

汽车合资 3.0 伪时代

国产发动机遭弃用,奇瑞捷豹路虎合资被质疑;一汽-大众续约,预示合资 30 年股比放开?

■ 本报记者 谢育辰

一汽-大众中德股东双方就合资公司股比和经营期限做出调整不足两周,我国首个中英合资高端整车项目奇瑞捷豹路虎有限公司也正式在常熟投产。

曾陪同李克强总理访德的一位中方代表团成员对《中国企业报》记者介绍,欧盟对外的公开资料中提到,“欧盟汽车企业与中国的合资项目在技术和人才培养上对中国企业帮助很大。”不过,汽车分析师吴硕成认为:“可以说在人才培养和经验累积上,中方确实受益不浅,但是在一些核心零部件和发动机技术上,中方得到的技术援助很有限。”



奇瑞发动机去哪儿了? 业内指责其“欺骗政府”

在此之前,发改委与商务部联合发布的《外商投资产业指导目录》中,已将汽车整车制造条目从鼓励类中删除,并称未来合资项目的审批将更为严格。但是奇瑞与捷豹路虎从申请到审批通过用时不足 7 个月的时间,对比吉利与沃尔沃合资项目耗时三年之久,被称之为“最后一家合资车企”的奇瑞捷豹路虎可谓一日千里,而在这其中提到双方涉及技术相关的合作成为促成其快速通过审批的关键。

据陪同李克强总理访德的中方代表团一位成员对《中国企业报》记者表示,此次一汽与大众将合资公司的合资期限延长至 2041 年的同时,协议也涉及股东方将加大对合资公司的知识产权与产品规划给予技术支持,可以看出中国政府迫切希望我国汽车产业通过合资项目获得技术上的帮助。

然而,奇瑞捷豹路虎首款车型刚刚下线就遭到外界质疑,甚至有业内人士指出奇瑞捷豹路虎有“欺骗政府”之嫌。

《中国企业报》记者查阅国家发改委的审批批示中明确指出“奇瑞捷豹路虎建设规模为年产 13 万辆乘用车和配套 13 万台发动机”。按照奇瑞捷豹路虎的最初规划,“合资公司将生产奇瑞 2.0L/1.6L 直喷涡轮增压发动机,合资车型前期也会搭载这两款发动机”。但是在刚下线的国产路虎极光上仍沿用进口的 2.0T 发动机,奇瑞发动机已难寻其踪。

对此,奇瑞捷豹路虎相关负责人对《中国企业报》记者解释称:“奇瑞捷豹路虎将严格遵守中国汽车产业政策对合资项目的要求。我们将确保所有奇瑞捷豹路虎所生产的产品,包括捷豹、路虎以及合资自主品牌旗下的车型都将配备具有世界一流技术的发动机,并符合消费者的最高期望。”至于何时装配国产发动机,截至记者发稿前,合资公司股东双方仍未给出正面回复。

其实奇瑞旗下另外一家合资公司观致汽车当初也曾面临相同的选择,在发改委批复同意其迁址建设的文件中也要求未来观致汽车生产的车型将配套奇瑞汽车公司开发生产的涡轮增压发动机,使用奇瑞汽车公司注册的产品商标。为此,观致选择奇瑞艾瑞泽 7 的发动机缸体,后期经过 AVL 和博士的重新调校,这样既满足发改委的要求,也可以节省成本,与奇瑞形成差异化。

奇瑞在发动机研发上耗时十年之久,已经累计投入 10 亿元,也是我国自主品牌里最早突破国外技术垄断的企业,至今已经成功向美国、日本等国家出口具有中国自主知识产权的发动机。如果奇瑞捷豹路虎在新车型上搭载奇瑞发动机,奇瑞不仅可以获得更多的利益,也会如发改委所期望的“自身核心技术得以应用”。目前看来,这一愿景并没有实现。

曾陪同李克强总理访德的一位中方代表团成员对《中国企业报》记者介绍,欧盟对外的公开资料中提到,“欧盟汽车企业与中国的合资项目在技术和人才培养上对中国企业帮助很大。”不过,汽车分析师吴硕成认为:“可以说在人才培养和经验累积上,中方确实受益不浅,但是在一些核心零部件和发动机技术上,中方得到的技术援助很有限。”

