



东方 IC 供图

- 绿色、智能将成为未来汽车产业的主基调
- 80后和90后等新生代消费群体更加追求产品差异性和消费体验
- 互联网带来的产品创新会颠覆整个产业,80%的主机厂都会消失?

重庆车展论坛聚焦变革与机遇

车界“大咖”发声行业未来走势

□本报记者 李国 实习生 郑荣俊

刚刚落下帷幕的2016重庆车展,成为山城汽车狂欢盛宴。车展中汇聚了多个品牌推出的30多款首发新车,其中不少车型均为西南地区首度亮相,还有超吸睛的长安睿骋,令人驾驶技术“从梦想照进现实”……从6月7日开幕到13日结束,近3万台的销量更是让主办方大呼“没想到”。

其间,以“新一轮产业发展的战略支点——中国机遇:‘十三五’规划《中国制造2025》”为主题的第七届中国汽车论坛举办。

论坛上,中国国际贸易促进委员会汽车行业分会会长王侯预测,汽车产业在今后10年的变化可能会超过过去的50年。

“汽车产业正迎大变革时期”

“汽车工业作为国民经济的重要支柱,保持了适度增长。”中国机械工业联合会会长王瑞祥表示,“十二五”期间,我国汽车产业年均增速超过7%,2015年产销双双突破2450万辆,连续7年在全球排在第一名。

“汽车工业已经成为拉动中国乃至世界经济发展的一支重要有生力量。”王瑞祥认为,尽管汽车产业的发展数据比较可观,但

中国汽车产业整体竞争力仍较弱,还需要整个产业提质增效、升级。现在,以信息技术与制造业服务融合为特点的科技革命方兴未艾,正在引发世界经济格局的深刻变革。他说:“未来汽车产业绿色、智能应成为主基调”。

广汽集团执行董事、常务副总经理冯兴亚说:“我认为,汽车消费行为正随着消费群体的更迭而发生改变,目前80后和90后新生代的消费能力将在‘十三五’期间迅速提升,消费价值呈现多元化趋势,客户不再仅关注商品,还追求差异性和消费体验。据测算,到2020年,80后和90后及新生代的汽车购买者的比例将超过50%。”

长安汽车总裁朱华荣坦言,互联网时代为自主品牌提供了前所未有的机遇。“目前我们完全有能力打造快速服务市场,提供快速响应用户需求的一系列产品与服务,搭建以互联网为手段的若干与用户接触的集成通讯平台和交流平台”。

沐华平则表示,全球经济进入新阶段,汽车产业不能置身事外,汽车产业将发生几大转变,即从过去两位数的高速增长进入中低速增长的新常态;从过去单纯依靠内部增长向内外因素综合驱动转变;从过去单纯注重产业链向注重价值链转变。“汽车产业正处在大变革时期”。

“大变革之下,汽车产业机遇与挑战并存”

“2015年中国汽车总销量首次超过2400万辆,连续第7年领跑全球车市。但整车的销量增幅只有4.7%,明显跑输GDP。”王侯介绍,今年前4个月,中国汽车产量产销增幅在6%左右,这再次证明中国汽车市场的低增长正

在融入全球汽车市场的发展常态中。

中国经济增速放缓,这已是毋庸置疑的事实,但未来几年或将发生前所未有的变化。戴姆勒股份公司管理委员会成员唐仕凯表示,电子化、数字化将会影响整个产业链。同时,分时租赁、自动驾驶、以及新能源都将未来的发展趋势。“这些发展趋势给汽车产业带来了突破发展瓶颈的机会,也给产业本身带来了巨大挑战,新一轮的竞争关键在于能否抓住机遇。”

中驰车福联合电子商务有限公司董事长兼CEO张后启提出了更为尖锐直接的观点。“互联网带来的产品创新会颠覆整个产业,80%的主机厂都会消失。很多造车企业表示130多年的产业不会那么容易被互联网颠



