

(上接B12版)

## ■ 算账 新车物流以陆路运输为主

记者调查走访了几家京城的4S店,从门店的销售经理处了解了在售车辆的基本物流信息。现在几乎所有的汽车制造商都采用与不少网络电商类似的“包邮”策略,即为汽车客户免费将车辆运送到客户所在门店,中间产生的一切物流费用都由生产商承担。许多汽车生产厂家大都采取水运结合陆运的方式。陆运的成本相对水运来讲较高,但运输时间较短,而且由于地理因素,不是所有目的地城市水运都能到达,因此商品汽车陆运物流一直保持较为主流的运输方式。

记者以詹师傅的这一趟运送经历为例,分析长途运输汽车的各项成本:

詹师傅师徒二人从宁波出发前往北京实际行驶里程1700多公里,他们所驾驶的东风牌大型双桥牵引车的综合油耗大约为40升/百公里,沿路柴油价格按照7.3元/升计算,单油费一项就需要4964元;各省高速公路大型车辆通行收费不一,但基本都比一般7座(含)以下小轿车0.5元/公里的收费价格高4到5倍,像詹师傅驾驶的这类车载重一般高达十几二十吨,多数在2元/公里上下,假设这一路

上詹师傅未驾车路过任何单独收费桥梁隧道的话,过路费约为3400元;詹师傅师徒二人的运送劳务费用为0.6元/公里,这次单程运输的人力成本约为1020元。这样,这趟运输的成本约为9384元;另外,詹师傅这次在山东和北京境内一共1600元的违章罚款未计算在内。

经过简单计算,我们可以得出运输10辆价格约在5到7万元的国产中低档轿车,平均每辆的成本约在千元上下。但1000元之外,还有运输执行物流公司的利润、大型物流公司外包时克扣的利润等环节。

### 三大运输方式优缺点对比

	优点	缺点
公路运输	机动灵活 运送速度快 实现门到门运输	目前国内运输市场不规范,轿运板车超长超宽现象严重,存在极大政策风险 驾驶员队伍极其庞大,且管理难度较大 运输能力小、能耗高 运输成本高昂,劳动生产率低,无法控制成本
水路运输	一次运输量大 单位运输成本低 平均运输距离长	固定成本一次性投入极大 受自然条件影响大 还存在码头-经销商的二次驳运,运输速度慢
铁路运输	运输能力大 受自然条件限制较小, 连续性强,能保证全年运行 运输到发时间准确性较高 运行比较平稳,安全可靠	固定成本一次性投入大 在特殊时段如“春运”期间受影响大 铁路运输整体饱和,新线路申请困难

## ■ 企业物流详解 东风日产 配套完善后物流成本有望降低

目前,东风日产主要有三大产地:湖北襄樊、广州花都、郑州,其中以花都工厂所生产的车型居多。据了解,该公司的物流环节外包给广州风神物流公司。据东风南方北京区域总经理尚宗林介绍,整车企业所面临着逐年上涨的物流成本。物流是重资金和劳动密集型行业,车队的资金投入和全国各地购地建库投入是最占用资金的。再有,每年

投入物流信息化的费用也是一部分。“而这些成本最终也会化解到运费中让车企埋单。”

另据了解,目前,东风日产的零部件配套大多在花都,而奇骏、逍客包括未来的启辰整车生产转到郑州无疑会带来物流成本的增加。东风日产内部人士解释,“成本核算不应该简单地以物流成本做唯一的衡量指标,零部件物流成本增加的同时,我们也看

到车辆从中原发往全国各地的话,运输半径会缩短,同时,河南由于区域差异导致的生产成本比花都低。”也就是说,随着以后郑州周边的零部件配套产业链逐步完善后,奇骏等车辆的物流成本摊算下来至少不会比在花都发车高。

数字:以骐达为例,从花都工厂到北京公路里程2300多公里,按照1.2元每公里计算,物流成本接近3000元。

## 一汽大众 90%以上靠公路运输

目前,一汽大众的整车物流是外包给第三方物流公司。作为主机厂,为了维持必要竞争,一般都会与两到三家物流公司合作而不是独家。

据了解,一汽大众整车物流90%以上是公路运输,铁路运输比较少。不过,据经销商介绍,一汽大众发往北京的车有90%以上是铁路运输,并且火车可直接通往位于西四环的“八五四库”。铁路的好处就是运力大,运费低,安全,但时间

长,如从长春发货到北京经销商提车,可能需要一两周。同时铁路运输的总量会受到限制,而公路运输的好处是灵活,速度快,如长春到北京只需两三天,但由于轿运车的运力有限,一辆轿运车最多拉十辆轿车,且路上的各种收费太多,导致物流成本很高。

