

广告

贾新光：转型是自主品牌汽车的关键问题



最近,自主品牌汽车的发展态势受到广泛的关注,有的评论说:“自主品牌目前面临的形势可以说是非常恶劣,天时地利人和一样都不具备。”在市场气候变化以后,自主品牌汽车的销售形势也急转直下。

一位业内资深人士分析:“今后 10 年自主品牌发展会面临非常严峻的形势。因为世界上所有品牌在我们这几乎都占了一席之地,竞争越来越激烈,特别是从今年以来自主品牌企业面临非常严峻的环境因素挑战。”

市场占有率下滑的背后,反映的还是发展战略问题。自主品牌汽车在微型车市场占有率高达 76.9%,在小型车市场为 40%,中型车市场为 27.7%,中高级车市场的占比只有 9.5%。这个格局

是自主品牌多年发展中“主打低端车型、注重规模效益、避开与合资企业正面竞争”战略的结果。

据《汽车蓝皮书》的资料,外资企业以 29.2%的资产,创造了 37.2%的产值、48.1%的利润,这说明自主品牌投资效益与其相比有较大的差距。

入世以后,中国汽车工业才痛感自主品牌的重要性,非常希望获得“品牌溢价”。然而汽车产品的品牌溢价并不是完全取决于品牌传播的投入,更是研发的投入形成的无形资产。2001 年,中国汽车行业的研发投入只有 58.6 亿元,2009 年增加到 460.6 亿元,总额上增长了近 8 倍,但是占主营业务的比重只有 1.93%,仅比 2001 年增加 0.55 个百分点。国外

主要跨国公司的研究开发资金投入比例一般为 5%左右,有的更高。可以认为,开发资金投入不足和开发人员缺乏是造成我国汽车工业开发能力落后的主要原因,也造成了自主品牌竞争力较差。

李克强副总理在一篇文章中指出:“多年来,我们通过引进资金、技术,发挥低成本优势,逐渐成长为世界制造业大国。但大而不强一直是发展中的软肋,许多关键技术、大型成套设备、核心元器件和重要基础件都依赖进口。缺乏自主创新能力是制约我国产业结构优化升级的主要因素。如果不能尽快改变这种状况,就难以在新的国际竞争条件下形成新的核心竞争力。”“应当清醒地看到,重要产业、重要领域的核心技术是买不来的,只有依靠自主创

新特别是原始创新。”

最近两庞购买萨博的案例证明,不但合资换不来技术,即使是国外兼并也难以得到最新的技术,通用汽车甚至宁可废了萨博,也不愿看到其技术落入中国企业之手。所以自主品牌要掌握核心技术,只有靠自主研发,所谓的转型,其实就是加大研发投入,增加企业效益,增加品牌价值。

过去的历史证明,逆向开发(实际就是抄袭、模仿)固然速度快、投资少,但是无法形成自己的核心技术,而投入少也就意味着形成的无形资产(知识产权)少,品牌的溢价也就无从谈起。

(作者系中国汽车工业咨询发展公司首席分析师)

欧阳明高：中国电动车可持续发展革命

中国的电动汽车可持续发展革命。我想大家都很清楚中国已经变成世界上第一大产车国,我们预计在 2015 年会达到 1 亿 5 千万,到 2020 年可能会到 2 亿 5,甚至到 3 亿辆,发展速度非常的迅猛。

具体在能源方面,这是中国对未来节能的车用燃料,尤其乘用车下降的路线图。到 2020 年,中国乘用车平均油耗必须降低到百公里 5 升以内,我估计应该会更低,到国际接轨的时候大概在 4 升左右。我想我们的节能目标非常明确,我们的任务也非常具有挑战性。

在新能源方面,能源的多元化是一个必然的趋势。因为从总量来看,我们掌握未来,即使全

部的汽车能源变成由电来源能源,也只占中国全社会电消耗量的 10%以内。这是一个极端的情况,即使是极端的情况,电的总量是不会变的,所以充电会是一个很大的挑战。

大家关注的是二氧化碳的排放。这里有一个研究的结论,从二氧化碳的排放来看,即使是 80%的排放,还是一定的二氧化碳的减排,虽然不大,至少是等于低于现有的汽车。

展望未来,中国发电比例中间,煤占的比例会逐步的降低。从长远来看,以电作为替代燃料是一个重要的方案。具体来看,对于中国的交通能源来讲有三条优势:液体、气体、电。这是我们基本的基础设施

和燃料。燃料不会用非常多的种类,它一定会找到主体的燃料。对液体燃料当前是汽柴油,发动机仍然是内燃机为主体,至少二三十年仍然是这样。在这个技术上发展混合动力,是一个非常好的节能路线。

在纯电动车方面率先开展了示范,这是在奥运会期间开展的示范。另外在小型车方面,国外已经有一批企业开展这方面的研究。另外在电池更换方面,中国也开发了相关的系统,并且开始示范。在混合动力方面,我们从发动机的控制开始,包括燃烧控制等等在中国已经开展了相关的工作。

最后我想展望一下中国的

交通体系,我叫它为点线面的交通结构。在这样的结构中间,点是大城市,线是 500 公里以上大城市中间的,面是广大的中小城市和城市区域。现在我们在线上有高速铁路,这是全世界独一无二的高速铁路网,这是我们的优势。在点上有全世界经过今后 5~10 年会发展最好的公共交通体系。在面上有全世界最大量的电动自行车和摩托车,这都是我们的优势。我们发展新能源汽车应该充分的利用和发挥这个优势。我想新能源汽车和电动汽车正是和这个交通体系所匹配的最佳的工具。

(作者系汽车工程系主任)

