

## 全球联盟 中国汽车业的救赎

编者按:中国汽车行业的合资已经进入新的时代,从外资占据主导到中方开始掌握主动,同时,中国市场已是全球市场最重要的一部分,很多跨国公司已把中国的合资公司纳入其全球战略的一部分,全球联盟的迹象越来越明显。在这个技术驱动的产业中,随着消费者需求的不断变化,行业标准的不断提升,中国汽车产业仍将需要外资的支持以推动发展。在这些变化的后面,中国汽车产业也正面临一个不容忽视的现实:竞争日益加剧,利润日趋下降。此种局势的变化,必将导致竞争格局的重新洗牌。从合资阶段到全球联盟阶段转变会是中国汽车业的一次集体救赎吗?全球联盟阶段能给中国汽车业提供掌握主动权的历史机遇吗?



标致雪铁龙 CEO Christian Streiff



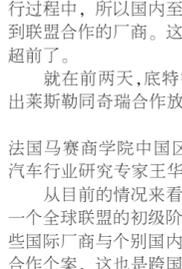
国家信息中心主任徐长明



大众集团 CEO 范安德



力帆控股董事长尹明普



柯菲亚中国总经理万如意

### 正方观点 全球联盟是汽车业趋势

中国国家信息中心主任徐长明: 中国汽车行业的合资已经进入新的时代,从外资占据主导到中方开始掌握主动,同时,中国市场已是全球市场的最重要的一部分,很多跨国公司已把中国的合资公司纳入其全球战略的一部分,全球联盟的迹象越来越明显。

当外资汽车巨头在中国市场取得的成就越大,对于它改变自己在世界汽车产业格局中的地位,作用越大。简单地说,一个处于第二阵营的汽车企业,如果它在中国能够做到老大,那么它在全球的地位也会改变。

标致雪铁龙全球总裁斯特雷夫: 我们确实觉得,由于目前汽车产业的大步伐的发展会使得毛利逐渐下降,而且会使得竞争越来越激烈,细分化开始越来越强,这时候就使得竞争合作的概率越来越高,通过竞争合作可以使得资本支出分摊、研发成本共享,从而使多方都能够能够在细分市场当中获利,而不是大家互相残杀,所以我觉得汽车行业一个非常大的特色就是它的竞合。

大众集团执行副总裁、中国大众集团首席执行官范安德博士: 1985年当大众刚刚进入中国市场的时候,中国汽车市场当时只有三家企业,就是大众、标致和北京吉普。而今天呢,中国已经有81个品牌,在美国也只有47个品牌。而且,中国整个营销形势变化很快,也要求我们尽快调整。所以我们今后的决策要加速,要把我们的管理层也本地化。

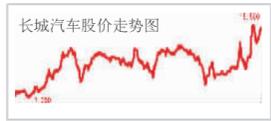
### 反方观点 全球联盟的概念有点超前了

资深汽车评论员钟师: 奇瑞与克莱斯勒的合作还在进行过程中,所以国内至今没有一个达到联盟合作的厂商。这个概念有点超前了。就在前两天,底特律媒体还报出莱斯特勒同奇瑞合作放缓的新闻。法国马赛商学院中国区主管、资深汽车行业研究专家王华博士: 从目前的情况来看,中国还是一个全球联盟的初级阶段。只有一些国际厂商与个别国内本土企业的合作个案,这也是跨国汽车公司巨头跟中国政府有些强势的产业政策博弈的一种协调和平衡的结果。从标致雪铁龙的情况来看,它并

未在中国开始实行它的全球战略,比方说它在欧洲就和其他品牌开展合作,而且不是以资本为纽带的合作,这种方式是全球联盟的高级形态。在中国,各合资品牌还无法做到像他们在国际上实行的那种品牌合作。但从长期来看,国际联盟会对中国的汽车产业带来正面积极的推动作用。随着越来越多的国际品牌进入中国市场,他们会在寻找配套体系的供应商。中国本土的零部件企业从二、三级供应商开始做起,逐步跨入这些国际品牌的全球供应体系。另外,在成本竞争越来越激烈的态势下,从控制成本的角度出发,一些跨国品牌也会采纳中国本土的零部件供应商的产品。

### 资本看点

## “土鳖”欲追丰田 长城携乘用车归来



长城汽车股价走势图

绝对不做这样的事。” 长城汽车认定:只有高品质才能带来高利润,才能带来持续的发展。长城汽车还一口咬定,先做好A级车,再说B级车;而且要做A级车市场的冠军。 魏建军和王凤英对长城汽车信心十足。在他们看来,尽管毛利率会随着行业惯性有所下降,但仍会维持在目前水平、且高于行业平均水平。因为SUV、皮卡摊销了大部分前期投资,未来SUV、皮卡的利润率会有所提高,仍高于20%;新产品的毛利率一般高于轿车,轿车的毛利率虽然低,但由于定价高,可能最终毛利率高于行业水平。如此一来,长城汽车的毛利率将维持在目前20%左右。 但在轿车销量未释放出来前,这一切都还是个未知数。 “土鳖”创下两个第一 哪有长城汽车这样的“土鳖”?在资本市场、产业市场创下两个第

