

传统制造业企业造车会比互联网企业“胜算”更大吗

制造业企业若要成功跨界,必须摒弃“短平快”的捷径思维,对传统造车门槛怀有更多的敬畏之心,制定清晰可行的战略和项目规划,同时需要克服包括技术、资金在内的多重困难,产品的安全性和稳定性也有待检验。

□本报记者 王群

在时下的汽车行业,跨界造车早已不是一件新鲜事,但如果仅仅把跨界造车的“野蛮人”范围停留在互联网企业层面便已经过时了。如今,这股造车浪潮已经席卷了越来越多其他行业的企业加入其中,并且日益演变成为一场声势浩大的造车运动。

据媒体报道,近日,中兴通讯成功收购广通客车,通过组建中兴智能汽车有限公司而进入新能源汽车领域。而早在今年7月,中兴通讯曾以数亿元取得珠海广通客车70%股份,获得了进入汽车市场的牌照以及客车制造技术。

更加引入关注的是,就在不久之前,董明珠在格力收购银隆新能源汽车方案被否之后,于12月15日携王健林等人宣布正式投资珠海银隆。此外,万向集团、敏安汽车等以汽车零部件制造和销售为主业的零部件企业也陆续获得新能源汽车生产资质,从零部件制造企业正式跨入到了整车制造领域。

越来越多的中国企业和企业家们似乎都爱上了造车。

然而,一些汽车行业内部人士却依然坚信“汽车绝不仅仅是电池上面加四个轮子两个沙发”的造车理念,拥有130年历史的汽车产业的门槛也绝对不是任何企业都可以随意进入的。

从目前来看,这一观点似乎并不缺乏相关的案例支持。

与彼时高调进入汽车行业的风光无限相比,如今互联网企业的造车光景显得较为暗淡。

前一段时间,苹果低调解散 Apple Car 汽车团队,将主要精力转为车载系统和自动驾驶系统研发,“苹果知难而退”的说法瞬间引爆了汽车圈。

在国内,一直被寄予厚望的乐视汽车也因被爆出资金链紧张而处于风口浪尖之上,这无疑让乐视超级汽车的前景蒙上了一层阴影。相关数据显示,乐视对整个汽车生态的投入已超过100亿元,但由于造车需要的资金量太大,乐视汽车未来还需要100亿至200亿元资金投入。

那么,在互联网企业跨界造车陷入危局之时,传统制造业企业紧随其后涉足该领域的底气又从何而来呢?

这背后的逻辑实则并不难理解。

当前,在国内经济增速换挡以及制造业转型升级的大背景下,传统制造业的市场空间已经愈发有限,且纷纷遭遇盈利“天花板”,越来越多的传统制造业企业开始将自身的制造实力和研发优势转嫁并向外延扩张,而新能源汽车无疑是最好的选择之一。

根据工信部最新发布的数据显示,当前,新能源汽车产销量继续保持全球领先。1月~11月,新能源汽车销售40.2万辆,同比增长60.4%。预计全年,我国新能源汽车推广应用将超过50万辆,连续两年保持全球第一。

如此高增长趋势和巨大的市场空间,自然成为

诸多制造业企业以不同形式进入新能源汽车领域的最佳理由。那么,制造业企业造车会比互联网企业“胜算”更大吗?

事实上,与互联网企业造车主要以资本推动不同,传统制造业企业与汽车产业本就有着千丝万缕的联系,在制造经验及技术方面相对更有优势,也更加了解汽车行业的“玩法”,成功的可能性也相对更大。

例如,与互联网企业当初略显盲目地“闯入”相比,更多的制造业企业的进入往往更为谨慎和理性,切入点也往往更为精准。他们多选择进入新能源公共交通领域,以新能源客车为集中突破点,也更容易获得政府支持及其他各类保障。

当然,汽车制造毕竟是现代工业领域的集大成者,仍然是一个具有较高制造“门槛”的领域,不管是从人机工程到车身布置,还是从安全舒适到操控性能,造车都有着极为苛刻的要求。此外,目前新能源汽车行业标准提升,补贴下降的趋势日益明显,造车资质的管控也更为严格,留给传统制造业企业的时间窗口和上升通道都在变得越来越小。

