

新能源汽车群狼闯入 自主品牌“霸主”格局迎考

■ 本报记者 谢育辰

在中国新能源汽车市场徘徊已久的“狼群”，现在入市的时机似乎已经成熟了。

近日，在德国柏林 DRIVE 展厅，大众汽车集团(中国)总裁兼 CEO 海兹曼教授与上汽集团总裁陈志鑫就双方中国进一步合作发展新能源车签署了协议；美国特斯拉公司首席执行官埃隆·马斯克也于近日到访北京政府，希望特斯拉与北京新能源汽车目录内的电动汽车一同享受按新能源车小客车指标购买的政策。与此同时，互联网企业乐视与中国联通宣布启动全面战略合作，未来充电桩和乐视超级汽车也有可能全面进驻联通乐视生态营业厅。

新能源汽车逆势增长

“相对于整个汽车市场增速趋缓，新能源汽车算是一大亮点。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬如此感叹。

一至五月份的累计销量公布，今年整个汽车市场呈现“低增长”的态势。完成 1024 万辆和 1004 万辆的产销数据，3.2%和 2.1%的增幅比上年同期分别回落 6.2 和 6.9 个百分点。不过其中新能源汽车异军突起，虽然市场份额仍有待提高，但是前五个月新能源汽车累计生产 5.36 万辆，同比增长近 3 倍。其中，纯电动乘用车生产 2.58 万辆，插电式混合动力乘用车生产 1.37 万辆，同比增长均为 3 倍。

相比较传统汽车的颓势，在新能源政策的刺激下，我国自主品牌可以说在该领域扳回一城。乘联会的数据显示，前四月我国新能源汽车市场前十名中，仅有位于第八位的特斯拉一个国外品牌，其余席位全部来自自主品牌，占据 83% 的市场份额。从汽车制造商的排名看，比亚迪已经挤入全球前十名，4 月仅差 72 辆就将超越常胜将军日产汽车公司，屈居全球第二位。

新能源汽车市场蓝海还有多大？董扬认为在中国 88 个新能源汽车示范应用推广城市或城市群中，还有 40 多个没有推出相关的推广办法。如果这些城市能够尽快推出相应的新能源汽车推广计划，那么今年可以完成



15 至 20 万辆的销量，这一数字将会超越美国，成为全球第一大市场。

“闯入者”集体涌入

新能源汽车市场爆发式增长，其实并不意外。无论是在今年两会李克强总理的政府工作报告上，还是上海车展上各大厂商的集体布局，足以窥见政府和企业对新能源汽车的重视。

尤其是近两个月，政策利好接踵而至。5 月 19 日，财政部发布了《关于节约能源使用新能源车船车船税优惠政策的通知》，要求对节约能源车船，减半征收车船税，对使用新能源车船免征车船税。随后，北京市政府公布了 6 月 1 日纯电动汽车不限行的政策，并考虑对进口纯电动汽车摇号政策松绑。此外，5 月财政部、科技部、工信部与国家发改委四部委开始为期一个月对两批示范城市进行考核。对于合资企业以及进口新能源汽车来说，已经到了箭在弦上不得不发的境地。

就此次大众与上汽签署的战略协议而言，双方将在新能源项目上投资 65 亿元人民币用于对上海大众汽车安亭生产基地进行升级改造，生产新能源汽车。特斯拉和宝马 i3、i8 等

进口新能源车型也正在进入各地方市场。

此外，上周发改委和工信部发布经国务院同意通过的《新建纯电动乘用车企业管理规定》，自 2015 年 7 月 10 日起，新建纯电动乘用车(包括纯电动和增程式)企业投资项目的投资总额和生产规模不受《汽车产业政策》有关最低要求限制，由投资主体自行决定。意味着电动车企业准入门槛大大降低，方便社会资本和具有技术创新能力的企业参与纯电动乘用车科研生产中，如果条件符合，乐视、小米等互联网企业也将获得新能源汽车的准入资质。

届时，我国新能源车型将呈现自主品牌、国际品牌带来的合资车型、进口车型以及由互联网等民营资本打造出的纯电动汽车三股势力。

补贴由终端转为全产业链

细观最近政府频发的补贴政策，可以看出补贴方式逐步由销售终端向流通、生产乃至基础设施等全产业链转移。“这种补贴方式最为合理，未来市场将更为开放，除了一些地区的现金补贴只针对自主品牌之外，不限

行、单独摇号、生产准入等方面，国外品牌也将一并享用。随着现金补贴逐年退出，自主品牌霸主地位将面临严重的考验”。罗磊告诉《中国企业报》记者。

目前，市场上主流的新能源车型由比亚迪秦、荣威 550 和逸动 EV 三强把控，相比较而言国外新能源车型较少，但江淮汽车副总经理张金汉却认为：“外资企业不是没有产品，只是之前时机未到。自主品牌能否抵御国际品牌的竞争，关键还在于近年内是否能够实现产品和品牌的突破。”

