

真正的自主可能有无水

主笔：祝虹



认识。一个是凭借铃木自主技术翻身,另一个共同参与利用苏联解体颓势北欧东扩,乘机瓜分东欧市场获利,以资金实力回购通用股权,最终赢得全球市场话语权。

作为日美一大一小汽车品牌,无论资金与品牌本无可比性。但深挖以制度、技术创新抱团的能力,和日系保持传统节约型再与新中豪华办公楼及乘外豪车相比,反之对自主的深度到底有多少考量?

反过来再看铃木在这场较量中既分解了全球通用,又左右了新中航转型。

翻阅东京车展回国总结要点:铃木与其他豪华品牌的区别——铃木营销特点是:快修好、成本低、投入少、易操作、客户便。确保了铃木求真务实的发展地位。并质疑豪华品牌在他们的国土为何不采用奢华的做法?致命的是他们套牢了在本土对他们所有产业链的利益环节。

新中航成立后,长安采取“移走资置,异地建厂,放空赣省产能,玉碎瓷都”的做法,直接导致新中航昌河转型停滞,最终不得不由北汽接管昌河——社会整体转型成本之大可想而知?

翻阅当年采访笔记,老铃木有句话:“要想挖井出水的话,应从最容易出水的地方开始挖。”这种耐人寻味的业内格言,不知对本土汽车是否构成灵魂深处的影响?

五

1871年,德国首相俾斯麦曾说过:“中国和日本若有战争,一定是小国胜大国败。中国人来欧洲就是谈生意,买枪炮舰艇,买完就走;而日本人则翻译典籍,学习德国的制度。中国人只看买得见的东西,这样的国家能不败吗?”

反思习主席近日所言“这辈子的志愿就是精忠报国”和李克强对转型不力的国务院个别部门动怒拍桌子,彰显新一代领导人对国家转型的精神斗志,并身先士卒引领国家反腐倡廉自主的雄心。

六

从大国战略的角度来观察,越发感到本土汽车发展所面临的问题越多、挑战越大:生产力水平,科技含量总体上不高,国民文化素质普遍较低,长期形成的结构性矛盾和粗放型增长方式未得到根本改变。

当前,在制造技术和产品质量方面,央企仍冀希于“不依不饶”合资自主的空想?

反过来,捷达、普桑在中国市场不仅是真搞,以至于附厂变主厂。对标的真搞的还有江淮五十铃轻卡,连日本五十铃在国外市场换整体驾驶室都直接用竞争对手江淮的——连物流成本都省了。

汽车根本的作用是代步。脱离了这个根本,已被云山雾罩的营销妖魔化了。可以说,铃木和五菱树立了非奢华不浪费的标本,避免了不必要的资源攀比侵入。

在当下国际产业分工,“中国制造”作为一个整体,如同一个被嫁接在跨国公司中下端产业链上的“利润零部件”。在经济平稳运行大背景下可维系,一旦遇到行业变迁,以往好处变成了坏处,照猫画虎的本事是很难继续混饭吃的。

常备铃木被通用吞食之心。自主必须真搞,否则有井无水?老铃木的话发人深省。

标准研讨会”。用于车身等的钢板、钢材和树脂材料、控制汽车的半导体等有望成为统一规格的对象。此外,力争2020年自动驾驶技术所需的无线通信标准的制订等。

此前,日本各汽车企业等一直按照独自规格设计零部件和构件,并向合作企业订货。为了应对激烈的价格竞争,以小型车为中心,在钢板和车载半导体等一部分零部件方面,相关厂商已经开始推进标准化。通过削减生产品类等,已实现了将零部件采购成本降低5%左右的效果。

以丰田和日产等燃料电池车和自动驾驶汽车等尖端技术的投资负担急剧增大。在新兴市场国家,由于低价格的当地专用车相继上市,价格竞争日趋激化——日系决定在行业整体推进实施统一规格。

分析认为,我国产业创新体系主体缺失,集中反映为共性技术平台的缺失。央企间至今难以突破壁垒建立国家级实验室的平台战略?地方国企更缺少真正意义上的产学研资本一体化的自主联盟?

四

记得八年前的8月,在东京车展期参观铃木汽车静冈县滨松市新建的实验风洞——未雨绸缪。

采访当年八十二岁的老铃木,他担心,1981年以百分之二十的股比与通用合资会丧失铃木的优势或会被吃掉?

