

聚集节能补贴新政

节能补贴新政应重在推动技术进步



贾新光

据财政部、国家发改委和工信部通知,10月1日起实施新一轮推广补贴政策,对1.6升及以下节能环保乘用车补贴标准仍为每辆车3000元,但入围车型门槛提高至百公里油耗5.9升。此外,推广车辆在污染物排放上必须达到国V标准。政策还鼓励采用发动机怠速启停、高效直喷发动机、混合动力、轻量化等节能环保技术和产品。

按原来的补贴办法,约有25%左右的车型可以进入补贴目录,相当普惠。而随着标准不断提高,未来估计入围的车型比例将降低至3%~5%。

汽车节能补贴从2010年6月30日开始实施,很大成分是为了促进汽车消费,对科技进步考虑不够,例如是小排量就可以享受补贴,汽车节能补贴的条件也比较松。小排量并不一定代表油耗低,关键还要看发动机水平。

推进汽车节能是我国长期的政策,并且希望同时促进产业技术升级。国务院《节能与新能源汽车产业发展规划(2012~2020年)》明确

提出:“坚持产业转型与技术进步相结合,加快培育和发展新能源汽车产业,推动汽车动力系统电动化转型。坚持统筹兼顾,在培育发展新能源汽车产业的同时,大力推广普及节能汽车,促进汽车产业技术升级。”并同时强调,“增强技术创新能力是培育和发展节能与新能源汽车产业的中心环节,要强化企业在技术创新中的主体地位。”

为了提高汽车燃油经济性水平,需要积极推进汽车节能技术集成创新和引进消化吸收再创新。突破低阻零部件、轻量化材料与激光拼焊成型技术,需要大幅提高小排量发动机的技术水平,还要开展高效控制氮氧化物等污染物排放技术研究。这些技术对我国自主品牌车企来说,多数都是刚刚起步,只有少数企业的少量核心技术得到应用。所以对全行业来说,加快节能技术研发是非常重要的任务。有人认为,车身轻量化、直喷增压、六挡以上变速器可能是近期节能的关键技术,也有公司认为,怠速起停、混动技术将得到更广泛

的应用。

国家发改委的一位官员曾表示:未来要从市场化、法制化两方面着手,严格乘用车燃料消耗管理,“未来没有达到燃料消耗限值标准的企业将受到惩罚,很可能将面临淘汰的风险”。所谓“淘汰的风险”其实就是政策风险,国家将对燃料消耗不达标企业采取惩罚措施,处于末位的企业很可能将限制其生产和销售,逼迫其退市或被其他企业兼并。

据工信部的《2012年下半年中国乘用车企业平均燃料消耗量报告》:截至2012年底,大约有24%的国产车企和32%的进口车企没有达到燃料消耗量强制性标准,没有达到2015年燃料消耗限值标准的企业比例则高达78%。近年来SUV市场高速增长,许多企业纷纷推出SUV车型,市场确实有需求,但是如果节能技术跟不上,就可能面临法规的困境,所以应该研发既时尚又节能的汽车。

车事

捷豹路虎比奇瑞更急于推进合作



王万利

日前,一则“奇瑞捷豹路虎销售公司和捷豹路虎中国销售公司的合并正在进行的”消息,在业界吸引了不少关注的目光。虽然奇瑞与捷豹路虎方面均未对此消息做出回应,但消息灵通人士已从中窥得了捷豹路虎迫切推进合资进程的心情。

只有合资才能让捷豹路虎在华获得持续稳定的发展。一位捷豹路虎公司内部人士说,“捷豹路虎比奇瑞更急于也更需要尽快推进合资项目”。据其透露,从合资公司成立之日起,双方高层间的沟通就始终没有停止,目的只为能更快在华实现国产,抢占更多市场份额。

捷豹路虎近年来在华销量增长迅猛,品牌认知度上升很快。最新数据显示,今年9月捷豹路虎在全球销售了4.3万辆汽车,同比增长17%,但在中国市场的销量增幅更高,同比上涨达46%。

虽然捷豹路虎在华发展势头不错,但中国豪车市场竞争升级更快,各大豪华品牌销售井喷的消息不绝于耳。属于二线豪华品牌的捷豹路虎明白,与奇瑞的合资是其手中的一张王牌,特别是在中国已经成为捷豹路虎全球最大的市场后,在华实现本土化生产可以说是其全球化战略中最重要的一步。

还记得奇瑞与捷豹路虎联姻消息刚刚传出时,曾有声音称此合作为“穷书生陪太子读书”。认为与捷豹路虎相比,营业收入、利润率等指标均低得可怜的奇瑞就像一个穷书生,站在光芒四射的太子身边更显得落魄。事实上,这种说法有失偏颇。就像一位专家所说的那样,无论书生还是太子,关键的不是个人身份,而是其出身何处。背靠中国市场是自主品牌奇瑞的优势。当然,奇瑞也需要捷豹路虎为其品牌贴金。事实上,谁陪谁并不重要,双方都能收获到真才实学才是书生与太子一起读书的共同目的。