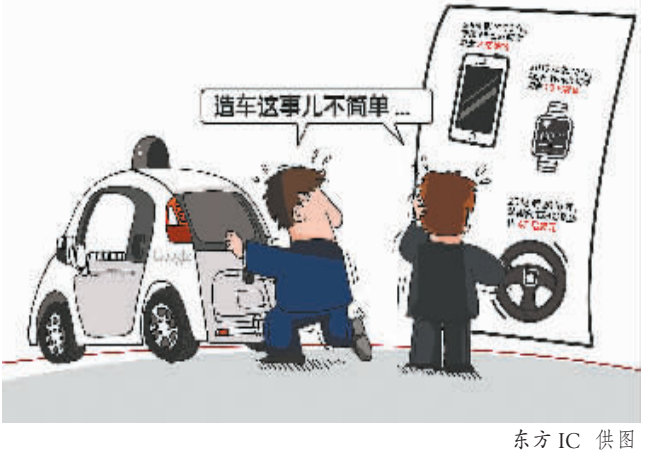
因此,制造业企业若要成功跨界,必须摒弃“短平快”的捷径思维,对传统造车门槛怀有更多的敬畏之心,制定清晰可行的战略和项目规划,同时需要克服包括技术、资金在内的多重困难,产品的安全性和稳定性也有待检验。

毕竟,这一切只能交给时间和实践来考量。



●国际市场研究公司 IHS Markit 预测,截至2040年,电动汽车市场占有率将达到15%~35%,并且50%的电动汽车车主为新用户。

●相关报道称,从2019年起,大众、奥迪、通用、福特都将在中国大量投放新能源汽车。与此同时,国内自主品牌也在紧锣密鼓地布局新能源汽车。这意味着对包括制造业企业在内的新兴造车团队来说,窗口期只有2018年和2019年两年。



生态汽车评价新一批评价结果发布

本报讯(记者王群)近日,中国汽车技术研究中心发布了中国生态汽车评价(C-ECAP)新一批评价结果,主要包括北京现代汽车有限公司领动2016款1.4T双离合炫动·活力型(86.02分);东风日产乘用车公司轩逸2016款1.6L CVT XV+智尊版(96.27分);浙江吉利控股集团有限公司新帝豪2017百万款1.3T手动向上版(91.12分);长城汽车股份有限公司哈弗H6 COUPE 2016款2.0T手动柴油两驱都市型(81.01分);上汽通用五菱汽车股份有限公司宝骏310 2016款1.2L手动豪华型(80.03分)。

本次发布的五款车型,类型多样,不同排量以及不同发动机进气方式的车型均包含在内,且出现了第一款柴油燃料车型。从评价结果来看,五款车型生态性能优良,且合资与自主品牌均表现优异。

截至目前,C-ECAP评价已发布4批共17款生态汽车产品,其中既涵盖了美系、德系、日系、法系、韩系的合资品牌,也包含如广汽乘用车、吉利控股、长城汽车等主流自主品牌。C-ECAP评价将进一步促进汽车企业在生产、制造、使用、回收等环节符合国家绿色发展的政策要求,同时也为消费者购买生态汽车提供可靠参考。

北京将全面实现车险保单电子化

据新华社电(记者王晓洁 郭宇靖)北京保监局28日宣布,将于28日启动交强险电子保单试点,在前期试点商业车险电子保单的基础上,实现车险保单全面电子化。

车险电子保单试点启动后,北京地区保险公司在销售交强险和商业车险时,不再统一印制和签发纸质保单、纸质交强险标志。保险公司将采用短信方式告知消费者承保信息,及电子保单、电子交强险标志的查询获取途径。保险公司官网将为消费者提供电子保单的查询、下载、打印、验真服务。

同时,北京地区保险公司将配套推出电子发票供车险消费者选用。在北京投保交强险的机动车在北京辖区内行驶,公安机关交通管理部门将通过移动警务终端完成电子保单和电子交强险标志的查验工作。

试点实施后,北京地区车险消费者将享受更为便捷的服务,批改、退保或理赔时,不用再提供纸质保单;在北京辖区内行驶时,也无须随车携带纸质保单和粘贴保险标志。

北京保监局财产保险监管处处长崔振海说,北京地区于2014年12月在全国率先实施了商业车险电子保单试点,2年来,行业累计签发电子保单近3万张,在此基础上,北京保监局与北京市公安局交管局研究决定,实施交强险电子保单试点。

