

我国汽车“大市场 弱品牌”趋势加剧

□ 吴华国

中国汽车工业协会新出炉的数据显示,2013年我国汽车总销量达2198.41万辆,同比增长13.9%,已连续五年蝉联全球第一。我国自主品牌乘用车共销售722.20万辆,同比增长11.4%,但在乘用车销售总量中的占比下降1.6个百分点。我国汽车“大市场、弱品牌”的趋势进一步加剧。

全球最大汽车市场地位难撼动

中国经济的持续增长,使中国消费者对各类汽车产品的需求持续呈刚性增长。汽车产销量从2009首次超过美国后就再无人可敌。2013年的增速甚至大大超越业界的预期。

2013年全国汽车产、销分别为2211.68万辆和2198.41万辆,同比分别增长14.8%和13.9%,增速比上年分别提高10.2和9.6个百分点。这样的增速大大高于2013年初中国汽协的官方预计。

从分月情况看,月度销量最高点为12月份,销量达到213.42万辆;最低点为2月份,销量为135.46万辆。全年除2月(春节)外,其余11个月份销量均高于上年同期。从增速走势看,逐月增速总体保持在10%以上,且呈现“两头高、中间低”的特点。

从产品种类看,乘用车产销分别完成1808.52万辆和1792.89万辆,创历史新高,同比分别增长16.5%和15.7%,增速比上年分别提高9.3和8.6个百分点。其中轿车销量1200.97万辆,SUV销量298.88万辆,对乘用车增长贡献度分别为47.2%、36.9%。

商用车在2010年达到历史最高点后,2011年和2012年连续两年出现负增长,今年恢复正增长,产销分别为403.16万辆和405.52万辆,同比分别增长7.6%和6.4%。其中客车产销分别为56.31万辆和55.89万辆,同比分别增长11.2%和10.2%;货车产销分别为346.85万辆和349.63万辆,同比分别增长7%和5.8%。

2013年我国新能源汽车生产17533辆和17642辆,同比分别增长39.7%和37.9%

自主品牌国别竞争力差距加大

2013年中国品牌市场竞争力差距进一步拉大。这首先表现在国内外汽车品牌销售量的反差上。数据显示,中国自主品牌乘用车共销售722.20万辆,比上年增长11.4%,占乘用车销售总量的40.3%,占有率比上年下降1.6个百分点,继续呈现下降趋势。

与此同时,国外品牌中的德系、日系、美系、韩系和法系乘用车占乘用车销售总量的占比分别为18.8%、16.4%、12.4%、8.8%和3.1%,市场份额与上年比较,除日系微弱下降外,其余各系均有不同程度增长,其中美系增长最为明显。

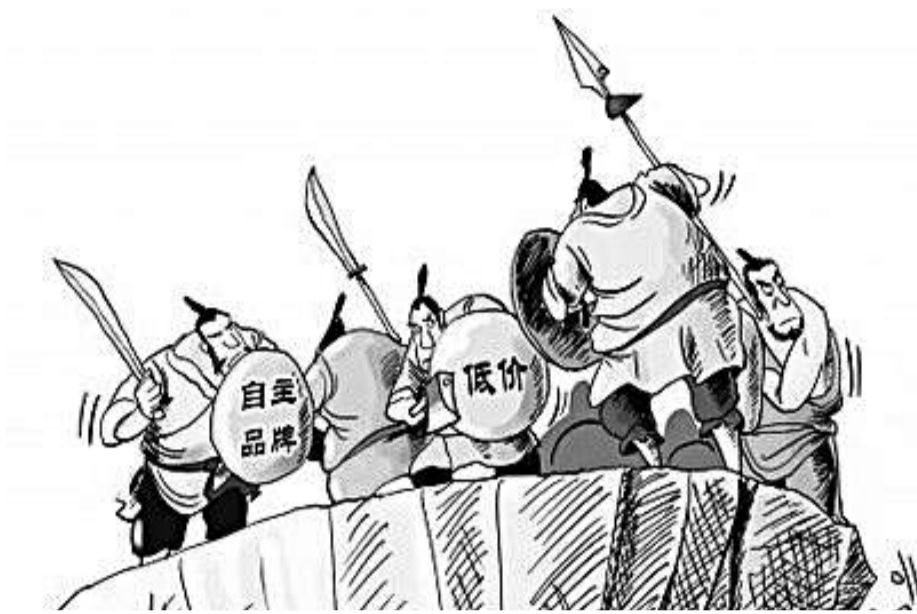
其次,国外品牌持续增长的同时,中国汽车出口却出现大幅下降。2013年我国汽车整车出口量跌破100万辆,下降至97.73万辆,同比下降7.5%。其中乘用车出口59.63万辆,同比下降9.8%;商用车出口38.10万辆,同比下降3.5%。乘用车中轿车出口下降,其余车型增长;商用车中货车出口下降,客车增长。

