



重型车桥： 竞争迈向“深水区”

重型车桥作为重型载货汽车关键的零部件之一，对整车的发展起着不可或缺的支撑和推动作用。我国汽车“三巨头”（一汽、东风、重汽）从建厂之初，都无一例外地把拥有自己的重型车桥制造能力作为完善产业链的最关键部分。随着重型载货汽车市场竞争的进一步深入，一些生产企业也开始把提升重型车桥产量作为提高竞争力的筹码，纷纷下大力气，加大投资促进旗下重型车桥业务的发展。

市场格局

目前，国内重型车桥生产企业主要集中在一汽山东汽车改装厂、青特集团有限公司、一汽解放车桥分公司、东风德纳车桥有限公司、中国重汽集团济南桥箱有限公司、陕西汉德车桥有限公司、上汽依维柯红岩商用车有限公司和安徽安凯福田曙光车桥有限公司，这些企业几乎占到国内重型载货汽车车桥90%以上的市场份额（见附表）。

进入新世纪以来，我国重型载货汽车业取得了突飞猛进的发展，从21世纪初的不足10万辆狂飙至2010

年的过百万辆，为重型车桥业的发展创造了空前的发展机遇。

为了适应并跟上这种变化，一汽集团在拥有车桥分公司、山东改装厂、青特等车桥生产企业的同时，2011年3月，与专业生产轻、中、重型载货汽车车桥总成的青岛海通车桥有限公司，联合在四川投资建造车桥项目，以不断提升车桥产出能力。

东风德纳车桥有限公司是由东风汽车有限公司与美国德纳公司，在原东风车桥有限公司基础上，通过股权转让的形式合资组建的亚洲最大的商用车桥公司，下设襄樊工厂（原襄樊东风重型车桥厂）、十堰工厂（原东风车桥厂）及车桥部件厂（原东风车桥轮毂厂）三个工厂，具备年产车桥总成80万根的能力。为了寻求新的发展机遇，2011年初东风公司拟以股权转让的形式谋求新的合作伙伴，最终被股东之一的美国德纳公司看好，股比从4%增持至50%。

中国重汽集团济南桥箱有限公司是中国重型汽车集团有限公司的子公司，主导产品是重型汽车车桥总成及锻件。2002年，中国重汽集团公司将原来的车桥

厂、产品试制厂、工具厂桥壳生产线、齿轮厂整合为中国重汽卡车公司桥箱厂，整体搬迁至中国重汽卡车工业园。2009年，根据中国重汽发展需要，桥箱公司再次搬迁到济南高新技术开发区，两次搬迁使桥箱公司已具备年产60万根重型车桥总成的生产能力。

陕西汉德车桥有限公司前身是1968年成立的陕西汽车制造总厂车桥分厂，1984年独家引进斯太尔车桥技术，2004年MAN车桥技术快速国产化，2007年实现了中国车桥总成技术的首次出口。2003年3月18日，由陕汽集团与潍柴动力组建的汉德车桥注册成立，2004年4月，引进德国MANF2000全套车桥技术，2006年4月，汉德车桥月产销桥总成突破万根大关，2008年12月，汉德公司全年产销车桥总成突破20万根，2010年上半年，产销车桥总成突破20万根，超过2009年全

年水平，2013年3月22日，汉德车桥第200万根车桥总成下线。2008年12月26日，包头北方奔驰重型汽车有限公司车桥公司扩能项目一期竣工投产，具备了年配套车桥3.5万台套的能力。

2010年初，华菱汽车年产1万台重型汽车及7万套车桥项目在衡阳市白沙洲工业园破土动工，由安徽华菱汽车股份有限公司和湖南凌风实业有限公司共同出资组建的湖南华菱汽车零部件有限公司，占地300亩（1亩≈ 667m²），总投资4.15亿元，前期将建成年产1万辆重型汽车驾驶室及7万套车桥的生产能力，后期形成年产1万辆重型汽车整车生产能力，整个项目采用日本三菱汽车装备工艺建设国内最先进的重型载货汽车总装车间，2011年6月竣工，建成投产后，可实现销售收入30亿元，利税3亿元。