山西电动汽车充电网络初步形成

据新华社电(记者胡靖国 霍瑞)据山西省交通运输厅消息,山西38座高速公路电动汽车快充站建设完成并将于12月26日正式启用。至此,山西省电动汽车充电网络初步形成,从最北端的大同市至最南端的运城市可驾驶电动汽车,不必再担心途中无充电的地方。

38座电动汽车快充站分布在国网南京昆、二广、青银高速的19对服务区,据相关部门测算,途经上述服务区的车流日均通行量超过了山西省高速公路路网内总通行量的60%,是连接省内外的交通运输主动脉。快充站在这些服务区建成后,可以满足山西省内电动汽车出行需求,与周边省份快充站网络相连后,电动汽车可以跑得更远,用户可通过国家电网通用的充电卡或“e充电”APP客户端进行结算,快捷方便。

充电设施的建设被视为新能源汽车发展的关键性因素。今年上半年,按照山西省政府加快推进电动汽车产业发展和推广应用实施意见,山西省高管局积极与山西省电力公司签订了《关于共同推进高速公路服务区电动汽车充电设施建设战略合作协议》。协议中“2016年先期建设38座服务区电动汽车快速充电站及配套电气设施”的目标任务已顺利完成。

缺陷汽车产品召回首次突破一千万辆

各车企为消除车辆缺陷投入召回活动的直接经济成本超过210亿元

本报讯(记者蒋蕊)12月26日,记者从质检总局举行的新闻发布会上获悉,今年我国汽车召回数量首次突破1000万辆,已达到1132.56万辆,同比增长103%。据不完全统计,截至目前,全国各个汽车生产企业为消除车辆缺陷投入召回活动的直接经济成本超过210亿元。

我国自2004年开始实施缺陷汽车产品召回制度,至今已12年,汽车行业已逐渐形成了“履行法律义务、主动实施召回”的良好氛围。截至2016年12月25日,累计实施缺陷汽车召回1295次,涉及车辆3668.00万辆。

自2013年《缺陷汽车产品召回管理条例》颁布实施以来,我国汽车召回数量明显增加,2013年、2014年、2015年连续三年突破500万辆,2016年更是创下历史新高。

质检总局执法督查司司长冯吕敏针对今年的缺陷汽车产品召回情况分析指出,引发召回的缺陷问题比较集中。从召回涉及的缺陷问题来看,召回数量排名前三位的依次是:气囊和安全带问题召回64次,涉及数量最多,为643.02万辆;其次是发动机问题召回

28次,涉及数量241.98万辆;再次是车身问题召回29次,涉及数量85.29万辆,位居第三位。

近年来,因高田气囊气体发生器异常破裂在全球引发了大规模的召回,引起了广泛的社会关注。质检总局在掌握到相关情况后立即组织总局缺陷产品管理中心开展调查工作,截至目前,已经对包括上汽大众、上汽通用、北京奔驰、东风本田、广汽本田、华晨宝马、天津一汽丰田等在内的34家生产企业启动了缺陷调查。相关整车生产企业和高田公司称国内尚未发现高田气囊气体发生器异常破裂案例。据了解,高田气囊召回事件发生以来,已在全球市场召回受影响车辆超过6000万辆,截至2016年12月25日,包括东风本田、广汽本田、华晨宝马、天津一汽丰田在内的21家国内生产企业实施了90次召回,涉及车辆共计964.66万辆。但尚有上汽通用、上汽大众、一汽-大众、北京奔驰等13家生产者未向质检总局备案相关的召回计划,下一步质检总局将督促上述企业采取相关措施,消除消费者行车风险。

数读车市

783:1 个人普通小客车中签率再创新低

近日,北京市小客车指标管理系统公布本年度最后一期指标申请审核结果和有关工作情况。本期个人普通小客车中签率下跌至0.1277%,783人中才有一人中签,个人普通小客车中签率再创新低。

根据通告公布的数据,经审核,截至2016年12月8日24时,普通小客车指标申请个人共有2742544个有效编码(根据阶梯中签率相关规定,本期基数序号总数为10676649个)、单位共有77693个有效编码。同时,经市公安交通管理局审核确认,2016年4月26日中签过期未用个人普通小客车配置指标135个,按规定纳入本期个人普通小客车指标配置,因此本期将随机摇出个人普通小客车指标13635个。

