

发展自主品牌汽车的关键在企业自身努力



最近有媒体哀叹，自主品牌汽车市场份额在逐渐萎缩，甚至有媒体报道，一些自主品牌车企靠政府补贴维持利润。分析原因，有人认为首先是政策不给力，其次是合资车型的价格下探。也有人认为政策层面应该给予民族品牌适当的保护，政府官员要带头坐自主品牌车，消费者不要对汽车品牌过于挑剔。

在中国，汽车产业完全由政府主导，因此产业政策作用似乎被神化，所以在面临

困难的时候，企业只是寄希望于政府出台扶持政策。几乎所有的汽车产业研究论文都非常推崇日本和韩国的汽车产业政策，认为日本和韩国汽车工业成功的重要原因，就是有完善的汽车产业政策。

但是，令人疑惑的是，我们也有大量的产业政策，我们至今还有25%的关税、对外资进入的种种限制、越来越严格的审批办法，对自主品牌的保护力度是很大的。但是为什么自主品牌企业在竞争中还是非常被动？

最近，在第一届中韩汽车产业研讨会上，韩国汽车工业专家赵哲介绍了韩国的汽车产业政策演变情况。他认为，韩国汽车产业发展中，政府的角色是安排形成一种适当的经济规模与竞争结构，从而形成竞争的环境，绝对的市场保护与保护特定的企业反而会妨碍企业成长。在韩国汽车工业发展初期，规模非常小的时候，政府确实采取过

市场保护和产业整合措施，但是上世纪80年代以来，已经完全放开进口市场，目前关税已经降到8%；上世纪90年代以后解除了对外资的限制。赵哲指出，目前韩国政策已转向对汽车工业限制，这个所谓的“限制”其实都是保护劳工权益、保护环境等。

韩国汽车工业产业政策一开始就强调国产化，而真正国产化的关键是自主开发，没有自主开发就没有汽车产业发展的主导性。在这方面政府要求具体，但是没有资金支持；而企业也确实真抓实干，因为这是竞争的需要。现代汽车一开始采取的是购买技术的方法，在发展上就具有较强的主动性。上世纪80年代设立了60亿美元开发基金，扩建了研究所，扩大技术队伍，实现了“完全技术自主”的目标，到1990年8月开发出自己的汽车发动机和车身。

韩国汽车工业发展初期，产品大量出口海外，但由于质量没有控制好，导致品牌受

损、信誉下降，韩国汽车为此遭受了沉重打击，他们付出了十几年的时间，才逐渐恢复产品在海外消费者心目中的地位。2004年，现代汽车的质量评价得到了和日本车一样的水平，现在已经达到世界一流水平。当然，现代汽车也清醒地认识到，目前自身优势主要还是产品和质量，品牌竞争力还有较大差距，这正是其下一步发展的目标。

日本的学者们也不大看好产业政策，有的人甚至认为：正是由于1963年“特振法”被废弃，才有了日本汽车产业后来的繁荣。汽车产业应该以自主开发、自主建设、自主生产、自主销售为指导思想，政府应该为企业提供公平竞争的环境，避免过多的干涉和限制。

目前，中国汽车工业发展的关键还是提高产品质量，搞好售后服务。靠政府保护只能获得局部和暂时的市场，让消费者满意才能在市场上有长久的一席之地。（贾新光）

2013：豪华车进入拼“智商”元年

许多媒体参加上个月在上海的奔驰产品发布会时发现，戴姆勒大中华区董事长唐仕凯乘坐的S500 Intelligent Drive测试车的驾驶座上居然没有司机。之后，奔驰为此做出了解读：“一款能观察、会思考、可介入的车”，特殊情况下甚至可以先于驾驶者做出干预——几乎可实现半自动驾驶。

今年，“智能驾驶”越来越多地出现在给媒体的新闻资料中。有统计数字显示，2013年的法兰克福车展中，70款首发新车中有一个突出的亮点，即统称为“驾驶辅助系统”的智能驾驶功能推陈出新，逐步装备。被我们熟知的通用的Onstar、宝马的iDrive、福特的SYNC、丰田的Gbook、日产的Carwings……更加丰富，在这些前瞻厂商的带领下，越来越多的产品开始将“动口不动手”提上日程。

一如田径高手之间的百米对决，

即使是一项全新的技术，领先对手也不会超过几个月，性能差距已经越来越小。品牌竞争激烈到一定程度时，渐渐就会演变成科技实力的竞争。作为消费者，我们不必孤立地看待每种技术，它们其实都是你中有我，我中有你，通过控制器的汇总运算、协同作用。

