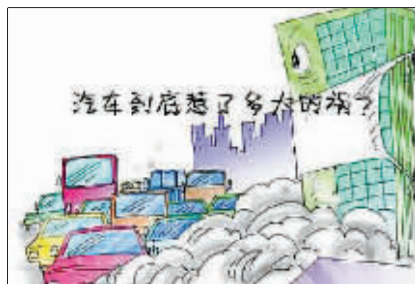


那团罩在汽车业头顶的雾霾



本报记者 黄少华

两会前夕笼罩整个华北平原长达7天的重度雾霾,让雾霾和空气污染成为今年两会最重要的议题之一。就连国务院总理李克强都强调:“雾霾成了网上出现频率最高的词语,已成为民生改善的当务之急。治理雾霾,我们不能躺在老天爷身上,要打一场治理雾霾的攻坚战、持久战。”

在治理雾霾这场攻坚战中,汽车首当其冲,被认为是PM2.5的罪魁祸首。中国环境科学研究院的报告显示,机动车排放和道路扬尘在PM2.5排放源所占比例为50%;但也有专家认为,与高耗能行业和燃煤相比,汽车尾气排放并不是PM2.5的主要来源。去年年底来自中科院大气物理研究所的研究发现,北京PM2.5的六大重要来源中,汽车尾气所占比例不到4%。

无论汽车排放的比例究竟是多少,可以肯定的是,在未来的几年里,加速黄标车的淘汰、推进节能和新能源汽车将是汽车行业发展的方向。令人遗憾的是,悬浮在空气中的雾霾已经引起全社会的重视,而笼罩在汽车业头顶上的“雾霾”却仍没有被重视——作为国民经济的支柱性产业,汽车业已经走到了一个十字路口,何去何从,需要决策者和所有从业者的智慧,以及破旧立新的勇气。

同样是在两会前夕,中国汽车工业协会召集各大车企负责人,召开“汽车强国战略研讨会”。这个大咖云集的会议,虽然也不乏让人眼前一亮的观点,但更多的却是正确的废话。一地鸡毛之后,人们能记住的就是“民企指责国企联手跨国捞钱、四大国有车企抱团反对合资股比放开”这样的利益之争。

我们丝毫没有指责大咖们不作为的意思,恰恰相反,虽然每个人都知道“中国强,则需工业强;工业强,需要汽车强”这样的大道理,然而,对于如何发展汽车行业,大家却都感到深深的无力和挫败感,无论是行业管理者还是车企领导们,在行业面前都是小人物,难有回天之力。

网友们批评:“南北朝鲜还在内战的时候,中国就开始造汽车了,今天,韩国的汽车已经热销全球,中国自主品牌却在生存还是灭亡的道路上苦苦挣扎。”还有网友质疑:“国产飞机都上天了,为什么自主品牌

汽车还差距那么大?”而网友们不知道的是,除了市场占有率持续下滑外,自主品牌还有更多深层次的问题亟待解决。

这些问题,也远非合资股比放开与否就能解决的。四大国企负责人担心,一旦股比放开,跨国公司可以通过控股掌握话语权,攫取更大的利益。问题是,即便在股比没有放开,一汽在一汽大众的股比占到60%,一汽在一汽大众又有多少话语权呢?技术空心化,才是自主品牌需要面对的首要问题。

自主品牌的困局,是整个汽车行业多头管理、急功近利造成的。比如,国家发改委负责汽车生产企业投资项目、制定综合性产业政策;工信部负责制定产业发展规划、发展政策、产品标准、车辆生产企业及产品公告、投资项目管理等;科技部负责汽车行业重大技术攻关;财政部负责节能和新能源汽车等税收优惠和示范

运营补贴;商务部负责汽车品牌销售、服务网络管理和报废回收;环保部负责汽车产品排放标准、机动车排放控制和排放年检;交通运输部负责汽车使用维修市场管理及商用车运营管理;海关负责汽车产品进出口、整车进出口口岸认定;认监委和标准委负责汽车产品3C强制认证和产品召回。

这也被戏称为“九龙治水”,结果就是,汽车行业缺乏顶层设计,谁都说了算,谁也不管,头痛医头、脚痛医脚——广汽响应兼并重组号召收购长丰汽车,却不料影响了集团的整体上市;吉利国际化资本运作全盘收购的沃尔沃,却被视为外资身份而丧失了大好市场时机;汽车品牌销售管理办法助长垄断,外方赚取大量利润;税收利益之下,地方保护主义暗流涌动……

“如果不把大前提讲清楚,就去谈细节问题并没有意义。”清华大学汽车产业与

技术战略研究院院长赵福全认为,最近这些年,社会对汽车的看法已经开始不正常。以限行限购为例,各个城市都在限行限购,但又在玩命地对汽车招商引资。政府一方面觉得在我的地盘上造成了堵车,不让你买,买了也不让你用,另一方面又觉得你赶紧到我这儿来造车,造出车卖到别的地方去,去堵别的地方。这样矛盾的心态,正是中国社会对于汽车产业发展病态观点的一个缩影。

