

萧美蕾畅谈通用汽车全球车载信息娱乐业务

当你开车去接孩子时，车辆可以自动通知他们你预计到达的时间；当孩子们上车后，车辆还能自动切换音乐……这些设想，在通用汽车全球车载信息娱乐事业部总裁萧美蕾（Mary Chan）的眼中正在逐步成为现实。互联网在汽车上的应用就像它在智能手机、平板电脑或者个人电脑上的应用一样，将形成一股新的创意浪潮。

萧美蕾曾在戴尔公司担任企业移动解决方案业务高级副总裁兼总经理一职。她在消费类电子产品及企业解决方案业务方面拥有丰富经验，并且具有全球无线网络空间领域的专业背景。加入通用汽车后，萧美蕾主要负责制定与执行通用汽车全球车载信息娱乐业务的战略规划，包括安吉星的全球业务扩张以及通用汽车旗下各品牌车载互联服务与解决方案的整合。她向通用汽车公司副董事长 Steve Girsky汇报。

近日，萧美蕾向我们讲述了她就职一年多来的业务发展与工作心得。

问：您的大部分职业经历都与无线通信行业有关。您为什么选择加入通用汽车公司？您现在面临的挑战是什么？

萧美蕾：我们面对的一个共同挑战是，如何加快速度向消费者提供在下次购车时就可以体验到的网络互联功能。我们必须做好这件事情，为消费者提供最佳的产品品质与应用体验。同时，在公司内部，我们务必要凝聚众力，争取在该领域取得行业领先地位。

在加入通用汽车之前，我在无线通信行业已经工作了24年。我过去的工作领域涵盖无线基础设施和消费者服务业务。此外，我还领导了4G LTE无线宽带技术的早期部署。

在这里，让我感到非常兴奋的事情就是能够将无线通信技术应用到我们的互联汽车计划当中。借助安吉星在互联服务方面的经验，通用汽车掌握为汽车拥有者创造差异化体验的特殊机遇。

问：您所领导的全球车载信息娱乐业务部门整合了车载互联系统、车联网和信息娱乐系统这些业务。那么，安吉星在这个新架构里的未来定位是什么？

萧美蕾：安吉星的前景将会一如既往地光明。它仍将是通用汽车互联服务扩展的核心推动者。17年前，我们通过安吉星开创了汽车互联技术先河，今天，我们的战略将继续以内置互联技术为中心。公司现在成立的全球互联消费者业务机构所包含的业务更加广泛，让我们将无线互联的先进技术及安吉星的强大功能与信息娱乐及车联网领域的创新结合起来，共同打造未来的互联汽车。

我们已经在通用全系汽车的高速互联研究，以及在与第三方研发机构建立共同创新应用框架方面做了投入。这些投入将保证我们继续提供新的互联功能。这些功能不仅建立在安吉星的安全和车联网技术基础之上，还将提供更多娱乐、信息及能效方面的选择。



通用汽车全球车载信息娱乐事业部总裁萧美蕾（Mary Chan）

客户告诉我说，安全服务是我们提供的最重要的服务。但是，在其他可以借助互联技术实现的服务领域，我们也有着强烈的兴趣。借助互联技术以及与其他研发机构的合作，我们可以提供广泛的产品及服务。我们的目标是，审慎扩展车载互联服务的产品组合，确保这些新型产品及服务是有用的，可以为用户增值的，并且是无缝集成的。只有这样，驾驶员在使用时才可以专注路况。

问：就互联汽车来说，全球互联消费者业务的长期愿景是什么？这对消费者、对通用汽车公司来说又意味着什么？

萧美蕾：我们认为车载高速互联网的接入在不久的将来成为汽车的主要竞争优势，也深信与第三方提供的互联服务相比，这类名副其实的互联汽车服务将进一步满足消费者需求并深受他们的喜爱。通用汽车为车辆提供互联服务的承诺让我们在激烈竞争中走在前列。

通用汽车全球互联消费者业务的任务就是实现这项投资潜能。为此，我们采取了两个步骤。一方面，识别并推出功能强大的应用程序，让汽车更智能，让车主尝试新事物或把事情做得更好。另一方面，形成一个由开发者和第三方组成的生态链，并通过与我们协作，把潜在应用变为现实。

