

汽车行业高管薪酬揭秘

“中国平安董事长马明哲 2007 年年薪 4616.1 万元，深发展董事长纽曼年薪在 2285 万元，万科董事长王石年薪 691 万元！”进入 4 月后，有关上市公司高管 2007 年“天价”年薪的报道不断刺激着大家的神经，那么作为国民经济支柱产业的汽车类上市公司高管们待遇又是如何呢？

持股价值：民企占优

与几十万、上百万元的年薪相比，持股数量更能体现高管的价值，因此上市公司都纷纷推出股票期权来吸引人才加盟。主营业务为摩托车的宗申动力(001696)的董事长左宗申 2007 年的年薪只是象征性的 3 万元，与其总经理 18 万元的年薪相距甚远，但不要忘了，左宗申持有公司的股票高达 1000 万股，按 2007 年最后一个交易日的股价来计算，左宗申的持股价值高达 2.378 亿元；事实上，左宗申不算是大汽车行业(含摩托车、零部件等)持股价值最高之人，年仅 38 岁的宁波华翔(002048)的董事长周晓峰持股价值更是超过 12 亿元，堪称汽车界第一高收入人士，万丰奥威董事长陈爱莲的持股价值也有 2.94 亿元。

此外，宇通客车董事长汤玉祥和万向钱潮董事长鲁冠球的持股价值也名列前茅。与上述富得流油的民营企业家相比，上海汽车和长安汽车这些声名显赫的上市高管的持股只有区区几千股、几万股，因此持有价值也仅为几十万元，显得相当寒酸。另外，从汽车细分行业来看，商用车要好过乘用车。汽车类上市公司高管的 2007 年度薪水普遍涨两成左右是有其业绩支撑的。统计数据显示，2007 年整车销售增幅在两成左右，但利润增长更快，2007 年对汽车行业来说称得上是一个丰收之年，其中商用车的增幅和利润增长速度近年来罕见地超过了乘用车。表现没有商用车抢眼，主要是因为大量优质的乘用车合资公司资产尚未注入上市公司。

高管年薪普涨两成

目前在国内 A 股上市的公司共有 1500 多家，汽车板块(包括零部件)大约有 90 多个股，其数量在 30 个行业大类中名列前茅，上市公司基本上可以代表整个行业的情况。截至 4 月底，伴随 2007 年度年报的出

炉，汽车上市公司的高管薪酬再次揭开神秘的面纱。其中，江铃汽车总裁陈远清的年薪以 175 万元(江铃先支付给福特 25 万美元，再由福特付给陈远清，按 1:7 来计算)在汽车类上市公司中傲视群雄，这是继 2006 年高居榜首后再次蝉联第一。

由于汇率的原因，陈远清 2007 年的年薪比起 2006 年的 193.6 万元有所降低。能跟江铃陈远清相提并论的可能只有潍柴动力的董事长谭旭光，去年他的年薪为 96 万元，与陈远清还有近 100 万元的差距。总体而言，2007 年汽车产销在 880 万辆左右，整个行业利润更是超过 1000 亿元大关，比 2006 年增长 65%以上，在这种大背景下，汽车高管的收入也水涨船高，2007 年年薪比 2006 年的普遍增速在 20%左右，平均收入在 60 万元之间，而 2006 年则在 50 万元左右。其中福田汽车和海马股份由于业绩增长较快，其一把手的薪水增长也相当迅猛，而江淮汽车董事长左延安由于去年业绩下滑，自降年薪 2 万元，以示惩罚。

另外需要指明的是，在乘用车企业里拥有大量的外籍高管，他们的薪水估计也相当惊人，只不过还未能在上市公司中公告。同样的一个企业，中外双方的高管薪酬差异巨大，比如说，上海汽车的中方董事长和总裁 2007 年年薪只有 64 万元，但外籍人员的副总裁汪大总却拿了 107 万元，去年 9 月离职的执行副总裁墨菲更是高达 156 万元。