在赴日前,我“特意”做了功课,从一汽红旗王天刚处要了一个红旗车模带给老人。他说,当年去重庆长安与聂荣臻元帅之女、时任国防科委主任聂力将军同乘一辆红旗。

他清晰地认为,过度依赖通用会毁了日本企业的铃木。期望找到一种长期、平稳的办法。

2000年,铃木抓住了与通用波兰、匈牙利工厂采取了发动机和整车分开的“有意识”的分工合作。

2003年分批回购了原双方澳大利亚工厂和波、匈工厂。

2006年以六倍现金回购了通用百分之二十股份。

显现了铃木全球工厂的产能调整与集纳、降低汇率风险的制造之外的自主核心能力。

老人也谈及时任副总理邹家华亲赴日本力邀铃木帮兵工军转民——最早投资本土汽车帮兵工、中航军品转型的日资企业,日后被合资伙伴左右“套牢”。再反复引进新车型中,铃木的做法只给鱼不给网,关键是双方都是“打鱼人”。

面对此举,铃木金蝉脱壳转战印度,以百分之六十七的市场一枝独秀并渗透欧洲市场。对此,通用瓦格纳一语双关地说:“我不知在全球造小车领域有谁能超过铃木。”

相反,福特接受了通用与铃木正反两方面的经验。以合资“看死”了一心不能二用的马自达背后的一汽与长安?

后来,福特允许马自达部分回购和同意分家的条件,换回的却是长安旗下的轻、重卡和国产林肯的新的股比资本和做空底特律转移本土能力的进入?未脱离以市场换技术的做法——缺少自主,只有依赖?这次习主席在上海参观上汽和商用飞机公司时,特别提及“央企不能过渡依赖合资”,直接点了央企多年依赖症的死穴。

归纳总结:老铃木对通用有足够清醒的

在海外一片唱衰中国经济下滑时,本土汽车界又遭媒体唱衰自主“黑五月陷阱”。

先是唱衰最南边的环保概念的比亚迪——日美欧电动车向中国集结?紧接着又是质疑北边的长城新车延期不出——自主suv领军厂家?最后是中部江淮在集团整体上市的关键时候,央视个别栏目把行业内“国三国四”的普遍现象一闷棍打在江淮重卡上——做强商用,做精乘用车,中部制衡合资的新军?而这三家也是落地海外拉动制造出口的主力军。

如果,把这一阶段细碎现象集中拼接在一起,就会发现是谁借助部分媒体抓住了自主没有形成抱团方阵的漏洞,采取了各个击破的方式,自主转型期遭遇了非常之时的非常之压——转型遭遇了如当年红军四渡赤水。

如江淮总经理项兴初所言,这场斗争躲不掉,避不开,已进入全面立体化阶段。

二

从某种意义上分析,合资对自主的制造绞杀除以技术标准为口实,各种清规戒律的出口制裁就从未消停过。反过来美国政府对三大破产救济贷款还少吗?

再仔细想想遭遇“黑五月”的自主厂家,哪一个不是区域产业转型的先锋?哪一个不是国家力推主导的行业的各自引领?

莫非三十多年来,这三个凭自己能力发展壮大起来的本土厂家坚持干自主干错了?在自主转型最关键的时候反遭清一色的打压?

事实是,国家的作为,不仅在于及时收拾那些只顾部门利益,不顾自主转型战略安危,危害国家利益的害群之马,还会下大力气,进一步充实、完善、提高地方自主的力度和强度及深度的基础——地方与央企是一条船。

“黑五月”导致的结果,是让产业破题加快——央企不能再依赖合资在第二轮产业作为的主导?

甚至中央从产业长期安全的战略考量已决定:“不允许央企再依赖使用有国际背景的公关公司。”

这实际上,不仅已划清了自主的主线和底线,而且从政治考量上明确了国家制造业主权的立场。

结论是,首轮市场换技术三十年未果,第二轮央企不能再拿出较真敢拼全球市场的硬通货?

再冷静地反思之前“弯道超车”的提法是对技术空心化的遮羞布和对自主技术的品牌资本做空?

三

对照当年,韩国总统朴正熙对韩工业的整体做法是立身自主。广引深挖日企转型中的各类人才,在反复参与国际贸易的平台较量中成就了韩国自主企业的创新能力和参与能力。

近日,丰田、日产和本田等8家乘用车公司、日野汽车等4家卡车公司、摩托车企业雅马哈发动机和川崎重工业将携手成立“国际

品往事·忆江南

饮一口好酒，
品悠悠往事；
醉半许甘醇，
忆烟雨江南。

江南往事

水井坊

或江合作经销商 / 025/84783571 / 四川水井坊股份有限公司 荣誉出品