

阿斯顿·马丁召回罗生门

北京商报记者 钱瑜/文 韩玮/漫画



涉事双方各执一词

昨日,北京商报记者获悉,阿斯顿·马丁将在中国市场召回1094辆阿斯顿·马丁车型,目前厂家已经通过国家质量监督检验检疫总局发起了相关召回。此次召回需要替换合格的油门踏板,替换过程耗时少于一小时。

在此前的2月6日,英国豪华跑车制造商阿斯顿·马丁宣布,将在全球召回2007年11月以来生产的大部分跑车,总计17590辆,因为发现中国一个次级供应商在供给该公司的一个零部件中使用假冒塑料。

阿斯顿·马丁表示,此次召回包括2007年11月以来生产的所有左舵车型,以及2012年5月以来生产的所有右舵车型,影响到这一时期生产全部跑车的大约75%。阿斯顿·马丁一位发言人表示,目前为止尚未收到与此问题相关的安全事故或伤害报告,此次召回对该公司的财务影响有限,据悉,本次召回预计造成的损失为245万美元。

与此同时,该公司进一步表示:“在全球范围内并没有出现任何因为油门踏板问题而造成事故或伤害的报告,在中国市场同样也没有出现此类报告。”

“对所有汽车制造商来说,供应链管理都是一个很大的挑战。”针对此前业界对其供应链管理的质疑,阿斯顿·马丁表示:“和其他领先的汽车制造商一样,我们坚持不懈地不断完善我们的流程,并正在强化供应链图谱工具,以帮助我们了解更多涉及汽车生产关键领域的下级供应链的情况,这将有助于管理和降低供应链风险。”

虽然对于一家年产量并不大的超豪华企业来说,此次召回车辆的数量巨大,但更为引人关注的是,阿斯顿·马丁在向美国国家公路交通安全管理局提交的文件中表示,负责模制油门踏板的深圳科翔使用东莞一家公司提供的假冒塑料。

英国超豪华跑车品牌将召回的原因归结于中国零部件供应商有问题,这引发了国内媒体的巨大关注。深圳科翔总经理张志昂接受媒体采访时表示,科翔只生产模具,从不生产汽车配件,与阿斯顿·马丁没有半点关系,并称将在深圳召开新闻发布会予以澄清。

但是,在昨日发给北京商报记者的声明中,阿斯顿·马丁表示,首先,深圳科翔与阿斯顿·马丁之间没有直接合同关系。阿斯顿·马丁与负责油门踏板总成的一级供应商 Precision Varionic International Limited(PVI)之间有合同关系,PVI(不是阿斯顿·马丁)将油门踏板臂的制造转包给它的供应商——香港Fast Forward Tooling(HK)有限公司(Fast Forward),Fast Forward(而非阿斯顿·马丁)将油门踏板臂的模制转包给了深圳科翔(开始于2013年4月)。

到底谁在说谎

关于深圳科翔,北京商报记者在网上查到了两个宣传版本:一家公司成立于2003年,注册资本700万—1000万元,公司简介为:深圳市科翔模具有限公司是一家长

期致力于汽车部件、医疗器械、工业用品、电子类部件、小家电产品的模具设计与制作加工工厂。另一家公司成立于2013年5月16日,注册资本10万元,公司简介为:我司是一家集销售、应用开发、产品加工于一体的模具厂家,专为模具行业、机械行业、电子半导体行业提供相应的应用技术服务、技术更新,与多家知名企业建立长久而稳定的合作关系。

虽然介绍不同,但北京商报记者发现,两家公司的注册地址均为86-755-29773559,注册地址也基本一致,一家为深圳市宝安区福永镇福海大道工业园B3区A2栋一楼,另一家为深圳福永福海工业区B3区A2栋。北京商报记者致电深圳科翔,但其负责人的手机一直处于无人接听状态,办公电话的接线员也以负责人不在为由挂断了北京商报记者的电话。

不过,据报道,深圳当地媒体来到了上述地址发现,深圳市科翔模具有限公司位于一楼,门上没有任何标志。当时,宝安区出入境检验检疫局的执法人员正在拍照调查,这个面积不到1000平方米的厂房,摆放着十多台大中小床,比较破旧,绝大部分没有开工。张志昂在此前接受媒体采访时也表示:“我们只生产模具,从来不生产汽车配件,与阿斯顿·马丁所说的东莞公司没有任何联系。我们连报关资格都没有,产品只在国内,从不出口。”虽然深圳科翔并不承认与阿斯顿·马丁有任何关系,但阿斯顿·马丁却一再声明与自己有牵连的那家公司就是注册地址位于深圳市宝安区福永镇福海大道工业园B3区A2栋的深圳科翔。

按照阿斯顿·马丁发给北京商报记者的补充材料,阿斯顿·马丁认为,他的一级供应商通过层层转包,油门踏板臂的制造最终落到了深圳科翔手中,但时间开始于2013年4月。

与此同时,针对“责备深圳科翔在模制油门踏板臂时有意使用假冒材料”这一说法,阿斯顿·马丁认为是错误的,阿斯顿·马丁从未这样说过,阿斯顿·马丁认为深圳科翔是诚实地去购买塑料原料的,认为所买的是所要求的真的DuPont材料。