国内主要车桥生产企业一览表

系列	公司名称	主要产品	年生产能力	主要配套厂家
解放车桥	一汽山东汽车改装厂	冲焊驱动桥435、457、DA485、300系列的卡车和客车桥	年产15万根	一汽、江淮、联合卡车、华菱等
	青特集团有限公司	10大系列886种车桥总成、8大系列112种支承桥	年产各种驱动桥30万根	一汽等
	一汽解放车桥分公司	主要生产轻、中、重、客、挂等各类转向桥及驱动桥	年产50万套，8大系列上千个品种	一汽解放等
东风车桥	东风德纳车桥有限公司	重、中、轻、微全系列商用车转向桥、单驱动桥、贯通式驱动双桥、转向驱动桥、支承桥等	年产车桥总成90万根，5大类40多个系列2500余种	东风商用车、中通、宇通、金龙等
	襄樊车桥股份有限公司	重型车桥及重型串联驱动桥	配套东风公司EQ1141G、EQ1240G柴油车	东风柳州、青岛汽车厂、新疆汽车厂等
汉德车桥	陕西汉德车桥有限公司	产品涵盖了重中型载货汽车车桥、非公路用桥、客车桥、挂车承载轴等	2010年产销桥总成36万根	陕西重汽、东风商用车、北汽福田、宇通、苏州金龙等
中国重汽车桥	中国重汽集团济南桥箱有限公司	斯太尔技术前桥、前驱动桥、轮边减速驱动桥和离合器总成等	具有年产驱动桥20万根、前桥15万根、平衡轴10万根的生产能力	中国重汽等
红岩车桥	上汽依维柯红岩商用车有限公司	斯太尔冲焊桥系列、红岩铸钢桥系列、各种变形桥系列、鞍座总成、平衡悬架装置及相关底盘	桥总成生产能力10万副	上汽依维柯红岩商用车有限公司等
北奔车桥	包头北方奔驰重型汽车有限公司车桥公司	重型汽车车桥、中高档客车车桥及底盘零部件	2008年12月26日，扩能项目一期竣工投产，年配套车桥3.5万台套	北奔重汽等
华菱车桥	湖南华菱汽车零部件有限公司	11t级单级减速驱动桥、13t级单级减速驱动桥、13t级带轮边减速驱动桥等斯太尔技术和奔驰技术系列桥	年产整车配套车桥7万台套	安徽华菱等
安凯车桥	安徽安凯福田曙光车桥有限公司	7.5t、8t级中型汽车驱动桥；10t级大型客车驱动桥；13t、16t级重型汽车驱动桥、贯通桥；4.2t级中型客车用前桥；5.5t、6.5t、7.5t斯太尔前桥等	设计产能为年产车轴80万根，计十大系列、30余种	福田欧曼、江淮、东风柳汽、安凯客车、扬州亚星客车、厦门金旅客车、中通客车等

这些重型车桥生产企业，以满足集团内重型载货汽车装机为己任。与此同时，也以规模优势、技术优势、成本优势等展开着市场竞争。

企业的反常高调

“十二五”以前，作为重型载货汽车产业链的一环，重型车桥是作为零部件出现的，当时其主要目标是在技术、规模等方面千方百计满足重型载货汽车的发展要求。进入“十二五”以来，在重型载货汽车市场“二连跌”，市场需求回落竞争加剧的情况下，一些重型车桥企业却逆势上扬，以少有的高调成为业界关注的焦点。