整体薪酬偏低

尽管从纵向来看，汽车高管的年薪比起 2006 年来大体保持行业相等的增幅，但横向来看，与其他经济支柱产业相比，汽车行业的高管又有些寒酸。与同样作为国民经济支柱产业的房地产行业相比，万科和上海汽车均为地产和汽车行业的龙头企业，两个上市公司 2007 年度的每股收益都在 0.70 元左右，但两者高管的待遇区别明显。上海汽车董事长胡茂元和总

裁陈虹的年薪都只有 64 万元，不及万科董事长王石的 1/10，万科年薪上百万的高管有一大把，而汽车行业的高管除了江铃汽车，几乎没有第二家年薪能在百万元以上。

也许这种薪酬的差异只能从行业的利润率上来比较了，万科 A(000002)2007 年的营业收入在 355 亿元左右，但归属于上市公司股东的净利润却高达 48.44 亿元，上海汽车(600104)2007 年的营业收入在 1044 亿元，但净利润仅为 46.35 亿元，也就是说万科的利润率差不多是上海汽车的 3 倍还要多。这也表明，在激烈市场竞争下，汽车行业难以承受高薪。事实上，汽车行业的高管即使与被称为“没什么利润可言”的家电业相比，薪酬也偏低。格力电器的董事长和总裁的年薪都在 130 万元以上，美的电器的董事长何享健年薪更是高达 485 万元。(据《广州日报》)

企业	职务	06 年年薪	07 年年薪
江铃汽车	董事总裁	193.25	175
潍柴动力	董事长 CEO	96	-
长安汽车	总经理	40.78	42.07
中国重汽	总经理	27.3	19.32
东风汽车	董事总经理	44.06	53.6
上海汽车	总经理	46.0	64.0
福田汽车	董事总经理	74.48	96.82
ST 昌河	总经理	9.0	8.52
星马汽车	董事长	20.0	22.0
江淮汽车	董事长	70.0	68.0
ST 金杯	董事长	31.0	30.0
金龙汽车	总经理	81.47	98.9
长丰汽车	总经理	70.12	28.63
海马股份	董事长	48.0	73.84
一汽轿车	董事总经理	-	32.0
万向钱潮	董事长	-	30.0
福耀玻璃	董事副总	-	114.11
威孚高科	总经理	-	40.25
安凯客车	总经理	-	26.8
宁波华翔	董事长	-	35.0

资金不是最关键因素 汽车业自主创新须产学研合作

本报综合消息 中国汽车工程学会秘书长付于武日前表示，在影响我国汽车企业产品开发能力的因素中，资金已不是最关键因素，加强政府引导、支持和解决企业技术来源、推动产学研合作是当前亟须解决的问题。

2007 年，中国汽车工程学会联合相关机构开展了“中国汽车企业产品研发能力评价体系”调查，付于武在第六届中国汽车创新论坛上发布了调查结果。他介绍，调查样本包括 30 个国有企业、12 个民营企业、35 个股份制企业、25 个合资企业，车型包括轿车、SUV、各种卡车和载货汽车。

调查显示，在影响企业自主创新的因素中，企业普遍认为产学研资源较差，技术资源、政府支持和人力资源处于中等地位，资金资源和供应商资源较好。同时，人力资源对企业产品开发能力的影响最大，政府及行业支持次之。

根据调查，发动机总成开发技术和汽车电子控制技术是我国汽车技术中最薄弱的环节，企业不得不大量依靠联合和外委开发，急需政府给予更多关注和支持；车身开发能力、整车集成能力相对较强；新技术的开发和应用能力依然很弱，对已有能力的技术掌握深度也十分有限。

