

连续 13 个月销量滑坡致“元气大伤” 江淮汽车沦为代工厂？

本报记者 刘媛媛 上海报道

近日,安徽江淮汽车集团股份有限公司(以下简称“江淮汽车”,600418.SH)发布 2017 年年度业绩预减公告,公司预计 2017 年实现归属于上市公司股东的净利润与 2016 年同期相比将减少 6.77 亿元左右,同比减少 58%左右;预计归属于上市公司股东的净利润将减少 8.55 亿元,同比或减少 101%左右。

另从公司公布的产销快报来看,截止到 2018 年 1 月,江淮汽车销量已经连续 13 个月下跌,且每个月同比跌幅都达到两位数。2017 年全年,其 22.22 万辆的乘用车实际销量与 40 万辆的销量目标也相去甚远,仅完成了目标的 55.55%。

事实上,2017 年对于江淮汽车来说可谓悲喜交加,虽然销量持续下滑,却成功“傍上”大众汽车(中国),宣布成立合资公司代工风头正劲的蔚来汽车。不过,在业内人士看来,这一“联姻”未必能帮助江淮汽车提升销量,反而会致使其陷入“沦为代工厂”的质疑中。另一方面,随着新能源汽车补贴退坡以及新入局者的不断涌入,江淮汽车未来或将面临更严峻的市场考验。

针对上述问题,《中国经营报》记者多次致电致函江淮汽车相关负责人,截至发稿,未获回复。

“王牌”SUV 一蹶不振

作为江淮乘用车销量主力军的 SUV 销量下滑最为严重,仅售出 1.2 万辆,同比下降 46.85%。

根据江淮汽车发布的产销数据快报,2017 年,江淮汽车共销售乘用车及商用车累计 51.09 万辆,同比下滑 20.58%。其中,乘用车销量为 22.22 万辆,同比下降 39.5%。

对于乘用车销量的大幅下降,公司将原因归结为是受 SUV 产品销量下滑的影响。2017 年,江淮汽车 SUV 产品共实现销售 12.13 万辆,较 2016 年减少 15.42 万辆,同比下降 55.96%。分月来看,在 2017 年 3 月、5 月、6 月、9 月和 12 月,江淮汽车 SUV 产品的同比跌幅均超过 60%。

进入 2018 年,公司的销量也未能迎来“开门红”。2 月 6 日,江淮汽车发布 2018 年 1 月产销快报,其乘用车及商用车累计销售 5.24 万辆,

加码新能源或难自救

但有观点认为,在这场三个人的大戏中,江淮汽车的“戏份”明显缺失,有沦为代工厂之嫌。

为挽救销量下滑,江淮汽车采取了一系列举措,包括“官降”和加码新能源汽车等。

2017 年 8 月,江淮汽车宣布对旗下瑞风 S2、S3 两款车型进行官方降价促销。其中瑞风 S3 最高降价 1 万元,瑞风 S2 最高降价 0.5 万元。但遗憾的是,这一举措收效甚微。

新能源汽车方面,江淮汽车布局更为积极。早在 2016 年 4 月 6 日,江淮汽车与蔚来汽车签署战略合作框架协议,双方将全面推进新能源汽车、智能网联汽车产业链合作,预计整体合作规模约 100 亿元。

2017 年 6 月 1 日,江淮汽车与大众汽车(中国)签署合资企业协议,共同生产新能源汽车;2017 年

同比下降 13.60%,销量再创新低。其中,乘用车总销量为 2.04 万辆,同比下降 32.45%。作为江淮乘用车销量主力军的 SUV 销量下滑最为严重,仅售出 1.2 万辆,同比下降 46.85%。

汽车行业资深专家贾新光在接受本报记者采访时指出,江淮汽车持续一年多来的销量暴跌或与整体市场行情有关。2017 年乘用车市场整体呈下滑态势,尤其是 SUV 市场,从此前的 50%~80%的增长速度下降到不足 20%。

“实际上,SUV 经过几年的快速增长后,已经赶上轿车的总量,它不可能无限地发展,市场逐渐趋于平衡。”贾新光表示,在国外 SUV 一直被认为是轿车之外的家庭第二辆车,但

2017 年 12 月 22 日,“江淮大众新能源汽车项目”正式启动,同期江淮大众汽车有限公司正式成立,注册资本为 20 亿元。

攀上了大众集团和蔚来汽车两大“亲事”,一度成为江淮汽车炫耀的资本,曝光度和关注度也大幅提升。但有观点认为,在这场三个人的大戏中,江淮汽车的“戏份”明显缺失,有沦为代工厂之嫌。

据媒体报道,江淮和大众合作的新车将不会使用大众 logo,也不会采用大众平台制造,只是在大众技术支持下,使用江淮汽车现有平



为挽救销量下滑,江淮汽车采取了一系列举措,包括“官降”和加码新能源汽车等。

本报资料室 / 图

中国第一辆车的市场还未完成,于是众多外资品牌并未及时进入,这时中国自主品牌乘势迅速发展。而如今,随着外资相继进入这一市场,相比之下,自主品牌由于积淀不足,SUV 车身、底盘、发动机等短板逐渐显现出来,因此不再具有强势竞争力。