眼下，上汽、比亚迪等自主品牌在解决产能不足的情况下，也正急于打破品牌瓶颈，纷纷发布了“绿芯战略”、“542”等新能源战略。在产品布局上，不仅有突破 50 万元“天花板”的比亚迪·唐，未来上汽还将推出廉价的“特斯拉”。在国外品牌未进入之际，各大主机厂希望占有更多的市场份额作为自身的品牌壁垒。

不过，也有业内人士表示，现阶段国外品牌认为时机仍未成熟，并不会在纯电动领域投入过多精力。但是对于自主品牌而言，未雨绸缪总比措手不及要好，况且已经有比亚迪、新大洋等企业走出去了。

(上接第二版)

近日，江苏泰隆集团联合重庆大学机械传动国家重点实验室历经 4 年艰苦攻关，突破国外技术垄断，攻克 RV 机器人用减速器国际技术壁垒，自主研发成功摆线包络精密减速器等四款高精度减速器，实现了国产机器人用精密减速机国产化的重大突破。

2000 人 = 全行业研制

就在不久前，中南建设宣布进入

机器人领域，除此之外，还有多家上市公司宣布进入这一领域。这直接导致了机器人相关企业数量激增。

林念修表示，到目前为止，已经有五六百家企业研发生产机器人。沈阳新松机器人自动化股份有限公司总裁曲道奎判断今年应该要突破上千家。

“现在人才总量不够，结构也不合理。一个不能证实的数字是机器人相关联的企业有数千家，而研究机构只有上百家，专业从事研发制造的人才只有 2 万多人。”苏州大学机电学

院院长孙立宁说。

ABB(中国)有限公司董事长兼总裁顾纯元也称，当前，机器人的发展瓶颈并不是产能，而是市场没有足够的人才。

该问题得到了学校和企业的一致认同，天津一家职业学校的教授希望能搭建一个全国性培训平台，机器人太贵，单靠学校自身搞不起，学生也很难有锻炼的机会。

“很多企业缺人，从而导致研发跟不上，规模也做不大。有钱也很难招到人才。”河南一家企业高层

说。

“未来要培养大国工匠才行。”黄田也很无奈。

机器人产业人才紧缺到了何种程度？一个侧面的案例或许能说明问题。重庆的一家职业学院，一年级的的时候，学生所在的班级就会被冠名，二年级的时候全班同学都会被企业抢光。

李佐军表示，要在大力发展高端制造技术和产业的同时，采取多种措施，加快提高劳动力队伍的素质和技能水平。

做手机和投资服务背后： 工程机械业转型服务融合

■ 实习记者 潘博

6 月 8 日，三一 4G 三防手机正式发货，截止到记者发稿时该款手机的全网销量为 864 台。“三一重工做手机”的消息引发了行业内不少的议论，但是，面对目前整个工程机械行业下游需求疲软的整体宏观态势，做一款智能手机显然不能解决企业增长乏力的问题。

据工程机械行业统计年报显示，2014 年全行业实现营业收入 5175 亿元，比 2013 年下降 8.62%。而从业内多家龙头上市企业今年一季度财报来看，其营业收入均比去年同期下降了三分之一左右，部分企业甚至出现了净利润为负的亏损局面。

销售情况不容乐观

一位建筑机械企业的内部人士向记者表示，三一做手机只不过是为了吸引眼球。目前建筑行业整体经济量下滑的厉害，资源也正处在整合阶段。一大批小厂基本停止生产，一些地方性的效益差的企业，都是半停工状态。“由于订单量减少，我们现在都是计划制造，每半个月提交一次订货信息，有多少订货信息就做多少产品，努力把产品质量提上去。”上述企业内部人士说。

虽然 3、4 月份是传统的销售旺季，但是就目前市场的销售情况来看情况不容乐观。

以挖掘机为例，今年一季度挖掘机销量同比下滑近 49%，今年 4 月份，全国 28 家主要挖掘机生产企业共销售挖掘机 8490 台，相比 2014 年 4 月份的 12910 台同比下滑 34.24%。从各个企业的市场占有率来看，4 月份销量排名前四的企业占总销量的比重为 45%，排名前八的企业占比达 70%。

在经历一轮轮的洗牌之后，国内工程机械市场集中度趋于强化，而中小企业面临转型升级以及进一步调整的压力。

“我国工程机械行业由于前期市场透支严重，造成当前供需矛盾突出，同时，由于行业产品的社会存量较大，而退出机制缺乏，更加剧了供需矛盾，给企业经营造成了很大压力。目前部分企业资金短缺，融资困难，转型升级面临着较大压力。”中国工程机械工业协会副会长苏子孟说。

