

武汉商报

2017/12/6 NO.1792 全国刊号:CN42-0020 邮发代号:37-56 每周三出版 编辑部电话:027-85773875



(B1-B4)

一汽、东风、长安携手全方位合作

12月1日,中国一汽、东风汽车、长安汽车三方在武汉共同签署了战略合作框架协议,将围绕技术创新、汽车全价值链运营、联合出海“走出去”以及新商业模式探索等领域展开全方位合作。

根据协议,三方将在前瞻共性技术创新、汽车全价值链运营、联合出海“走出去”、新商业模式等四大领域开展全方位的合作,标志着中国汽车行业的“国家队”开始全面合作,共同致力于推动中国汽车市场发展和中国汽车品牌综合实力提升。

四大领域深入合作 开创共赢发展新局面

根据战略合作协议,首先在前瞻共性技术创新领域,三家车企将积极参与智能网联汽车国家创新中心的组建,中国一汽、长安汽车、东风汽车共同创建“前瞻共性技术创新中心”。三方共同围绕新能源、智能化、网联化、轻量化等领域,对战略性核心技术、平台进行联合投资、开发,并共享技术成果。

其次,在汽车全价值链运营领域,三方将重点加强传统整车平台和动力总成等方面的协同,开展生产制造领域的合作以及协同采购,并深化在物流领域的协同合作。

此外,在拓展海外市场方面,三方将积极

践行国家“一带一路”倡议,探索在海外产品、海外终端网络资源、海外商业伙伴、海外制造资源、国际物流等方面的深度合作。

三方还将共同探索新商业模式,加强汽车共享、出行服务、汽车产业新生态的前瞻性研究与合作,探讨在金融领域的协同,共同谋划参与智慧城市、智慧交通建设。

践行国家战略 推动汽车强国建设

同为汽车行业的“国家队”,中国一汽、东风汽车、长安汽车肩负着建设汽车强国的重要使命,也有着强烈的做强做优做大的自身需求。加强战略互动,深化战略合作,实现车企共赢发展,推进汽车强国建设,是三家车企共同的愿望。

经过近二十年的快速发展,中国汽车产品品质和竞争力有了很大提升,开始与国外品牌展开正面竞争。移动互联网飞速发展催生跨界融合、产业融合新生态,汽车产业正在发生深刻的变革,电动化、智能化、网联化、共享化、轻量化已成为新型汽车产业链的发展方向。中国一汽、东风汽车、长安汽车开启合作新篇章,有助于中国汽车企业抢占战略制高点,有助于中国汽车品牌做得更响、更强、更优。

推动技术创新、优化全价值链运营、拓展

海外市场、探索新的商业模式,是未来汽车发展的重中之重,也是中国车企加速自身发展的关键所在。中国三家车企深化合作是应时之需、适时之举,顺应了经济全球化和市场一体化的大趋势,符合优化产业布局、发展先进制造业的产业政策,是落实《汽车产业中长期发展规划》的一次新探索。

央企改革深化 或再签战略合作

近几年来,一汽、东风、长安三家汽车企业重要岗位的人事调整,被视为中国释放出汽车板块改革的信号,而这三家汽车央企之间也显得更加知己知彼。

对于三家央企的联手,毫无疑问,这将是一项史无前例的重大变革,也是一项难度极高的复杂工程。而其目的,是通过强强联合的方式,打造出具有国际竞争力的“行业排头兵”。

今年2月,一汽集团与东风汽车集团就共建前瞻共性技术创新中心战略合作正式签署协议。根据协议,双方将围绕智能网联、燃料电池、轻量化等共建前瞻性共性技术创新中心,以快速提高中国汽车工业前瞻性技术研究水平。