技术合资成项目审批的幌子和对外的遮羞布

独立汽车专家钟师对《中国企业报》记者表示:“现阶段,官方上并没有明确的存在‘技术合资’这一说法,但是可以看出这种话术已经成为外方进入中国市场的惯用手段,至于合资公司成立之后,之前所说的技术援助,往往很难兑现。”

至于企业后期的规划,奇瑞捷豹路虎公司常务副总裁朱国华告诉记者:“目前企业内部已经有一个完整的产品规划,2016 年前国产车型将会有三款车量产,前两款引入路虎现有车型,第三款将会给大家带来一个惊喜。”业界猜测这个“惊喜”很有可能是合资自主车型,据企业内部人士透露,出于销量上的考虑,未来第二款车将依然沿用现有的进口发动机,而奇瑞发动机将会搭载在合资自主的车型上,企业内部担心新产品刚下线就装配奇瑞发动机的风险过大。

此外,负责奇瑞捷豹路虎国产项目的一位企业内部人士透露,一家美国零部件供应商将在常熟建设两个工厂与奇瑞捷豹路虎合作。目前,除车型和发动机以外,一些核心零部件奇瑞捷豹路虎也采用进口方式,有专

家人士指出其国产率甚至不足 40%,而相比之下大众汽车早在 2008 年在华国产率就已突破 80%。

追溯到我国汽车合资 1.0 时代,中国政府为了解决当时“只有卡车,没有轿车”的局面,同时为了避免这一市场空缺完全被进口车抢占,提出了引入外国车企与国内企业合资的想法,但是当时的限制只是停留在外方的股比不得超过 50% 的红线。

在合资初期,时任国家经委副主任朱镕基亲自率队,考察最早的合资车企上海大众桑塔纳国产项目,“绝不能搞‘瓜菜代’”。朱镕基当时就提出引进技术的重要性。历经 30 年的合资道路,李克强总理在近日召开的 2014 年汉堡峰会上再次强调未来中国将会放开和创新,刚刚完成续约和即将调整股比的一汽-大众率先做出了表率。

据我国汽车工业研究人员介绍,当时市场上的合资车企都在采用 CKD 组装进口零件的生产模式,甚至还陷入“CKD 组装车的成本比进口车还高”的尴尬境地。随着我国汽车市场呈现“井喷”的发展,合资企业纷纷加快本土化进程,当时占据了我国汽

放开股比能否助力独立研发能力提高?

虽然之前“技术换市场”的说法存在很大的争议,但是之后的合资项目中,特别是进入合资 3.0 时代之后,中国政府有意提高了准入门槛,在发改委最近批准的合资项目中明确规定,在研发的合资车型上配套国产发动机,甚至还要求观致需要达到 40% 的海外销量,其用意在于在合作过程中检验并且提升中方的独立研发能力。

在此,最早引入德国大众的一汽集团一直深受外界病垢。旗下自主品牌红旗月均不足 300 辆,不得不转投政府用车。曾经的“国民轿车”夏利如今也命垂一线,前三季度亏损 7 亿元,品牌正处在转型期,现阶段一汽不得不将自主这张牌压在奔腾身上。

而奔腾的研发平台大多源自一汽的合资品牌,比如奔腾 B70 采用的马自达 6 的平台,奔腾 B50 沿用的捷达的平台,甚至一汽夏利的转型产品骏派 D60 的发动机也是源自丰田。为此,封世明认为,一汽在由合资合作转为自主研发上不如上汽与通用的模式。

上汽乘用车内部人士对《中国企业报》记者透露:“与之前国内企业引入外方技术或者租用外放生产平台不同的是,当得知上汽将与通用集团联合开发小排量燃油直喷和涡轮增压发动机时,技术人员兴奋之情溢于言表。”在刚上市的上汽 MG GT 车型上,搭载的便是上汽与通用一同研发的 1.4T 发动机。如今,上汽乘用车在此基础上已经自主研发出 2.0T 发动机,未来将搭载在自主品牌荣威 950 上。

