



主笔：祝虹

# 一把椅子在转型方向中的孰轻孰重？

## 一、骨架

近日，一汽铸造与法国标致雪铁龙旗下零部件子公司佛吉亚正式签订为期三年的合作协议，内容为双方将共同开发镁合金整体座椅骨架。

主要项目是研发镁合金整体座椅骨架，镁合金作为汽车轻量化材料不仅拥有强度高、韧性大、散热性好等特点，特别是在车辆减重方面，与当前普遍使用的钢制座椅骨架相比，采用镁合金打造的座椅骨架可使座椅重量降低25%。

佛吉亚是PSA集团旗下的子公司之一。目前PSA集团持有佛吉亚57.4%的股权，佛吉亚在国内已具有25%的市场占有率，全世界每四辆汽车中有一辆搭载了佛吉亚排放控制技术。

从历史角度看，八十年代法国总统蓬皮杜和当下总统奥朗德曾专电外交部要求在华期间乘坐红旗车。

数据显示，如将一台红旗H7的座椅总成全部更换为镁合金座椅，可使整车重量降低数十斤，届时车辆将拥有油耗降低且拥有更高燃油经济性。

合资双方共同研发的最新产品或将向各自合作厂家提供，红旗轿车有望采用一汽铸造提供的全新座椅骨架。

“未来一汽集团包括红旗在内的多款车型均有望受益于这项新的技术，为实现整车轻量化提升燃油经济性提供帮助。”一汽铸造有限公司总经理孙锋表示。

“红旗要做的是公车和私车的一种平衡，最终私家车市场才是红旗的生命。”在一汽庆祝建厂60年的活动上，总经理徐宪平公开表示。

## 二、核心技术

近日，工信部部长苗圩对中国实现汽车强国的条件进行了阐述，中国的汽车强国梦需具备三个要素，第一，要掌握世界领先的关键核心技术。第二，要有一批具备国际竞争力的企业和知名品牌。第三，学会利用两种资源、两个市场。

苗圩指出，在中国汽车由大到强的转型过程中，要大力加强自主创新。大企业间要加强竞争合作，通过企业联盟解决行业共性问题。进一步加快推进各种新能源汽车发展，但要杜绝“惟新能源汽车”的错误观念。加强国际交流合作，通过双边多边国际合作寻找中国车企在国际市场更大的发展空间。

在谈及汽车行业发展方向时苗圩表示：“要高度关注互联网对于汽车行业带来的革命，互联网技术发展还没到头，而且中国互联网公司在国际竞争中不输给别人。”

关键是反观传统行业曾经的翘楚——四川长虹，股价已从巅峰时期的66.18元跌到现在的2元以下。投资者需要面对的一个现实是：如果长虹拿不出变革性的产品和技术，它的股价可能会长期徘徊在这个低位上。

长虹一度代表了中国电视发展的技术引进断代史和自主创新能力的储备不足。

上述状况不只是汽车行业，在进口医疗器械“蚕食”我国医疗市场进程近年日渐加剧，在丢失医疗市场阵地的同时，还面临疾病信息机密流失、技术垄断打破难度增加等多重隐患。

据中国医药保健品进出口商会统计，2012年，我国医疗器械进口额为124.72亿美元，同比增长14.56%。其中31个品种进口额达到亿美元规模，国产医疗器械产业在全球医疗器械市场份额不足3%。

高精度医疗器械依赖进口的现象在医疗机构中十分普遍。高端医疗器械几乎都是来自日本、美国、德国的进口产品。

除三甲医院外，一些县级医院、基层医院也难觅国产产品踪影。与中国巨大的医疗器械消费市场不成比例。

## 三、95%以上

由社科院发布的《2013产业蓝皮书——中国产业竞争力报告》显示，2011年中国自主品牌乘用车企业利润仅占乘用车企业总利润的4.7%，95%以上的利润被合资企业赚走。而市场份额只占60%左右的合资品牌，竟赚走整个汽车产业链条95%以上的利润。