细分市场发力 中国车市淡季之分已经逐渐变得不再明显

本报综合消息 按照往年的情况，5、6 月份的车市一定比较冷清。但是今年与往年不同，今年是奥运年，就连车市淡季，在今年也显得很热闹，在多个细分市场里都有震撼力的新车陆续上市，例如 A 级两厢车比亚迪 F3R 自动挡；中级三厢车 Lavidia；硬顶敞篷跑车 Eos；甚至豪华 SUV 霸锐。新车型的丰富令 5 月的车市不再寂寞。看来，中国车市淡季之分已经逐渐变得不再明显。

A 级两厢车——F3R 自动挡

“国内首款 9 万以内 A 级自动挡两厢车”，“再树 A 级自动挡两厢车价格和品质的标杆”……没错，媒体评论的就是即将在 5 月底上市的新车——比亚迪的 F3R 自动挡。

新推出的 F3R 自动挡延续了手动档流畅、动感的外形，全新设计的前格栅搭配 BYD 新标，整个前脸看起来更为时尚。双安全气囊、ABS+EBD、高位刹车灯、四轮碟刹等安全配置在 F3R 自动挡身上一应俱全，为行车保驾护航。而 F3R 独有的一体冲压侧围以及比亚迪首创的三层式尾部设计，也为其安全性能加分不少。

当然，这款车最大关注点要数动力方面。F3R 自动挡采用了排量为 1.6L 的三菱 4G18 发动机，该款发动机在市场上已经形成了高功率低油耗的良好口碑，最大功率可达 73.5KW，百公里经济油耗仅 5.1L，与之匹配的原装进口变速箱确保 F3R 的行车更加平稳和舒适。

F3R 与比亚迪月销万辆的 F3 共平台生产，而且其手动档推出已有一年，经受了市场的检验。F3 目前的总销量已经突破 20 万辆，相信其自动挡推出后，必将引起 9 万以内的震撼价格再创销售佳绩。

外界认为，这是比亚迪在 08 年推出的第二波新车攻势，未来还将上市 F1、F8 等车型。比亚迪已经在 08 年全面开始发力。

中级三厢车——Lavidia

上海大众的 Lavidia 朗逸，于本届北京车展全球首发后，成为了众多媒体与消费者广泛关注的焦点。上海大众有关负责人表示，Lavidia 朗逸将在今年 6 月上市，其预售价格为“一位白领的月薪”。按照中国白领月收入 5000 至 20000 不等，Lavidia 的价格区间未免免泛了些。显然，在价格上，上海大众和大家卖了个关子。

据了解，Lavidia 是上海大众完善其产品线，实现对家用市场扩张的产品。Lavidia 前脸造型有点奔腾的影子，尾部的大叶片式组合尾灯比较独特，2610mm 的轴距也使得其内部空间相当宽敞。在动力上，Lavidia 分别搭载了和领取相同的 1.6 与 2.0 排量发动机。总体来看，Lavidia 确实更贴近普通消费者。

豪华 SUV——霸锐

今年的北京车展上，韩国起亚汽车带来了一部 7 座大型 SUV 车型——霸锐(Borrego)。这辆 SUV 走的是高端路线，据悉将于 5 月份正式在中国地区销售，厂家透露售价在 40 万左右。

霸锐车子的车身框架有 75% 采用了高强度的钢结构，使得整个乘客室非常的坚固，各种豪华配置在霸锐身上也是一应俱全。时尚、高级 SUV 车迷们可以好好期待一下。

硬顶敞篷跑车——Eos

德国大众的硬顶敞篷跑车——Eos 在北京车展上正式亮相。目前国内大部分进口大众授权销售中心都开始接受该车的预定，相关销售中心负责人透露，具体上市时间将会是 5 月下旬。

据悉，大众 Eos 硬顶敞篷跑车搭载了 2.0 涡轮增压引擎与 DSG 变速箱，4410mm×1790mm×1440mm 的车身尺寸大约介于帕萨特与高尔夫之间，与甲壳虫敞篷较为接近。但是据介绍，硬顶设计的 Eos 不管在车室隔音还是车体刚性上，较软篷设计的甲壳虫都要更胜一筹。当然，价格也比甲壳虫要贵很多，预计在 50 万左右。