与上一期普通小客车指标中签率0.132%(754:1)相比,年末最后一次摇号,个人普通小客车中签率也创造了新低。

14% 报告称减税政策持续提振车市

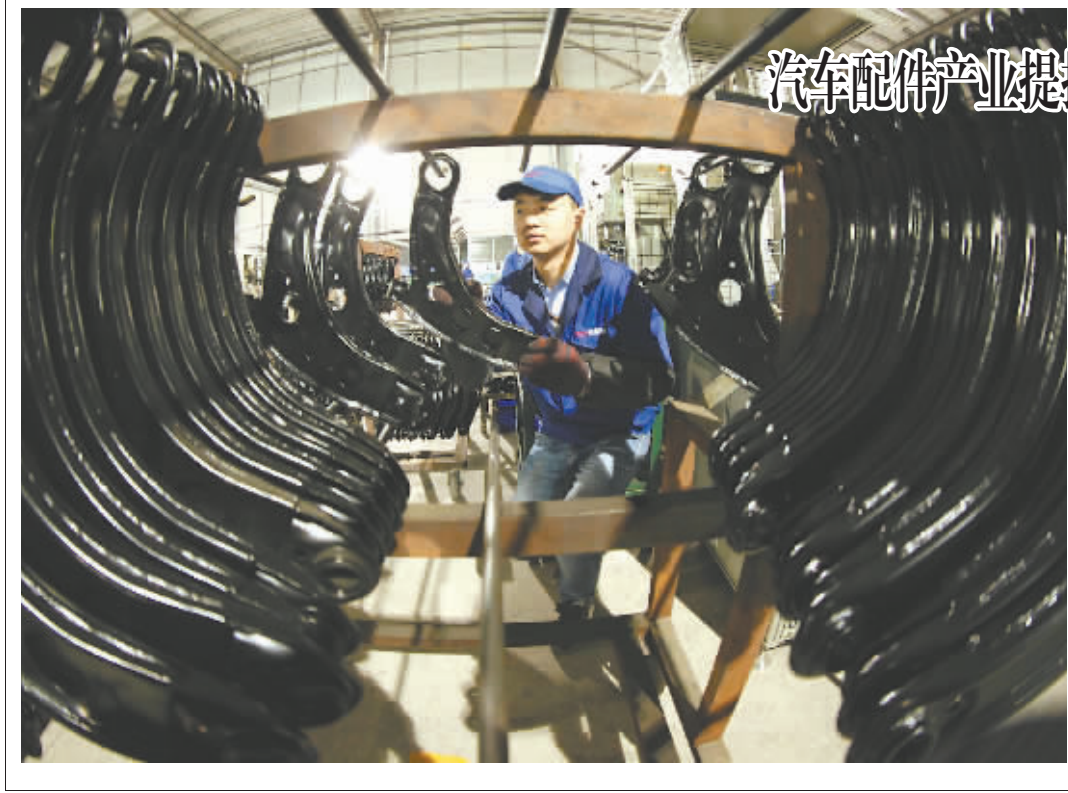
来自普华永道的报告显示,随着购置税减半优惠政策的退出,2017年中国车市会逐步回归温和增长,而车市的两大新兴产业,新能源汽车和智能网联未来5年将进入发展快车道,其中新能源汽车在2022年时年产量将达到200万,智能网联市场规模将是现在的3倍——1550亿美元。

据普华永道分析,在减税政策的持续影响下,2016年前三季度国内车市增速高达13.3%,全年或更高。伴随着“购置税减半”政策退出的刺激,年末可能会带动一部分刚需消费者提前购车,预测2016年整体车市增长或将达到14%。

5265 克莱斯勒召回部分进口吉普牧马人

据国家质检总局网站消息,克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将自2016年12月25日起,召回2015年6月14日至2016年8月14日期间生产的部分进口2016年款Jeep牧马人(Wrangler)汽车,据该公司统计,中国大陆地区共涉及5265辆。本次召回范围内部分车辆前部模块线束布线不当,导致车辆在特定条件的碰撞中,气囊和安全带预紧器无法正常展开,可能增加乘员受伤的风险,存在安全隐患。

克莱斯勒(中国)汽车销售有限公司将为召回范围内的车辆进行检查并免费更改前部模块线束的布线,以消除缺陷。(王群根据媒体公开报道编辑整理)



“国六”标准将实现八个更加严格

——环保部解读汽车排放新标准

□新华社记者 高敬

《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)》即轻型车国六标准23日正式发布。新标准有哪些变化?标准怎么实施?就这些热点问题,记者采访了环境保护部大气环境管理司司长刘炳江。

问:为什么要制定更加立足国情的“国六”标准?

