中美德日韩几大车系之间的共同点和差别

美国车，特点，以大为美，德国车，宝马的特点是体验驾驶极限，奥迪，主张的是技术的领先，奔驰，主要是奢华，高贵，就先举几个这样的例子，日本车呢，主要是以经济省油为主，记得咱们原来的夏利车，就是日本大发汽车公司的！特点一说，差别自然就出来了！回答的不好还忘见谅！ 谢谢！

宝马（BMW）股票是在德国上市吗？请问哪个网站可以实时看盘呢？

应该不是吧。

宝马股票首次上市发行时间？

简而言之，在国内自主品牌稳步上升的时候，国资退出，外资进来也是好的方法，亏或者赚都是别人的本事，没啥好说的，跟宝马搞那么多年，学没学到啥，华晨也没搞出啥名堂，不看好华晨

签宝马5.4亿欧元大单，近一个月股价大涨24%，赣锋锂业出海你看好吗？

【导语：股比放开这把高悬在很多国有自主品牌车企头上的达摩克利斯之剑终究还是落地了，在如今中国车市增速放缓的时代，这会为整个行业带来最深层次的变革。失去旗下合资品牌输血的国有自主品牌车企，也将面临生死存亡的难题。后续多米诺骨牌也可能会对大众、通用这类的主流合资品牌中高端车型形成直接打压，进而带动行业整体进一步洗牌。】

宝马集团斥资36亿欧元收购华晨宝马25%的股权，同时宝马将对华晨宝马额外追加30亿欧元的投资。此举宣告华晨宝马成为中国放开合资车企股比限制后第一个宣告失守的合资企业，指标意义巨大。宝马打响了汽车合资股比放开后的第一枪，在中美贸易战以及全球贸易保护主义甚嚣尘上的氛围下，这样的投资更具有不一般的政治意义。那么，汽车合资企业50：50的股比口子由宝马撕开后，后续多米诺骨牌会怎么倒呢？

其实，外资汽车企业对待合资公司的态度始终很矛盾。一方面他们希望合资公司可

以表现更好，为自己带来更大的利益；另一方面，当更好的表现几乎完全依赖于外资伙伴投入的新车型以及与之相匹配先进技术，由此产生的利润却需要和中方伙伴来分享时，外资汽车公司则心有不甘，这也是像雷克萨斯、林肯这样的品牌之前始终不愿意国产的最大原因。而随着中国政府对汽车合资企业股比方面限制的放开，外资企业的机会来了。

50:50这样的股比限制，是在改革开放之初，出于中国车企在整车以及核心零部件领域与世界领先水平存在巨大差异的考虑，而设想出的以市场换技术的产物。在政府与政策的主导下，主要还是中央及地方国有企业与外资品牌进行合作，民营企业得到的机会并不多。不过几十年下来，中国的汽车市场几乎全面放开，但同时国有车企学到的技术寥寥，还如毒瘾般深深依赖旗下合资公司的利润进行反哺。反观不少民营企业如吉利、长城则逐渐成为了自主品牌的领军企业，并形成了可以挑战日韩品牌的品牌力与产品力。

宝马增加25%的股权，犹如推倒的第一个多米诺骨牌，必将产生一连串影响：

可以预见不久的将来，相对强势的外资汽车公司会纷纷效仿宝马的做法要求增加股权比例，相对弱势的中方车企现有本就比较弱势的话语权会进一步丧失。如果中方不支持相关提议，则外资在现有的法律法规要求下完全可以另起炉灶，自己建立全新的公司。最终的结果是很多视合资企业为现金奶牛的中国自主品牌将不得不面对断奶的风险。诸如北京奔驰、奇瑞捷豹路虎、长安福特，可以说未来失去控股权的概率极大。

失去旗下合资品牌输血的国有自主品牌车企，也将面临生死存亡的难题。像华晨这样的企业，如果在年报中剔除华晨宝马带来的收益，其利润就少得可以忽略不计了。在华晨骏捷、中华这样的自主品牌尚不能实现自我造血的前提下，华晨集团将何去何从？是不是完全放弃这些品牌，止住出血点，专营一些围绕华晨宝马的分装业务还是着力去开发一些竞争相对较小的专用车业务等，都是摆在祁玉民以及其他国企车企老总面前最大的挑战。

由于宝马在合资企业中的权益变大，其必将会更加积极引入旗下车型到华晨宝马来，在面对增速已显颓势的中国汽车市场来说，产品线下探已成必然。股比的扩大也将直接提升宝马集团每年在中国获得的收益，而相关收益也给了宝马在打价格战方面更大的底气。在如今豪车品牌打折较大的前提下，后续多米诺骨牌也可能会对大众、通用这类的主流合资品牌中高端车型形成直接打压，进而带动行业整体进一步洗牌。同时我们也将迎来更多具有宝马最领先技术的车型，包括最先进的新能源、无人驾驶、车联网等，给消费者带来更好的驾乘体验。

股比放开这把高悬在很多国有自主品牌车企头上的达摩克利斯之剑终究还是落地了

，在如今中国车市增速放缓的时代，这会为整个行业带来最深层次的变革。中国车价长期以来都远高于其他市场，而经历这样的变革，希望可以带来车企更为激烈的竞争，然后让利于普通消费者，同时也可以促使外资企业将最先进的技术以及最先进的理念带入中国，为中国未来发展注入更大的动力。

禾颜阅车点评:

汽车行业说到底还是认品牌、认产品、认品质的行业，改革开放四十年来，“市场换技术”基本已经被证明是一条走不通的道路。这几年来呼吁放开股比限制最积极的企业家就是吉利集团李书福，因为他深知，放开股比必将淘汰一大批有赖于合资企业输血的国有车企，行业洗牌将更加快速的到来，而那时吉利的市场空间就将更加广阔。中国市场形成类似美国汽车市场一样三家巨头局面的时间也会更快的到来，而更高的行业集中度也将带来资源利用率的提升，有利于培育出具有国际竞争力的汽车企业。不过这一切的前提条件是，要源于市场自发行为而非政府行政指令。

THE END