在历次大型的车展上，都可以看到一些模仿车型的痕迹，主要是技术力量较为薄弱的本土企业模仿畅销的合资车型或者是较为有个性的车型。但在本次车展上，各大本土品牌都有了脱胎换骨的变化，已经很难看到抄袭的痕迹了，即使是“模仿”，也不像过去两年那么赤裸裸了，表明了本土品牌进步明显。笔者注意到，今年这种现象主要集中在本土品牌竞争力较强的小型车上。其中力帆 320 和宝马 MINI、中顺汽车和两厢广东飞度是比较明显的例子。此前，本报所报道的即将上市的比亚迪 F1 的模仿对象本田 AIGO 此次北京车展上没有来到。

小车模仿秀 不再赤裸裸

力帆 320：“中国版宝马 MINI”

在本次北京车展上，力帆汽车的重头戏是在车展现场正式上车的两厢力帆 320i。因为它有点类似宝马 MINI。“你可以看看 320，因为它有点类似宝马 MINI。”力帆的工作人员悄悄告诉记者。记者来到了力帆 320 专区(与宝马专门开辟 MINI 专区有异曲同工之处)，一眼看去，觉得 320 果然隐约有宝马 mini 的身影。

在公司所提供的新闻稿中，力帆 320 已经用上了“中国版 MINI”的称号。作为一款 AO 级车型，320 是力帆汽车开发的首款微轿，主要是针对年轻族群而进行研发设计的。新闻稿中写到“力帆 320 的车身造型借鉴并融入经典车型 mini cooper 的设计元素，与 mini 又大又圆的招牌前大灯不同的是，力帆 320 前大灯呈花生状，看上去俏皮却又憨厚，显得十分可爱。尤其是俏皮可爱的大嘴设计，卡通化扁平蜂窝状进气格栅与 mini 几乎如出一辙。笔直的腰线和顶线、憨厚俏皮的前大灯这些 mini 经典的设计元素让力帆 320 首度亮相便赚足了人气。”

“此前公司统一口径说是不允许称像宝马 MINI，但车展改口称又可以了。”力帆的工作人员对记者称，“320 计划是用自己生产 1.3L 的发动机，也可能采用在宝马的发动机，如果装上后，性能与宝马 MINI 就更像了。”但她表示，由于车型还未正式定型，因此还未正式申请专利。“我想公司的知识产权部门已经开始行动了。”她说：“力帆申请的专利居全国第四，摩托车专利全国第一。”

该人士还称，力帆 320 的车身尺寸与宝马 MINI 有所区别，该车还未上市，售价可能不到 5 万元，而宝马 MINI 在 30 万元左右，差别太大，目前也没有收到宝马的抗议。

中顺 PK 飞度

记者随后从力帆的展台转到沈阳中顺汽车展台，一辆从中央舞台旋转而来的轿车尾部，与现有的广州本田两厢飞度有惊人的相似之处，但前脸看来却区别很大。

“造型类似是仁者见仁、智者见智的事情。”中顺汽车相关负责人对本报记者否认模仿事宜，他本人尚未得到本田的抗议消息。本田技研(中国)相关人士也表示，尚未注意到中顺的车型。

由于两厢飞度今年下半年将全新换代，本田对原有的飞度被模仿一事似乎并不是很着急。事实上，早在 2006 年的北京车展，本田和中顺已经有“过节”了。当时，本田发现中顺汽车展台上的 SUV 保险杠外观与本田 CR-V 的前保险杠相似，要求中顺撤展，但北京车展知识产权办公室以本田 CR-V 和中顺 SUV 两款车的保险杠外观不近似为由，对本田提出的中顺 SUV 撤展的要求不予支持。