在近期举办的第三届长城科技节上，长城汽车董事长魏建军表示，为了更好地与合资品牌同台竞技，自主品牌有必要走“垂直整合”的道路。

中国虽成为汽车生产与消费大国，但在全球产业链的分工中主要处于组装环节与零部件制造环节，位于全球价值链的底端。

魏建军表示，“将来长城有可能会剥离旗下零部件，届时说明长城已壮大了，可现阶段在自己配套还达不到30%，品牌附加值低时，自主品牌只有靠制造来获取利润，并不断提升自己的品牌价值。”

在中国汽车品牌中，多数企业没有占领产业链“上游”以攫取更多制造环节利润的意识。绝大部分的中国汽车品牌在由跨国巨头控制的零部件供应体系下，不得不为上游零部件巨头打工，只在整车组装环节赚取微薄的“代工”利润。

长城的独特之处在于用有限的资源聚焦最有优势的品类，通过“垂直整合”思路，将上游产业链配套的利润也牢牢控制在长城手里。

由于缺乏核心零部件的设计、研发和制造能力，中国自主品牌汽车企业尽管获得1/3的市场份额，但只获取利润的1/10。

## 四、转型成本

2009年国家信息中心发布的零部件产业调查结果显示，在200个主要汽车零部件产品中，占总产量100%的电喷系统和发动机管理系统、90%以上的正时齿轮和电动天窗、80%的轮胎、70%以上的汽缸垫和座椅总成，均由三资企业生产，内资企业一直未能在关键技术方面实现突破。

以电喷系统为例，德国博世、美国德尔福、日本电装——丰田集团几乎垄断了所有中国电喷市场的份额，其中博世的份额一家独大，超过了60%。而在车辆稳定控制程序装配市场，占绝对领导地位的博世市场份额超过50%。

中国汽车缺乏核心竞争力，处于市场竞争的低端，更不会有利润。自主品牌整体盈利能力不强，归根到底是技术问题。

分析认为，相同的产品品质和技术，自主品牌需要付出的成本远高于合资品牌。在这种困局下，自主品牌是否进军中高端市场，是个两难的抉择。进入中高端市场，自主品牌需要全面升级技术，但势必带来生产和研发成本的直线上升。如果自主品牌固守中低端产品线，品牌形象和附加值的提升更大。

分析认为，红旗采用佛吉亚镁合金铸造技术打造的座椅骨架重量尽管降低了25%，但从本土产业技术空心化形成中，不算佛吉亚股权，等于利润又被享有57.4%股权的PSA集团瓜分了一块。

车身是减轻了，但宏观产业自主转型的整体方向负担却超加重了？

## 一、寒碜

破产对于底特律市并非寒碜的事，对于美“三大”利益集团是意料窃喜之事；也是“三大”对美国汽车工会“杀富济贫”再合理不过的破产理由；对上帝来说，一如耶稣那双圣洁的手是在扒拉美“三大”刀不血刃的资本灵魂？

