# 自主品牌再度受挫为哪般

今年前5月,我国自主品牌车一扭过去的颓势,扶摇直上,共销售55.93万辆,占轿车市场份额已逼近三成,超过排名第二位的日系车3.21个百分点。然而,天有不测风云,自主品牌6、7、8月市场占有率连续下滑,8月份的市场占有率仅为23%,再创新低。

自主品牌的主力奇瑞再也没有了前几个月的良好形势,仅有QQ一款车型在8月下半月开始出现复苏迹象,新旗云、东方之子A5、A1的销售基本上创下了新低。吉利的自由舰和金刚虽然有了较为明显的增长,但面临的利润流失却是痛苦的。远景的销售还没有明显的起色,其他各款车型再度下滑。

此外,近几个月以来我国自主品牌厄运连连,先是华晨尊驰与奇瑞旗云汽车先后在国外折戟"碰撞门"引起舆论哗然。接着,中国双环车仿冒德国宝马、奔驰事件被炒得沸沸扬扬,国际上反应十分激烈,甚至惊动了德国政府总理默克尔,使中德双方在汽车行业频频出现的摩擦再度升级。在日前发布的中国汽车品牌全景调查结果中,自主品牌综合动力指数仍然排在整个汽车市场后半部分,令人叹息。

一边是国家大力提倡自主品牌、自主研发;一边是自主品牌有可能失去原来的阵地,陷入困境。自主品牌再度受挫究竟为哪般?

> 今年8月自主品牌车的市场占有率仅为23%,再创新低。一边是国家大力提倡自主品牌、自主研发;一边是自主品牌有可能失去原来的阵地,陷入困境。

其一,今年以来,合资车企价格走低。如北京现代旗下伊兰特、雅绅特和索纳塔三大产品日前进行大幅价格调整,其中伊兰特三厢车价格整体下调了1.5万元,雅绅特平均降幅7.6%。除了伊兰特等经济型轿车大幅降价,包括雅阁、君越等中高级车价格也出现了跳水可达二三万元。合资企业一方面不断将产品的价格下调,另一方面直接推出价格在10万元以下甚至5万元以下的车型,发动低端攻势,抢占自主品牌传统的价格区间,导致了自主品牌突飞猛进的势头受到抑制。

其二,自主品牌产品线过于单一,导致竞争力下降。产品线的单薄造成自主品牌市场份额下滑这一点得到了比亚迪汽车发言人的证实,对方表示,产品线不够丰富使公司旗下的F3无法进一步扩大之前取得的业绩。此外,华晨骏捷的产品单一,加上产能受限,导致其销量也受影响。

其三,目前,自主品牌在不少消费者眼中仍是"低价低质"的代名词。当这些品牌想往高端发展时,就比较难突破这个瓶颈。自主品牌这几年的市场高速增长和较低的利润,使其继续高速增长和提升品牌的资金不足。利润少就没有足够投入,品牌就难以提升,品牌溢价就低,溢价低就意味着赚钱少,赚钱少又会导致投入不足,这就是自主汽车企业在品牌建设领域面临的恶性循环和现实难题。

其四,自主品牌面临的困境还在于缺乏政策方面的扶持。政府现在虽然对自主品牌赞美有加,但并没有拿出真东西来。比如,日本汽车工业发展之初,政府给它一个改进的时间。而中国发展自主品牌没有这个时间,再比如资金问题,并不是希望国家再给多少钱,但完全可以在解决资金问题和减少对自主企业产品的限制方面,拿出一些实实在在的政策来。

其五,自主品牌的集体低迷,需要反思的还有其产品战略。自主品牌只停留在低端车市场是不现实的,必须要向中高级车市场拓展。这是自主品牌不能绕过的一个发展阶段。这也是自主汽车企业的共识。一位业内专家向厂家提出了这样的问题:以低价为卖点必然牺牲利润。低价不是长久之策,自主品牌汽车何时才能成为国人心目中真正的名牌?

对于中国来说,要成为汽车大国和强国,最终还是要依靠自主品牌的发展。中国自主品牌汽车的"破茧之局"在哪里?只有把核心技术的掌握看作是开门的钥匙,那么,摆脱低端形象、提升品牌价值、克服产品线单一等一系列问题都能迎刃而解了。有业内人士说得好:"市场在变,自主品牌的兴盛是昙花一现,还是化蛹成蝶,就看其能否适应变化的市场趋势去变化了"。**李永钧**

# 华晨的大度显自信

2007年6月下旬,中华尊驰在全德汽车俱乐部(ADAC)的碰撞试验中,成绩被判了最低的一星级。这给华晨汽车在德国乃至欧洲的销售蒙上一层阴影。华晨汽车董事长祁玉民为此"一连几天睡不着觉"。

据中华尊驰车的车身设计公司分析,该车的车身结构设计没有大的问题。于是,祁玉民要求对尊驰车身进行改进后再次进行碰撞试验。8月份他们两次主动找到ADAC,申请再撞一次,但ADAC均以"日程已满"为由,坚持放在明年上半年。

"明年上半年",在祁玉民看来,等于宣告"中华-尊驰死在德国",也别想走向欧美市场了。权衡之下,华晨选择了同为欧洲EURO NCAP授权的六大试验室之一的西班牙IDIADA实施碰撞测试,结果中华尊驰得了20.46分,达到了欧洲三星级。

从其他碰撞试验的案例看,通常两星的车经过改进上升到三星是可能的,一星的车即使经过2个月改进,提升到三星几乎是没有可能性的。ADAC那次测试的成绩是12分,按照欧洲碰撞测试NCAP的标准,9到16分应该是两星级。ADAC对中华尊驰的星级评定,显然带有"乌龙"的嫌疑。

在处理尊驰的ADAC"碰撞门"事件中,祁玉民及其华晨的态度很值得赞赏。祁玉民先是"睡不着觉",因为担心产品和企业遭遇信任危机而丧失好不容易开拓的国外市场。再是理智认识自身产品后增加自信,要搞个明白,更科学地认识"碰撞门"。三是"哪里跌倒哪里爬起",用法兰克福车展"平台"公布尊驰新碰撞结果,以正视听;最后是祁玉民及其华晨对ADAC的包容和大度,"ADAC是一个民间机构,代表的是消费者的声音,我们尊重它的结果,再追究他们责任也没有意义",更重要的是把我们的事情、我们的自主品牌汽车做好,把我们的市场做大,把我们的汽车工业做强。

法兰克福车展是世界五大车展之一,华晨汽车作为我国唯一的汽车整车商参展,充分显示他们敢于接受挑战的自信,我国自主品牌汽车企业多么需要这种态度、这种精神,善于接受世界的挑战、敢于接受贸易壁垒和非贸易壁垒的挑战。 特约撰稿 **张伯顺**