举个例子，未来互联应用将改善汽车燃油经济性，降低保养费用，并提供更多购车后的定制选择。一言以概之，互联汽车就是给消费者提供更多选择，增加便利性，让人们方便安全地使用汽车。

萧美蕾（Mary Chan）女士于2012年5月1日加入通用汽车，担任全球车载信息娱乐事业部总裁，全面负责最新成立的全球车载信息娱乐事业部的工作以及安吉星（OnStar）的全球业务运营。萧美蕾直接向通用汽车副董事长Stephen Girsky汇报。

萧美蕾女士深谙消费电子及企业解决方案业务，在全球无线网络空间领域也拥有丰富经验。萧美蕾致力于推进通用汽车全球车载信息娱乐服务战略的制定与实施以及安吉星的全球业务拓展，以及通用汽车旗下品牌车载互联信息娱乐服务与解决方案的强势整合。

在加入通用汽车之前，萧美蕾女士曾任职于戴尔公司，自2009年起担任戴尔公司企业移动解决方案业务高级副总裁兼总经理。

在此之前，萧美蕾女士曾在阿尔卡特-朗讯和朗讯科技公司先后担任4G/LTE无线网络总裁和全球无线网络总裁。在其早期职业生涯中，她还曾在AT&T网络系统公司任职。2008年，萧美蕾女士被一家无线行业出版物——《Fierce Wireless Industry Daily》评选为“无线行业女性领袖”（Top Woman in Wireless）。

萧美蕾女士毕业于纽约哥伦比亚大学，并获得电气工程专业的学士和硕士学位。

问：你们考虑过借助智能手机或平板电脑而非车载互联网络来推进这种创新吗？

萧美蕾：车载高速互联网之所以非常重要是因为它利用车辆自身信息并实现远程控制。但这并不意味着消费者不能使用或整合他们自己的设备。这两种选择我们都将提供，但车载互联网络能创造更大价值和更多机会。

接下来，我们将利用车内除收音机和娱乐信息系统以外的数据源来扩大车载互联网络的应用。在这种车载互联网络建立以后，通过推出提高行车安全、简化导航程序、实现驾驶员任务自动化及改善乘客娱乐体验的应用程序，通用汽车将这些方面占据独特优势。

这种灵活应用程序框架的好处在于：一旦车辆经过通用汽车的认证许可，消费者在购车后就可可在车内增加新应用，个性化车内设施和系统升级。这些可通过内置于车辆娱乐信息

系统里的通用应用商店（GM App Shop）来实现。同时，通过与开发者社区携手努力，我们可以调查消费者需要哪类车载应用并研究如何改进驾驶体验。

问：您希望您的车上安装哪种应用程序？

萧美蕾：我希望当我去接孩子时，车子可以通知他们我预计到达的时间。当他们上车后，可以自动切换音乐。

我还希望即便我不在车上，车子也能和我的日程安排同步，结合我的出行计划和个性化驾驶方式，预测出给汽车加油或充电的时间。

当驾驶另一辆通用汽车出城时，我希望它会自动切换到我喜欢的设置和音乐。

以上这些只是一些设想。但有一点可以肯定的是：互联网在汽车上的应用就像它在智能手机、平板电脑或者个人电脑上的应用一样，将形成一股新的创意浪潮。



密歇根州州长施耐德（右）与“紧急状态接管人”奥尔（左）



底特律破产 汽车城仍存

行走在底特律城区，常会看到大量空置的房屋因无人照料而杂草荒芜。他们的主人早已遗弃了这座城市，因为他们找不到继续留在这里的理由。因为财政紧张，底特律基础设施年久失修，40%的道路信号灯停用，只有有限的急救车和消防车在运行，犯罪率居高不下，而警察赶到报案现场平均要用58分钟，是美国平均水平的5倍。

陷入恶性循环的底特律政府最终不得不痛苦承认，自己已没有能力偿还超过180亿美元的负债。

城市败局之过

多年来，底特律已陷入恶性循环：产业和经济萎缩——企业、居民外迁——投资和人居环境恶化——更多企业、居民外迁——产业和经济进一步萎缩。

二十世纪初，“汽车大王”亨利·福特在底特律创建了汽车生产厂，开启了底特律汽车工业先河，使当地有机会逐步成长为全美乃至全球汽车工业中心。

二十世纪五十年代，底特律人口一度达到180万，到六十年代末当地爆发种族冲突，汽车工业遭受重创，加之七十年代以来，日本等新兴汽车大国崛起，美国制造业国际竞争力日渐式微，加剧了底特律衰败。百年难遇的金融危机则成为击垮底特律经济的终结者。金融危机期间，美国三大汽车厂商遭遇重创，销量大幅下跌，这导致更多企业和个人迁出底特律。