2016重庆车展展出的长安无人驾驶汽车和市民大饱眼福。 东方 IC 供图

本报(记者王群)中国汽车工业协会13日发布数据显示,2016年5月,汽车产销比上月略有下降,同比小幅增长。1-5月,汽车产销保持增长,产销增幅比上年同期继续呈小幅提升,汽车产销均突破千万辆,分别完成1084.35万辆和1075.52万辆,同比增长5.75%和6.96%,增幅分别比上年同期提升2.57个百分点和4.85个百分点。

数据显示,5月份,我国汽车生产206.49万辆,环比下降5.08%,同比增长5.01%;销售209.17万辆,环比下降1.66%,同比增长9.75%。其中,乘用车生产177.21万辆,环比下降3.68%,同比增长5.53%;销售179.30万辆,环比增长0.52%,同比增长11.27%。商用车生产29.28万辆,环比下降12.73%,同比增长1.98%;销售29.86万辆,环比下降13.01%,同比增长1.40%。

覆,在我看来,也许能够成为代工厂已经是最好的结局”。

相关资料显示,过去十年,中国汽车市场快速发展,年均复合增长率达到15.4%,占全球总销量的比重从8.8%上升到27%。这当中,中国品牌取得了高速增长,始终保持30%左右的增长率。然而,中国品牌也呈现出低端价值、产品竞争力弱等特征。中国品牌面临的市场压力正不断加大。

“与大变革相伴的必定是大机遇与大挑战。”朱华荣针对互联网时代带来的大变革给了汽车产业如下建议:汽车相关企业首先需要打造经典产品和服务的能力;其次是打造快速服务市场、响应用户的能力;再者是打造大数据的整合应用能力;最后要打造多渠



2016重庆车展展出的长安无人驾驶汽车和市民大饱眼福。 东方 IC 供图

道盈利能力。

重庆的新目标,从最大转向最强制造基地

产业自身动力来自于经济动力,经济发展动力源自于不同阶段动力组成。一般情况下,当人均GDP小于3000美金时,增长动力来自于要素驱动,3000美金到5000美金为投资驱动,5000美金到8000美金为创新驱动。

沐华平表示,无论是中国还是重庆,人均GDP已经到了8000美元,很显然到了创新驱动阶段。创新最终是通过企业家把先进生产要素进行重新组合,根本点是新产品新工艺,也就是汽车产业要注重新产品新工艺的研究开发,不断推出新产品。

“重庆作为中国最大的汽车制造基地,我们目标要从最大向最强转变。”沐华平认为,要建成一个强大的制造基地,需要做好几个“更加注重”,更加注重新技术的研究开发,更加注重新产品滚动计划和实施;更加注重产品质量;更加注重汽车产业创新生态圈的建设。

此外,还需要对产业工人加大培训,使工匠精神得到弘扬,还需要行业互动,使得新技术、新思想新理念得到推广。沐华平透露,重庆正在制定聚集全球人才来渝创业、研发的政策,同时今后还会加大相关财政投入。

业内专家认为,重庆本来就是中国最大的汽车制造基地,但现状是大而不强,当下重庆汽车产业面临着难得的历史机遇,相关企业、研发团队应该积极与世界一流汽车企业进行合作交流,促进新技术的引入,在壮大自身的同时也壮大整个重庆制造基地。

“国六”来了,尾气污染会远么?

□舒年

6月13日,环保部发布的《轻型汽车污染物排放限值及测量方法(中国第六阶段)(征求意见稿)》的征求意见稿期限结束。根据这份征求意见稿,“自2020年1月1日起,所有销售和注册登记的轻型汽车应符合本标准要求”。

听了许久楼梯响,“国六”标准的靴子终于要落地了。

根据环保部发布的意见稿,“国六”标准不仅在排放限值上要求更加严格,还引入了“欧六”标准中“实际驾驶排放测试”的概念。过去,有的车型在实验室的排放数据是合格的,但上路后的排放可能超标,新标准规定,不管驾驶员如何开车,在何种工况下,排放都应当达标。

“国六”标准之细,要求之高,与欧美发达国家相比也无甚差距。那么,“国六”即将出台,汽车尾气的困扰就会就此远离国人吗?