事实上,除了限行限购与地方政府拼命招商引资的矛盾外,汽车行业存在的矛盾还有很多:比如,一方面提倡节能减排,一方面却愿意迎合消费者的需求,这就是为什么所有车企都大干快上SUV项目的原因。只要是消费者喜欢的、有利于销售的,哪怕是恶的一面,企业也在所不惜。再比如,虽然中央力推新能源汽车产业,然而,各地地方保护主义依然盛行,即便是污染最严重而且有着

示范作用的北京,也将能有效减少排放的插电式混合动力车“拒之门外”。

很难说是行业主管部门、地方政府不作为,还是汽车企业太过功利,但笼罩在汽车业头顶的“雾霾”却迟迟难以驱散,使得理想难以照进现实。在汽车行业的“雾霾”之下,汽车行业里的每个人都呼吸着PM2.5,无处可躲,即便关上门窗,也解决不了问题。唯一的办法就是,在管理上改变“多个婆婆”的局面,在企业层面,破除国企的官僚之风,进行股份制改革。

可以说,如果目前国企不进行体制改革,仍然实行领导任命制,每隔几年就换一个领导的话,那么,企业永远不会有长远的规划。即便没有放开股比,国企也不可能掌握话语权,更不可能在自主品牌上有大发展。既然汽车行业的“雾霾”同样躲不过、逃不掉,何不积极面对,打一场攻坚战、持久战?

五问两会汽车 我们向何处去

小组讨论

第一问:是不是该给汽车强国战略寻找核心议题了?

研究欧美日韩的汽车强国战略,你会发现,政策引导很重要,但缺少基层调研、无视产业发展规律的政策引导,会误大事。我们的有关部门,有的时候管得太宽,有的时候又放任自流,政策是间歇性、跳跃性的,少有持续性,更缺乏理性。在笔者看来,强制限定技术,鼓励所谓的高新技术或终极技术;无视产业发展规律和国情大谈弯道超车;眼睛盯着主机厂,却对上游零部件不闻不问;放任车企扩张却用“限”字管市场,可谓目前汽车发展战略的几宗罪。

汽车强国战略的制定,不是由哪个部门牵头的问题,也不是强制设定时间路线的问题,而是能不能做到真正的实地考察,听到企业真实的意见,切身体验中国车企的研发困境;能不能深入市场,了解到中国消费者的需求和社会的需求,对中国汽车产业发展做到负责的评估。

(王超) 请扫描微信订阅号回复16阅读全文

第二问:狼来了吗?限购真能治理城市病?

基于在已经拥堵事实上的延缓车辆增

长,在城市交通管理能力改变不大的背景下,限购的事实结果是路更堵,雾霾天更多。理论结果是不限购的大幅车辆增长后,所造成的拥堵和雾霾比现在高很多,从而聊以自慰得出限购成效显著的自我陶醉式的城市治理业绩。

这段话好绕呀。没办法,当写作者站在“小孩子”的思维去说明一个道理时,言语只能小孩儿化,才能更准确。限购的简单粗暴掩盖了城市管理能力的不足,消费者或许只是长叹有钱买不了车,但对于快速变革的汽车产业来说,其改变的绝不是区域市场的销量,更是一个汽车大国后来者的畸形成长,从身材到智商、情商的分化。

治理城市病需对症下药。限购不是那副药,却强制要各给大城市喝。这汽车大国向汽车强国的转型遥遥如那天边的云呀……

(武卫强)

请扫描微信订阅号回复17阅读全文

第三问:4000万辆产能由谁来埋单?

我们不能说,冲在市场最前沿的汽车企业是盲目而冲动的,毕竟,他们奋战在第一线,比我们更了解市场,而且他们投入的是自己辛辛苦苦挣来的真金白银。但是,当2015年的预期产能已经达到3000万辆、2020年或将冲击4000万辆的时候,我们又不能不反问,中国社会能否承担得了这么

多的汽车?继续一路狂飙,会不会有翻车的危险?

对于有着超过13亿人口的国家,所有的数学模型都显得不那么靠谱,“千人保有量”更是个美丽的陷阱。截至去年,我国的汽车保有量约为1.28亿辆,千人汽车保有量约为93.6辆,这个数字,仍远低于美国、日本和欧洲等地。不敢想象,如果过几年后中国的汽车保有量再翻一番,路面上该是怎样的景象。

在目前的情况下,环境和交通将成为汽车发展的第一大“杀手”。如果不能有效解决这两个问题,汽车行业就不可能真正实现可持续发展,届时,高达4000万辆的产能又由谁来埋单呢?

