

前11月汽车累计产销超过去年全年

本报讯(记者杨冉冉)中国汽车工业协会昨日公布的最新数据显示,2013年11月,汽车产销呈稳定增长,月度产销创新记录;1~11月,汽车产销双双超过去年全年,同比增幅较前10月继续回升。

11月,汽车生产213.43万辆,环比增长11.39%,同比增长21.17%;销售204.39万辆,环比增长5.75%,同比增长14.12%。其中,乘用车生产178.34万辆,环比增长12.04%,同比增长24.54%;销售169.63万辆,环比增长5.64%,同比增长16.08%。商用车生产35.09万辆,环比增长8.23%,同比增长6.54%;销售34.76万辆,环比增长6.32%,同比增长5.42%。

1~11月,汽车产销1998.93万辆和1986.01万辆,同比增长14.34%和13.53%。其中乘用车产销1630.29万辆和1615.18万辆,同比增长15.78%和15.10%;商用车产销368.64万辆和370.83万辆,同比增长8.37%和7.15%。

1~11月,销量排名前10位的轿车生产企业依次为:一汽大众、上海通用、上海大众、东风日产、北京现代、长安福特、神龙、吉利、东风悦达和比亚迪,分别销售126.43万辆、125.82万辆、118.89万辆、69.63万辆、67.69万辆、47.27万辆、45.32万辆、43.45万辆、37.83万辆和36.96万辆,同比分别增长11.24%、7.24%、18.75%、17.71%、8.49%、26.23%、13.41%、6.62%、16.17%和17.26%。

西安着手推广新能源汽车

本报讯(通讯员杜妍 栗莎 记者毛浓曦)近日,记者从国网陕西电力公司获悉,经国家有关部门审核评估,西安成为首批入选新能源汽车推广应用城市之一。目前该公司已经展开研究,配合政府主管部门推广新能源汽车。

本次和西安同时入选的城市或城市群共28个,按照规划,新能源汽车推广应用坚持低碳环保、绿色出行理念,带动相关产业发展。预计2015年末,通过示范推广,新能源汽车累计达到1.1万辆,新能源汽车产业年产值达到100亿元,每年节约燃油约3.9万吨,减少一氧化碳、碳氢、氮氧化物排放1600余吨。

据了解,新能源汽车推广工作,在带动地区经济发展的同时兼顾了保护环境的重任,并且与国家电网公司大力实施的“以电代煤、以电代油、电从远方来”发展战略不谋而合。当前国网陕西电力公司正与陕西省、西安市有关部门研究实施方案。西安将制定相关政策法规,推动新能源公交车、公务车、专用车、出租车及社会车辆应用,同时启动配套基础设施、管理信息化平台和标准规范体系建设。

首个汽车行李架标准明年3月1日实施

本报讯日前,中国工业和信息化部发布QC/T948-2013《汽车顶部装载装置》行业标准,这是我国第一个汽车行李架行业标准,将于2014年3月1日正式实施。

据介绍,该标准经过广泛的调研、专家论证、征集国家权威检测机构和社会意见,历时8年正式出台。该标准规定适用于M1类和G类道路车辆外顶部安装的装载装置,即通常说的含司机不超过9座的载客车和皮卡等安装行李架适用该标准,包括轿车、城市SUV、皮卡等大众用车。

有数据显示,目前我国有2000多家中小企业生产汽车顶部装载装置,但由于没有相关标准,生产处于无序状态,这也造成国产品牌销往海外市场时处于竞争劣势地位。

业内人士表示,中国汽车行李架行业在20多年来一直缺乏统一的行业标准,企业实力良莠不齐,甚至产生劣币驱逐良币的现象,只有通过确立统一的行业标准,并落实到生产、代理、分销等各环节,才能引导国内消费者良性消费,促进行业发展、壮大;同时为中小企业走向国际市场提供绿色通道通行证,提升中国企业在全球汽车用品产业链的话语权。(肖捷)

铃木11月在华销量滑落11%

本报讯据相关媒体报道,2013年11月,铃木汽车在中国市场销量为20268辆,较之去年11月的22832辆,同比下滑11.2%。

11月份,大部分日系车仍然在华维持前两个月的高速复苏态势,部分品牌例如本田和三菱等同比翻倍,在已经公布销量的车企中,铃木唯一下滑。

据了解,铃木在中国产品更新速度较慢,最新产品也是2009年的奥拓,因而产品竞争力低下。

1到11月份,铃木在华累计销量为209815辆,对比去年同期的231681辆下降9.4%。(千桦)

