

2015 低迷经济中的非公路用车走向

中国经济增长指标正日趋成为全球关注焦点。尽管在过去的 2014 年，其增长速度并未如预期那般萧条，但不可否认的是其是 24 年以来增长率最低的一年，仅达到 7.4%，也是 15 年以来中国官方年度增长目标的首次失利。

尽管这一年发展结果不太令人满意，但值得注意的是，中国仍然是世界上经济增长速度最快的国家之一，其 2014 年 12 月的零售业销售额相较 2013 年同期增长了 11.9%，同期的工厂出货量也提升了 7.9%。

然而，2014 年中国房地产市场经历了五年来投资比重的最低档，仅为 10.5%。建筑行业对非公路用车的使用需求减少，对整个非公路用车市场形成了直接影响。以中联重科为例，该公司近日公布了其 21 个月以来的第五个盈利预警，并表示，其 2014 年的净收益下降了 80%。同样地，世界最大的建筑和矿用设备制造商卡特彼勒也表示，其 2015 年的总收入预计将减少约 500 亿美元，相较 2014 年下降近 9 个百分点，而中国的房地产市场衰微就是其中的一个重要因素。

此外，重机业对油、铜、煤及铁矿石等的需求减少导致其价格下跌，给非公路用车市场的发展也带来了一定压力。

都赛在此独家专访马尼托瓦克中国区销售与市场副总裁 Thomas Liang，他曾提出，为刺激增长，中国政府需要投资基础设施项目。

类似提议也陆续有其他人提出来。然而 Delta Economics 全球副总裁 Tony Nash 在英国广播公司的一次采访中说到，“可能会有越来越多的激励政策出台，但前政府的财政投资计划不可能持续有效”。可以看到，在 2008 年的全球金融危机余波后，中国政府拨款数十亿美元，用以刺激基础设施项目发展。中国的不少建筑是通过向当地政府贷款而建立的。

而在这种情况下，大量债务由此产生，引起了经济学家和债权人的一度恐慌。确实如此，中国基础设施建设公司-中国太平洋建设集团称，其亏欠当地政府 500 亿元人民币未付账款，与六个债务人闹上了法庭。这些都让人们后来对后的大型刺激举措的效果产生了严重怀疑。

然而，中国的房地产市场早已严重过剩，以云南省的呈贡县和内蒙古的鄂尔多斯为例，空置的办公室和居民楼比比皆是，甚至整个城市都是空的，成了名副其实的“鬼城”。

Liang 继续预测说，“我认为我们也会看见中国政府鼓励本国品牌走向世界，并充分利用其出口政策。”他还详细描述了中国政府在鼓励整机商进行产品出口时，已有的几大优质补贴政策。并强调，未来几年，中国品牌的影响力不容小觑，他们会创造“下个 2-3 年的大趋向”。

事实上，我们可以看见这个趋势已经发生了。读者应该记得，在我们上一期的议题中，我们采访了中国山东临工北美市场总监 Alan Quinn，并得知其在北美市场销量的强势扩展。他认为这一成功得益于一系列因素，包括竞争价格、与当地经销商间的密切联系，以及管理文化和可信赖产品的敏感度意识。

Mike Heinrich，马尼托瓦克工业起重机和国民核算销售总监，他曾在一篇新闻报道中说过，Shuttlelift Carrydeck CD5515-2 造就了这个国家租赁公司的“甜蜜期”。而当问及其中国区的发展是否也在享受同样的成就时，Liang 却给出了否定回答。他解释说，针对向中国市场引入新技术一事，马尼托瓦克表现的相当保守，

这源于他们过去曾有过的不好体验。无论什么新技术进入中国，中国当地的企业会迅速进行复制，他们得不到任何的知识产权保护。我想，这一点确实牵制了马克托瓦克向中国市场引入新事物的进程。

知识产权问题已经成为了中国政府和美国公司之间长期存在的具有争议性的问题，也广为业内人士所了解。Liang 继而说到，不少外资公司对中国的业务发展环境了解不全，特别是“法务的后台运营缺乏准备；没有专门针对中国市场的强有力的法务支持。同时，在业务的结构和创建方面依赖于中国当地的法务供应商，因此在我看来，外资公司并无法充分利用当地政策法规来进行自我保护”。