近十年来，底特律人口锐减25%，目前城市人口仅70万左右，领取退休金人员与在职人员人数比率高达2比1，社会生产力不足、财政包袱沉重、税源枯竭。过去十几年，汽车业的研发和零部件生产厂商从底特律市区陆续搬到了周边地区，因为在底特律做生意实在太贵了，它的周边地区反而更有竞争力。政府财政困难，难以维系只不过是长期积弊的表征和结果。

面对产业兴衰变迁，底特律在政策层面显得反应滞后。譬如，据媒体报道，底特律的企业所得税率常年维持在40%的高位，而周边一些小城市仅为百分之十几，加上底特律城区犯罪率居高不下，市政管理失序，造成投资持续流失。

底特律人没有意识到，地方经济保持长盛不衰的秘诀，不在于把自身命运寄托于个别强势企业，而在于善于从战略上顺应变化，不断更新产业链，打造新的增长点，以此保持城市经济的创新力、吸引力。

城市陷入财政危机的具体成因不一，但金融危机爆发、财政管控低效、缺乏长远发展规划，无疑是加剧困境的共因。

当然，美国城市发展也有积极案例。同为老工业城市的匹兹堡在经历转型之后，就找到了医疗和环保等“绿色经济”增长点，从昔日“烟城”转型为美国“最宜居城市”。匹兹堡经验值得

城市管理者借鉴。

车企危机已过

汽车行业占据这座汽车之城80%的经济收入，汽车行业的下滑直接引发此次破产。而美国法律规定，城市破产属于债务重组，意味着破产申请如果通过审批，底特律将会迎来新机。三大汽车公司回应破产表示乐观。

破产对地方政府来说也并不见得是坏事：从防范债务危机的意义上讲，明确可预见的破产机制可以使地方政府时刻保持具有危机意识，对举债发展有所顾忌，从而达到防范财政危机发生的效果；从化解债务危机的意义上看，破产可以将政府债务控制在一定的范围内，财政重整则有利于地方政府的财政状况回归正轨。

底特律默西大学教授迈克尔·迪乔瓦尼说，180多亿美元的债务让底特律已经“无法呼吸”，通过破产底特律有望甩掉积累了60多年的债务。如果不破产，底特律根本没有还清债务的可能。

迪乔瓦尼说，申请破产保护并不意味着市政公共服务停止。眼下，底特律市政府依然有一些税收，例如来自通用和克莱斯勒两大汽车巨头的税收。因此，市政府依然可以利用这些税收为当地民众提供服务。

迪乔瓦尼认为，不管是企业还是政府，都要严控债务数额，“你不能大量、持续举债以维持运营。否则，最终你将被压垮，不管是企业还是政府在财政上都要承担责任”。

总部在底特律的美国第一大汽车厂商通用曾于2009年宣布破产保护。随后在美国政府帮助下，通过剥离不良资产，整合优质资产，通用公司凤凰涅槃，并在2011年以900万辆的销量超过丰田，重登美国最大汽车商宝座，2012年以928万辆的成绩位居全球第二。通用、福特和克莱斯勒去年的业绩都创下了近年来的最高纪录，成为拉动美国经济复苏的“功臣”。今年美国汽车销售有望达到1530万辆，再次逼近2007年1600万辆的历史最好成绩。

更重要的是，三大汽车公司并没有远离底特律。通用的总部还在底特律市区，零部件生产大多位于底特律北部的卫星城。福特的总部设在距底特律西南不远的迪尔伯恩，克莱斯勒的总部就在距底特律60多公里的奥克兰郡首府沃特福德。

从中看出，破产重组是复苏的开端。通用针对破产发表了：“公司已经评估了破产的潜在影响，虽然公司和工厂位于底特律，但是日常运营和商业前景不会受到影响。”三大汽车公司纷纷表示在底特律复兴的道路上发挥积极的作用，对未来持乐观的态度，相信政府会改变这座城市。业内的专家也表示，这次破产如果顺利通过，一个稳定的生产环境和政策的扶持有利于三大汽车公司良性的发展。（中国企业报）