丰田 AIGO：被模仿对象最多

与宝马 MINI 和飞度的状况相比，瞄准丰田经典小车 AIGO

的车型更多，除了此前本报所报道的比亚迪 F1 之外，吉利熊猫和江淮的 A 级车都有模仿 AIGO 的嫌疑。对于模仿事宜，各个厂家都毫无例外地进行否认。正如比亚迪汽车销售公司总经理夏治冰此前接受本报采访时称，“我觉得这款车(比亚迪 F1)比日本车(丰田 AIGO)漂亮多了，而且我们是自主研发设计的。”

“乍看起来往往有很多很眼的地方，丰田车有的地方像奔驰、有的地方像福特。”夏治冰称，“我们开发的理念是博采众家之长，浑然天成自成一体。”夏治冰表示，比亚迪是这么做的，日本也是这么成长起来，韩国车也是这样，“我们只是延续了他人成功的经验，这点我们完全理直气壮，我们拥有自主知识产权和自己的专利技术。”

丰田(中国)投资公司相关人士表示尚未听闻类似的消息，但有人模仿丰田的车型，证明丰田的车型有可取之处，相信消费者会根据自己的需求情况选择不同的车型。

明锐 之 对比 卡罗拉

汽车市场上的德、日之争由来已久，人们普遍认为，德系以安全技术著称，日系以美观实用见长，而德系与日系的纷争尤其表现在两款中级车上，即明锐和卡罗拉，两者上市时间相近，又都肩负重任，很难让人不把两者放在一起比较。

上海大众和一汽丰田对两款车型都寄予了厚望：明锐作为斯柯达品牌进军中国的第一款战略车型，将大众最先进的技术几乎都集于一身，上海大众希望借助斯柯达形成双品牌战略，重夺销量冠军宝座；而卡罗拉顶着第十代花冠的光环依旧引人注目，丰田希望卡罗拉和花冠联手出击通杀中级车市场，力求在中国市场全面发力。

因此，在中级车市场上，在价格、营销、服务等方面，斯柯达明锐和丰田卡罗拉的较量与搏杀可谓如影随形，以美观、实用见长的卡罗拉力图在技术上与斯柯达一较高下，而以技术安全著称的斯柯达则在价格、服务上与卡罗拉展开贴身肉搏。在如今这个派系界限不再鲜明的大形势下，日系车也可以更安全、操控更得心应手，德系车也可以更经济、更舒适，这种发展趋势无疑是更

健康更有利于消费者的。

之前流行的一种说法是：喜欢德系车的人不屑于关注日系车，钟情于日系车的人也不会看上德系车。如今各个汽车生产厂家的努力使这种分界不再明显，包括卡罗拉在内的不少日系车在碰撞试验中都取得了最高五星的评价，而明锐等德系车在燃油经济性、人性化配置和配件保养等方面也做得非常出色。

在销量上，两者上市初期表现不相上下，七月份销量都在三千多辆，卡罗拉稍多。之后随着丰田新工厂的投入使用，卡罗拉产量迅速提升，卡罗拉的“中庸”成了杀手锏，在年底销量翻番，突破一万五千辆，成了典型的“快热”车型；而明锐表现相对平稳，一是产能和渠道方面的扩大需要时间，二是品牌的深入人心也不是一朝一夕之事，随着更多的人认识并了解斯柯达和明锐，月销量保持稳步增长，呈现“慢热”车型特性。

某种程度上看，卡罗拉和明锐不存在可比性，明锐处在劣势，但是把一个比自己强，然而又不是遥不可及的目标作为对手也说明了它的勇气和信心，而人们把两者放在一起比较时也会发现这比较本身也是一件“有点意思”的事。



全新 09 款

原价升级增配，吸引你情不自禁的靠近.....

更何所求？

韩国进口现代汽车海南省唯一经销商 海南韩现代汽车销售服务有限公司 永久 4S 店：海口市南海大道 113 号(保税区斜对面) 销售热线：66824116 维修热线：66831506 三亚特约店：三亚市凤凰路(交警支队新办公楼旁) 销售电话：88869088