进口汽车市场明年将延续增幅回落趋势

中国机械工业集团有限公司副总经理、国机汽车股份有限公司董事长丁宏祥日前表示,受宏观经济形势及上年库存较高等因素影响,2013年中国进口汽车市场继续深度调整,销量增幅比前几年大幅回落。预计2014年仍处于调整期。

耿国庆/东方IC

公务车改革对汽车业影响几何



徐骏/东方IC

■李永钧

日前,中共中央、国务院正式下发了《党政机关厉行节约反对浪费条例》(以下简称《条例》)。其中,“取消一般公务用车”这一规定为公务用车市场化定下基调。这次被称为“史上最严”的公车改革,势必让公车采购及保有量大幅削减,未来将对汽车行业产生怎

样影响值得关注。

冲击传统市场

目前,我国公务车数量并没有一个明确的统计,按照规定公务车8年更新,每年更新量大约是50万辆。由于《条例》并不是要取消所有公务用车,对于必要的执法执勤、机要通信、应急和特种专业技术用车及按规定配

备的其它车辆,今后还将保留。取消一般公务车之后,公车采购规模可能每年削减30万辆,这与一年1600万辆的乘用车市场相比,仅占总量的不到2%,而且不会集中入市。因此,总体影响不会太大。

但新购量的缩减,可能会直接冲击一些将公务车作为重要市场的车企,奥迪、大众帕萨特、丰田凯美瑞、本田雅阁等标杆级中轿车因其出众的商务特性,也一直是中国各级政府部门进行公务用车采购的主要考虑对象。这几款车的销量在中国也一直处于节节上升的趋势。联想到今年年初禁止公款吃喝的规定出台后导致一系列高档餐厅败走麦城,《条例》的出台对中高端商务车销售有可能带来影响也不无可能。

只不过,截至目前,也并未见任何合资企业对此项《条例》发声。专家表示,中国的公车市场在中国庞大的私车市场对比之下,并不算是各企业的主要销售目标。因此,《条例》对中国汽车行业的影响恐怕并不会像是限制三公消费对高端餐饮消费的影响那般巨大。即使个别高端商务轿车的销量有可能遭到冲击,但大多数汽车企业旗下都拥有多款不同级别的车型,且大多数车企的主打车型都是面向普通老百姓的紧凑级轿车。每年的中国轿车销量排行榜中,1~10位也基本被紧凑级轿车全覆盖。在这一部分所带来的巨大利润之下,公务车销售的缺失便显得小巫见大巫了。中国汽车工业协会秘书长董扬就曾表示:无论政府是否采购,对合资企业的不利影响都会很小。

“自主”毋须悲观

《条例》出台之后,一些自主品牌汽车企业开始表现出担忧;近几年以来,公车改革被自主品牌车企视为强大的“利好因素”。中央政府一直在提倡公务车采购由合资品牌车型向自主品牌车型转变的思想,以帮助自主品牌车企的快速发展。而现在,利好还没有真

实出现,“取消一般公务用车”的规定就再次将自主品牌车企的“公车之路”推向了未知的彼岸,让早已准备“大干一场”的自主品牌车企空欢喜一场。

其实,自主品牌毋须悲观。首先,政府公务用车采购向自主品牌进行倾斜,原本就没有成为现实。所以一般公务用车的彻底取消,对于今天的自主品牌并没有形成任何实际上的打击。其次,被政策取消的一般公务用车,只是党政机关公务用车市场的一部分而已,并不是全部。省部级以上领导干部的用车还是需要继续采购,而且已经在实实在在地采购自主品牌的汽车产品了。再次,一些特殊的公务用车还是需要保留,这部分市场仍然可以成为自主品牌的主攻方向。最重要的是,一般公务用车被取消以后,空余下来的市场不会平白无故消失,只是会转移到了其它的为党政机关提供公车服务的机构。而且,这里面有一个很关键的因素在于,未来政府部门虽然取消了一般公务用车,但是对于这些公务人员执行公务需要使用的车辆,应该会有相应的政策来规定使用标准。