“这是一汽的悲哀。”汽车专家钟师认为,一汽的“拐棍”太多,反而不会自己走路了。而争议多年的股比之争终于有了最新进展,一汽-大众对外公开宣布,中德双方已经签署延长合资协议至 2041 年。同时,双方的股比调整为 51:49。虽然至今并未对外公布,但是一汽-大众新闻发言人对《中国企业报》记者表示,“目前双方正在就这一比例谈判,应该不会有太多问题。”

而在此之前,国务院总理李克强

车市场近八成的市场份额。而这其中,在发动机和主要零部件的知识产权依然由外方把守,中方很难突破。

此种情况下,我国政府为了控制和缓解这一局面,把发展新能源战略和发展自主品牌战略当做合资企业扩产的“隐性”条件,而在当时前者将耗费更大的精力,所以很多企业都选择后者,一时间涌现出广汽本田理念、东风日产启辰等许多合资自主品牌,也宣告我国汽车合资进入 2.0 时代。

对此,汽车专家封世明对《中国企业报》记者表示:“合资自主品牌大多数是为了满足合资企业本身的政治诉求,许多企业都将自己淘汰的车型和平台搭载在合资自主上,对中方获得技术支持帮助很小。”

目前,第一款合资自主车型广汽本田理念 S1,今年前九月份的销量仅 3700 辆,9 月份当月甚至不足 100 辆,与其当初要做强做大的目标并不相符。而沿用日产旗下停产车型玛驰平台的东风日产启辰,价格下探至 4 万元以下,甚至冲击了自主品牌的价格优势,业内认为合资自主揭开了“技术换市场”的最后一块“遮羞布”。

在德国《世界报》上发表了题为《让开放创新引领中德合作》的署名文章,在文章中指出:“中方将积极考虑德国大众汽车提高在一汽-大众合资企业中股份比例请求”。

在中汽协的行业会上,秘书长董扬表示,此次股比调整有对德输出高铁之疑。但是在商务部研究院综合战略研究部副主任张莉看来这两件事并没有直接关系,放开股比是未来的必然趋势,从宏观层面来看,政府确实在不断加大开放力度。特别是汽车产业,国际化程度较高,很可能是最先全面开放的领域之一。

抛开“交换高铁”的话题,中国高铁起步甚至晚于我国汽车工业,但仅用了 10 年就走出国门,一跃成为世界第一集团。对此,封世明认为:“对比我国汽车产业,历经 30 年的合资还在‘受制于人’,可见政策保护并不能真正保护我国汽车产业,反而会起到一定程度上制约作用。政策放开不仅符合政府简政放权的大方向,也更加顺应市场规律,此次中德续约将是放开的一种信号。”

蓉欧快铁开通返程班列 空白市场将得到填补

■ 本报记者 宋笛

如今的中欧快铁现状恰似千年前的丝绸之路——大量的货物随着商队运往欧洲,而返程之路却并不同样热闹。截止到今年 8 月,各地开往欧洲的集装箱班列已达 100 列,这其中绝大部分的车辆都是单向运营,载货返程的寥寥无几。

在近日举办的西博会上,蓉欧快铁宣布将要开通从欧洲返程的运输班列,并将逐渐实现双向稳定运行。这也意味着中欧铁路运输的“返程空白”将有望被填补。

额外覆盖昆明贵阳两市

在近日举办的蓉欧快铁发布会上宣布了有关蓉欧快铁即将提速和即将开通欧洲返程运输班列的相关事项。

这次提速已经是蓉欧快铁在开通不到两年的时间中第二次提速,在之前的提速中,蓉欧快铁单向“站到站”运行时间从 14 天缩减为 12 天,而在未来,蓉欧快铁的运行时间有望缩短到 10 天,这一运行时间仅有传统中欧海铁联运时间的三分之一。

在提速的同时,成都市还与昆明、贵阳签订协议,将蓉欧快铁延伸至两市,实现蓉欧铁路对于西南地区的进一步覆盖。

从 2013 年 4 月开通以来,截止到 2014 年 9 月,蓉欧快铁已经承载了 66 列从成都到波兰罗兹货运列车,目前的货源满载率已经达到 90%,而这些列车都是单向运营,并未开通返程货运列车。