2013年1—11月,我国汽车整车出口目的国前十名国家依次是:阿尔及利亚、俄罗斯、智利、伊朗、秘鲁、哥伦比亚、埃及、伊拉克、乌克兰。

最后,我国整车进口仍在保持持续增长。去年1—11月,我国汽车整车共进口107.34万辆,比上年同期增长1.8%。汽车整车进口来源国前十名国家依次是:德国、日本、美国、英国、韩国、墨西哥、比利时、斯洛伐克、加拿大和瑞典。

2014年大与弱的反差将持续

对2014年中国汽车市场走势,中国汽车工业协会进行了大胆预测。从这份官方预测看,我国汽车市场仍将持续增长,但自主品牌的国别竞争力难有大的突破。



2014年全年需求量约为2385万辆至2429万辆左右(全年汽车市场需求量=总销量-出口量+进口量),全年销售量为2374万辆至2418万辆,增长率为8%—10%。预计2014年进口汽车114万辆,与上年持平,进口汽车103万辆,同比增长5%左右。

从品种看,乘用车中的轿车、SUV、MPV、交叉型乘用车的销量预计分别增长5.7%—7.7%、28.8%—31.1%、18.3%—20.6%和-11%至-9.8%。商用车中的载货车、客车预计分别增长2.9%—4.6%和5.4%—8.9%。

影响2014年销量及增长率的有利因素主要有:宏观经济总体稳定,消费者信心增强;汽车消费刚性需求依旧存在;新型城镇化的推进,催生新的购车需求;消费升级促进汽车需求。

可能存在的因素主要有:世界总体经济复苏缓慢;环境、能源、交通等问题;国际市场不稳定对中国品牌出口的影响等。

为了进一步引导2014年我国汽车市场的脉搏,中汽协将于今年4月下旬在北京举办一场以“新经济转型下的中国和世界汽车产业——趋势、挑战、策略”为主题的“2014中国汽车论坛”。

节前车辆要养护

春节假期自驾回家一族的爱车将势必迎来新一轮严峻的考验,各种复杂的路况,长距离行驶,极低的气温都会成为归途拦路虎。昆仑润滑油养护专家提醒车节前为爱车做一次全面的检测及保养,可以有效避免小毛病变成大事故的危险。

首先,为爱车选择合适的机油将是安全出行的保障。一直以来,昆仑润滑油倡导“合理润滑”的理念,建议车主在选择时不仅需要考虑车辆具体硬件型号,同时还应根据车辆使用情况、路况、天气环境等多重因素来选择合适的润滑油。不要盲目追求国外品牌、高价、高级别等,民族品牌的润滑油昆仑“天元”、“天润”系列专业轿车用油,具有卓越的高温粘度保持性和低温流动性,可有效抵御严寒和酷暑的极端自然给发动机运转带来的不良影响,使发动机始终处于有效润滑状态。