更有业内人士认为,从长远来看,“取消一般公务用车”对自主品牌车企的发展也未必不是好事,将迫使自主品牌摆脱政策依赖性,倒逼企业眼睛向内,练好“内功”。对于自主品牌企业来说,不应该太多地依赖政府采购带来的销量和业绩增长,只有踏踏实实地提高研发实力和产品质量,才能在未来市场中更有更大的作为,中国的自主品牌必须树立起不等不靠的自我发展的决心。

潜在机遇仍多

公务车新政虽然会带来公务车新购量的大幅缩减,但从另一个角度来看,公车改革的步伐让汽车业嗅到了潜在机遇,公务员个人购买车辆的需求仍然存在,且该消费群体数量较大,汽车租赁行业或将较快增长,对车市而言是积极信号。



我国私家车十年增长13倍

公安部交管局数据显示,截至目前,我国私家车保有量达8507万辆,比2003年增长13倍,在载客汽车总量的占比已达82.8%。近两年来,私家车数量仍在以年均1400多万辆的速度迅猛增长。

李振勇/CFP

“买得起,修不起”已经成为进口车消费中的普遍现象

单一销售渠道致进口车零部件价格畸高

本报讯近日,中央电视台《经济半小时》节目围绕“进口车暴利”的问题推出专题报道。报道指出,当前进口车市场除了整车的价格居高不下之外,零部件的价格同样也是高得惊人。

节目中,一位消费者的路虎揽胜车由于遭遇追尾事故而导致汽车保险杠及防撞钢梁产生破损,当他前去指定的4S店维修时,竟然被告知损坏的零部件“只换不修”,且需要花费约十万元!

报道称,国内进口车的价格之所以居高不下,除了高关税以外,厂商通过价格垄断牟取暴利同样是一个重要原因,而“买得起,修

不起”则成为进口车车主面临的普遍难题。

那么究竟是什么原因导致进口车零部件价格的畸高呢?

在我国,国外车企不允许自己汽车的零部件流到中国的各大汽配城,只允许在4S店进行更换。因此,单一销售渠道最终导致了进口车零部件价格的走高。

有业内人士认为,正是我国《汽车品牌销售管理办法》的相关规定致使进口车生产商轻易获得垄断中国市场并任意抬高零配件价格的权力。

据了解,《汽车品牌销售管理办法》第六条规定,同一汽车品牌的网络规划一般由一

家境内企业制定和实施。境外汽车生产企业在境内销售汽车,须授权境内企业或按国家有关规定在境内设立企业作为其汽车总经销商,制定和实施网络规划。

中国欧洲经济技术合作协会会长徐秉金则表示,国外大型跨国企业不单单在销售环节存在隐性垄断,零部件供应和售后维修、保养方面同样如此,而这些问题的总根源就在于国外的制造厂商通过他们在中国设立的总代理公司,控制了几乎所有的核心环节,而国内厂商则失去了市场的控制权和话语权,消费者要多花大量的冤枉钱。

(王群)

万向集团、潍柴动力等零部件企业进军整车制造业的梦想开始付诸行动

零部件企业造车前景难明

万向集团与潍柴动力在国内零部件行业都是各自领域的翘楚。他们进军整车制造业的梦想已经开始付诸行动。对此,业内观点褒贬不一。有人认为相较于一般的自主车企,做零部件出身的万向、潍柴动力等企业拥有更多的核心技术,以这样的身份介入整车制造或将为中国汽车技术进步带来一个新的思路。事实上,无论是潍柴动力,还是万向集团,之所以有魄力投入巨资进军整车制造领域,最基本的原因是自身属于整个行业范畴,特别是在相应的业务延伸的过程中,自己原本的业务可以作为核心技术进行扶助,这些都是优势,也是零部件供应商的最大的信心所在。

也有人基于目前乘用车市场的竞争格局和自主品牌车企的发展现状表示担忧,目前我国汽车零部件生产依然是行业发展中的短

板,零部件企业在并未夯实自身技术实力基础的条件下急于转型整车制造,并不被看好。汽车业作为资金、技术密集型产业,对生产、物流、营销以及后市场等各个方面的要求之高超乎想像,上马生产线、研发产品、打造品牌、建立营销网络等一系列环节,都要求企业具备长期、持续的高投入能力,一旦上述某一个环节把握不好,就会影响整个企业的发展。因此零部件制造商进军整车制造业,即使有自己核心技术和产品,但白手起家意味着巨大的风险。

