

自主品牌车企的南北“孤星”

吴明 张骅 本报记者 张晓梅

中国汽车是从自主品牌开始的。上世纪 50 年代的“红旗”，虽基本承袭了苏联技术，但仍然是为国内外所广泛认可的中国第一代自主品牌。而当中国成为世界第一大汽车市场和第一大产量国，我们又不得不连续多年重复着一个现实：本不多的自主品牌的领地越加萎缩，纯自主品牌车企竟只剩下了南江淮、北长城。

长城汽车“脚下在用力”

要说自主品牌不能不说长城汽车，这个前身仅为集体所有制性质的企业，经过 20 多年的发展，成为一个在香港 H 股上市的第一家民营车企。在最近美国福布斯杂志发表的《2015 年福布斯全球实力最强的汽车公司排名》中，长城汽车排名第 21 位，在中国自主品牌车企中排名第三，上汽集团、东风汽车、北京汽车、长安汽车、比亚迪分列第 10、17、23、24、25 位。对于没有一点合资背景的自主品牌而言，获得如此业绩确实需要坚强的意志和踏踏实实的精神。按军人出身的长城汽车董事长魏建军的话说，一定要沉得住气，并“每天进步一点点”。

一位不愿透露姓名的一线销售负责人坦言，2014 年是自主品牌最惨烈的一年，乘用车中的轿车市场几乎都成了合资品牌的天下，虽然自去年 9 月自主品牌开始连续 6 个月全线飘红，但实质上是靠低价争量和 SUV、MPV 等细分市场来维持，这种好的景象实际上很脆弱，如果合资品牌也参与到这一市场竞争中来，其惨烈程度可想而知。就目前来看这一趋势将很快变为现实。

对于下一步布局，长城汽车早有考虑。魏建军前不久说过，长城没有成立合资公司的“热闹”，也没有收购外资品牌的“风光”，但长城却总是“鸭子浮水，脚下在用力”。他认为，“自主品牌汽车要想有所突破，需要下大力气进行核心技术创新研发，只有自己掌握核心技术，才能不受制于人”。

面对合资品牌的追剿，以长城、比亚迪、江淮、奇瑞等为主的自主品牌已开始向小型 SUV 更加细分的市场延伸，同时，通过技术和工艺来提升 SUV、MPV 的品质，向真正的越野性和舒适性靠近。

在今年 4 月份上海车展期间，以皮卡、SUV、MPV 起家的长城汽车，展馆的命名也直接选用了“HAVAL”，然后携旗下的 H2、H6、H7、H8、H9 和 H6Coupe 登台展示，表明哈弗未来走的是蓝标和红标双产品线的战略。这也体现了长城汽车果断暂时放弃轿车业务，从而专注 SUV 的研发的大的



面对合资品牌的追剿，以长城、比亚迪、江淮、奇瑞等为主的自主品牌已开始向小型 SUV 更加细分的市场延伸，同时，通过技术和工艺来提升 SUV、MPV 的品质，向真正的越野性和舒适性靠近。

战略取向。

蓝标红标首先是产品定位上有区别，以分别面对不同市场人群。蓝标产品风格侧重炫酷、新颖，造型运动范十足，充满科技感，定位新年轻态人群；红标产品风格大气、张扬，侧重豪华、便捷、多用，定位主流家用人群。两个产品线将在功能、配置等方面采用不同的策略，依据定位形成各自不同的特点。

6 月是汽车销售最淡的一个月，各大汽车厂商都已展开了疯狂的促销手段，冲击上半年销量。6 月 13 日，长城汽车将在合肥举办的 2015 国际品牌汽车博览会上，进行大幅度的降价促销活动。一场 SUV、MPV 降价肉搏在所难免，但有一点是肯定的，只要自主品牌有足够的耐力，将会在这一节点上死死地守住阵角。因为合资品牌增长已开始显现颓势，这也是近