事实上,即便是当下的“国五”标准,与欧美水平也已接近,为何尾气污染严重的问题依然在很多地方存在?标准是人制定的,执行也要靠人来执行。

不同省份之间,经济发展状况不一,油品升级情况也不一致,执行尾气排放标准的时间自然也不尽相同。直到今年年初,工信部和环保部联合发布《关于实施第五阶段机动车排放标准公告》,包括京津冀和珠三角在内的东部11省市统一施行“国五”标准,时间为今年4月1日,而在全国范围内施行的时间则为明年7月1日。

但是,不同区域,对于老旧机动车的淘汰速度并不同步,相应补贴也有差异。北京

市目前禁止“国一”标准车进入六环以内区域,但是,部分周边城市针对“国一”车辆并未有联动措施。相对来说,经济发达地区居民收入和补贴数额都更多一些,车主淘汰老旧车辆的意愿更强,而相对欠发达的地区的老旧车辆淘汰速度则难尽如人意。

对于新注册登记汽车而言,各地汽车检验情况不一,这就使得标准在执行过程中存在“打折扣”的可能。以之前执行的“国四”标准为例,国家在2013年7月实施该标准,央视则在一年后则曝光,北京周边某省,很难买到这样标准的汽车,假“国四”车大行其道,甚至“国一”、“国二”车也能以“国四”上牌。

造成这样情况的原因是,很多地方在上牌过程中没有严格监管,只要合格证上写着符合标准就给上牌。各地主管上牌的部门也不同,有的是交管部门,有的则是环保部门,而在汽车准入、产品质量检查、销售环节,不同权责也分属于工信、质检和工商部门,权责不清,即便发现假标准车,处罚力度也不够。有的一线城市对本地上牌的车辆能够严格监管,但对于外地车辆,只能依据外地管理部门发放的证照认定合格,准许驶入,难以做到每辆车逐一实际测试检查,而这就给了一些企业偷工减料,将根本达不到相应标准的汽车出售,并成功上牌上路。除此之外,油品质量也关乎尾气排放情况,对于这一方面的监管也并非易事。因此,从“国四”到“国五”,再到未来的“国六”,排放标准上去了,如果监管力度跟不上去,管理方式完善不了,区域联动治理总是“慢半拍”,好标准能否发挥好效果仍将有待观察。

产销增幅比上年同期继续呈小幅提升

前五个月汽车产销均突破千万大关

具体来看,5月份,在乘用车主要品种中,与上月相比,多功能乘用车(MPV)产销小幅增长,基本型乘用车(轿车)和运动型多用途乘用车(SUV)产量略降,销量微增,交叉型乘用车产销呈较快下降。

商用车方面,在商用车主要品种中,与上月相比,客车和货车产销呈不同程度下降;与上年同期相比,货车产销呈小幅增长,客下车下降较快。5月,客车产销4.01万辆和4.13万

辆,环比下降14.57%和7.42%,同比下降14.92%和17.27%。

此外,5月汽车销量排名前十位的企业依次是:上汽、东风、一汽、北汽、长安、广汽、长城、华晨、吉利和奇瑞。与上月相比,长城、长安、上汽和一汽销量呈一定下降,其他企业各有增长,其中奇瑞增速更为明显。5月,十家企业共销售186.12万辆,占汽车销售总量的88.98%。

数读车市

35亿美元 优步刷新移动互联网出行领域的“最大单笔投资”

优步近日宣布获得沙特公共投资基金35亿美元投资,这也是继5月份苹果对滴滴投资10亿美元后,优步获得的另外一项天价投资,移动互联网出行领域的“最大单笔投资”纪录再次被刷新,这也使得滴滴与优步的竞争进一步升级。