在中国汽车流通协会专家委员会专家、中国汽车服务产业研究中心顾问指导委员会顾问颜景辉看来,SUV 是自主品牌提升较快的一

个细分市场,也是和合资品牌进行较量的主要市场,目前国内几大主力品牌都是以 SUV 作为主打产品来抢占市场份额。而这其中长城、比亚迪、吉利等一线自主品牌厂家,在产品的研发、品质的提升,特别是在智能科技、技术进步方面进步更快,产品更适合市场的需求和发展。与他们相比,江淮可能在新品的进步上稍逊一筹。

不难看出,对于自主品牌来说,现在中外合资车企生产的产品有两种,一种是直接使用外资品牌,另一种是创造新的品牌,例如腾势,是比亚迪和奔驰合作的产品。”除了陷入代工厂质疑之外,由于新能源车企业对补贴依赖过大,随着政府补贴的退坡,江淮汽车也因此“元气大伤”。公司在业绩预告中表示,2017 年公司销售新能源乘用车 2.82 万辆,同比增长 54%,受新能源汽车补贴退坡影响,确认的新能源乘用车补贴收入为 15.56 亿元,同比下降 6.6%,单台新能源乘用车补贴下降 40%左右。

媒体报道称,2018 年政府对于新能源车的补贴还要继续降低。同

时,2018 年 4 月“双积分”政策开始实施,2019 年正式考核,对于评分不达标的车企,只有购买积分或强制停产两种选择。这对于江淮汽车等过度依赖补贴的车企来说可谓是雪上加霜。

“新能源车是一个非常潜力的市场,作为自主品牌,江淮在这个市场起步并不晚,具有一定的优势。但也正是由于这一市场发展空间广阔,导致彼此间竞争非常激烈。”颜景辉认为,目前对于江淮汽车来说,最重要的是加强研发技术能力,围绕电池、电机、电控这三大零部件,以及智能科技等方面来提高自身竞争力。

特约撰稿李静对本文亦有贡献

获评行业创新平台 设计总院创新成果受认可

近期,在重庆召开的 2017 年度交通运输行业重点科研平台主任联席会议传来喜讯,安徽省交通规划设计研究总院股份有限公司(证券简称:设计总院,证券代码:603357)获评“全国交通运输行业十大创新平台”。2017 年度交通运输行业重点科研平台主任联席会议由交通运输行业重点

薄层聚合物钢桥面铺装体系关键技术研究

目前国际上用于钢桥面铺装的材料主要有三种类型:水泥基材料、沥青基材料、高分子聚合物材料。与前两种相比,高分子聚合物材料可适用于长期动态挠曲受力环境,其耐磨性、抗冲击性和防腐蚀

科研平台主任联席会议秘书处主办,聚焦国内外技术前沿最新动态与行业重大科技创新方向,总结回顾了一年来科研平台在科技创新、成果转化、人才培养等方面的成效,评选产生了 2017 年度十大创新平台和十五位创新个人。

来自全国交通运输行业的 139 个重点科研平台、行业重点

性都比较强,可与木材、金属、无机材料及大部分塑料材料亲和黏结。此外,高分子聚合物可进行超薄层铺装和标准化、模块化生产,可有效解决钢桥面铺装过程中存在的诸多问题。

装配式钢筋混凝土管形通道研究

装配式钢筋混凝土管形通道是适应公路标准化、装配式、工厂化和机械化的发展方向,是实现高效率、高质量和高效益建设目标的一种创新结构。目前装配式钢筋混凝土管形结构应用多为单

拱型,在其受力性能的分析、标准化设计、工厂化生产及管养技术等方面尚待提高。

设计总院以产-研结合的模式进行一系列技术创新和标准化研究与应用,结合生产实际进

实验室和行业研发中心的数百名代表参加了此次会议。设计总院依托公路交通节能环保技术及装备行业研发中心被评为“全国交通运输行业十大创新平台”。

近年来,交通运输部不断加快重点科研平台建设和培育的步伐,先后建成交通运输行业重点科研平台 139 个。作为公路交

近年来,设计总院着力推进对薄层聚合物钢桥面铺装体系关键技术研究,目前已形成初步的设计理论体系,能够为铺装结构设计提供基本的理论指导。同时,由设计总院开发的高温固

行大胆的技术探索和创新,将预制装配技术用于管道设计,研发出一套受力合理、外形美观,具有工厂化预制、现场快速装配、使用范围广等技术优势的装配式混凝土通道结构,并形成通用图及相

低高度密肋式预应力混凝土简支 T 梁上部构造成套技术研究

对于 10~20m 跨径的简支桥梁大多采用的是预应力混凝土空心板梁,其具有上部建筑高度低、预制施工简单,易实现标准化等优点,因此被公路工程广泛采用。随着公路建设的推进,此类结构受到先天性缺陷和施

工工艺等因素的制约,长期以来工程病害十分突出,难以满足交通建设持续、健康发展的需要。对此,设计总院开发出了低高度密肋式 T 梁替代空心板梁,避免其病害频发;编制了低高度密肋式 T 梁通用图,有效地减