三年来自主品牌卧薪尝胆，潜心革新的结果。

江淮汽车并不拒绝合资

要说合作，江淮汽车起步并不晚，早在上个世纪 90 年代，江淮汽车就与韩国现代合作，引进先进的制造技术、生产设备和管理经验，但他们的合作并没有以品牌和市场为代价，而是以一种纯技术性合作的模式将人家先进的制造技术和管理经验吸收，并进行了自我创新，成就了江淮轻卡一统天下的格局，也造就了独特的 JAC 企业文化体系。

与江淮汽车有过接触的记者都知道，江淮是一个与世界融合度很高的企业，不仅是他们的产品联系着千家万户，而且资本和技术也和很多国家、地区合作交融。据初步了解，江淮在国内各种生产基地就不下 10 家，加上国外的合作企业总数也在 15 家以上。但是真正与国外知名品牌成立一个合资企业，以一个合资品牌生产和销售汽车却从未有过。

2010 年之前，自主品牌的日子还算可以，虽然江淮在进入轿车领域后发展有所放缓，但整体发展较为顺畅，2011 年以后，由于受合资和进口品牌的夹击，江淮轿车陷入没有合资品牌支撑的血拼之中。

江淮汽车董事长安进说，江淮是目前国内唯一没有合资的自主品牌，没人养我们，不创新就活不下去。江淮发挥已有优势，先期以政府采购为突破口发展 SUV 等乘用车车型，在已经争得头破血流的乘用车市场争得一席之地。自 2012 年以来，一直占据我国 SUV 市场前沿。

从今年上海车展的动向看，SUV 已成为国内外车企争夺的对象，每个

车企都推出了具有自身特色的 SUV，特别是合资车型价格开始直逼自主品牌，而像江淮这个没有一点合资背景的车企只能在品质、服务体系和细分市场上寻求自己的支撑点。

对江淮而言，合资与否也有一个痛苦和纠结的过程。刚开始，奇瑞、比亚迪、吉利等自主品牌共同站台，精神上还多少有点底气，随着以上三家车企陆续收购、合资注入国外顶级汽车品牌的血液，江淮真的有点坐不住了。刚开始还在坚持说自己是全国唯一没有合资背景的自主品牌车企，感到有点英雄气概，但当看到仅一江之隔的奇瑞也与捷豹路虎联姻，比亚迪更是攀上戴姆勒奔驰时，江淮明显有点孤军奋战的悲壮。

安进认为，我国前一段时间的合资品牌大多是品牌的代工企业，只不过从资本属性来说有 50% 的股份，可以通过资本属性来获取利益，而为了这点利益我们付出了中国市场准入的代价。前一段时间有篇文章说，今年我国加入世贸组织已有 15 年，今后成立合资汽车企业的股比将不受限制。如果这一说法变为现实，这可能将是中国汽车产业的最大变化，而对于没有合资背景的江淮来说可能是场噩梦。

安进说，并非合资就有出路，但江淮并不排斥合资，江淮之所以一直没有合资，并不是说江淮很清高，而是没有在合适的时机找到合适的对象。无论什么时候江淮都不会放过任何适合自己的机会。但是无论怎么发展，中国车企一定要有工匠精神，如果有一天中国工人都有自己的绝活，都像德国、日本的工人那样，肯钻研、甘寂寞，到那时中国品牌就会用品质说话，让世界倾听。谁在乎你是合资品牌还是自主品牌。

自主汽车是如何完成品牌叛逆的？

吴明 张骅 本报记者 张晓梅

“近 3 年来，自主品牌阵营发生了巨大变化，原来死守自主的奇瑞、江淮、比亚迪、吉利四大汽车企业，除江淮外已有三家走入合资或国际品牌的队伍中”。江淮汽车集团公司董事长安进直言：“江淮汽车并不是不想合资，只是没有在适当的时机，找到合适的对象”。从中国汽车发展的历程看，合资确实是自主品牌一直较为纠结的事。

吉利、比亚迪先后攀上外亲

吉利、比亚迪这两个自主品牌由于其资本民营性质一直让人注目，然而，在苦撑自主品牌艰辛的道路上吉利选择了已处于困境的世界知名汽车品牌沃尔沃（Volvo），扮演了一把“蛇吞象”的角色。当时很多人都为李

