

回眸百年

漫谈欧洲客车工业与中国制造

文 / 王健 Gem Liang 图 / 王健

作者简介：

王健，中国汽车城网站客车评论家，《欧洲客车周》与《亚洲客车周》大奖评委，主编《中国巴士与客车》年鉴系列图书和光盘，已出版《巴士快速交通指南》、《世界客车图解指南》、《交通美学：理论与实践》和《交通安全心理学》等著作。





VDL 集团 APTS 的 24m 斐利亚自动驾驶巴士

举步维艰 孜孜以求

追溯欧洲客车工业的发展，至今已有100多年的历史，在这段不长、但也不短的时间之内，欧洲客车制造业的发展如同那多变的万花筒，令人眼花缭乱、始料不及。

按照其生产方式的演变，它大致被分为两个阶段：

(一) 前50年(20世纪初到20世纪60年代)。这段时期基本上是手工生产，即以手工操作为主，从老式的木制结构客车，逐渐发展为钢材制成的流线型客车。其间，整车的外观造型变化多样，以车门生产为例，市场上就出现了多达500余种(包括推拉门、双折门、平拉门、枢轴门和滑门等)类型，这种状况对用户来说无疑是一个更好的选择，但对于制造商来讲则是一件劳心、更劳力的事，因为他们必须在装配生产之前，按照客户的不同要求，来全部试验和证明这些车门的不同应用，以及合适与否。

(二) 后50年(20世纪60年代到现在)。这段时期，客车生产从传统的手工制造方式发展为工业化的大量生产，虽然仍然沿用了手工制作，但在焊接方面已经开始采用了机器人。当然还远未达到你我想象中的那种完全自动化的生产方式，一些工序仍然需要由人工来操作实现。

按照用途划分，客车可分为三类：城市客车、城郊客车和旅游客车。其中，城市公共汽车是最普遍、最古老的一种形式，它的发展方向为“标准化”，即12m，这是采用自20世纪60年代德国制定并推行的《标准城市客车》；在20世纪90年代，城市客车中的另一位新成员——低地板客车开始出现，并在使用过程中获得普遍认可。与城市内人流的输送目的不同，旅游客车的主要发展发向则是舒适化。目前，它已在变速器、刹车以及ABS和ASR等安全装置方面均取得显著进步，在环境污染的控制方面成



绩尤为显著。各种先进的设施已被广泛使用到了新车上，例如GPS就已开始成为旅游客车的标准配置。

优胜劣汰历来是市场根本

如同客车的种类与部件，欧洲的客车生产商在这一百年间也经历了由小到大、从弱到强的衍变与发展。其客车制造商大体被分为两类：一类是整车制造商(主要在法国、德国和意大利)，另一类是根植于客车底盘基础之上的车身制造商(主要在英联邦、伊比利亚半岛和北欧国家)。

如同欧洲古谚语所说，客车制造商平均每10年就会消失一半。的确，出于多方原因，许多小客车制造商随着时间的推移，纷纷倒闭或被兼并。例如，在25年前，比利时就有很多家客车与客车制造商，如范胡尔(Van hool)、乔治(Jonckheere)、邓

勒富-戴普尔(Denolf & Depla)、斯迪文(Stoelen)、鹰(Eagle)、拉格(LAG)等；在荷兰，同样也有十多家小型的客车制造商。而今天，整个的比荷卢经济联盟中，只剩下了两家客车与客车股份公司——范胡尔与VDL集团。VDL是目前比荷卢经济联盟中最大的客车制造商，其产量约为范胡尔的一倍，其麾下包括博瓦(Bova)、贝克林(Berkhol)、乔治(Jonckheere)、库斯特(Kusters)和邓勒富-待普尔(Denolf&Depla)等6家制造厂。无独有偶，当时的英国也遭遇到了类似的经历：英国的利兰(Leyland)、联合装备(AEC)和盖伊(Guy)公司都曾经跻身于比利时和荷兰公交公司主要车辆供应商的行列，成为当时不争的巨头之一，而当时当地的一些有名制造商，如布罗塞尔(Brossel)、沃霍尔(Verheul)，还充当过它们一段时间的代理商，但时至今日，昔日辉煌的客车强国除