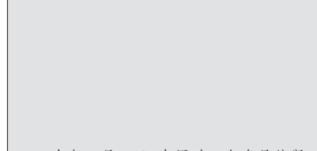
中国优步高级副总裁柳甄表示,优步G轮融资截至目前累计高达60亿美元,其中一部分将用于发展中国业务。与此同时,优步在国内的运营主体中国优步也在进行独立融资,并在2016年年初获得包括海航集团、中国人寿、广汽集团等投资者在内的B轮融资。

此外,值得注意的是,6月13日,滴滴出行宣布获得中国人寿6亿美元战略投资,其中包括3亿美元股权投资及20亿元人民币的长期债权投资。

177亿美元 报告称汽车行业海外并购交易额创新高

近日,德勤中国发布了《2016中国汽车行业对外投资报告》显示,自主品牌汽车和零部件企业自2013年起,三年内已完成海外并购交易共计60宗,涉及金额177亿美元。从增长趋势来看,中国汽车企业海外建厂速度虽有小幅放缓,但海外并购的交易数量和规模则趋势渐长,尤其是2015年的整车和海外零部件企业海外并购交易额更是创下了历史新高。从并购主体而言,零部件企业是海外收购的主力军,涉及交易在交易总量和总额方面分别占比超出七成和八成以上,这也充分凸显出了我国零部件企业大而弱的整体现状。(王群根据媒体公开报道编辑整理)

三亚首座公共立体停车楼少人问津 附近违停随处可见



今年6月1日,在历时8个多月的紧张施工后,海南省三亚首座由政府投资的公共立体停车楼正式投入了运行。该停车楼占地共2050平方米,设有204个停车位,极大的便利了市民游客。

但是,记者在走访中发现,新建不久的停车楼少人问津而附近道路违停现象普遍。三亚交警表示,下一步将加大对周边区域的违停整治力度。

东方 IC 供图



日车企诚信缺失令“日本制造”蒙羞

□新华社记者 钱铮 许缘

因日产公司涉嫌尾气检测造假,韩国环境部7日向检方提起诉讼,要求调查并责令日产公司召回已售车辆。连同此前三菱公司和铃木公司被曝篡改排放数据,日本企业遭遇信任危机,更令“日本制造”蒙羞。

今年4月,三菱公司被曝至少篡改4款在日销售微型车的燃效数据,实际数据比所显示的数值高5%至10%。之后,三菱公司股价大幅跳水,日均订单锐减。

早前,三菱公司就有不良记录——其汽车客部门门和卡车部门被曝在20多年的时间里隐瞒十几种车型故障信息,至少70万辆汽车本应被召回而未召回,而隐瞒故障信

息导致2002年发生两起用户死亡事件。继三菱公司之后,铃木公司也承认对其全部16种在日销售车型燃效数据作弊,涉车辆超过210万辆。

此外,因安全气囊存在问题,本田公司去年被美国国家高速公路交通安全管理局处以2亿美元罚金,并被责令召回问题气囊。今年5月,该公司又被美国国家高速公路交通安全管理局要求召回3500万至4000万个存在缺陷的气囊。

本田公司过去十几年在美国生产和销售以硝酸铵为推进剂的安全气囊。这种气囊增压泵存在问题,在推动气囊弹出时可能出现过力迸发情况,并弹出金属碎片,从而导致司机和乘客受伤甚至死亡。美国已有10人因此

丧命,100多人受伤。有媒体引用本田公司前员工的话报道说,本田公司在气囊测试过程中存在不规范情况。

近年来,一向视诚信为生命的日本企业接连被曝造假,暴露出监管体系、企业文化等方面的漏洞,以汽车生产企业为例,汽车的燃效数据基本以厂家自己申报为主。按照日本国土交通省相关人士的说法,由政府全程测定燃效数据费时费力,但是如果一直使用企业提供的数据,很难避免造假问题再次发生。

就轻型车而言,燃效指标直接关系到销量,但是要达到政府制定的严苛标准,企业需要付出高昂的成本。知情人士向媒体透露,三菱公司内部自上而下把燃效指标层层往下压,最终逼得研发部门完不成任务,只好在数