跨界整合

面对市场下行的压力与挑战，工程机械制造商们也在积极寻找新的突破口。

在拓展新的业务板块方面，中联重工选择向环保产业进军。6 月 1 日，中联重科联合曼达林基金收购意大利纳都勒公司 75% 股权，宣布进入全球环境产业。紧接着在 6 月 5 日，中联重科宣布出资 4573.76 万元收购淮安安洁公司 96% 股权。

“通过本次交易，中联重科将以淮安项目作为试点平台，加速整合纳都勒公司的技术和项目运营经验，迅速成为集环境核心装备制造与环境运营于一体的国际化一流环境治理综合服务公司。”中联重科环境产业公司副总经理申柯说。

此外，三一重工进军民营银行领域也一直备受关注。据了解，三一集团和三一智能一共拟投资 9 亿元，注册资本为 30 亿元的“湖南第一家民营银行”——三湘银行的前期筹备工作已经完成。“目前只等银监会的批复，政策上肯定是符合条件的，获批将是大概率事件”。

三一同时还布局了保险行业，今年 3 月由三一集团持股 20% 的久隆财产保险有限公司正式获得保监会批准成立。据了解，其银行和保险公司将会为其产业链的上下游企业提供金融方面的服务和支持。

拓展海外，向服务型制造转变

虽然工程机械制造企业的新业务开展得如火如荼，但是他们并没有停止对其核心业务工程机械装备制造的市场拓展和改造升级。

自 2010 年以来中国工程机械行业海外销售规模与占比持续提升。数据显示，全球工程机械制造商 50 强排行榜上的 10 家中国企业，其海外销售额平均占比达到 22.67%。

“无论是传统新兴市场，或者是发达国家以及目前热议的‘一带一路’规划所覆盖的 60 多个国家，中国工程机械海外市场今后发展的空间和潜力非常巨大。未来，国际化拓展必将成为中国工程机械制造商进一步发展的重要支撑。”中国工程机械工业协会会长祁俊说。

在巴西、印度等新兴市场，徐工集团、柳工机械、三一重工等企业通过建立制造基地，将装载机、挖掘机、起重机等产品推向当地市场，并在市场占有率等方面确立明显优势。

在工程机械生产制造方面，企业都在努力推动智能制造以及互联网与工业的融合。

通过以信息系统为核心的生产制造系统的实施，实现生产过程智能化、制造装备智能化和生产管理的智能化，各个生产单元之间的协同更加及时；整个生产过程实现数字化、可追溯，使大规模个性化定制生产成为可能。

“智能制造给企业带来的最大好处，就是降低企业生产成本的同时，还能够提升产品的生产效率和产品质量。”徐工集团信息化管理部部长助理付思敏说。

此外，徐工集团、中联重科等企业均在通过大数据、云计算、物联网等信息技术的运用，将企业的目光锁定在全球性的客户服务市场。冀望企业能够从整机销售占主导转变为增值服务和产品销售多元并进的商业模式，从而深度挖掘产业链的价值，加速公司从传统生产制造业向高端智能制造服务业的转型升级。

“悦生合”双低菜籽油：老百姓吃得起的“橄榄油”

近年来，随着人们对生活水平要求越来越高，对健康也越来越重视。橄榄油开始走进人们的生活。橄榄油单不饱和脂肪酸含量高达 70% 以上，有降低胆固醇、减少心血管疾病的作用，所以，橄榄油是现在公认的最健康的食用油。但是橄榄油的价格是其他食用油的 10—20 倍，令普通百姓家庭只得放弃。如今，老百姓吃得起的橄榄油

来了——那就是河南懿丰油脂有限公司生产的“悦生合”双低菜籽油。

“悦生合”双低菜籽油是用芥酸含量低、硫甙含量低的双低油菜制取的。它的芥酸含量小于 3%，优于欧盟标准(不高于 5%)，而且去除了传统菜籽油的青气味。据了解双低油菜只有饱和脂肪酸含量低，仅 7%，比橄榄油低 40%，它能减少体

内脂肪积聚，避免引起肥胖，防止胆固醇升高，降低患冠状动脉心脏病的危险。油酸高达 59%，仅次于橄榄油(75%)，油酸不会在人体内沉积，不会导致人体发胖，在医学上被用来辅助治疗肥胖，还有助于降低血液中总胆固醇和有害胆固醇，维护心脑血管健康。加拿大、芬兰、瑞典、美国等国科学家近年研究表明，食用低芥酸菜籽油的人胆固醇总量比

常规饮食的人群低 15% 至 20%，其心血管病发生率也相应减少。双低菜籽油已成为发达国家消费者青睐的食用油之一。

河南懿丰油脂有限公司是中国食用油加工企业 50 强，中国菜籽油加工企业 10 强，河南省农业产业化省重点龙头企业和河南省最大的双低菜籽油专业性生产企业。(王美玲)