Jonckheere 的新设计风格

只剩下一家名叫丹尼斯(Dennis)的底盘工厂和另外5~6家车身制造工厂作为其最后的保留财富外,其余都已湮没、消失在时间的长河中。

六足鼎立 共执牛耳

屈服于私人小汽车需求的日益增长,欧洲的客车制造业在近10年时间里,进入了一个新阶段——客车已不再是城市交通的骨干,它仅占到欧洲旅客出行总量的26%。而且据预计,到2020年,它的比例还会继续下降到20%。正是由于道路交通对公交车辆需求的减少,导致了市场对新增客车需求量的直接降低,生产量也随之下滑。因此,市场竞争就由规模战不可避免地转化为了价格战。制造商如何能以更有效的少量生产方式来获取更多的市场回报,成为了众多商家共同追逐的目标。

于是,公司兼并、整合生产便被开始广泛实行。

目前的欧洲客车工业已基本完成兼并过程,形成了六大客车集团:艾瓦客车(EvoBus)、尼奥曼(NeoMan)、伊萨客车(Irisbus)、沃尔沃(Volvo)、VDL和斯堪尼亚(Scania),它们占到全欧客车与客车市场90%的份额。

艾瓦客车隶属戴姆勒-克莱斯勒集团,它是欧洲最大的客车制造商,占欧洲市场份额的26%,产品使用赛特拉和梅赛德斯-奔驰两个品牌。在生产过程中,它不仅与机场摆渡客车制造商(如Cabus)建立了良好的合同关系,而且,还与一些车身制造商,如意大利的特姆萨(Tomassini——中型客车制造商)、葡萄牙的卡耶塔诺(Caetano——制造机场摆渡客车以及在奔驰底盘上制造中型和小型客车)等都保持联系。

尼奥曼隶属曼集团,其组织结构情况与艾瓦客车也很类似,仍然使用曼和尼奥普兰两个品牌,其产品囊括客车全系列。尼奥普兰主要生产旅游客车,曼则主要生产城市客车。尼奥曼在中欧的市场业绩相当不错,销售范围覆盖了德国、南欧的希腊以及西班牙等地,并为这些地区长期提供底盘。

伊萨客车隶属依维柯集团,它与沃尔沃在欧洲分属第三和第四名。如果考虑16t级以上的客车,沃尔沃的排名要靠前一些;如果包括中小型客车,伊萨客车则要更具优势。不过,伊萨客车这个具有法国、西班牙和意大利多重血统的制造商,在市场上的表现相当怪异,让人匪夷所思:1997年,它由雷诺和依维柯二公司合并而成,随后便以常人难以料及的速度,迅速收购了西班牙的巴莱罗斯(Barreiros)、法国



Solaris 不仅以反传统的造型引人注目，而且以良好的性价比进入欧洲市场

的赫伊斯 (Heuliez)、捷克的卡诺斯 (Karosa) 和匈牙利的依卡露斯 (Ikarus) 等公司，从而跃居为欧洲的主要客车制造商。在兼并众公司之后，它既不采用雷诺品牌，也不延续依维柯商标，而是出人意料地统一采用了它自己的新推客车品牌——艾维斯。

沃尔沃客车也是通过收购方式成为欧洲主要制造商的，它约占欧洲市场份额的 1/5。德国的德勒克姆勒 (Drogmoller)、英国的利兰 (Leyland)、奥地利的斯太尔 (Steyr)、芬兰的卡鲁斯 (Carrus)、丹麦的奥本罗 (Aabenraa) 都成为沃尔沃客车的关系公司，除此而外，它还与意大利的车身制造商巴比 (Barbi)、葡萄牙的马可波罗 (Marcopolo) 保持良好的合作。

