



金永生，特恩斯新华信市场咨询（北京）有限公司CEO。

前方高能请避让之三四

上一篇文章中提到了车企在销量下滑时容易掉入两个坑，一个是在当前4S销售服务体系自身的问题不做妥善解决时，贸然追加其他功能形成的所谓“7S”，不但没有优化厂商关系还使得其进一步负重前行；另一个是盲目将不产生示范效应的明星代言视为销售乏力的救命稻草，不产生示范就意味着没有带货能力，结果竹篮打水一场空，白白浪费了珍贵的营销经费。这次将继续展开《七大避让指南》的第三和第四点。

三，千人汽车保有量。很多企业对市场增长的极限缺乏起码的尊重，每当提起国内新车市场的顶峰时便会搬出“千人拥车量”的概念。按照公安部统计数据，截至2018年底全国汽车保有量达2.35亿辆（其中乘用车保有量2.01亿辆），官方总人口13.95亿人，照此推算，我国的千人汽车保有量144辆。同期美国的千人汽车保有量781辆（保有量2.5亿辆、人口3.2亿），日本的千人汽车保有量612辆（保有量0.74亿辆，人口1.21亿），韩国的千人汽车保有量426辆（保有量0.23亿辆，人口0.54亿）。很多车企笃定地认为中国的千人汽车保有量最起码能达到美国的一半，基本与韩国持平，即便只达到300辆，也将是极为巨大的增长空间云云。

这个逻辑真是出了神的照搬照抄，中国的人均GDP和最低工资多少，而美国、日本、韩国又是多少？抽取最简单的数据，2018年美国人均GDP接近6.25万美元、中国人均GDP接近9800美元，即便换算成购买力平价GDP，也不是一点半点的差距。美国劳工部规定最低工资是一小时7.25美元换算成月薪大约1200美元，中国月最低工资标准最高的城市是上海的2300元，约344美元，这还不计算美国很多州事实上已经立法将最低时薪调高到13美元以上，远高出其联邦最低标准。

仅以中美这两个数据做对比，即便按年均10%增长，中国也需要接近20年后才能达到美国目前的水平，所以说，各个国家的实际情况完全不一样，用美国汽车市场的脚，测量不准中国汽车市场的边

界，不能脱离条件胡乱类比，就像王健林62岁的时候说一个亿只是人生小目标一样，我不能期望自己再过二十几年也够本说相同的话。因此不能脱离居民的收入、支出以及财富创造来谈千人汽车保有量，那一定会把你的产能规划带进沟里。

四，共享经济。维基百科上对“共享”的解析有两个关键点，一是私人产权，二是公共使用权。从这个角度看，目前国内绝大多数行业的所谓共享经济都是伪命题。为什么这么说，因为无论是共享办公室、共享单车、共享电动汽车，还是共享充电宝、共享雨伞等等，一则不是对私人产权的公共使用，这些共享办公室、共享单车、共享电动车、共享充电宝、共享雨伞的产权都属于特定公司，二则也不是对已有存量资源的盘活使用效率，所有的共享办公室、共享单车、共享电动车、共享充电宝、共享雨伞都是资源新投入，所以它们在输出上和已经存在的小汽车租赁公司（一嗨等）、旅游自行车租赁门店（驴友等）甚至酒店客房（如家等）相比没有任何差别，只是在输入上披上了金融工具融资泛化之皮，本质上提供的仍是第三方租赁服务而已。

认识到这一点，我们就能准确地评估当前这种假“共享经济”可以为汽车销售带来多少的水花，是的，很小的水花，按行业经验预估每年乘用车销量中属于租赁用途的车辆占比不到2.3%。加上对“专业公司，专家员工”的天然笃定，我们劝车企那些心猿意马的主管们，还是安下心来把私家车市场做好，然后再去想想要不要趟“共享经济”这趟浑水，而不是本末倒置。

毕竟说得再长远一点，在社会主义社会的各个发展阶段上，私人产权仍将不可凌越，而我们也还将“长期处于社会主义社会的初级阶段上”。未来即使随着安全科技的进步以及监控手段的完善，政策层面默许部分意义上属于真正共享汽车的“顺风车”再次前行，某些媒体大放厥词的所谓“共享经济取代私有经济的时代一触即发”也不会到来。所以，小水花说到底，还是小水花，增减的影响范围都极小极小。P