其次,除了需选择使用合适的机油外,还应注重对汽车的养护。依据“以养代修”的理念不仅可以保证汽车性能的正常发挥,还有助于汽车使用寿命的延长,定期的检修和保养将为您的爱车出行提供可靠保障。根据冬季寒冷、路滑等特点,需特别注意对发动机的保养,包括发动机清洗、机油、刹车油、防冻液的添加或更换;轮胎也需经常检查是否有划痕、鼓包和清理胎纹间的杂物,胎压相比夏季要适当增加。最后,提醒车主的是行车速度注意不要太快。(张楠)

治堵新思路:机动车按特殊里程限行



为缓解交通拥堵,北京市政协委员、中国石化北京化工研究院高级工程师朱良建议,可在车辆上安装电子标签,记录机动车的行驶里程,按拥堵路段和高峰时段的行驶里程来限行。此外,可按家庭拥有车辆的数量征收道路拥堵费。

电子标签可记录行驶里程

目前执行的限购和限行政策,造成了市民每天接送孩子等方面的一些不便和矛盾,朱良认为,这些政策都属于粗放型政策,限制行驶里程和出行量,才是更科学的方法。但这有赖于技术手段的提高,需要给每辆车装上机动车电子标签或称机动车电子识别卡,在路网设置检测装置,形成一个管理网,记录

机动车的行驶里程。

朱良介绍,这样车辆就不必再按尾号限行,而是精确地按拥堵路段和高峰时段的行驶里程来限行。他介绍,重庆已经大规模试行了机动车电子识别卡,技术上现在已经没有太大障碍。他估算,北京市如推行机动车电子识别卡,可能需斥资几十亿元。可相比治理大气污染需上千亿元的投入,以及交通补贴每年逼近200亿元的额度,要低不少。而且限行政策只是个救急的政策,很难想象能几十年长期执行下去。机动车电子识别卡这种可持续发展的精细化管理措施推行势在必行。

不过,此事究竟应由北京市自行推广,还是让公安部交管局制定标准并加以大面积推广,还值得商榷,需要有关部门加快研讨。目前朱良认为,机动车电子识别卡今年在京推行的难度,还是偏大的。

按拥有车辆数征收拥堵费

朱良介绍,按照目前摇号政策,一年大概只有5%的人能中签,由于北京号牌资源有限,车牌已经成为极端稀缺的资源。机动车拥堵费是一个可以达到精细化管理的政策手段。

对于交通拥堵费,朱良提议设置阶梯累进费率,以调节机动车存量。可先制定较高的征收标准,再分别根据不同情况进行减免。这相当于对“背号”现象进行“征税”调节,挤出一部分存量,又可避免超越

法律上的征税权限。按实际缴费标准从低到高,可分五种情况:

第一种情况夫妻双方名下只有一辆车的,实行最大幅度减免,即按最低标准缴费。例如,费率可为第二种情况基本费率的一半,甚至可以免费,以体现对家庭用户的照顾。

第二种情况一人名下只有一辆车的,实行较大幅度减免。这种情况的费率相当于基本费率。

第三种情况一人名下有两辆车的,对每辆车均实行小幅减免。例如,每辆车的费率可比基本费率高一倍,即两辆车的实际缴费相当于基本费率的4辆车。

第四种情况对一人名下有三辆车的,略有减免。例如,每辆车的费率可以是基本费率的3倍,即三辆车的实际缴费相当于基本费率的9辆车。

第五种情况对一人名下有四辆车的,不予减免,按最高限制取。例如,每辆车的费率可以是基本费率的5倍以上。

此外,朱良建议应设置尾气排放调节系数,以限制高排放车辆。在上述阶梯费率基础上,再根据机动车本身尾气排放情况设定调节系数。调节系数原则上与车辆排放污染物的强度成正比,排污越多,系数越高,对应所需缴纳的拥堵费就越高。

另外,对于车主放弃自己名下车牌的,可以将销号之前半年或一年之内征收的费用返还给车主,以鼓励车主将自己不需要的车牌资源交还给社会。(本报综合报道)