至8月份,一汽集团发布正式公告,宣布徐留平任中国第一汽车集团公司董事长、党委

书记,徐平任中国兵器装备集团公司董事长、党组书记。

不难看出,面对当前竞争激烈的自主乘用车市场,三家车企中发展最快的长安也将结合自身优势,进而带动正处于转型期的一汽和东风。

早在2015年,国资委就确定了下一步的国企改革重点,希望进行大规模兼并重组,将央企数量缩减至40家。

实际上大规模的央企重组先后在各个领域拉开大幕,其中南车北车、宝钢武钢、中纺与中粮、中电投与国家核电等大型合并项目纷纷落地。

而在所有央企中,汽车整车企业仅占据三席,分别是:中国第一汽车集团公司、东风汽车公司、中国兵器装备集团公司下属长安汽车。

从现有的几大央企合并案例来看,国家推进重组大体上遵循三个原则:一、同行业“强强联合”;二、同行业的“以大并小”;三、上下游产业链之间的垂直整合。

此次三方签署战略合作协议,不意味着一汽东风长安就会重组合并,但三家车企合作的协同效应层次和范围将会加深,进而使得未来会有更大的想象空间。

车市资讯

受丑闻影响 日产销量连续第二个月下滑

11月,日产汽车在日本市场的乘用车销量下降了近一半,这是自不当质检丑闻爆发以来连续第二个月下滑。上个月,日产公司宣布,由于车辆最终检测未按照规章由授权技师完成,将在日本本土召回过去三年中销售出的车辆共计120万辆。由于质检造假丑闻进一步升级,从11月19日起,日产暂停了所有6家国内工厂的生产,持续时间至少为两周。

日本汽车经销商协会(Japan Automobile

Dealers Association)周五表示,11月,日产乘用车(不包括小型汽车)的销量同比下降了46.8%,至16,888辆。而在10月份,销量同比下降了53%。

据彭博社援引知情人士报道,日产对汽车进行不当质检的行为至少自1979年以来就已经开始。也就是说,日产不当质检违规行为至少进行了28年之久。日产将造成这一丑闻的原因归结于其在日本的制造工厂缺乏检查员,

并表示计划对此进行改进,包括增加训练有素的员工数量。

不仅是自身的质检问题,轰动日本制造业的多起丑闻事件均“殃及”日产汽车。10月8日,日本第三大钢铁企业神户制钢表示,该公司向约200位客户发送的数吨铝材和铜材未达到规格要求,其中就包括日产汽车。据悉,该钢铁制造商以篡改质检数据从而达到国家检测要求。此外,影响深远的高田气囊事件也致

使日产汽车在全球范围内召回百万量级的缺陷车。

日产将在2018年3月31日结束整个财年的营业利润前景。根据因不当质检召回以及高田气囊的置换的支出成本,日产预计本财年营业利润将下降13%,至6450亿日元,低于此前预期的6850亿日元。

三菱扩大召回 19879 辆进口帕杰罗系列汽车

日前,三菱汽车销售(中国)有限公司向国家质检总局备案了召回计划,将自2017年12月1日起,召回2013年6月12日至2016年11月24日期间生产的部分进口2014-2016年款帕杰罗系列汽车。据该公司统计,中国大陆地区共涉及19879辆。

本次召回范围内部分车辆的副驾驶席安全气囊装配了高田公司生产的未带干燥剂的硝酸铵气体发生器。在安全气囊展开时,气体发生器可能发生异常破损,导致碎片飞出,伤及车内人员,存在安全隐患。

三菱汽车销售(中国)有限公司将为召回

范围内的车辆进行检查并免费更换副驾驶安全气囊气体发生器,以消除缺陷。库存车辆将在消除缺陷后进行销售。

相关用户应谨慎驾驶,避免发生碰撞事故。用户在召回行动开始后应尽快联系经销商进行维修。

本次召回属于2017年3月30日发布的《三菱汽车销售(中国)有限公司召回部分进口帕杰罗汽车》召回活动的扩大召回。扩大召回的原因是因为召回维修的零部件供给不足,需分阶段实施召回。