2013年3月25日，陕西汉德车桥有限公司在陕西西安举行战略发布会，确立了“坚持技术领先和国际化，做强三大板块，实现百亿目标”的发展战略及“成为全系列重中型轮式车辆的车桥系统提供商”的企业愿景，明确提出“通过五年的努力，到2017年产销各类车桥总成80万根、销售收入100亿”的奋斗目标（见附图）。在战略发布会上，陕西汉德车桥有限公司认为，实现这个目标要从中重型载货汽车、客车、工程机械三个领域入手。具体讲，中重型载货汽车车桥领域，汉德凭借技术优势，依托陕汽等整车客户，保持领先地位，并实现快速增长；客车车桥领域，汉德已经投入很大精力在产品升级满足市场方面做足文章；工程机械车桥领域，汉德自2009年正式进入后，也攀升到行业第二位。与此同时，汉德还将与合作伙伴联手开拓国内和国际市场，实现销量的快速提升。为给目标实现提供强有力的技术支撑，汉德投资1.2亿元扩建的国家级车桥研究中心，预计2013年底建成。



陕西汉德车桥有限公司发布会次日，媒体上一则“投资7亿——上汽依维柯红岩欲发力车桥市场”新闻再度让世人把目光锁定到重型车桥上。上汽依维柯红岩投资7亿元，计划在其旧厂区原址上新建一个占地面积300亩，实现年产10万根前桥、10万根单级桥、10万

根双级桥共30万根车桥生产能力的项目。事实上，早在2004年，重庆红岩汽车有限责任公司车桥技改项目曾作为国家重点技术改造“双高一优”项目，享受到9115万元的国债，当时红岩车桥厂共新增各类专机、数控设备143台（套），新建19条机加工生产线、2条总成装配线和2条总成涂装线等，使装备水平从20世纪80年代中期水平跃升至90年代末期水平。上汽依维柯红岩认为，自己的车桥是有一定竞争力的，之所以后期表现不佳，是因为当时的红岩在车桥上面没有进行更多的投入，导致后劲明显乏力。他们希望通过这次大规模投资，更好地提升红岩车桥的“含金量”，届时，不仅要为重庆造的红岩和依维柯汽车配套，还将引入依维柯技术，重新跻身重型载货汽车车桥市场。

在汉德车桥和红岩车桥的消息还在被业界津津乐道的同时，2013年4月10日，媒体披露华菱“重型商用车车桥中心建设项目”通过验收，称安徽省经信委组织专家对华菱公司承担的2010年度重点产业振兴和技术改造项目“重型商用车车桥开发及技术中心建设项目”进行项目竣工验收。验收专家组一致认为：由华菱公司承担的“重型商用车车桥开发及技术中心建设项目”符合国家产业政策，审批手续完备，提供的验收资料齐全、规范，符合验收要求，同意通过验收。华菱“重型商用车车桥开发及技术中心建设项目”于2008年10月开工建设，2012年12月竣工投产，总投资68 000万元，其中中央预算内资金补贴610万元全部用于购置设备。新建重型车桥厂房及技术中心84 679m²，新增GROB加工中心、AVL重型发动机测功机等关键生产和检测设备292台（套），建成了三条车桥总装配线，提高了企业的研发能力、工艺装备水平，保证了产品质量，形成了年产10万根驱动桥、5万根支撑桥的生产能力。

竞争迈向“深水区”

做精做专、做大做强仍是零部件企业的重要选择。综合国内汽车及其零部件产能，“十二五”期间，在“保增长”向“调结构”转移的大指挥棒下，“快鱼”吃“慢鱼”、“大鱼”吃“小鱼”仍将是不可避免的法则，规模大、反应快的企业会在产品开发、商品化转化、成本消化上表现出较强的能力，跟上整车的发展步伐，成为适应变化的受益者。基于强

大的生产规模，2013年一季度，汉德车桥抓住市场机会，累计生产车桥总成近9万根，环比增长70%以上，特别是在保证重型载货汽车车桥的同时，持续保持客车桥市场优势，一季度客车桥产销同比增长40%以上，以良好的开局实现了稳健增长。

