

何为自主真谛？

没有竞争就没有生产力。在眼下的文艺创作方面，存在着数量缺质量、有“高原”缺“高峰”的现象，存在着抄袭模仿、千篇一律的问题，存在着机械化生产、快餐式消费的问题。文艺创作上要有突破，就要坚持开拓创新。

换个关键词，把文艺创作，换成自主品牌，貌似成立。“自主品牌的发展需要竞争，外资品牌与合资品牌促进了自主品牌不得不竭力面对，但在发展方面，自主品牌存在抄袭模仿、千篇一律的问题，存在机械化生产的问题”。

从政府对自主品牌新能源汽车的大力支持可以看到，从政策层面，已经给予了自主品牌充分的发展空间；政府机关公务用车选车型目录中，自主品牌超越合资与外资品牌成为购车首选；五部门联合公布的《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》规定至2016年，新能源汽车占中央国家机关以及相关应用城市政府及公共机构配备更新总量的比例不得低于30%。

根据工信部装备工业司的数据显示，受9月1日开始实施的《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》影响，促使新能源汽车9月销量同比暴增11倍，其中自主品牌贡献不小。

自主品牌主要分为两类，一类是奇瑞、比亚迪等土生土长正在艰难摸索的土品牌；另一类是自主品牌中的荣威等借鸡生蛋的。

提升中国汽车竞争力，靠股比限制是没用的，靠政策支持也不长远。其关键是培养一批人，一批真心能干好自主品牌，愿意认真钻研，踏实进步，锲而不舍的人。有了有骨气的人，有了不折腾干真事的氛围，才能制定好的汽车发展战略和汽车政策，才能提升自主研发能力和品牌知名度，才能为中国汽车的发展提供根本保障。

我国目前有自主品牌接近20个，据中汽协数据，今年1—9月，包括合资与自主品牌乘用车销量前五强企业集团共销售518.37万辆汽车，占中国品牌乘用车总销量97.4%。

中国工业革命在历史的发展中，产业变革是缓慢的，错失了工业革命的两次重要的机遇。新一轮的产业变革为建设工业强国，尤其是中国建设工业强国带来了历史的机遇。要推动互联网工业深度融合的创新。

一是推动物联网大数据技术在工业领域的集成创新和应用。

二是发展网络制造新型生产方式。

三是鼓励和培育平台经济等商业模式创新。通讯互联网和能源经济、交通运输三种资源共享，可使经济社会发展能够实现基本或者接近零成本。

现代快报记者 程瑶

新老速腾如何“了断”？

随着中德高铁签约，“速腾断轴召回事件”也同时发布，于本月的广州车展上亮相的2015年改款速腾构成刚柔制造间博弈呼应。

上周，一汽大众分批次邀请全国媒体赴长春参观生产奥迪Q3、新迈腾等车型的轿车二厂总装车间、二厂焊装强度检验室和测量技术中心。对于媒体关心的速腾生产过程，并未安排相关行程。10月17日，针对新速腾后轴纵臂断裂问题，国家质检总局网站发布了一汽大众计划召回56万辆速腾和1.7万辆甲壳虫的公告，大众汽车公司提出的召回补救措施是在后轴纵臂上安装金属衬板。

实际上，从2012年末始，便有车主持续反映配备非独立悬挂的速腾陆续出现后轴纵臂断裂，但一汽大众官方今年7月22日发布声明称“速腾的后悬架问题属于极个别案例”。

但国家质检总局启动了经过两个月的缺陷调查。事件处理结果于10月15日出炉，一汽大众召回56万辆后悬存在安全隐患的速腾。巧合的是离中德签署高铁合作协议、一汽大众进行股比调整刚过两天，在关键问题落地后，一汽大众同意召回速腾。

一汽大众在19日晚通过某媒体称，“2015年速

腾改款将于11月广州车展正式亮相，新车将于2015年初上市”，并贴出数张“谍照”以证真伪。

据华尔街日报消息，一汽大众发言人近日表示，大众在中国出现的超过40起后轴断裂事故，是由于车主在追尾后没有及时维修而是继续驾驶车辆造成的。后轴断裂与中国司机的驾驶习惯有关，并非后轴本身的技术缺陷。但大众采取了在后轴纵臂上安装金属衬板应对措施——在后轴碰撞断裂时会发出提示声音，车主会意识到问题并会主动进行维修。

如从国产化提升角度看速腾断轴，任何产品的持续创新都会遭遇不同的制造难关的坎坷破解与时间上的代价，它与市场得失成正比。关键是在断轴中找到与之相配的国产化精确速度所在。

以前汽车就是四个轮子加两个沙发，其实这个话没有错，但是经过这几年的实践和发展，汽车技术进步了，现在汽车已经从过去机械的1.0时代和电子2.0时代，步入了智能化3.0时代，升级了。未来能够自动驾驶的自动驾驶汽车必将引发一场革命，它将解放人类在汽车中的那个无聊的时光。从人使用汽车到汽车使用人，人类将从手握方向盘和脚踏油门刹车中解放出来，享受真正自由、健康安全的驾驶乐趣，这是我一直期盼的梦想，也是全世界所有汽车同行努力的方向。

现代快报记者 李宇欣

第二期 本版策划责编祝虹



4S模式到头了？

10部委首次集中形成指导意见提出“汽车后市场”的概念，意味着汽车维修市场面临更大的转型升级，从生产型服务业向消费型服务业转型。传统的4S店模式是不是走到头了，人们今后将去汽车卖场或汽车超市买车吗？数亿买主人在观望中。

