

打破边界 看互联网生态+汽车



随着“互联网+”思维的出现,互联网和各个产业的融合、创新也越来越多,渗入到我们生活的方方面面,当然汽车行业也不例外。日前,由乐视主办的首届“互联网生态创新论坛”在北京举行,其主办机构“互联网生态研究院”也正式公开亮相。论坛邀请了国内经济、财经、金融、科技、汽车等各个领域的数十位顶级专家,共同探讨“互联网生态”这一新兴的概念和企业经济形态。

近些年来,“生态”一词常被各大企业挂在嘴边,从最初的“自然生态”、“环境生态”到现在所兴起的“互联网生态”,但对于“互联网生态”到底应该如何来定义,始终没有一个统一的概念。在本次论坛上来自不同领域的大咖齐聚,为“互联网生态”做了一次权威的定义。

招商银行原行长马蔚华在开场致辞中提出,“和其他单个环节和局部的创新不同,互联网生态是一个格局和外延更大的概念。互联网生态是关系、是链条、是环境,也是商业模式。互联网相当于一个链条,链条上的每个环节互动相互依存而形成一个完整的

生态环境。互联网生态也是一种跨界创新的商业模式,衍生出全新的产业组织方式,带来全新的用户价值。”

在经济学家宋清辉的眼里,所谓的互联网生态就是在互联网基础上所衍生出来的一个全新的系统,从一开始一个封闭式的系统、一个单打独斗的系统,变成一个创新多赢的系统。其实现了跨产业价值链的全面重构,打破了过去几十年专业分工,极大地释放了经济价值。

在聊到互联网生态的引领时,乐视副董事长刘弘表示,互联网生态引领者必须具有的基础条件是,同时具备科技、文化、互联网的市场与产业能力的国家与企业,最具三者融合,打破边界,跨界创新,引领互联网生态模式的优势。指出互联网生态既然作为一个创新,就要“打破边界”,跨界合作。

乐视作为国内互联网界率先提出“生态”“生态系统”等概念的公司,成为了本次互联网生态创新论坛的重要研究范本。

在中国贸易促进会汽车委员会会长王侠看来,电动化、智能化、互联化是未来汽车

产业的方向,互联网是其中重要的一个方面,汽车行业对新技术的追逐从未停止,无论是传统主机厂还是互联网公司,谁从事汽车业务谁就是汽车企业,而互联网公司的优势在于对资源的整合,未来一定是互联网公司和汽车产业高度融合,共同打造新生态,才能实现 1+1>2 的效果。

乐视控股战略副总裁阿不力克木·阿不力米提表示,生态创新的精髓,就是“打破边界”这四个字。打破产业边界、打破组织边界,以及打破创新本身的边界。其核心的一个问题,就是到底追求什么价值最大。乐视认为,用户价值要大于行业和社会的价值,大于企业的价值。对于互联网生态创新的研究,第一,要敢于触及经济理论。第二,要助力国家战略的落地,形成对国家发展有用的观点和成果。第三,要成为经济发展的动力。

在互联网生态对传统产业促进的过程中,开放和共享是新的课题。智驾杂志总编辑钟师就提出,传统产业往往是封闭的,互联网生态的核心就是开放,或者说传统企业想开放,但是有很多壁垒,其中一个

重要原因就是开放和变革会带来一定的阵痛,会损伤短期内的市场利益,因为很多传统企业不敢变革的步伐太快。

对此,中国汽车工业协会副秘书长师建华提出,生产企业要用开放的心态去迎接和拥抱互联网。他表示“未来的多少年将不存在单纯的互联网企业,因为互联网公司已经成为各个行业中的企业。比如互联网生态汽车,对传统思维是突破,对消费者而言是生活状态进入了车辆”。

正如乐视董事长贾跃亭曾经对外界宣称,未来引领全球经济往前发展的核心驱动力应该是跨产业的垂直整合价值链重构,也就是乐视正在践行的互联网生态模式。

另外值得一提的是,乐视在论坛上宣布互联网生态研究院成立。此外,刘弘宣布互联网生态研究院与贝恩公司达成全球战略合作,面向全社会,于明年 2 月份发布互联网生态研究院首份白皮书。

(据《中国青年报》)

新能源车想“火”还需市场驱动

近日有报道称,新能源汽车出现骗补产业链,300 亿元的补贴资金或许有十几亿元被套取。财政部部长楼继伟 23 日表示,将提高新能源汽车补贴门槛,逐年下降补贴比例直至补贴完全退出。同时,现阶段要加强监管,对骗补和寻租行为给予严厉打击。

网民认为,高额补贴和不够完善的监督机制直接催生了大量骗补者,应逐渐把政策性市场变成政策和市场双驱动的市场,尽快杜绝劣币驱逐良币现象,真正发挥市场优胜劣汰的作用,将政策红利转变成技术红利。

骗补暴露监督漏洞

根据全国乘用车联席会提供的数据显

示,2015 年,中国新能源汽车产量突破 37 万辆,呈现井喷状态。国家一系列补贴、减税等政策红利对新能源汽车的带动作用不言而喻。

不过,有些车企垂涎的不是市场蛋糕,而是政策福利。据报道,300 亿元的新能源汽车补贴资金或许有十几亿元被套取。骗补手段包括循环使用电池以及通过成立汽车租赁公司进行“左手卖,右手买”。

有网民认为,骗补出现一定程度上缘于监管不力。因此,国家成立一个可以集中控制和监管新能源汽车运行的后台数据系统,以此掌握各家车企新能源汽车的充

电时间、使用次数、运行里程等关键数据,一旦真实数据得到反馈和监控,部分车企再想侥幸骗补就十分困难。同时需要建立全覆盖的社会信用记录,健全褒扬诚信、惩戒失信的机制。

引入市场竞争机制

“政策驱动在商业化前期确实有效,但同时也带来了市场机制错位的新问题。”网民“陈清泰”直言,当务之急是逐渐把政策性市场变成政策和市场双驱动的市场,尽快杜绝劣币驱逐良币现象,发挥市场优胜劣汰的作用。

网民“蒋震”认为,任何产业补贴都有生命周期。无限制补贴只会干扰市场的

正常运行。新能源汽车补贴的目的在于培育市场,让消费者接受这种汽车。随着一些配套技术的成熟,比如充电桩、电站技术的发展,财政补贴可以退出了。

网民“江南小宋”表示,取消补贴后,新能源汽车企业就必须要靠真本事打天下。要么像特斯拉一样真正研发一款具有市场竞争力的车型,要么彻底放弃新能源汽车业务。通过市场竞争,反而会使优质资源向核心的新能源汽车企业聚集,真正促进新能源汽车技术的进步。

随着补贴政策逐步退出,政府拟通过以积分制模式来鼓励新能源车。网民“鹿义成”认为,自主品牌新能源车的窗口期将在 2020 年左右关闭,如果自主品牌不能在这个时间周期内做大规模、实现核心技术的突破,面临的挑战可想而知。

(据《经济参考报》)