书福捏了一把汗。

1999 年，福特收购沃尔沃这个世界顶级轿车品牌花了 64.5 亿美元，是当时吉利出价的三倍多。到 2008 年福特准备出售沃尔沃时，它的税前亏损高达 15 亿美元，而且还欠着福特 35 亿美元的债务。

2009 年，以 20 亿美元左右的价格购买今非昔比的沃尔沃，吉利集团董事长李书福有自己的一本账。他认为，新能源车是世界汽车工业的未来，吉利的目标是生产的所有车都将是油电混合动力车，而沃尔沃将会帮助他实现这一目标。有人说，吉利更看中的是沃尔沃（Volvo）这一品牌能让中国车走遍世界。

5 月 13 日，一条从吉利内部传来的消息称，沃尔沃（Volvo）将在北美设立工厂，这家新的工厂将设在美国南卡罗来纳州，计划 2018 年建成投产，年产 10 万辆。该公司认为，这家工厂旨在让全球市场翻番、增加市场份额

并提高利润率，是企业中期拓展计划的内容之一。但从当前沃尔沃（Volvo）的表现来看，李书福和吉利的愿望还需要时间来验证。

一个做手机电池起家的民营企业比亚迪进入汽车行业时间并不长，就在这短短的几年时间内，比亚迪已成为我国电动汽车的代名词，是继奇瑞、江淮、吉利之后的自主品牌后起新秀。在今年上海车展上，比亚迪总裁王传福说，比亚迪要把中国道路交通领域所有用油的地方全部用电搞定！他知道自己的强项是在“电”上，但与多年从事汽车专业化研究生产的企业相比，比亚迪明显有它的弱点。

为了克服弱点，善于抢抓市场机遇的王传福也不忘借助外力。2012 年 3 月，由戴姆勒集团与比亚迪股份有限公司以 50:50 比例注资了合资公司——深圳比亚迪戴姆勒新技术有限公司。合资公司开发的新一代电动

汽车，将结合戴姆勒在电动汽车结构和安全领域的专有技术，以及比亚迪的汽车电池和驱动技术。戴姆勒和比亚迪将以双方共同创立及拥有的品牌，将新一代电动汽车推向市场。

2014 年 5 月，比亚迪宣称，与戴姆勒奔驰合作开发电动车，品牌叫“腾势”，不是比亚迪。而比亚迪现在在售的每一款比亚迪车都是自主研发的。有人指出，“腾势”是奔驰出造车技术，BYD 出电池和电机技术，双方在合资企业中的地位更加平等，运作得好，说不定 BYD 还能用一些新能源技术换来一些奔驰的造车技术。

无论是吉利，或是比亚迪，收购或合资主要是想借助别人的品牌和技术来提升自我，而二者又有本质的不同，前者将顶级品牌和先进技术收入囊中，承受的是消化吸收的压力，后者是引入了合作者，借了别人的品牌和技术的同时，也让出了市场。

（下转第九版）

福州最大化工码头正式开业运营

高建生 陈芳

日前，福州江阴建滔化工码头有限公司在江阴工业集中区 10 号泊位正式开业运营。建滔化工码头是 2014 年福建省重点建设项目，也是福州港最大的液体化工码头。

江阴港区化工码头区 10 号泊位位于福建海峡西岸中心区域，兴化湾北岸，紧邻福建自由贸易试验区，毗邻江阴新材料化工园区。码头总体规划建设 10 万吨级泊位一座、内港池 3000 吨级泊位三座，配套建设 91.3 万立方米石化仓储设施、项目共分三期实施，总体工程按国际标准兴建。已经落成的一期工程包括一座 5 万吨级泊位（水工结构按 10 万吨级设计）、一座 3000 吨级泊位及 18.1 万立方米配套石化仓储设施。后期还将建设危化品火车专用站，仓储的石化产品可以通过江阴铁路支线运送到江西、湖北、湖南及西部内陆省份。