小QC破解地铁电缆支架安装难题

科技日报讯(陈锋)在上海地铁11号线北段(二期)信号系统安装施工中,中铁四局电气化公司积极开展QC小组科技攻关,总结出一套完整的施工工艺方法,成功解决地铁隧道电缆支架安装难题,为同类工程施工提供了很好的借鉴作用。

在城市地铁运营过程中,由于列车运行对隧道的长期震动,容易造成安装在隧道壁上的光缆支架发生松动甚至脱落,导致光缆脱落、信号侵入,严重时会影响地铁正常运营。上海地铁11号线北段(二期)线路全长23.2公里,其中隧道内路段21.046公里,共需要安装电缆支架42100余套,如何确保支架安装一次性合格是工程施工中遇到的最大难题。

项目部专门成立QC攻关小组,经过现场试验统计分析,钻孔不清洁和孔深度不足影响支架施工质量的主要频率达97%,而影响安装合格率的主要问题是作业人员技能达不到要求,施工时材料意外损伤和吹气筒气力不足无法清除钻孔内灰尘三个方面。针对查找到的问题,项目部邀请经验丰富的技术人员对作业人员进行现场培训,经过实操考核合格持证上岗。对传统吹气筒进行技术改造,加长气嘴,达到彻底清除钻孔内灰尘的效果。在现场施工过程中,合理安排施工工序,加强对材料、设备、成品的保护,确保施工安全生产顺利推进。

通过一系列优化方案的实施,全线4万余套电缆支架安装统一、规范、稳固,一次性安装合格率达86.5%迅速提高到99%。据统计,通过此项QC技术攻关在提高施工质量的同时降低工程造价约31万元,取得了显著的经济效益。成果先后获得中铁四局优秀QC成果一等奖、中国中铁优秀质量管理小组、上海市工程建设优秀QC小组一等奖和全国优秀质量管理小组等荣誉称号

太岳山隧道“卡脖子”难点工程提前销号

□ 孙清华 张贺义

2013年12月28日上午9时58分,由中铁三局集团独立承建的山西中南部铁路通道太岳山隧道比计划工期提前34天胜利贯通,从而使这座制约全线的“卡脖子”难点工程提前销号,为全线按期铺通奠定了坚实基础。

中铁三局承建的山西中南部铁路通道9标段,全长38.347公里。其中全长16194米的太岳山隧道,是全线的控制工程,也是中铁三局集团建局以来承建的最长铁路双线隧道。整个工程具有“桥隧比例高,安全风险高,环、水保要求高,协调难度大,管理难度大”等特点。

开工以来,中铁三局中南部铁路通道项目部坚持零距离指挥生产,反复优化施组,合理安排工序,全面

推进。2010年4月18日,他们高标准完成标段内第一条便道铺设;5月25日,抢先开始标段内第一个斜井施工。2011年7月21日,小水头1号隧道顺利贯通,这也是全线贯通的第一座黄土偏压隧道;11月30日,杏树阻隧道顺利贯通,这是全线首座贯通的2公里以上隧道。

据介绍,太岳山隧道是山西中南部铁路通道第三长隧,也是全线最长的单洞双线隧道,因地处中低山丘陵地区,地质结构复杂,施工难度大,成为全线高风险隧道和第二号控制性工程。项目部坚持按照“短进尺、弱爆破、强支护、勤量测、管超前、早封闭”的原则,精细化管理,积极开展科技攻关,不断优化施工方案,有效地攻克了隧道拱顶坍塌、突泥涌水、断层瓦斯、物流

运输等一系列施工难题,缩短了各工序的循环时间,使工程快速有序地向前推进。他们还多次邀请隧道施工专家、隧道治水专家等专业人士到施工现场实地考察,结合实际情况及存在的问题,制定更加科学合理的施工方案和施工工艺。他们连续成功穿越了多条断层及地质构造带,战胜了多次大型突水突泥;克服了大段落膨胀岩大变形等难题。2012年7月,太岳山隧道完成开挖634延米,创造了太岳山隧道单月开挖进度最高纪录。