“抱团取暖”保“内配”成为整车企业的关键选择。从发挥协同作用、实现集团利益最大化出发，越来越多的整车生产企业开始“眼光向内”，把自身包括车桥在内的零部件产能提升作为新的选择。中国重汽桥箱公司是国内集铸锻件生产、机械加工、总成装配于一身，生产规模最大、品种最多、盈利水平最高的重型车桥生产企业，在全面满足常规产品装车的同时，针对中国重汽开发国产德国MAN车桥，对MAN产品全面进行APQP策划，按照MAN产品的图样、标准，参照MAN公司提供的技术资料，结合该公司装备及实际生产状况，开展了包括生产线策划、产品特殊性、失效模式分析、控制计划、测量系统分析、质量功能展开、安全法律法规符合性等方面的识别、消化和吸收等工作，找出在工艺装备、检测手段、工位器具、作业指导书等方面的不足，不断改进完善，如今，中国重汽桥箱公司MAN车桥班产已达100根。

延伸产业链，以提升整车竞争筹码。安徽华菱汽车股份有限公司是安徽星马汽车集团有限公司控股子公司，2005年重型载货汽车生产3188辆，销售3152辆，2010年生产31 021辆，销售30 452辆，双双是2005年的10倍左右。为了有效摆脱对柴油机、车桥、变速器等厂商的依赖，产业链向上游延伸降低成本，华菱将不超过13.65亿元的募集资金全部集中投向“年产5万台重型车柴油机”项目，主要研发和生产重型商用载货汽车柴油机。项目建成后，公司将具备2万台11.8L和3万台9.8L重型车柴油机产能力，与此同时，华菱还自主研制出变速器和车桥，华菱变速器产品共有14S OD超速挡和9S DD直接挡两个系列，其中，14S OD为14挡超速挡变速器，9S DD为9挡直接挡变速器，这两款变速器均是全同步变速器，采用铝合金壳体。之前，潍柴以“法士特变速器+汉德车桥+潍柴发动机”的黄金供应链，一度成为国内重型载货汽车市场的卖点，相信包括华菱在内的重型载货汽车整车生产企业会在未来竞争中高扬这种竞争“利器”。

背靠大树好乘凉，规模提升是关键。1993年，东风德纳车桥有限公司前身的襄阳重型车桥厂，只有三台数控设备，车桥全部靠手工搬运。2005年，东风汽车有限公司与美国德纳公司合资，组建改制原车桥厂为东风德纳车桥有限公司，成为当时中国最大的商用车车桥公司。2011年美国德纳公司股比增加，为东风德纳车桥有限公司产品利用美国德纳品牌和渠道提供了基础。作为全球领先的传动系统供应商，美国德纳公司（Dana Holding Corporation）的客户包括全球乘用车、商用车及非公路用车市场领域的主要汽车制造商。东风与德纳深化战略合作，目的就是要实现对东风商用车海外事业发展的支撑，是东风和德纳两大集团之间寻求全球范围内的战略协同。在东风和德纳这两棵“大树”下，东风德纳车桥有限公司充分发挥拥有的国内品牌知名度、领先的研发实力、完善的内制设计及制造资源，乘势而上，蓬勃发展，2011年实现产值近60亿元，2016年目标是实现产值过百亿元。

结语

2010年是我国重型载货汽车最辉煌的一年，全年以103万辆的销售水平，不仅创下我国有史以来重型载货汽车销量之最，而且稳居全球榜首，其中，一汽、东风和中国重汽销量迈入“20万辆俱乐部”，北汽福田和陕汽也双双跨入10万辆级。重型载货汽车的迅猛发展带动了重型车桥的增量，2009年汉德车桥产销18万根，2010年，通过对宝鸡工厂17条生产线、西安工厂17条生产线的精益改造，使日产车桥总成突破1700根，单月产销车桥总成4万根，连续两季产销车桥总成突破10万根，年产销车桥总成突破36万根。东风德纳车桥有限公司则在集团公司整车厂的带动下，2010年前11月，生产各类车桥总成66.1万根，同比增长63.24%，实现主营业务收入60.57亿元，同比增长72.4%。浅而易见的道理是，即便重型车桥产能停留在2010年的规模，满足当期重型载货汽车装机基本上不存在问题，所以相关重型车桥企业高调发展，只能把原本已经存在的竞争推向“深水区”。

关键词：

重型车桥 市场 竞争 深水区

(收稿日期20130503)