难怪博世董事会成员赛德尔认为，今后几年驾驶辅助系统的销售额将保持20%以上的增长，甚至IT巨头亦开始染指“汽车智商”的市场：除目前正与奔驰联合研发无人驾驶技术的诺基亚外，谷歌和苹果两大IT行业巨头正在独立进行相关技术的研发。苹果的iOS for Cars车载系统发布进入倒计时。

欧盟新车安全评估协会做出决定，今后只给配备驾驶辅助系统的汽车提供“五星级”认证，2014年没有配备雷达或者摄像头的驾驶员

辅助系统的车型，将无法得到五星的评分，甚至很难得到四星级的评分。2016年起，汽车必须拥有“预测行人保护”系统。欧盟的新规定将成为汽车提升“智商”的助推器。相信全球趋势使然，全球驾驶员辅助系统也会从高端车往经济型车上过渡。

未来汽车发展的三大趋势：车联网、无人驾驶、电气化，到目前为止，只有车联网触手可及。下一代车载驾驶体验，比如Livio、deCarta和BestParking等正在开发的产品都只是小试牛刀，真正的互联汽车出现还需要等待一段时间。

当数据安全性、汽车安全驾驶行为以及软件的稳定性还未得到解决，行业标准也未出台时，提升汽车“智商”是聪明厂家的必要之举。

（刘藏漪）

别为电动车一味叫好

在节能减排的大方向指引下，电动车几乎已被认为是未来汽车产业发展的大势所趋。而《节能与新能源汽车产业发展规划》（以下简称《规划》）中，“新能源汽车产业发展将重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化”的政策，更无疑为整个产业画出了总体蓝图。

《规划》要求，到2015年纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量力争达到50万辆；2020年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车生产能力达200万辆、累计产销量超过500万辆。这一目标看上去很美，也正是在其刺激下，几乎所有汽车厂商都已参与到了电动车市场的争夺战中，虽然这个市场目前还仅是一张画出来的饼。

当然，我们不能否认电动车是目前可以看到的环保能源车辆最好的解决方案，但在推广的过程中，有一点相关部门和车企必须要注意，那就是电动车是需要充电的，基础设施不完备，发展无从谈起。

车闻网最新调查结果显示，近七成消费者赞成大规模推广电动汽车，但更多的人也同时表示，要先解决及落实充电、电池寿命以及政策补贴等问题，才会考虑购买。消费者的话很实在，买车就是要用的，但目前来看，仅充电就已经够让人头疼。眼下包括北京、上海在内的任何一个城市也不敢说，你可以开着电动车在市区路上放心地满街跑。（王万利）

车企劝退还可以更果断

近日，工信部发布了首批48家汽车企业退出预警的名单。进入这一名单的企业，如果在规定时间内依然无法通过相关考核，将被劝退。从此前工信部下发的《关于建立汽车行业退出机制的通知》中不难看出，相关部门已经着手解决汽车产能过剩的问题，并希望借助有效的机制提升行业集中度。

理想很丰满，现实却显得很骨感。从以往淘汰落后产能的实际情况来看，在公示企业名单后，相信肯定会有企业从《车辆生产企业及产品公告》中消失。也就是说不能预测的是，个别企业或因行政干预而避免被淘汰。

统计显示，目前我国有各类车辆

生产企业1300多家，包括汽车整车企业171家、摩托车120家、专用车900多家、三轮汽车和低速货车135家。其中部分车企多年处于停产或半停产状态，产量极少甚至为零。在业内看来，这些落后的产能基本上不会成为国内汽车企业集团兼并重组的对象，对于不能维持正常生产经营的汽车企业实行特别公示管理，要求其整改，不如直接撤销资质，使其尽快“入土为安”。

实际上，在个别车企的背后，往往是地方政府在阻碍淘汰的步伐。近年来，政策频繁干预的行业非但产业结构没有调整过来，还往往伴随着产能过剩。究其原因，多数是地方上的“有形之手”过度干预和地方保护所

造成的。

按照规划，我国汽车行业前10家企业的集中度要从2010年的82.2%，增加到2015年的超过90%。因此，政策主导、产业化淘汰还应减少整改期。否则，留给这些落后产能的时间越长，“拉郎配”、“国进民退”等政府对企业的救助行为就会越多，后期其退出的可能性也就越小。

其实，退出机制只是优化资源配置的手段，市场调控才是化解产能过剩的最佳选择。但是，市场调控仍面临着一定的阻力。那么，既然政策已经出台，不如加大力度尽快让落后资源产能退出，从根本上推动汽车行业良性健康的发展。

（蓝朝晖）