今年1月5日,中铁三局中南部铁路通道项目部以299分荣获业主评定的2013年度下半年信用评价第一名。这个团结战斗的集体在2013“决胜之年”依靠团队的合力打了大胜仗。胜利的取得并非偶然,而是他们长期努力奋斗的结果。

中铁三局中南部通道项目部组建后从建章立制入手,建立了科学合理、切合实际、操作性强的各项规章制度。对各类进场人员,坚持先培训后上岗的原则,确保施工现场的所有岗位和技术工人100%经过培训,持证上岗。去年3月25日,在大岳山隧道施工进入关键时期,中铁三局集团公司总经理黄怀朋来到太岳山隧道现场办公,提出强化现场管理,增加资源配置,项目主要领导持续盯控太岳山隧道施工进度,加强沟通协调,及时解决存在的问题。经过全体参建员工3个月的艰苦奋战,科技攻关,顽强拼搏,最终取得显著成效,不但超额完成施工生产任务,还创造了在IV级围岩条件下连续多月单口掘进160米的历史纪录。

昆明铁路局打造“金花”服务品牌

科技日报讯(万秉里)1月13日,昆明铁路局举行昆明至丽江“金花”品牌列车,通过全面提升服务水平,融入云南民族文化元素美化乘车环境,全力打造昆铁“金花”服务品牌,让广大旅客出行更加温馨。

打造“金花”服务品牌,是昆明铁路局开展“旅客满意、货主满意”主题实践活动,实现让旅客“安全出行、方便出行、温馨出行”春运目标,提升铁路服务品质的重要举措;是贯彻云南省委“讲好云南故事、唱好云南声音、树好云南形象”部署要求,向每年乘坐火车进出云南的7000多万旅客充分宣传和展示美丽云南新形象的重要载体。

“金花”是云南白族对女性的亲切称谓,代表了云南人勤劳、善良、美丽、好客的形象。昆明铁路局借助“金花”的美好寓意,打造“金花”服务品牌,以展现七

运输等一系列施工难题,缩短了各工序的循环时间,使工程快速有序地向前推进。他们还多次邀请隧道施工专家、隧道治水专家等专业人士到施工现场实地考察,结合实际情况及存在的问题,制定更加科学合理的施工方案和施工工艺。他们连续成功穿越了多条断层及地质构造带,战胜了多次大型突水突泥;克服了大段落膨胀岩大变形等难题。2012年7月,太岳山隧道完成开挖634延米,创造了太岳山隧道单月开挖进度最高纪录。

今年1月5日,中铁三局中南部铁路通道项目部以299分荣获业主评定的2013年度下半年信用评价第一名。这个团结战斗的集体在2013“决胜之年”依靠团队的合力打了大胜仗。胜利的取得并非偶然,而是

新乡机务段打造春运安全“贴身管家”

科技日报讯(徐春明 姚岳山)1月份以来,新乡机务段党委采取宣传引导、包保帮带、严格考核等措施,把“安全出行、方便出行、温馨出行”主题实践活动打造成服务旅客品牌,打造春运安全的“贴身管家”。

该段党委按照“摸问题、找根源、帮思想、严要求”的原则,抽调优秀党员通过“一对一”帮带、结对子包保、签订责任状等形式,对关键人员实施跟踪式服务。他们成立党员安全风险排查小组,利用添乘指导、现场巡视等时机,查找安全难点和重点,推行党员分片包保,发挥关键卡控作用。此外,这个段通过随机抽查、定期通报等形式,督办活动组织不力、问题整改迟缓等现象,确保活动落地。