超过90美元/桶。未来节油、安全的小型车无论在中国还是海外会越来越有市场。 作为首家回归A股的汽车企业,长城汽车能给股东带来更高的回报吗?高额的乘用车投资是否会拉低其盈利率呢? 魏建军自嘲的本意在后面。他将当年的丰田汽车也归于“土鳖”之列。如今的丰田汽车已经成长为令竞争对手畏惧的国际汽车巨头。其言下之意,长城汽车也可能成为未来的中国丰田。 不过,从先天劣势看,长城汽车与丰田汽车倒有几分共性:都发源于经济不发达地区。 长城汽车地处河北保定。最早的丰田汽车工厂,在举母(今天的丰田市)的一块灌木丛生、根本不适合于农作物生长的土地上破土兴建而成。那时的举母也不比今天的保定好多少。 长城汽车的过去给了魏建军底气:皮卡销量连续9年第一,SUV连续4年出口第一。但是这种成功还要受到乘用车市场的挑战。 如今,这个创下两个第一的“土鳖”还想再创新一个纪录。

一家的“土鳖”。 第一家在香港上市的中国民营企业。2003年12月15日,长城汽车在香港H股主板正式挂牌。 第一个向俄罗斯出口皮卡、海外出口量及出口金额最大的汽车企业。 魏建军自嘲的本意在后面。他将当年的丰田汽车也归于“土鳖”之列。如今的丰田汽车已经成长为令竞争对手畏惧的国际汽车巨头。其言下之意,长城汽车也可能成为未来的中国丰田。 不过,从先天劣势看,长城汽车与丰田汽车倒有几分共性:都发源于经济不发达地区。 长城汽车地处河北保定。最早的丰田汽车工厂,在举母(今天的丰田市)的一块灌木丛生、根本不适合于农作物生长的土地上破土兴建而成。那时的举母也不比今天的保定好多少。 长城汽车的过去给了魏建军底气:皮卡销量连续9年第一,SUV连续4年出口第一。但是这种成功还要受到乘用车市场的挑战。 如今,这个创下两个第一的“土鳖”还想再创新一个纪录。

一家的“土鳖”。 第一家在香港上市的中国民营企业。2003年12月15日,长城汽车在香港H股主板正式挂牌。 第一个向俄罗斯出口皮卡、海外出口量及出口金额最大的汽车企业。 魏建军自嘲的本意在后面。他将当年的丰田汽车也归于“土鳖”之列。如今的丰田汽车已经成长为令竞争对手畏惧的国际汽车巨头。其言下之意,长城汽车也可能成为未来的中国丰田。 不过,从先天劣势看,长城汽车与丰田汽车倒有几分共性:都发源于经济不发达地区。 长城汽车地处河北保定。最早的丰田汽车工厂,在举母(今天的丰田市)的一块灌木丛生、根本不适合于农作物生长的土地上破土兴建而成。那时的举母也不比今天的保定好多少。 长城汽车的过去给了魏建军底气:皮卡销量连续9年第一,SUV连续4年出口第一。但是这种成功还要受到乘用车市场的挑战。 如今,这个创下两个第一的“土鳖”还想再创新一个纪录。

一家的“土鳖”。 第一家在香港上市的中国民营企业。2003年12月15日,长城汽车在香港H股主板正式挂牌。 第一个向俄罗斯出口皮卡、海外出口量及出口金额最大的汽车企业。 魏建军自嘲的本意在后面。他将当年的丰田汽车也归于“土鳖”之列。如今的丰田汽车已经成长为令竞争对手畏惧的国际汽车巨头。其言下之意,长城汽车也可能成为未来的中国丰田。 不过,从先天劣势看,长城汽车与丰田汽车倒有几分共性:都发源于经济不发达地区。 长城汽车地处河北保定。最早的丰田汽车工厂,在举母(今天的丰田市)的一块灌木丛生、根本不适合于农作物生长的土地上破土兴建而成。那时的举母也不比今天的保定好多少。 长城汽车的过去给了魏建军底气:皮卡销量连续9年第一,SUV连续4年出口第一。但是这种成功还要受到乘用车市场的挑战。 如今,这个创下两个第一的“土鳖”还想再创新一个纪录。

### 车市物语

面对当今和未来汽车的种种问题,我个人预计中国汽车政策未来会是鼓励买车、限制用车。未来即使是八成人外出都采用公共交通,中国家庭还是会有一辆车、两辆车。 ——力帆控股有限公司董事长尹明善先生