统计数据显示，截至2013年底，全国共有机动车维修业户48万家、从业人员近300万人，完成年维修量3.3亿辆次，年产值达5000亿元以上。这意味着，我国汽车维修业已从单纯车辆维修保障行业发展为民生服务业。

南京文华英菲尼迪4S店总经理邢铭忠认为，《公告》上说经销商可以不限于卖一个品牌车，实际操作起来不太可能，因为卖车必须要有厂家的授权，如果经销商拿不到代理权，销售就无从谈起。此外，即使真的开设了大卖场，要达到多大面积，在什么样的地段，店面门头、装修如何达到各个品牌的要求，也是很大的问题。

广汽丰田穗丰新港店客户关系经理王娟说，就目前来看，在很长一段时间内，4S店模式仍是主流模式，不会有太大变化。《公告》虽然发布了，但落实很难，对于一家4S店来说，目前根本拿不到多家汽车品牌的经销权。即使是代理多个品牌的企业，也不容易转型为大卖场，首先面临的难题就是如何说服汽车厂商允许经销商在一个展厅展示不同品牌的汽车。

“卧榻之侧，岂容他人鼾睡？”有哪个品牌愿意自己的汽车旁边放着别家的汽车？

现代快报记者 倪泳 张雷

南京天和汽车销售服务有限公司董事长郎光富说，按道理来讲，汽车作为一件商品，在销售上不应该有品牌上的限制，取消专营是一件好事。而且对于经营好几个品牌的汽车销售企业来说，更可以充分地利用展厅了，比如说，利用空闲的地方集中多个品牌进行销售。只要有汽车来源，有消费需求，就可以销售，这是一个发展趋势，但推行起来会有一个过程。

江苏世泰泰信汽车贸易公司董事长苏向东认为，对于《公告》不必过分解读。就目前厂家对4S店的管控模式来看，厂家对经销商有很多制约，因此短期内经销商经营模式不会有太大改变。10年前南京就出现过类似的大卖场的汽车销售业态，经过几年的发展，事实证明并不符合实际要求，最后自然消亡了，这说明任何一种销售模式都必须适应市场要求。

厂家对这个问题也很谨慎，东风日产市场销售总部副部长陈昊接受采访时说，目前国家的政策只是一纸通知，还看不出对传统汽车销售模式会有什么重大的影响，但作为汽车厂家，我们会密切关注国家相关产业政策和法规的变化，会在遵守国家法律法规的前提下，尽可能适应未来市场发展的需要，打造最适合国情同时又能满足消费者诉求的商业模式。

4S店的传统营利模式向何处去，靠信贷支持的汽车业发展，目前中国还没有做到，信贷要挖掘，来保持产业的继续发展。未来，汽车营销会发生很大的变革，将迎来一个大浪淘沙的年代。

东风日产：南北新10年

10月18日，随着一辆新奇骏缓缓下线，筹建28个月的东风日产大连工厂正式投产。大连工厂一期总投资额50亿元人民币，年产能15万辆，主要生产NIS-SAN品牌的SUV车型。至此，东风日产已拥有广州、襄阳、郑州、大连四大生产基地，全面形成南北纵横的战略布局，奠定了东风日产下一个10年的发展格局。

2010年9月8日，东风日产发布自主品牌“启辰”。2014年8月6日，东风日产成立了包括启辰造型中心、工程技术中心、企业大学在内的三大中心。

从定位上来说，广州花都生产基地是东风的母工厂，着力于规模量产车型和启辰晨风电动车的生产。所有的先进技术由花都工厂导入，再向其他工厂推广。2013年，在雷诺日产工厂综合竞争力排名(ABM)中，花都二工厂和一工厂，分别在联盟全球43家工厂中综合实力排名第一、二名。

2013年，启辰销量超过10万辆，但电动车领域处于零的阶段，通过与日产汽车的深度合作，启辰在日产聆风电动车基础上开发出全新电动车晨风。

启辰晨风9月份上市，正好搭上了国家新能源车政策红利的快班车，进一步促进了私人市场电动汽车的快速普及推广。一系列的政策不断增强消费者对新能源车的信心。东风日产市场销售总部专职副总部长叶磊说：“计划到2018年，东风日产启辰下的电动车年销量达到5万辆。”

东风日产副总经理任勇介绍，大连工厂总面积为132万平方米，一期年产能达15万辆，二期建成后产能将达到30万辆。大连工厂将主导东风日产旗下SUV车型生产，定位为魅力工厂。

“大连工厂的投产，意味着东风日产在产业格局上的完善、意味着NIS-SAN和启辰的双品牌战略有了更宏大的想象空间，更意味着全价值链体系能力的进一步完善与提升。这个格局为东风日产更快速响应市场，决胜未来奠定了坚实基础，大连工厂就是要寻找在东北地区的存在感，从而将影响力进一步提升。”

作为全面进军北方市场的起跳板，大连工厂将会成为东风日产在全国的第四大生产基地，与花都、郑州、襄阳三大基地各有侧重、相互配合。

东风日产在广州大本营的市场占有率高达14%—15%，但在哈尔滨却只有3%，长春则为4%。南北区域发展极不平衡，而随着大连工厂投产，东风日产在辽宁市场占有率已经提升到了7%，区域影响力得到了初步体现。大连工厂的投产意味着东风日产“南北纵横”的布局完成。

从花都启辰到襄阳英菲尼迪，东风日产走过了第一个10年。今年是东风日产新10年发展的第一年，是东风日产的“格局鼎定之年”，启辰晨风电动车上市、大连工厂投产等一系列举措，开启了下一个十年的新航程。

现代快报记者 倪泳