而此次,为了填补这一“返程空白”,蓉欧快铁表示将在今年底开通返程班列,并将逐渐实现双向稳定运行。

“开通返程列车对于蓉欧快铁而言,能够更好地降低成本,目前蓉欧快铁并未实现盈利,而我们预计在返程班列稳定运营后,蓉欧快铁将逐渐实现收支平衡。”蓉欧快铁相关人士向《中国企业报》记者表示。

中欧铁运收支难平衡

据统计,我国目前已经在包括重庆、成都、郑州、武汉、西安和苏州在内的多个城市开通了 6 个中欧快铁列车,基本上实现了对东南地区、中部地区、西北地区、西南地区的全面覆盖。截止到现在 8 月,从各地开往欧洲的集装箱班列已经累计达到 239 列。

在中欧铁路运输如火如荼的背后,却是各地方中欧铁运入不敷出的现实。据相关人士向记者透露,几乎所有的中欧铁运都摆脱不了地方政府的财政扶持。“有些地区的补贴平均一个集装箱可能达到 1000—2000 美元”。

目前各地中欧班列运输成本大约为每个 40 英尺集装箱 1 万美元,蓉欧快铁定价原则是介于海运和空运之间,而不是对标海运价格。蓉欧快铁目前的运价水平结合开行返程班列后可实现收支平衡,是目前定价相对合理的中欧班列,因此对蓉欧快铁而言,推动稳定的双向运行,实现收支平衡也是迫切之举。

返程价格远高于海运

据成都市物流办相关负责人介绍,中欧班列一直没有稳定开行的原因之一就是欧洲至中国的海运价比去程中国至欧洲要低得多,而中欧铁路返程运输成本与去程是一样的,因此适合铁路运输的货源比去程更难组织。

中欧铁路运输虽然相较于海铁联运有着更为快速的运输速度和稳定的运输环境,但对大宗货物而言,铁路运输单次的货运量小、价格高——平均一列快铁的货运量在 40 至 50 个 40 英尺集装箱,而货船的运输量能达到上千个,去程单价为铁路的一半,返程甚至可以低至三分之一,因此很难成为其首选的运输方式。

对于此,蓉欧快铁将目标客户群锁定为对时效性需求较为强烈,同时又具有较高附加值的进口整车、高端农副产品和电子产品。

据蓉欧快铁相关人士介绍,已经确定的第一班试运返程班列将主要运输包括波兰苹果、牛肉在内的农副产品,而“IT 类和服装鞋帽这些附加值比较高的产品”也将成为未来返程班列的主要货物。

资讯

中国工程机械企业在合肥共谋发展之策

11 月 5 日,由中国工程机械工业协会主办、中国工程机械工业协会网站承办、安徽叉车集团和安徽合力股份有限公司协办的“中国工程机械工业协会第四届四次会员代表大会暨第十三届工程发展高层论坛”,于 2014 年 11 月 4 日—7 日在安徽省合肥市召开。来自国家工信部装备司、安徽省经信委、合肥市政府以及中国工程机械工业协会的领导专家及 300 多名会员代表齐聚一堂,共商“创新驱动,绿色环保,提质增效,转型升级”等重要议题。会议号召,面对行业发展面临的新机遇新挑战,要更加注重质量效益的提升,更加注重技术研发和产品更新换代,更加注重科学管理和可持续发展,更加注重人才培养和队伍建设,更加注重营造公平竞争环境,坚持行业自律,铸就工程机械产业强国之路。(吴明 张骅)

华晨汽车发布新品牌“华颂”

11 月 7 日,华晨汽车新品牌“华颂”发布——华晨汽车与国际工程及设计公司深度合作,以“芯”的力量整合全球造车精湛技艺,最新推出合作自主品牌。消费者定位为新兴的中国企业家和成功人士,拥有世界上技术最先进的发动机之一宝马集团技术支持的 2.0 涡轮增压发动机。首款产品华颂 7,将于 11 月 20 日广州车展进行全球首发。(李华)