按地缘政治的观点划分，底特律市30年前就该破产。美国“二次量化宽松”是压在这座产业空心化之城破产的最后一根稻草。

破产前“美三大”早已将产能储备注入全球数十个国家基地并采取合并战略。这是造成底特律技术产业链空心化阵痛转型的实质。

汽车不仅仅是美国外交注入新兴市场 and 发达国家支撑就业和技术路线的控制筹码与利器，而且是从汽车金融到4s店整体产业技术与管理的构成利益枷锁链条。

从中摆脱底特律市从传统制造业，转向服务和ICT等现代产业。从大环境格局看，底特律市所付出的破产代价是值得的。

## 二、重心

1701年底特律市由法国毛皮商建立。至今312年。18世纪底特律依靠密歇根州地下丰富的煤铁资源和廉价的内河运输成为美国的重工业中心，使美国摆脱了对欧洲进口工业品的依赖。1908年，亨利·福特第一辆T型车下线，售价850美元，为降成本工人被分解成了84个步骤产业链。福特先是将工厂从占地63英亩的海兰公园迁至更大的胭脂河厂区，福特购买了1条铁路，16座煤矿，约70万英亩的森林，并建立起木器厂及货运船队等。美国记者斯图尔特·克雷纳形容当时厂区时说，胭脂河工厂就像一头饥饿的怪兽，一面吞进大量的原材料，一天后就生产出福特轿车。1914年，由老福特首创的流水线作业，不仅带动了汽车产业的蓬勃兴盛，更直接带来了美国20世纪20年代的繁荣。通用、福特和克莱斯勒三大汽车公司总部齐聚于此，汽车业的诞生和发展与底特律紧密相关。20世纪50年代的鼎盛期，底特律位列美国第五大城市，全城拥有将近200万人口。

底特律兴衰背后最大的因素，是它的地理位置和产业布局的变迁。底特律作为当时的主流社会是一种身份的骄傲，如同当下的国人在上海大众和上海通用工作一样是主流社会的品牌象征。

2008年金融危机给了底特律致命一击：“三大”汽车公司裁员14万人；2009年，克莱斯勒和通用相继宣布破产。福特等汽车企业在美国政府的800亿施援下度过了重组危机并受到美破产法保护。此前“三大”小时工资基本在60美元以上，医保与福利是全球企业中是最高的。

2009年，底特律最著名的两大公司——通用汽车和克莱斯勒根据美国破产法案第11章规定申请破产保护。标普评级服务公司将对底特律的一般债务评级从CC降至C。

## 三、模式

对本土汽车企业来说，底特律的破产意味着以往过度依赖产业集群地资源优势和政策优势而崛起的汽车产业发展模式，被全球低成本和本地化制造梦所击碎——全球化既是瓜分新兴市场的兴奋剂，也是产业低成本代工厂增长的毒剂；各省一窝蜂上马汽车的项目应如何确立长期支柱产业和规避风险。

从江苏和上海地缘产业集团分工来讲，“上南整合”缩短了这两座城市各自汽车产业资源的互相消耗战。尤其，今年初依维柯由市中心黑墨营搬迁至江北产业园。

与五年前上海大众资源外迁置换的百万辆级江苏仪征基地的品牌深扎和量产与市场进一步完善，为“上南整合”后画上新的历史进程坐标。从战略布局和宏观与微观上避免了底特律破产、转型的灾难。从央企和国企制度上突破了“上南整合”强强联合在经济层面上的意义。令人关注的是“十八大”前广汽与奇瑞自主跨省平台整合，目标是联合走向海外。这是沿海与中部另一个战略层面的机制突破。但此类整合的负面是去年长安欲将昌河产能“强制”迁出江西老区景德镇而造成“玉碎瓷都”。凸显了与沪、苏两省在产业转型方式的大不同。而老区的转型制造只有充满了人性才更有意义，而非强硬“血腥”。

分析认为，由于底特律长期以来把汽车工业作为城市发展的最重要支柱，在接下来的三十年间不再成为引领美国经济和社会发展的产业，让位于电脑、互联网和现代通讯技术。而在“上南整合”的背后，上海逐步向亚洲金融中心和贸易自由港转型及江苏南京也率先布控向4d网速的拉动内需的深度转型。

从某种程度上说，底特律市的破产，是美“三大”利益集团代表美国利益在与全球汽车产业国际化博弈后形成城市产业空心化的“后遗症”。面对底特律市产业链成本太高，“三大”只能采取全球并购和成立世界工厂的策略，在国内缩减了研发，注重了改款、成型，更形象地说是改脸和贴牌，腾出手来与发达国家联合研发智能汽车、电子业和新能源的转型结合。

面对中国有多少自称是“底特律的城市”是否从破产的角度转型掉头，面对数万亿国有资产积累和大众血汗钱刚刚享有的汽车生活，有多少破产可以重来？

# 底特律：有多少破产可以重来？

主笔：祝虹