目前我们正在同中国的合作伙伴一道开发轿车车身,明年也就是在北京奥运开幕之前我们将在中国推出两款在中国设计和制造的轿车,这是我们同合作伙伴一道设计制造的轿车。我们可以说是超越了监管层对我们的期望,我们要深深植根于中国的社会,因为我们觉得要在中国市场上成功,你要植根中国这才是唯一正确的方法。 ——大众集团执行副总裁、中国大众集团首席执行官范安德博士

我们在中国的合作当中也遇到了一些利益冲突问题,我把它总结为同床异梦,因为外国厂商别无选择,只能是寻找本地厂商来建立合资企业。而我们在中国搞了两家合资企业以后,可能两家合资企业之间会有相互的竞争,而我们双方合作伙伴搞的自主品牌同它的自主品牌之间也会有竞争,利益的竞争不断涌现。总而言之,在中国要进行长远的合作就要有长远的利益,我觉得真的很难。 ——标致雪铁龙集团首席执行官 Christian Streiff

### 一周资讯

广汽四款自主轿车将于11月亮相 在下月即将开幕的第五届广州国际车展上,主场作战的广汽集团将首次展出其酝酿已久的自主品牌乘用车产品。记者上周从广汽集团股份有限公司独家获悉,广汽集团参加此次广州车展的最大亮点就是四款自主品牌轿车同时亮相。

93.82% 汽车室内环境存在污染 从“中国首次汽车室内环境污染情况调查活动”得到的结果显示,93.82%的汽车室内环境存在不同程度的污染情况。这些污染源主要来自汽车的装饰材料、零配件、涂料、泡沫塑料、填充料、皮革着色剂等汽车本身的物件。

国产新款Mazda2量产下线 10月30日上午,在长安福特马自达汽车公司南京公司的总装车间内,首辆国产新款Mazda2量产下线。“全新Mazda2在南京的正式量产,标志着长安福特马自达汽车的年产能达到了41万辆,能够生产从紧凑型到中级到高级的各种乘用车。” (宦璐)

### 汽车观察

## 迷失东京

中国汽车厂商再次集体缺席国际车展的尴尬还在继续。 在上周五正式举行的东京车展上,中国厂商的身影悉数消失,这也是五大国际车展中,唯一见不到中国品牌的国际级车展。 从某种角度来说,未参加东京车展正说明了中国厂商的“精明”。业内人士指出,中国车不可能在日本卖出一辆。除了德国人还能出口到日本若干,别的免谈。日本、韩国市场很特殊,非常封闭,水平很高。而且弹丸之地的日本也不是中国最觊觎的战略高地,很明显中国车企对打入欧美市场的兴致更大。既然不以打开日本市场为目标,也就不愿花费巨额的参展费用,中国厂商的心理也就很容易理解了。 然而,这只是事物的一个方面。 从东京车展上,可以看出日系车企对海外市场的野心以及未来全球汽车产业的趋势。抱着了解竞争对手的角度出发,东京车展也完全不应该被中国厂商如此“轻视”。

在本次车展上,来自12个国家和地区的241家公司参加本届车展,他们带来了520款参展车型,在两周的时间内,共同演绎本届车展的主题——紧跟潮流、触及未来(Catch the News, Touch the Future),其中包括了71款在全球首次亮相的全新车型。 其中,日系厂商在概念车上的展示,远远超过了其他参展的欧美公司,这其中不乏一些趋势性极强的车型:丰田的“1/X”暗示了普锐斯的发展方向,本田的“CR-X”燃料电池车明年就将量产,马自达的“大气”展示了未来车型的设计走向,斯巴鲁的“G4e”宣告了电动车时代即将到来。这些概念的背后,是日本几大车企对未来汽车产业方向的探索和大胆尝试。 另外,丰田今年将老牌世界汽车冠军通用汽车“挑于马下”,登上冠军宝座。而日本车企的野心远不止于此,他们把赌注押在了未来的新能源和智能化上。 丰田旗下老牌高端品牌——皇冠混合动力概念车,也借着本次东京车展,向世人展现了自己在推动汽车环保技术发展上的努力,具备了高燃油经济性、低二氧化碳排放、更小发动机噪音等优势。 业内人士指出,从本届车展还能发现,丰田早已将目光投入了燃料电池领域,丰田最新的FCHV燃料电池实验车不久前刚刚创造了一次加注燃料不间断行驶560公里的新纪录。和通用汽车大张旗鼓地研发燃料电池汽车不同,低调的丰田在技术上,似乎比通用走得更远。本田公司展出的FCX燃料电池概念车,更是在燃料电池的模块化领域取得了重大突破,可见,在新能源领域,日本厂商技术储备之深。 东京车展为中国汽车产业的发展掀开了一线曙光:在新能源发展方向尚未明朗,发展模式尚存争议之时,也正是中国汽车企业取得跨越式发展,并跻身世界前列的最佳时机。 但中国汽车产业的主角们在哪里呢? 宦璐