

作为全球最大的成衣加工基地之一

宁波如何成为世界级时尚产业名城

宁波是全球最大的成衣加工基地之一，如何成为一个世界级时尚产业名城？昨天，宁波市服装协会举办“服装+艺术”大师课堂，来自北京、上海以及法国的专家，一起给宁波服装业的提升发展把脉。

企业更要尊重知识与智力

“发展时尚产业的竞争重点不再是规模与资金，而是产品与营销，这是软实力的竞争。所以我们要尊重知识，尊重创意，尊重人才。市场竞争虽然激烈，但只要产品到位，营销给力，机会还是很多的。”法国时装学院教授、上海晨锦咨询公司总经理张喆在大师课堂上坦言。

张喆把服装业的业态发展分为裁缝业、成衣业、时装业、时尚业四个阶段。裁缝业阶段靠手艺和客户关系取胜；成衣业阶段靠规模化经营，降低单位成本取胜；时装业阶段靠产品开发和市场营销取胜；时尚业阶段靠品牌形象建设和客户服务取胜。目前，宁波大多数服装企业，

处于成衣业向时装业和时尚业迈进的阶段，需要提升软实力，更需要通过创意、设计来赚钱，企业更要尊重知识与智力。

“中国已经是世界最大的服装生产国和出口国。巨大的生产规模、现代化的装备水平和完善的配套体系，加上丰富、聪颖而又勤劳的劳动力

大军，已经使中国无可争议地成为世界纺织服装大国。但中国服装业在行使国际话语权方面，还处于初级阶段。”中国纺织建设规划院院长冯德虎说，“因此，我们要明势、知己、问道、归心，使宁波成为全球最大的成衣加工基地之一，早日成为世界级的时尚产业名城。”

设计是产品和品牌的灵魂

宁波服装企业都在打造自己的品牌，但市场怎么能容纳这么多品牌？特别是对于原本以从事外贸贴牌加工业务为主的服装企业来说，塑造品牌之路更是任重道远。“做品牌，关键是要找到切口，找到灵魂。目前，宁波乃至中国服装业的设计开发，多数还停留在模仿、简单组货、外包的阶段。”张喆直言不讳地说，“市场变化太快，大环境让大家都

变得浮躁，难以静下心来潜心研究服装产业的变化，更难以让品牌沉淀，谁都不愿花太多时间朝价值链高端的方向去打磨产品和品牌。”

他认为，设计是产品和品牌的灵魂，但中国服装业真正原创的颠覆性设计太少了，大多数的设计都只是“微”创新。显然，“微”创新无法真正影响国际时尚界，也无法改变我们在价值链设计低端的地位。

张喆分析，在目前中国的时装市场中，底层区块处于无序竞争状态，中层区块处于中外品牌的完美竞争状态，中高层区块是中国品牌占绝对优势，顶级区块基本是欧洲奢侈品牌。因此，对于国内高端时装市场的策略，他的建议是，对“钱多缺品味”的消费者，以限量版满足之；对“钱多有品味”的消费者，可提供高级定制；对“钱

少有品味”的消费者，则要强化品牌的低调奢华。

宁波在创建时尚产业名城中，如何建立品牌美誉？张喆建议，企业的营销与推广要围绕品牌特色进行整体营销，提升商业美誉度和美誉度。从销售产品的功能价值，走向销售品牌的情绪价值和企业的社会价值，将产品消费上升为文化消费。

传承“红帮裁缝”的匠心精神

“当前，包括宁波服装企业在内的中国服装业面临四大困惑。”冯德虎剖析，首先是用工成本增加。随着人口红利逐渐消退，企业用工成本增加。其次是行业专注度不足。很多服装企业在主业小有成就后，就开始多元化战略，投资房地产、股票、证券，影响了主业资金链的稳定。再次是赊账模式成风。赊账成了服装行业潜规则，抬高了成本，加大了企业风险。最后是诚信机制缺失。

以次充好、“跑单”等现象频发，不但造成利润损失，还降低了服装行业的社会形象。

为此，冯德虎呼吁宁波服装企业，通过科技之道，提高生产力。厘清“互联网+服装”的思路，加快信息化和工业化在服装产业中融合，推进智能制造技术在生产中的应用，促进工艺流程再造，把物联网技术应用到生产流通环节中，提升劳动生产率。

通过品牌之道，增强价值力。一方

面，加强品牌的逆生长能力，把握年轻人的喜好，将年轻人活动场景融入产品每个环节，提升新生代对品牌的忠诚度；另一方面，勤修内功，进行技术创新。

通过传承之道，提升持续力。继承和发展“红帮裁缝”精神，领悟他们对行业的专注，学习他们对产品的细致，用心办好企业，用心做好品牌。同时，加快现代企业制度运用，以先进管理运营理念武装自己，打造企业的持

续发展之路。

“匠心是立业之刃。在一切讲求效率、减少成本而尽力获得利益最大化的时代，匠心是对品质的关注，对行业的坚守，对管理的完善，对人心的经营，对创新的追求，只有这样才能打造百年企业。”冯德虎表示，“宁波服装人只要不忘初心，传承与发展‘红帮裁缝’的匠心精神，用心做好企业，用心做好品牌，定能继续引领中国服装产业的发展。”

记者 陈旭钦 殷浩



聚焦新车“黑科技”⑤

自动防撞也不是万能的

需要达到一定速度
太依赖电脑容易出事故



很多科幻电影里都会出现这样的场景：汽车自行在路上疾驰，你在车里则可以品尝咖啡、开会，甚至好好睡一觉。虽然这样的情况还未出现在现实中，但越来越多的自动驾驶辅助技术已经应用到汽车上，可以在很大程度上帮助驾驶员摆脱束缚，不必战战兢兢，特别是汽车的自动防撞功能。不过专家也表示，就目前的技术状况来说，我们还不能太依赖电脑控制。

有人开车直接撞墙

现在不少车辆都有自动刹车防撞功能，通过一系列的探测仪和对于路况的实时计算，使得车辆在行进途中和周围车辆保持一定的安全距离，一旦超过了这个安全距离，系统会发出指令，采取制动，避免发生碰撞。这本身是一项有助于行车安全的科技，但这个功能的启动条件是汽车要达到一定的速度。另外，这是一

项主动安全功能，也就是说，在一定条件下防止撞上别人的车，但无法避免别人的车来撞你。

一位资深修理技师告诉记者一个令人啼笑皆非的案例。一辆高档汽车的车主，为了向朋友展示车辆的防撞功能，发动汽车朝围墙行驶，由于车速不快，无法启动防撞功能，直接撞到了墙上。

辅助系统只是提供参考

此外，“盲点辅助系统”“车道保持系统”“限距控制系统”等辅助系统已经被越来越多的汽车厂商所采用。但这些辅助措施只是给驾驶员一个参考，通过指示灯的闪烁、仪表盘的参数变化或者方向盘的震动乃至发出特定声音来警示驾驶员，但它们在很多时候并不能代替驾驶员作出决定。

宁波利星奔驰4S店技师马聪认为，这些辅助功能的作用大多是用多功能摄像头以及雷

达探测，再通过行车电脑计算得出结论。而实际路况更加复杂，遇到突发情况，还是需要驾驶员作出主动判断。“比如目前很多豪华品牌汽车上配置了限距控制系统，如果距离前方车辆过近，电脑会以30%左右的力量进行制动。但如果前方是急刹车的的话，这个制动力度肯定是不够的，驾驶员肯定要采取其他措施，比如说赶紧踩刹车等。”马聪说。

记者 毛雷君