阿斯顿·马丁表示,公司与PVI, Fast Forward、深圳科翔和DuPont一起合作,并确认了塑料原料是假冒的,并且追溯其源头是一家当地的批发商。阿斯顿·马丁不知道提供该假冒材料的当地批发商是否知道他们所提供材料的真假。此外,阿斯顿·马丁还在补充材料中表示,会与PVI, Fast Forward、深圳科翔和DuPont一起为确保满足阿斯顿·马丁要求的高质量油门踏板臂的生产而努力。

诸多疑点待解

虽然涉及大规模召回,但阿斯顿·马丁在昨日发给北京商报记者的声明中澄清,并非所有召回的车都装有存缺陷的油门踏板臂。阿斯顿·马丁召回从2007年11月—2013年12月间生产的17590辆车,以确保它们满足阿斯顿·马丁对于质量、可靠性和顾客安全的承诺,这并不意味着所有

的这些车都装有存缺陷的油门踏板臂。阿斯顿·马丁表示,只有2013年10月4日—12月31日之间制造的765辆车上的油门踏板臂使用了假冒DuPont材料制造。在大约七年时间内生产的17590辆车中,只有22个零件是失效的,而且没有任何事故或受伤的报告。

据北京商报记者了解,在最初的召回公告中,阿斯顿·马丁表示,因为发现中国一个次级供应商在供给该公司的一个零部件中使用假冒塑料,所以将召回2007年11月以来生产的大部分跑车,总计17590辆。但在补充声明中,阿斯顿·马丁却又表示,只有2013年10—12月之间制造的765辆车上的油门踏板臂有问题,这是自相矛盾的。对于前后表述不符,阿斯顿·马丁在补充材料中表示:“我们召回其他车辆只是为了以防万一,因为部分踏板臂可能由非指定材料所制造或存在其他生产性的错误。通过召回所有这些车,我们可以确保任何可能存有潜在瑕疵的车辆(无论数量多少)都可以换一个全新的部件。”

虽然官方声明是为了公众安全,但“假冒材料”被用于动辄几百万元甚至上千万元的豪华品牌,并经过近七年才发现这一问题,阿斯顿·马丁的供应商管理和质量监督体系让业界大为诟病。

汽车分析师贾新光认为,阿斯顿·马丁在管理上是有漏洞的。汽车厂家对使用零部件都有严格的批次管控,从目前的情况来看,阿斯顿·马丁并不能确认哪些车辆有问题,所以只好对几乎所有车辆进行相关零部件的更换。

对此,阿斯顿·马丁采购总监Gary Archer表示:“我们在英国的全球最先进的制造基地拥有约225家一级生产

■相关链接

中国汽车零部件行业地位还需提升

当前,全球范围内车企的召回已经司空见惯,各方也早已习以为常,但阿斯顿·马丁的一纸召回令,却因为牵扯到了中国零部件制造商而被媒体无限放大。

贾新光认为,如果零部件质量出现了问题,汽车企业只能问责一级供应商,并不需要将属于四级供应商的深圳科翔公布于众。“不过,从另一方面来看,中国汽车零部件制造企业自身也确实存在问题,所以才招来了‘横祸’。”

据悉,中国巨大的市场潜力以及低廉的劳动力正吸引着越来越多的跨国汽车零部件集团。据统计,在全国上规模的5000多家汽车零部件企业中,目前有1200多家是外商投资企业,且其中大多是世界500强企业。

这些跨国公司的经营规模、技术实力和跨国经营经验都处于世界领先水平,具有参与整车企业同步开发新车型、系统开发和模块供货的能力和经历,而且这些企业几乎都是世界跨国汽车集团一级或二级供

应商。对于所有的一级供应商,我们都严格执行完备的风险管理流程,而我们的一级供应商则对其下级供应商执行他们各自的风险管理流程。”贾新光认为,虽然汽车供应链非常长,整车厂不可能实现对所有供应系统的管理,但汽车企业应该至少掌控到二级供应商。另有专家认为,在更为下游的供应链条上,很多分包商为了利益,并不会将相关标准严格执行。

据北京商报记者了解,虽然贵为英国超豪华品牌,但在2012年,阿斯顿·马丁汽车销售量由2011年度的4200辆缩减到3800辆,据《每日电讯》报道,2012年阿斯顿·马丁亏损高达246万英镑(约合人民币2400万元),而2011年的亏损为212万英镑(约合人民币2070万元)。此外,据路透社报道,不像其竞争对手如宾利、劳斯莱斯等品牌可以从母公司获取融资,阿斯顿·马丁必须依靠自筹资金,以资助新车型的研发。公司股东包括意大利私募股权基金Investindustrial和科威特Adeem Investment,此外戴姆勒公司也持有5%的股权。