(黄少华)

请扫描微信订阅号回复18阅读全文

第四问:我们该不该对新能源车地方准入说不?

在新能源车市场开放上,北京被上海远远甩到了后面。新能源车推广不能简单地看作地方行为,在目前污染问题成为城市急症背景下,这是涉及产业和民生的大事。地方实行严苛的新能源车准入,不仅严重违反了市场规律,也与国家政策背道而驰。

新能源车的私人市场推广,必须要有一个开放的环境。美国的开放让丰田、本田的混合动力车占据了很大市场份额,但美国三大车企奋起直追,不但推出了自己的

混合动力车,在增程式电动车、纯电动车上也投入很多精力,目前已经与日企平分秋色。这充分证明了,开放会促进竞争,更会促进技术的进步,对车企是好事,对消费者更是好事。

上海市为新能源车打造了一个开放的环境,体现出的不只是对本地企业的自信,更具有大局观和责任意识。今天,该到我们对新能源车地方准入说不的时候了。

(王超)

请扫描微信订阅号回复19阅读全文

第五问:打造汽车强国,我们应向韩国学习什么?

在汽车领域,相比129年前德国人发明第一辆汽车,上个世纪60年代刚起步的韩国是彻头彻尾的后来者。然而,经过了几十年时间,韩国的现代起亚汽车集团已跻身销量世界前五,成为名副其实的韩国汽车巨头。

在培养本国汽车产业时,韩国政府以《汽车生产许可法》为基准,坚持关、停不具备条件的企业,优选现代、起亚、大宇等为骨干企业。原有一批中小型企业重组,为骨干企业提供配套辅助。

打造汽车强国战略,韩国汽车工业的发展无疑具有可借鉴的意义。今天在我们“哈韩”的时候,除了停留在追星、追剧、追美食之外,是否也应该“追”一下韩国汽车企业的精神呢?

(钟天骢)

请扫描微信订阅号回复20阅读全文

“汽车圈-中青出品” 精彩原创导读

打车软件开启盈利模式还为时过早

烧钱投入——抢夺用户——开启盈利模式,是互联网产品常见的三步走。时下最热门的打车软件目前正在满怀豪情地从第一步迈向第二步,从此起彼伏的“补贴大战”可见一斑。(钟天骢) 请扫描微信订阅号回复15阅读全文

欧洲设计如何讨中国人欢心

最初设计被拿下的Stefano终于明白,照搬欧洲设计是不理性的。他特意跑到上海和重庆街头欣赏中国美女。经过激烈的思想斗争和数百个细节更改,我们看到了今天的逸动。(王超) 请扫描微信订阅号回复16阅读全文

面对DS5LS,老太太都尖叫了

DS要与宝马奔驰奥迪拼一把,要吸引那些有格调有品位的人。如今,连老太太都为它尖叫,被它吸引,甚至急切地询问价格。厂家对此会高兴呢,还是叹气呢?(马连华) 请扫描微信订阅号回复17阅读全文

汽车代表委员们应该关注什么

车界大咖们要想上头条,得到大家的认同和掌声,首先不能混,好几年都不换一个提案;其次,不要只考虑自己企业的利益;第三,应该从点着手,提出具体意见和建议。(黄少华) 请扫描微信订阅号回复18阅读全文

车载系统还是交给苹果吧

想要保住自己对汽车的控制权,就让CarPlay作为一个附加功能,但是CarPlay强大到足以秒杀市面上所有车载系统的时候,那些创意贫瘠的汽车厂商是不是会后悔当初的选择呢?(王超) 请扫描微信订阅号回复19阅读全文



想了解汽车圈每天的七彩新闻吗?想看独家报道、麻辣点评和深度文章吗?请拿出手机,扫一扫二维码。“汽车圈”微信订阅号由中国青年报出品。

广汽 HONDA 感 世界 而动

Crosstour 歌诗图 | Accord 雅阁 | ODYSSEY 奥德赛 | CRIDER 凌派 | CITY 锋范 | FIT 飞度

第九代雅阁 忠于不凡

地球梦科技 直喷新动力

2.0LX 2.4LX 舒适版 全新登场

第九代雅阁,先锋设计与先进动力,激发轿车革命。创制科技,忠于不凡。

FUNTEC 卓越科技,让你畅享无尽乐趣

2.4L i-VTEC直喷发动机

WARD'S 10 Best Engines 2013 2013全球十佳发动机

EARTH DREAMS TECHNOLOGY 地球梦科技 中国首款配备车型

忠于不凡 雅阁 Accord

广汽本田汽车有限公司 / 地址:广州市 黄埔区 广本路1号 / 邮编:510700 / 免费服务热线:800-830-8999 / 移动电话服务热线:400-830-8999(只需付市话话费) / 网址:www.gjac.cn