杨鹏，生于70年代的陕西人，传播学博士，复旦大学新闻学院副教授。主要研究领域为传播学、新媒体、青年文化等。

一长串0前面有一个1

最近几天，汽车行业新闻的热词是“国六”、“库存”。库存积压令经营者忧心忡忡，不断采用降价等措施去库存、促销量，但越是降价，消费者却越是观望……如果这是近忧，那么汽车行业的远虑就是美国挑起的贸易战。美方来势汹汹的关税大棒对中国经济会造成多大伤害？对汽车行业、汽车市场会带来什么冲击？至少，中美产业合作肯定会出现很多变数吧？

人无远虑，必有近忧，多想一想也是应该的，但是放在长远的历史坐标来看，哪个时期没有焦虑？哪个阶段没有恐慌？更重要的是，我们一直会有更多的信心、更大的希望。

今年是国庆70周年，很多行业也在盘点70年的发展成果。5月27日是复旦校庆日，老师们难免谈及学校数十年来的历程，加上美国抵制华为事件，话题自然转移到中国科技发展的坎坷波折——例如第一台电子计算机的诞生。

作为新闻学院的老师，我的贡献就是找到1956年5月26日的《人民日报》，拍了照片发到微信群，给大家看看头版报道《一架电子计算机在复旦大学制成》，文中特别写道，当时“连一张现成的电路设计图纸都没有”，物理系四位青年教师和数学系一位学生一起，“根据苏联电子计算机的设计原理加以钻研，经过两个多月，终于试制成功了我国第一架电子计算机。”虽然只是制造而非关键技术的重要突破，但在当年却是很了不起的成就。

非常巧合！同一版面的上方就有一篇关于汽车工业的报道——“新华社长春25日电 制造第一批国产汽车所需要的全套工具，绝大部分已经入库。这些工具中仅专用工具就有两万多种，大部分都是我国过去不能制造或从来没有制造过的精密复杂的新产品。第一汽车制造厂各工具车间从去年二月份开始试制和制造这些工具，到现在有一万三千种左右已经制造出来。加上苏联帮助我国制造的部分，现在，这两万多种工具绝大部分都已经陆续入库，有的开始供应各个车间生产的需要。制造汽车还需要几百种一般机械工业中也使用的各种标准工具和

砂轮。这些标准工具和砂轮也早由全国各工厂帮助第一汽车制造厂制造出来了。”

感慨一：车子还没影儿呢，只是一个“工具准备妥当”的事情就成为新闻事件，放在《人民日报》头版！由此可以想象，三个多月后，7月13日，第一辆“解放牌”汽车诞生时，国人会有多么兴奋！中国汽车产业工人会有多么自豪！肯定是《人民日报》头版头条的大新闻！

感慨二：那时候的中国太需要科学技术了，太重视工业了。这一份报纸的头版，有关科技、工业的报道就多达四篇！另外两篇是《五万多农业技术员活跃在桂西田野上》和《兰新铁路铺轨到酒泉》。想一想如今的杂交水稻技术和高铁运营规模，能不令人感慨？

感慨三：举国体制发挥着重要作用。“标准工具和砂轮也早由全国各工厂帮助第一汽车制造厂制造出来了。”全国工业界都在为新中国第一辆车贡献力量，把一汽的事情当作自己的事情。行文间感到齐心协力的气势。特别是一个“早”字，满满的自信、胸有成竹的架势！

感慨四：国际合作很重要。当时苏联就帮了大忙。一个悠悠千年的农业大国转型搞工业，没有外力相助是无法想象的。改革开放使得中国发生了翻天覆地的变化，根本也在于中国和世界各国携手，壮大了自己，贡献了世界。

回顾历史，感慨万千。多么大的困难都熬过来了，如今面临的困难——“那都不是事儿。”如今，中国汽车产销量已经连续十余年保持世界第一，2018年汽车产销量均为2800万辆左右。在车联网、自动驾驶、新能源应用等方面，中国技术和应用推广甚至还跻身世界前列。

0和1，是有和无的不同，是质的差别。有了1，才可能一生二，二生三，才可能发展到百万千万。今天的百万千万，一长串0的前面，一定有一个1。近年来一项项技术发明、一回回改革创新，都是在创造着一次次从0到1的成绩。眼下的困难，都会随着1后面的0逐步增多，而成为辉煌的历史。P