贾新光认为,阿斯顿·马丁、玛莎拉蒂和兰博基尼等超豪华品牌的日子并不好过,这些企业的产量规模很小、要求又高,所以供应商并不愿意和他们合作,在低成本的要求下,供应商难免会出现以次充好的行为。

“此次召回牵扯了阿斯顿·马丁从2007年至今75%的产品,阿斯顿·马丁的内部管理肯定有问题。”贾新光说。

最后,针对北京商报记者提出的“为什么在最初的声明中阿斯顿·马丁将所有召回的原因都总结为发现中国一个次级供应商在供给该公司的一个零部件中使用假冒塑料?”截至发稿前,阿斯顿·马丁并未给出答复。

多地“打包”申报自贸区谋胜算

自去年8月上海自贸区获批后,全国已经有18个城市提出申报自贸区。随着竞争的白热化,各地也开始绞尽脑汁地在申报区域和方式上想办法。近期,各省流行将两三个市或地区“打包”申报自贸区。专家分析,在激烈的竞争中,部分省份选择将多地区“打包”申报自贸区,在一定程度上增加了获批的保险系数,也平衡了本省各地区的利益,但由于这些地区属于分散的行政单位,且在功能上互有重叠,这种碎片化的自贸区模式未来或将给监管带来较大的难题。

“打包”申报自贸区成流行

近日召开的2014安徽省商务工作会议上,安徽省商务厅厅长曹勇表示,今年上半年将以合肥、芜湖、马鞍山三市“打包”申报设立安徽(合芜马)自由贸易实验区。安徽省商务厅相关处室负责人介绍,三市申报自贸区,有着自身的优势。首先,三市区位交通优势明显,临江达海,水、陆、空交通体系完备。其次,三市经济发展水平高,开放步伐快,地缘相接,而且是皖江城市带承接产业转移示范区、合芜

蚌自主创新综合配套改革试验区、国家长江经济带转型升级战略等国家战略的叠加区。

事实上,“打包”申办自贸区在各省已经非常流行。今年初,福建省也曾提出,探索以福州新区联手平潭申报自贸区的思路,或将打造双赢的局面。而由广州南沙、深圳前海及珠海横琴三大平台组成的粤港澳自贸区去年底已经上报至国务院。

在2014年的北京市“两会”上,政协委员、北京国际城市发展研究院院长连玉明也提出了《关于京津冀联合申报建立中国(京畿)自由贸易区的提案》,并强调,仅仅依靠单方面申请不利于京津冀协同发展,而京津冀共同申报建立和发展自贸区更符合区域合作发展大局和改革开放顶层设计要求。

增加获批胜算 平衡省内利益

对于各省纷纷“打包”申办自贸区这一现象背后的原因,商务部国际贸易经济合作研究院国际市场研究部副主任白明在接受北京商报记者采访时表示,一方

面,现在全国多省份都想申报自贸区,竞争非常激烈,为了提高申报条件、增加获批的保险系数,一些省份选择“打包”申办的方式来为自己添砝码;另一方面,各省都知道,国家不可能一下子在某个省批复多个自贸区,但其管辖的各个市又都非常积极,为了平衡各市的利益,只得采取“一顶帽子大家戴”的方式来申报。“很明显芜湖、马鞍山等地单独申报自贸区短期内获批的可能性不大,但在自贸区热的背景下,谁都想来分一杯羹,所以只好‘打包’申报。”

“联合申报的几个地区之间应该优势互补,一些小的地方不是不能申报自贸区,但必须有自己的特色,现在这些申报城市中,并不都符合这一情况。如合肥、芜湖、马鞍山都是以出口加工为主的外贸模式,三个地区的功能定位很难区分。”白明表示。

但在中国人民大学商学院贸易系副主任王亚星看来,几个经济发展水平较好且比较接近、地缘和外贸发展情况上能够形成片区的地区联合申报自贸区有助于加强区域间的合作,形成外向型经济。

碎片化的自贸区模式引监管担忧

对于安徽(合芜马)自贸区的建设模式,曹勇表示,将借鉴上海模式,结合三市实际情况,建议实行完全的开放模式。由海关采取联网的方式进行监督。安徽自贸区将是集自由投资、自由贸易、自由运输于一体,涵盖货物贸易、服务贸易、要素流动的内陆综合性自由贸易区。

但白明对于这一模式深感担忧,“合肥、芜湖、马鞍山是三个独立的行政市,其海关、商务部门都是彼此独立的,货物在自贸区一进一出,到底应该是哪个市来监管?一旦出了问题会不会三个地方互相扯皮?”白明认为,这种碎片化的自贸区模式一旦获批,将为未来监管带来非常大的不便。

而王亚星的担忧更多来自“打包”城市的随意性,“不是每个省都适合把几个市联合起来申办,现在国家对于自贸区的思路是成熟一个推一个,各省也要采取这种思路,选择条件成熟的城市联合申报自贸区,不能为了平衡各方利益来个大杂烩”。

北京商报记者 孙丽朝