另外,如今的中国汽车市场已远不如前几年好,不仅有本土自主汽车拿出高性价比产品在低端产品拼搏,更有合资汽车为了扩大自己的产品范围,在多个方面进行产品线下探,这些都给予新进入玩家更多的压力和挑战。因此,汽车零部件企业在此时转型造

2012款长城C50被疑后悬架缺陷致“吃胎”严重

本报讯长城C50车型自2012年上市以来,销量表现不错。但据中国汽车质量网报道,该网站接到的C50相关投诉中,近1/3的车主反映该车型吃胎问题严重。

据了解,吃胎一般指有一个或者几个轮胎内侧或者外侧不正常的加速磨损,比起另外几个轮胎,某一个胎的某个部分磨损的特别快。在检查轮胎的时候可以明显看出花纹磨损比别的胎或者同一胎的另一边磨损得快,很快造成偏磨,导致该轮胎报废。

轮胎是车辆的易损部件之一,在使用过程中会逐渐磨损,本属正常现象,但据中国汽车质量网报道,长城C50车型的吃胎问题并非如此。来自新疆的车主许先生反映,其2012年购买该车型,至今已陆续更换了6条轮胎,而且后轮吃胎问题越来越严重,基本每两万公里左右轮胎已磨报废。

中国汽车质量网称,类似的经历也发生

变速箱及空调系统问题成奇瑞瑞虎投诉主因

本报讯瑞虎5近期上市,旨在抢占低端SUV市场,为了让消费者能更多了解瑞虎以往的产品质量状况,中国汽车质量网日前发布奇瑞瑞虎质量问题投诉分析报告。报告称,奇瑞瑞虎投诉的主要问题集中在变速箱及空调系统两方面。

据中国汽车质量网报道,从对车主投诉的分析来看,奇瑞瑞虎投诉相对集中的问题涉及以下几项:变速箱异响、发动机异响、挂挡困难、空调风扇散热差、空调制冷效果差、空调系统噪音大等。由以上问题可以看出,奇瑞瑞虎的主要投诉集中在变速箱及空调系统两方面。

瑞虎手动变速箱异响问题,多集中在2013款1.6L DVVT手动贺岁版及2012款1.6L DVVT手动精英版车型中,均配备1.6L DVVT发动机。从厂家的数据来看,型号为ACTECO-SQRE4G16的1.6L DVVT发动机,功率及扭矩相比老款1.6L发动机增加了6KW及13N.m。业内人士表示,如果在加大负荷的情况下,变速箱内部出现类似金属敲击般的异响问题,多与轴向窜动有关。

投诉数据显示,空调问题主要集中在2010款奇瑞瑞虎31.6S车型中。而开空调后出现噪音过大现象,主要由电子风扇和压缩机的问题导致。除噪音过大外,部分车主也反映瑞虎空调制冷效果不佳的问题。从结构上看,当开启空调系统或水温到达特定温度,电子扇便会自动启动。如果电子扇出现质量问题,则会引起异响、散热不良等问题,从而导致奇瑞瑞虎出现上述故障。

除变速箱及空调问题外,车身生锈、熄火、刹车失灵等问题,也有多名车主进行投诉。其中,有车主因刹车失灵导致追尾。据车主反映,已有4S店开始对刹车系统问题实施技术升级服务,更换负压管,但目前无法确认是否为厂家行为。(千桦)

■文岩

工信部产业政策司日前发布第254批《车辆生产企业及产品公告》,万向集团子公司万向电动汽车有限公司将获得专用车生产资质,无独有偶,潍柴动力将正式进军乘用车领域,首款车型将选定为汽油动力的城市SUV,或将于明年推出市场。零部件行业内的龙头企业,在整车领域的动作,让人深思。

零部件供应商为什么想要进军整车制造行业?其中主要原因有两点,一是相对于声名显赫的整车制造企业,即使是在自己的领域内名列前茅的零部件企业,二者之间的名望以及受关注度都不可同日而语,因此,进军整车制造行业成为一些零部件企业的诉求;二是零部件供应商看到整车制造的丰厚利润,于是纷纷觊觎上马整车项目,试图将利益最大化。