纸上谈车

沃尔沃需要一个身份的认定

从吉利汽车兼并沃尔沃汽车以来,有关沃尔沃在中国身份的争论就没有停止过,而在最近因合资获批挂牌被界定为外资品牌后,上周又峰回路转。有消息称,沃尔沃因“自有品牌”身份入围领导采购用车。

对于沃尔沃而言,拥有在华“自有品牌”的新身份,可以视为对沃尔沃中国血统的一个认可。

其实,沃尔沃无论算是外资公司还是自有品牌,都有一定的道理。因为理论上内资外资公司是按地域来界定的,而沃尔沃无论是注册、生产都在瑞典进行,按照法律法规,沃尔沃在中国内地范围内享有外资的身份,国产自然也需要进行合资。而此次能入围政府领导用车采购名单,则是因为吉利全资收购沃尔沃轿车业务,包括产品、核心技术、知识产权,符合相关规定对国货的定义,政府采购沃尔沃汽车也没有问题。

就目前而言,沃尔沃本土化是其在华最重要且最迫切的任务。因此,沃尔沃急需向中国市场传递出中国品牌外资血统的信号,迅速得到中国市场的认可。而“自有品牌”的身份恰恰满足了这一需求,让沃尔沃在华合资后,顺利解决了姓“中”还是姓“洋”的问题。

不过,摆在沃尔沃面前的道路并不平坦,中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长董扬就曾表示,如果沃尔沃以外资身份继续在中国发展,最终能不能走出困境很难预料。但沃尔沃以内资身份参与中国市场竞争,支持沃尔沃其实就等同于支持民族品牌,沃尔沃也将获得其他国际高档品牌无法比拟的企业运营效率优势和品牌形象建设优势。

政府采购此次能够选择沃尔沃汽车,可以说是沃尔沃在华发展的一个转折点。有了“自有品牌”的身份,政府采购对于沃尔沃的情感支持更显得意义非凡。



蓝朝晖

“耶鲁”村官给自主品牌的启示

星期日晚上,央视的“最美村官”评选,一个不走白领高薪路的80后海归村官令人感怀不已:湖南省衡山县贺家山村的秦玥飞,2005年获得全额奖学金赴美国耶鲁大学留学,曾当选耶鲁中国学生会主席,2011年在做职业选择时他没有留在美国,也没有进外企、大公司,而是到农村当了一名村官。

不到两年的时间,秦玥飞做成了不少事:修水渠、维修道路、装路灯、建养老院、拉来了乡村信息化教育项目。他有着自己的一套认识论:一个本科毕业生到农村里工作,他如果觉得自己很牛、什么都懂,就去告诉村民你这里那里不行,全部都要改,这是非常错误的工作方式,大学生“村官”里是有一个“官”字,但不是官,是服务者。

正如央视评选给出的当选理由:秦玥飞用一个具体而微小的农村问题解决方案,为新时代中国青年践行爱国理想做出了可贵的榜样。

旁征博引——由此我也想到上世纪90年代在美国汽车公司担任产品工程师的赵福全,他2004年回国加盟华晨,随后加盟吉利,为自主品牌车企效力已经9年。这样一位有着博士学位的技术专家,而今又开始在清华大学组建汽车战略研究院并担任院长。

没有人可以否认,中国是一个汽车制造大

国,但是2000万辆的市场体量中,70%的份额是国外车企的,95%的利润也属于外资。赵福全日前在接受媒体采访时提出,中国汽车行业需要的是正规化、全球化的理念和思想,是先进汽车企业一丝不苟、严谨做事的态度和方法。

贺家山村的秦玥飞在短短的一年时间,启动了衡山县农村安全校车项目,为三个乡镇的农村学生提供由政府主导的优质、安全校车服务。他还在组建一个“公共政策与法律工作组”,将国家关于校车的相关政策与实际相结合,制定一套完备的落地政策与优质的服务方案。他的见识、眼界和专业正印证了赵福全“国际化和正规化是自主品牌出路”的观点。

工信部和国家发改委在今年发文明确指出,到2015年,要求前10家中国汽车企业的集中度要达到全行业的90%,形成3~5家具有核心竞争力的大型汽车企业集体。方向很明确,方法是什么?靠自相残杀的低价战略?还是靠饮鸩止渴的模仿和山寨?这都是走不远的急功近利。创新是一个慢过程,但是太多的企业和领军人物过于关注眼前的市场和产品,忽略了体系建设和研发能力培养。

一个耶鲁的毕业生踏实且专心做一名村官,他一定会成功。倘若自主品牌能放下



刘葳漪

急功近利,像当年的同仁堂、张一元一样恪守原则,将“国际化和正规化”当做两条轨道,有朝一日,中国汽车产业的格局一定会有变化。