尽管发往全国不同地区的车辆运输距离差别很大,但这对于各地经销商的提货价并没有影响,因为主机厂的整车物流总成本早

已被平均分摊到每一辆车上。不过一汽大众一位内部人士表示,由于一汽大众年销已达到百万辆规模,因而与物流公司签约时的单车成本就可以比销量小的主机厂要压得更低一些。

数字:以一辆速腾为例,其运到北京的铁路路程长1000公里左右,一般物流公司的报价大概在2000元,若是通过公路运输,成本约比铁路运输高30%至40%。

(下转B14版)

责编 李永斌 美编 叶绿 责校 何燕

# 光影中的尊崇 解析凯迪拉克SLS赛威的灯光设计

车灯之于汽车,就好比明亮双眼之于人类,其重要性不言而喻。车灯不仅仅是行夜路的照明工具、不同驾驶模式转换的信号工具,更是不同汽车品牌的一大识别元素。如同汽车明眸般的车灯,是设计师赋予每款车型的专属个性,在这一点上,凯迪拉克SLS赛威被设计师赋予了王者风范的尊崇气质。华灯初上,赛威在光影的勾勒下,棱角分明,在都市流光溢彩的背景中,向外界传递着其独一无二的行车语言。

### ■ 大气中彰显艺术

赛威的外形设计源于凯迪拉克“sixteen 概念车”,镀铬格栅比以前更加大气,经改良的



凯迪拉克SLS赛威的璀璨大灯

车灯设计,也更彰显赛威的凌厉与大气。

赛威的头灯采用了少有的双透镜氙气大灯,远近光车灯合为一体,并带有AFL随动转向功能,上下贯通的大嘴使得前脸的整体感更强。同时,镶嵌在前保险杠两侧的雾灯也使用了独立的透镜灯头,这样的三透镜车灯组合在国产车里可算是空前的。而加装了LED日间行车灯的雾灯,不仅提升了前脸的高科技感,还会使视线更加清晰,从而提升行车的安全感。

从尾部看,LED的尾灯造型遵循了设计元素品牌化,艺术格调统一化的规律,简约的几根切线把尾灯收缩成窄窄的三条,与前大灯同样呈现出霸气,设计语言形成了首尾呼应的效果。这种设计不仅让前脸更有气势,也让尾部显得更丰满、大气。可以说,与其它行政级商务轿车相比,赛威仍然保持着其独有的动感与活力。

### ■ 实用中体会智能

在为车身的气势恢宏增光



夜色中的凯迪拉克SLS赛威

添彩的同时,前后车灯越来越成为保障汽车安全的重要组成部分。在配置方面,凯迪拉克SLS赛威的氙气大灯将随动转向、自动开闭、大灯清洗等功能基于一身,基本上做到了全功能化。尤为值得一提的是,新赛威双氙气大灯的主动转向功能,可以做到智能判断不同路况和路段,根据前方路况的不同而大幅度的转动,从而变换照明光型和照明角度。此外,随着车速的加快,大灯的照明范围也会更远,基本可以照顾到车头最大范围区域,减

少视觉盲区。这也增加了赛威夜间高速行驶的安全性,为赛威车主提供全天候的贴心照明保障。

细节设计上的颇费心思,体现出凯迪拉克对于造车工艺的精益求精。从这些细节之中不难看出凯迪拉克对商务人士用车需求的重视,也更体现出SLS赛威在行政级商务车中的与众不同。

### ■ 细节中感受舒适

相比车身外部的照明设计,车内照明系统是整车设计中最易被忽视的细节,但凯迪拉克

却格外用心打造。凯迪拉克认为车内光线不仅关系到驾乘的舒适度,更体现出一款行政级商务车的用心程度和豪华档次。对于SLS赛威的主人来说,车上常常是阅读和处理公务的重要场所,被称为移动办公室,阅读照明的使用率远高于普通豪华轿车。因此凯迪拉克SLS赛威为车主制定了全方位的车内照明策略,设计了贴心的车内阅读系统,拥有“照明”、“阅读”和“氛围”三种细分功能,在所有座位上都设置了独立的“阅读光源”,投射到阅读材料上的光照度和光照范围都恰到好处,不仅不会觉得刺眼或者暗淡,更不会干扰身旁的人,方便贴心之余充分照顾到阅读者的视觉需要和旁人的感受,相比豪华商务飞机的头等舱有过之而无不及。

凯迪拉克SLS赛威与生俱来的尊崇气度与商务风范,尤其是细节上力求完美的不断追求,无疑与社会精英举手投足间显露出的过人胆识一拍即合,这样的组合必定成为商务交往中瞩目的焦点。