斯堪尼亚则是欧洲市场上另一位不可忽视的重要客车来源。它以每年大约 2200 辆的客车提供能力，在市场中占有不可替代的一席之地。它采取由自身提供全系列车底盘的策略，而将整车制造转交给专业车身制造商来完成，因此，其大多数客车车身均为斯堪尼亚 (波兰制造商) 提供，旅游客车车身则多为伊利萨尔 (西班牙制造商) 供给。

VDL 也是欧洲客车市场上的一个重要风向标。它现已包括底盘生产商达夫 (DAF)，车身制造商贝克风·伐肯斯瓦德 (Berkhof Valkenswaard)、贝克风·海伦维恩 (Berkhof Heerenveen)、乔治 (Jonckheere)，以及整车制造商博瓦 (Bova) 和库斯特 (Kusters) 等 6 家工厂。

虽小但并不示弱的中小型客车制造商

在欧洲客车界，范胡尔只能算是一家规模很小的制造商，虽然下设范胡尔与 EOS 两部分，但每年的生产能力只有 700 余辆。尽管如此，它的发展势头却不容小视。目前，它不仅成功进入到北美公交市场，同时，还顺利收购了爱尔兰和西班牙主要的生产商拉格 (LAG)。

除它而外，欧洲市场还另有一些规模虽小，但发展势头良好的中小型客车制造商，如德国的 Ernst Auwärter、英国的布莱克尔 Plaxton、欧佩特 (Optare)、怀特 (Wright)、意大利的布雷达 (Dallavia)、毛里 (Mauri)、迪西蒙 (De Simon)、西班



Hipano 的设计已经使公司获得增值



捷克 SOR 的低地板巴士



Hipano 驾驶空间



欧洲客车允许背一个“包”

牙的娄积(Noge)、厄茨(Ayats)、布鲁斯(Beulas)、卡斯特斯诺(Carrocera)、桑桑德格瑞(Sunsundegui)、阿米客车(Omnibus)、奥托布(Autobleu)、客车尼(BUSiness)、特门(TAM)、夫尔桂(Ferqui)、赛特(Sitcar)、索尔(SOR)、厄托克(Otokar)、麦克文(Merkavim)、以及波兰的索拉尼日(Solaris)等,其前景都让人看好。

产业转移已成未来趋势

欧洲客车制造业在经历了诸多大变革之后,目前已基本成熟。不过,为求得更多、更大的发展空间,它下一步的发展方向就是必须将劳动密集型部件以及客车的整车生产逐渐转移到低工资国家,如波兰、土耳其等等,因为在这些东

欧地区,不仅工人的技术熟练,无可挑剔,更主要的,劳动力报酬仅为西欧国家的五分之一。

斯堪尼亚在这方面就首先开河。目前,它已将所有的车身制造转移到了东欧,并将主要工厂设在了波兰北部,其它一些分厂分别设在俄罗斯的彼得堡和爱沙尼亚。

索拉尼日也是波兰近10年快速发展起来的一个客车与客车制造商,它最初是以组装尼奥普兰的N系列城市客车起家的,但在成功收购乌尔比诺(Urbino)公司之后,它一举成为波兰最大的客车与客车制造商,占到波兰客车市场份额的50%以上,而且,产品还远销到许多欧洲国家,其发展速度

令人瞩目。

成功属于过去 未来属于中国

欧洲客车工业向低工资国家转移的发展趋势,为中国客车制造业的市场进入提供了一个大好的发展契机。中国的制造商及时把握机会,迅速出击,目前,我国已成为世界客车制造的另一中心,客车质量也在不断进步和提高。一些耳熟能详的知名企业,如金龙、宇通等,都迈开了积极开拓欧洲市场的步伐,许多中型客车制造企业也在纷纷向世界各地出口客车,并取得一定成效。在此,我们有理由坚信,在未来不会太长的日子里,我们必将会看到有越来越多的中国客车闪现在欧洲的客车道上。WA