模均远低于三大跨国车企。尤其是自主品牌车企,研发投入难以获得规模化生产的支撑,只能在合资品牌的市场夹缝中艰难求生。

中国汽车工业协会公布的最新数据显示,今年1至9月,汽车销量排名前十家的生产企业分别为上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、华晨、长城、江淮和吉利,共销售汽车1406.35万辆,占汽车销售总量的88.54%,比上年同期提高1.1个百分点。

相关专家指出,企业需要规模优势,投资大、技术人才密集的汽车企业更是如此。因此,面对国内汽车行业“散”、“弱”、“乱”的格局,很有必要