据悉，福州江阴建滔化工码头有限公司最初由香港建滔集团于 2004 年注册成立，后于 2009 年 6 月由福建省顺昌富宝实业有限公司 100% 股权收购，并于同年 8 月启动项目建设。2015 年 1 月与上海海运仓储有限公司通过增资扩股的方式成功并购 51% 股份，福建省顺昌富宝实业有限公司持股 49%。公司注册资本 5.87 亿元，主要经营液体石油化工产品的仓储及码头中转业务。

作为江阴工业集中区第一家落成开业的化工码头企业，公司秉承“踏实、拼搏、责任”的企业精神，以“诚信、共赢、开创”的经营理念，致力于创造良好的企业环境，以高效的管理、完善的技术、卓越的品质和安全的生产竭诚为广大客户提供一体化液体化学产品服务。

新战略下 大企业迎来新作为

（上接第二版）

束华告诉记者，目前，广西已初步形成冶金、石化、机械、汽车、电工电器、轻工、纺织、建材、电子、医药等门类比较齐全的工业体系，具备了一定的产业基础和配套能力。全区全部工业总产值超过 2 万亿元，未来广西将重点发展汽车、电子信息、石化、有色金属、机械、修造船及海洋工程装备、新材料、节能与新能源汽车、先进装备制造、新一代信息技术、节能环保、生物医药等重点工业产业以及消费品工业，大力发展现代物流、电子商务等服务业产业。

“广西的园区规划在制定时考虑的比较长远，随着的发展和需要，园区空间是足够的，且不少园区已经形成了一定的产业链。”束华表示，截至去年底，已有 134 家中国 500 强企业在广西投资各类项目 1211 个，投资金额超过 4700 亿元。会议期间，广西将围绕产业发展重点精心遴选一批涵盖工业、交通、旅游、房地产以及现代物流、电子商务、健康养老等领域的招商项目，期待与 500 强企业合作双赢，共同发展。

中国华融资产管理股份有限公司 北京市分公司资产处置公告

中国华融资产管理股份有限公司北京市分公司拥有以下债权资产，拟进行处置，现将有关情况公告如下：

一、资产及数量

对我方拥有的债权资产进行转让。截至 2015 年 3 月 20 日，债权资产情况如下表：

债务人	担保情况	整体债权金额(元)	其中本金余额(元)
无锡市崇安新城凤盛投资有限公司	抵押担保：国有土地使用权面积 40556.5 平方米，在建工程面积 8689.12 平方米，现房面积 2884.78 平方米。 质押担保：金湖汇丰房地产有限公司提供 100% 股权质押担保。 保证担保：无锡凤盛公司股东常熟国际服饰服饰城置业有限公司、无锡皮革城开发有限公司、常熟国服房地产开发有限公司、金湖汇丰房地产有限公司、林岩建提供连带责任担保。	162906256.67	152040000.00
润地利科技实业投资集团有限公司	抵押担保：现房面积 20666.48 平方米。 保证担保：王和平个人提供连带责任担保。	173618166.67	170000000.00

二、交易条件

投资者信誉良好，有付款能力，能承担购买债权所带来的风险，交易资金来源合法。

三、投资人要求

国内依法注册的企业法人或符合国家规定的自然人及其他主体，且以下人员不得购买：国家公务员、金融监管机构工作人员、政法干警、资产管理公司工作人员、国有企业债务管理管理层以及参与资产处置的律师、会计师、评估师等中介机构人员等关联人。

四、其他

本公告有效期自 2015 年 6 月 9 日至 2015 年 7 月 6 日，公告期内受理该资产处置有关异议和咨询。

五、联系方式

中国华融资产管理股份有限公司北京市分公司

地址：北京市西城区阜成门内大街 293 号

邮编：100034

联系人：陶先生、杨先生

联系电话：010-66060006-1011、010-66511254

传真：010-66511257

受理排斥、阻挠征询或异议的举报电话：010-66511260

中国华融资产管理股份有限公司北京市分公司

二〇一五年六月九日