在过去，非公路用车行业的几大知名企业，如特雷克斯、利勃海尔和日本原装等，都曾经历过被中国公司伪造其产品。这些仿制品不仅损害了这些整机商的外在形象，同时因为不同设计要点的混合及产品组件的不匹配，还带来了潜在的安全隐患。

Bonita Lewis Bell，特雷克斯首席知识产权顾问告诉 Forkliftaction 的记者，中国竞争者复制特雷克斯产品并标榜为他们自己的品牌，这种现象相当普遍。她还说，“80 年代日本仿制汽车中的附加微调工具、车铃和汽笛也面临过相同问题”。而随着亚洲国家“模仿者到创造者”角色的转变，有关知识产权的问题也受到越来越多的重视。就目前状况而言，仿制行为在中国属于老生常谈，甚至出现“山寨”一词。然而，如果中国的非公路用车行业想要在未来的发展中占得先机，就必须要进行创新，其中包括几条具体实施方案：

第一，在创造环境友好型机械方面，创新占据重要地位。亚洲地区政府正逐步创建新的排放标准，这为整机商制造环保型机械设定了一个新的竞争环境。针对这一关键议题，2015 年 10 月 22-23 日，都赛在北京举办的 2015 第八届中国非公路用车峰会将会给予全力阐释。本次会议将邀请中国环保部官员对中国最新排放标准作详细解读，并给中外制造商之间的技术缺口指明方向。

同样，都赛第三届亚洲非公路用车峰会和 2015 中国国际商用车峰会特别开辟会前会议专题，全天候聚焦排放控制议题。亚洲清洁空气中心代表将在非公路用车峰会中，就亚洲地区的排放标准问题处理，以及该领域排放控制的未来发展趋势，为参会代表给出宝贵的指导意见。中国内燃机工业协会副秘书长魏安力将出席本次商用车峰会，全面解读如何满足“国 IV”排放标准要求，如何通过提高发动机可用性及产品质量在激烈的中国市场竞争对手中求得生存。此外，相信其他专业的讲解同样会为与会者紧跟排放控制标准，迎接全新发展机遇提供绝佳指引。

另一个创新型领域是车载信息服务。Thomas Liang 讲述了马尼托瓦克自身的 CraneSTAR 系统，其利用 GPS 监控系统，能同时将几大机器接入中央数据服务器，并通过其中一台实施故障检测工作，监控整体工作环境。谈到 CraneSTAR 的好处，他解释说：“该系统能够帮助顾客分析其产品精简程度、能量消耗，甚至是功率和油耗量。”

然而 Liang 又指出，中国市场似乎在一定程度上有些抵制车联网，消费者经常将其视为一项不必要的或不合时宜的消费。GPS 系统在中国受到严密监控，这对该地区车联网的发展也形成了制约。为此，基于 2014 年 1 月 28 日，交通运输部、公安部、国家安全生产监督管理总局联合公布的《道路运输车辆动态监督管理办法》，在都赛“第二届中国车联网及互联汽车峰会”中，王勇兵副秘书长解读了五号令背景下的商用车车联网发展趋势。他解释说，该法令在很大程度上改善了中国车联网的监管举措，建立了可持续维护观测系统，进一步强化了法治。同时，有助于中国车联网和物流的可持续发展，深化了其市场发展力，也说明中国政府正逐步开放商业车联网的市场发展环境，类似 GPS 系统等领域。这种有效的市场与销售战略的紧密结合，能够逐步改善远程信息处理产品，最大程度赢取中国消费者。

显然，接下来的一年，中国非公路用车行业发展面临着巨大挑战。但如果其能够开拓创新，发展引入新技术，亦存在增长空间。同时，随着业界竞争加剧，了解中国政府的最新立法状况对于开拓中国市场显得尤为重要。都赛系列会议一直立足于此，立足市场需求，邀请政府权威人士解读最新政策法规，并给出良好解决方案，为企业了解本行业新近政策法规与发展，激励基础营销策略提供绝佳契机。