小横向分布系数,从而降低梁高,大大节约了混凝土和钢筋的用量。

目前低高度密肋式预应力混凝土 T 梁已在我省高速公路和路网项目上成功推广应用,如望(江)东(至)长江公路大桥北岸连

通节能环保技术及装备行业研发中心(合肥)依托单位,设计总院以公路交通节能环保技术及装备为研究方向,积极开展公路废旧材料及废弃物的循环利用技术、公路节能环保新材料利用及公路交通节能环保装备与产品研发的工作,取得一系列重大突破,获得行业高度认可。

化与常温固化材料已顺利通过经室内外钢板实体试验验证,并在芜湖长江公路二桥项目中全面推广应用,开启钢桥面铺装新材料应用的先河,受到业界一致好评。

应工法,以指导施工、设计。目前,该研究成果已经成功应用于包括六武高速公路、宿淮高速公路、明(光)徐(州)高速公路、北沿江高速公路马巢段等在内的多个高速公路项目。

接线、蚌埠至固镇公路改造工程、济南至祁门高速公路碭山段等,并受业主单位、设计评审专家以及施工单位的一致好评,目前设计总院已开发 13m、16m、20m、25m 低高度密肋式 T 梁的成套通用图。

高强度混凝土管桩为基础、装配式钢筋混凝土管型通道预制拼装技术、小型构造物地基承载力快速检测与评价方法为核心的平原区高速公路工业化建造体系,创新了以菱形柔性柱式塔斜拉桥为代表的系列低高度桥。

节段预制拼装箱梁的研究与应用

预制拼装原理是采用架桥机将在工厂或施工现场附近场地预制好的桥梁节段逐一悬吊在对应位置,通过张拉钢束,使各预制节段因挤压力紧贴于接缝面处,进而在承载外荷载时表现出单个结构的性能。节段预制拼装箱梁施工技术具有免除模板、节省投资、保证质量、降低工期、养护充分、提高质量等方面的优势。

在相关基础科研的支持下,设计总院对该项技术深入研究、系统总结,形成了一整套研究成果,并对芜湖长江公路二桥项目的二十多公里的引桥及接线桥梁采用全体外预应力节段预制拼装连续箱梁的设计技术,实现了节段预制拼装箱梁的标准化、轻型化设计和规模化、工厂化制造,具有开创性意义,为国内该项技术的应用树立了行业成功案例,提供了重要参考。

同向回转拉索体系应用关键技术研究

我国数十年来的工程实践经验表明,斜拉索及其锚固构造是在实际使用过程中比较容易出现问题部位。拉索的疲劳、腐蚀和振动问题,锚固构造的安全性能和抗疲劳性能,锚固构造造成混凝土桥塔开裂等问题时常困扰着工程人员。

针对大跨径斜拉桥锚固区设计的难题,综合考虑设计计算、施工便利、维护更换等要求,设计总院提出了一种新型同截面回转锚固方式,即拉索在桥塔上采用斜置鞍座锚固,斜拉索在鞍座中回转后在同侧穿出,在锚固在主梁同一截面上。该技术的应用,进一步降低了桥索塔因引起的开裂风险,有利于拉索的安装和更换,有效减少了拉索钢绞线的锈蚀和磨损。芜湖长江公路二桥的顺利通车标志着该项技术在实际应用中取得了巨大成功。

设计总院在核心领域和科研技术创新的研究和探索上,

积累了多年的经验。从泗宿高速到马鞍山长江公路大桥,再到芜湖长江公路二桥,公司始终把提升科研创新能力作为企业发展的根本立足点,将绿色、环保、生态、节能减排、资源综合利用的理念与实践,贯穿于规划设计工作的全过程。

理念的创新促进了技术的革新。近年来,设计总院紧紧围绕国家和行业的技术政策,关注节能、环保、低碳工程核心理念,聚焦“综合交通、智慧交通、绿色交通、平安交通”发展课题,项目科技水平不断攀升,重大科研项目开花结果,创造出一个又一个标杆之作。

本次“全国交通运输行业十大创新平台”奖项的获得,是对设计总院实力和地位的又一次证明。未来,公司将继续发挥行业技术优势,积极开展科研创新发展实践,努力把设计总院打造成综合交通领域卓越的技术运营商。

设计总院依托安徽省纵贯南北平原区的徐明高速公路,针对我国平原区高路堤给工程和环境造成诸多不良影响这一问题,创造性地提出一种低高度桥、强中分带和低路堤综合技术体系。采用从体系分解、原型设

计直至现场验证的技术方法,解决了新概念体系中的结构型式、标准系列、建造模式、制造工艺等问题。以绿色、集约建造为目标,以工效、质量、材料、造价为尺度,提炼、总结出以大跨径桥梁部品化技术、大型结构物

轻型化技术、小型构造物系列化技术为支撑的成套技术研究和应用成果。

研究过程中,公司创新性地构建了低高度梁桥、强护栏窄中分带和低路堤三位一体集约用地综合技术体系,形成了以预应力