锦州车辆段开展送书读书“提素”活动

科技日报讯(卢志远)为提升干部职工职业道德素质和文化修养,锦州车辆段党委开展送书到车间、班组活动,满足职工文化知识的需求。这个段党委精心挑选关于成长成才、企业管理、心理健康等方面的书籍,购买了《厚道》、《正能量》、

行业动态

江淮为央视环球节目保驾护航

科技日报讯(李思璇)近日,在合肥江淮汽车乘用车第三工厂,江淮汽车携手央视体育频道制作的世界杯栏目《GO巴西GOAL》正式发车。这一空间跨度大、历时长的节目,是央视为球迷献上的一道丰盛足球大餐。而为节目组万里环球之旅保驾护航的,正是中国自主品牌代表的江淮瑞风S5。此次《GO巴西GOAL》节目,将会跨越三大洲,途经法兰克福、慕尼黑、罗马等城市。“江淮汽车完全有信心,也有能力为拍摄提供强有力的保障。”江淮汽车负责人表示,瑞风S5不仅拥有轿车的舒适性和宽敞的空间,而且具有越野车的高通过性和高安全性,在C-NCAP最新一批碰撞测试中,瑞风S5获得了五星评价。

2013全年江淮累计销售汽车49.57万辆,同比增加10.46%。江淮目前全球出口国家及地区已超过100个,营销网络覆盖120多个国家和地区,国际销售与服务网点超过500家。江淮和悦系列产品在巴西乃至整个南美,无论是市场增速还是产品的魅力指数都取得了骄人的成绩。

驾驶员行为测试系统投入运行

科技日报讯(白加龙)经过近半年的研发和调试,近日,“驾驶员行为测试系统”在东浦东防所车队服务中心正式投入运行,增强了该所对辖区车队驾驶员管理能力。

如何进一步提高对辖区车队企业的服务水平和车队驾驶员的动态管控?该所从创新社会管理理念出发,积极探索新形势下治安防控新模式新途径,结合驾驶员“三色”管理制度、驾驶员身份信息核查、运输车辆动态监控等服务举措,联合驻地软件开发公司共同研发推出“驾驶员行为测试系统”,为强化车队驾驶员管理提供了硬件保障。该系统由“视觉保留、运动知觉、空间知觉、形状知觉、注意力分配”等12个分检项目组成,能够较全面地对驾驶员注意力、记忆力、警觉性、动作协调性、判断力等能力进行综合性适应性测评,还可实现对部分存在驾驶相关行为能力不足或缺陷的驾驶员,进行驾驶相关行为能力的康复、矫正和训练的效果。该系统投入运行当日,就有213名车队驾驶员参加了检测评估,该所将结合驾驶员身份信息核查、运输车辆动态监控等,把驾驶员能力核查评估结果纳入驾驶员“三色”管理制度,形成科学合理的评估数据;为辖区企业招聘及管理驾驶员提供重要依据,受到了辖区企业负责人及驾驶员的好评。

吉利帝豪成APEC高官会官方用车

科技日报讯(李莘)2014年APEC第一次高官会将于2月在宁波举行,为展现我国汽车制造业的蓬勃发展和我国民族品牌日益兴起的地位,大会主办方指定吉利帝豪轿车成为此次高官会官方用车。宁波市外办主任、2014年APEC第一次高官会宁波市筹备工作领导小组办公室副主任孔玮表示,吉利汽车是立足宁波,并在国际化进程中取得快速发展的优秀民族汽车品牌。本次高官会指定吉利帝豪轿车为官方用车,充分体现了大会主办方对民营经济、民族品牌的高度认可。吉利帝豪车型将作为唯一官方用车和媒体采访车服务现场。

据了解,吉利帝豪系列是吉利集团2007年战略转型后推向市场的拳头产品,自2009年推向市场以来,累计销售突破50万辆,帝豪EC7更是月销超过两万辆,创下自主品牌轿车的销量纪录。同时,帝豪全系车型取得了C-NCAP五星安全评价,帝豪EC7同时获得Euro-NCAP四星安全评价。

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)

(本报综合报道)