迎合新能源需要 大众在华最大阻碍来自政府

4月14日，大众汽车与上汽集团签订协议，大众汽车将向上海大众导入一个名为MQB的全新平台，同时将支持上海大众电动车开发。

4月17日，大众汽车与中国一汽合资企业一汽-大众自主品牌———“开利”获批，这款电动车上周已出现在最新一批工信部目录上。

“中国市场看似无限的潜力让大众有了一张更‘大众’的脸，你不觉得他们现在比一家本土企业更本地化了么？！”业内资深人士点评：“5年内，大众汽车在华发展最大的阻碍只会来自政府”。

这也解释了大众汽车在面对中国复杂政治、经济环境时及面对南北合资伙伴时所展现的不同面孔。

面对政府：迎合“新能源”需要

上周，一汽-大众开利牌电动车登陆工信部目录。有分析人士指出，这与大部分合资企业在搞自主品牌时扭捏作态，半遮半掩不同，一汽-大众第一时间推出合资自主品牌，且生产车型更是当前受政府热捧的“新能源”。

此前，业界盛传一汽-大众佛山新工厂未获国家发改委批准是由于“一不搞新能源、二不搞自主品牌”。

2010年6月9日，大众汽车与当地政府签订协议，投资5亿欧元建立一家最终年产量达30万辆的工厂，该厂预计于2010年11月正式动工，并计划在2013年下半年正式建成投产。时至4月上海车展前，该工厂的厂址依然只是一片被铁丝网与木桩围起来的荒地，丝毫没有动工迹象。

大众中国执行副总裁苏伟铭在回答南都记者提问时表示，“我们仍在与政府的协商之中，时间不会太久了。”

其同行对于该项目在发改委处受阻原因的评述显得十分直接，“他们一不搞新能源，二不搞自主品牌，与我国中长期发展规划不同步。”

目前，尽管一众汽车企业在谈发展规划时，都已言必称“自主”，然而，包括丰田、本田、通用、福特等绝大多数外方合作伙伴，对于合资企业搞自主品牌依然停留在“默默的精神支持”的阶段。

自主“开利”粉墨登场

4月中旬，一汽-大众方面传来消息，其自主品牌“开利”已通过国家审批，同期传来的还有“一汽-大众佛山工厂有望在2014年建成投产”的消息。

“开利”登上工信部的新车目录则意味着一款车在工装样车、标准认证和销售条件等方面，完全符合国家对量产新车的标准。在德方大力支持下，电动车“开利”在半年不到的时间内就成功粉墨登场。

此外，大众对于“新能源”与“自主品牌”的公开支持更不仅限于一款“开利”。4月14日，上汽集团董事长胡茂元与大众汽车董事长文德恩分别代表上汽集团与大众汽车签署三份重要的协议，其中一项便是《关于支持上海大众电动车开发的联合声明》。

“支持合资企业开发电动车”变成了一份指向明确的白纸黑字。“这对于上海大众研发能力的提升也有着很大的帮助。”上海大众相关人士表示。

面对上汽：阶段性博弈成功

--> 大众汽车急于向中国政府示好的行为，也令得其合作伙伴从中获得甜头。

大众汽车与上汽集团的三项协议，还包括《关于合作开发基于德国大众最先进平台及发动机技术、面向中国市场C级别高端轿车的联合声明》及《基于最新MQB平台新一代车型之框架合作协议》。双方签署的相关声明和协议显示，投资双方将支持上海大众引进新平台，面向中国开发一款C级别的高端轿车。

“现在大众汽车在全球都推广所谓的‘平台战略’，一个新平台不是只能生产C级车，它意味着从A0级到C级车的生产与开发。”上海大众相关人士在解读这一协议时表示，同时，“大众汽车VW品牌本身是没有C级车的，这样意味着联合开发，如果用新平台开发高端车型，这对上海大众也是很好的补充。”

“上汽与大众汽车合作的亮点，除了导入C级别高端轿车外，最重要的是大众汽车在产品技术研发平台的开放。”资深汽车分析师钟师表示。

面对子公司：重新定位南北分工

在上汽集团董事长胡茂元看来，上汽产品布局中缺少高端车型布局，而高端产品带来的利润颇丰。

为平衡奥迪作为高端车型带来的“南北”差异，2004年，途安在上海大众投产，成为第一款打破南北大众分工的车型，从此，上海大众不再只导入B级车，也开始向A级车拓展。这显然引起了一汽的“不满”，随后，迈腾落户一汽大众，与帕萨特同台竞争，最终使南北大众的分工模糊化。

钟师表示，“当年奥迪落户一汽大众有多种因素，显然上汽也做出了让步。”此次，上海大众共享大众汽车新研发平台并且进军C级高端轿车，也被看作是中国一汽做出的让步，是上汽集团长期与大众汽车利益博弈的结果。

“从未来看，上海大众将会坚持自我研发产品为主路线，一汽大众仍将继续引入大众原产品路线。”

原文地址：http://www.china-nengyuan.com/news/14284.html