5月新能源乘用车同比高增长

本报讯 据全国乘用车市场信息联席会最新发布的数据显示,5月份,新能源乘用车销量26208台,同比增长141%,环比增长27%。其中,插电式混合动力乘用车销量达9045台,同比增长97%,环比增长31%;纯电动乘用车销量达17163台,同比增长162%,环比增长25%,呈现同比高增长和环比高增长的特征。

资料显示,2016年新能源乘用车市场呈现逐步恢复增长特征,1~2月受春节和政策因素影响而产销较低,3~5月逐步实现恢复性增长,5月新能源车销量增长较快。

根据相关销售数据显示,当前新能源乘用车销售结构发生变化,其中,2016年的新能源乘用车中插电占比达到36%,相对2015年度占比36%的比例持平,但明显低于2015年1~2季度的40%的份额。

松下将与北汽合作生产电动汽车主要部件

据新华社电(记者钱铮)据日本媒体12日报道,松下电器公司将与北京汽车集团合作生产供应给电动汽车的主要部件。

报道说,松下和北汽将在今年内投资数百亿日元成立合资公司,其中北汽出资约54%,松下旗下负责在华业务的公司出资约46%,工厂将设在中国天津。

合资公司主要生产电动汽车空调使用的电动压缩机,这种电动压缩机与燃油汽车空调压缩机不同,它能够使用蓄电池的电能高效控制空调冷暖,是决定续航能力的重要部件。

报道说,合资公司力争2018年开始量产这种压缩机,主要供应给北汽汽车。这将是松下首次与中国整车生产企业成立合资公司。松下正逐步扩大汽车相关业务规模。松下的汽车相关业务销售额2015年度为约1.3万亿日元(107.7亿约合1美元),目标是2018年度增至2万亿日元。今后,松下计划扩大面向电动汽车和混合动力车等环保型汽车的业务。

优步在法国被罚80万欧元

据新华社电(记者韩冰)打车软件服务运营商优步法国9日被巴黎一审法院判处80万欧元(1欧元约合1.13美元)罚款,相关两名高管也分别被处以3万欧元和2万欧元罚款。

巴黎轻罪法院认为,2014年法国颁发的一项法令已规定,非交通企业、非出租车或观光旅游车不可以经营出租车类业务,根据这一法令,优步法国因推出UberPop而被判“非法组织运输业务”,优步法国还一度向用户声明UberPop合法,所以又被判“存在商业欺诈行为”。

不过,巴黎轻罪法院的判决结果远轻于起诉方的要求。一是罚款额远低于出租车司机工会等组织要求的约1亿欧元的数额,且所有罚款均有一半缓期执行;二是并未支持判决优步相关业务负责人5年内不得从事企业管理工作的诉求。

根据优步的设计,已在优步注册的普通私家司机均可通过UberPop接收乘客的打车订单。不少法国消费者认为,优步等叫车软件为日常出行提供了极大便利,操作方便、节约等候时间、收费便宜且司机服务态度好等因素,这些是他们支持该服务的主要原因。

然而,随着优步在法国的迅速发展,被抢了生意的法国出租车司机开始频繁在各地举行示威抗议,对交通运输造成影响。2015年7月,优步法国被迫中止这一服务。



据动手脚。

分析人士指出,造假问题很大程度上同日本企业文化有关。在以上下级关系为中心的运营环境下,部门内部人员非常稳定,许多人在同一部门一干就是十几年,外人很难发现里面出什么问题。

数据显示,三菱公司生产涉嫌燃效数据造假的4款轻型汽车,其5月国内市场销量全部为零。此外,铃木公司两款轻型汽车5月销量均下滑明显,显而易见,丑闻频出已经极大损害了日系汽车“安心、安全”的形象,而让消费者恢复信任则需要相当长的时间。“精益求精”曾是“日本制造”的标签,如今诚信缺失令“日本制造”信誉受损,这给各国企业界带来深刻的启示。(新华社电)