答:截至2015年底,我国汽车保有量突破1.7亿,其中轻型汽车1.5亿辆左右。据测算,2015年全国机动车四项污染物排放总量为4532.2万吨,其中汽车排放的各项污染物所占比例:一氧化碳占86.9%,碳氢化合物占83.3%,氮氧化物占92.2%,颗粒物占95.7%。

同时,我国汽车的整体技术水平与国际先进水平仍有差距,高端产品仍为国外或合资公司垄断。此次轻型汽车国六标准基于全球技术法规基础,引入了欧洲标准和美国标准的先进内容,考虑了我国的环境质量改善需求,形成了一个全新的自主技术标准。

问:“国六”标准适用于哪些车辆?

答:我国按照最大总质量将汽车分为轻型汽车和重型汽车。本标准适用于最大总质量不超过3500kg的M1类、M2类和N1类

汽车。

因燃料类型不同,轻型汽车包括轻型汽油车、轻型燃气车、轻型柴油车和轻型两用燃料汽车。

问:和现行标准相比,新标准做了哪些修订?

答:新标准是对现行“国五”标准的升级。和现行标准相比,新标准主要有以下8方面的不同:

一是测试循环不同,对车辆的冷启动、加速以及高速大负荷状态下的排放进行全面考核,覆盖了更大的发动机工作范围,对车辆的排放控制性能提出了更高的要求。

二是测试程序要求不同,用更加严格的测试要求,有效避免汽车企业利用标准漏洞在实验室测试中得到一个漂亮的数据,但是在实际使用中却不尽如人意的行为。

三是限值要求加严,相比“国五”加严了40%至50%左右,另外,与国五阶段汽油车采用不同的限值相比,“国六”标准根据燃料中立原则,对汽油车采用相同的限值要求。

四是新增加实际道路行驶排放,第一次将排放测试从实验室转移到了实际道路,要求汽车既要在试验室测试达标,还要在市区、郊区和高速公路上,在正常行驶状态下利用便携式排放测试设备进行尾气测试,能够有效

避免排放作弊行为。

五是加严蒸发排放控制要求。“国五”标准下,估测汽油车单车年均油气挥发8.8kg左右。“国六”标准对汽油蒸发排放控制提出了严格要求,同时还要求车辆安装ORVR油气在线回收装置,增加对加油过程的油气控制。

六是增加排放质保期的要求,要求在3年或6万公里内,如果车辆的排放相关出现故障和损坏,导致排放超标,由汽车生产企业承担相应的维修和更换零部件的所有费用,保障车主权益。

七是提高低温试验要求,相比“国五”的一氧化碳和碳氢化合物限值加严1/3,同时还增加了对氮氧化物的控制要求,有效控制冬天车辆冷启动时的排放。

八是引入了严格的美国车载诊断系统(OBD)控制要求,全面提升对车辆排放状态的实时监控能力,能够及时发现车辆排放故障。

问:新标准何时实施?

答:“国六”标准的实施,将大大降低汽车的污染物排放。考虑汽车技术升级的准备期、导入期以及我国严峻的空气质量形势等,最终确定:本标准自发布之日起,即可依据标准进行型式检验。自2020年7月1日起,所有

销售和注册登记的轻型汽车应符合本标准6a限值要求。自2023年7月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合本标准6b限值要求。

问:与国际排放标准比较,新标准的控制水平如何?

答:仅从限值水平来看,国6a阶段限值略严于欧洲第六阶段排放标准限值水平,比美国Tier3排放标准限值要求宽松;国6b阶段限值基本相当于美国Tier3排放标准中规定的2020年车的平均限值。如果考虑到测试程序的不同等,可以说“国六”标准是目前世界上最严格的排放标准之一。

问:标准实施需要哪些技术,经济成本如何?

答:实施新标准,主要改进催化转化器中的催化剂,改进燃油系统密封性等。由于我国“国五”以前柴油车排放限值较低,因此柴油车升级难度高于汽油车。轻型汽油车单车升级成本约需1200元,轻型柴油车单车升级成本约需4000元。但随着零部件产业的发展,成本会逐步降低。

国家标准委已经开展了“国六”车用燃油标准制定工作,石化企业也进行了油品升级准备工作,预计2020年可具备国六排放标准实施的油品供应条件。(新华社电)