高油价下的汽车动力前景

探寻中国汽车工业的可持续发展之道

新动力首选电动车 当务之急鼓励小排量

嘉宾

林伯强 厦门大学中国能源经济研究中心主任、博导
崔东树 全国乘用联小排量轿车市场研究首席专家
叶林 嘉诚亚洲汽车分析师
王华 法国马赛大学商学院市场学教授
刘淳玮 长安福特马自达汽车销售公司副总经理
张欣 国泰君安汽车行业研究员
饶达 全国乘用车市场信息联席会秘书长
张豫 思迈汽车咨询公司总监

主持人:宦璐

一个不容置疑的事实是，在国际油价不断攀升的背景下,以能源作为“血液”的中国汽车业，与一场前所未有的挑战“邂逅”了。

目前国内多数地方面临“油荒”隐忧。在过去一周中，本报记者调查发现,国内多个地区均出现汽油紧张的局面，局部地区甚至出现脱销。

据思迈汽车咨询公司总监张豫向本报记者介绍,从目前情况来看，国际石油价格无疑是虚高的，是被某些国家投资机构的投机行为人为地炒高了价格。

斯柯达营销事业部总监助理王晓翔则对本报记者表示：今年对汽车行业可能是比较艰难的一年。除了原材料、人工成本上涨,包括通货膨胀以及地震以后政府采购的减少,尤其是“油荒”和油价上涨这两件事情，对乘用车市场都是不利因素。如果乘用车的年需求增速低于10%的话，会使很多汽车厂商出现负增长。

据最新一项网络调查显示，高油价已经对消费者购车行为产生了影响，在参与调查的近2000名消费者中，有超过56%的人认为，在不断上升的油价面前将会推迟买车，而23%的人甚至表示会取消买车，不改变原来买车计划的人只有21%。上海凯越车主王先生对记者表示，本月内他每次加油都需要跑三、四家加油站,才能加到油，而且要排很长的队。“如果没有什么重要的事,以后上下班就不想开车了。”

在这一趋势下，国信证券、嘉诚亚洲等多数券商机构都不约而同地把中国汽车行业的评级从“增持”降低到“中性”。

即便如此，疯狂的石油价格会成为压垮汽车业的最后一根稻草吗？虽然我国的油价还未与国际油价接轨，但国际油价对全球汽车工业的冲击已呈现多米诺骨牌的效果。中国汽车工业有理由加强“未雨绸缪、防患未然”的风险意识。

⊙本报记者 宦璐

唯独我国乘用车排量增大 将面临国际压力

主持人：国内的油价并未与国际接轨，那么今年以来的高油价，会给中国汽车工业造成什么影响？2008年中国车市要过1000万的销量预测是否会落空？

崔东树：我觉得大家对油价的上涨预期不足。油价上涨不是中国能控制的，因此风险警示是必须的。

油价飞涨造成的危害可能有人还不清楚，油价对中国尚未造成严重的经济危机，但过往欧美经济危机中石油扮演了重要的角色。中国能源消耗对石油的依赖约占20%，主要是对煤的依赖,占70%,其他能源较少。但汽油价格仍是敏感问题。尤其是对国家财力的耗费巨大，同时不利于建设节约型汽车社会。

林伯强：石油价格的迅猛提升实际上还是供求导致，特别是来自中、印市场近年来的需求大增,石油卖方因此一方面“不急着卖,看未来能涨到多少”;另外一方面则是已经赚到了足够的钱。在高油价的背景下，汽车市场本身会作出调整,更重要的是,政府也会反思，转而加强对汽车行业的管制。有可能出台不利于汽车行业快速扩张的政策。

王华：在国内继续遵循西方消费方式的背景下，中国的汽车工业将承受更多的国际压力。作为世界第二大汽车市场的国家，未来将不得不面对更多的能源与环境两大社会问题。

叶林:我预见乘用车的销售量仍可维持持续性增长,但汽车企业面对来自石油等成本上升的压力,产能过剩的危机也将会逐步体现出来。

饶达:在石油价格大幅上升的情况下,全世界的乘用车发动机平均排量都在向下走,唯独我国国产和进口的乘用车发动机平均排量在增大,而国产小排量汽车市场还出现了严重的萎缩。全世界SUV的市场都在缩小，因此产量都在下调，唯独在中国，进口和国产的SUV市场在乘用车中增幅最快,使乘用车平均百公里油耗不是在下降,而是在上升。在人均GDP仅有发达国家十分之一的中国,这是一种极不正常的现象。

饶达

刘淳玮

这其中最根本的原因是,在石油净进口国中,我国的油价最低,5月初的时候,中国的汽油平均价格仅为德国汽油平均价格的29.9%。国际石油价格不降,今年国家对石油冶炼企业的补贴将达千亿元,而他们的利润还会大幅下降。

刘淳玮:我们看到油价还在上涨,国家实行货币紧缩,今年总体经济形势不容乐观。相比2007年车市增幅，今年的增幅将放缓,2007年是25%左右,2008年预计20%左右。但我认为达到1000万辆的销量并不会困难。

汽车企业绝对不能扩张太快,要悠着点

主持人：对中国汽车业来说，现在最紧迫的任务是什么？

林伯强：中国的汽车企业必须要对高油价有个清醒的认识。目前政府对中石油和中石化每年的补贴在2000亿元左右,但这样的财政补贴势必不会持续下去，政府也无法长期承担。而一旦油价上涨,可能逐步会与国际接轨，汽车行业就会发生很大的变化。因此,汽车企业绝对不能扩张太快,要悠着点。

崔东树:从国外经验来看,油价倒挂矛盾的解决必然以快速涨价为结果，这对乘用车市场的发展将形成速度和结构性的双重阵痛。而且大部分国内乘用车厂家难以对高油价趋势做出快速的调整，乘用车市场将会有较大的波动。虽然这次高油价对汽车需求的影响远小于70年代的石油危机，但仍会使目前乘用车市场需求快速增长态势面临调整的潜在危机，并可能对很多生产企业带来巨大的结构调整压力。

因此,发动机技术的快速升级迫在眉睫。现在中国油价较便宜，因此低价高油耗车型仍有市场,尤其是小私营业主的综合成本考虑仍偏向于低价车型,而未来价格稍高的节油车型需求将快速增长,厂家必须及早投入。通用大力开发1.4升涡轮增压4缸发动机，目标是确保同等条件下,每升燃油消耗可使其比同级车型多行驶约3.2公里路程。

叶林：受通货膨胀和股市低迷的影响，今年低端汽车市场将会受到冲击。特别是自主品牌会碰到很大的压力。自主品牌们不可避免地要向上走,发展中高端车型,并要努力提升自己的品牌形象和质量。而与此同时,合资品牌也在往下走,双方的“战场”可能“融合”。今年自主品牌出口的增幅也在加强，但也要应对人民币升值带来的不利影响，因此建议，采用欧元结算或者加速收款,减少人民币升值带来的影响。

饶达：汽车企业今年已经不能通过价格战来提高市场竞争力,我认为现在最关键的是提高企业的营销水平，必须充分调动经销商的积极性。如开拓二手车销售、保险代理、消费信贷、汽车装潢、精品附件、汽车租赁、延长质量担保的保险等来提高经销商的收益。因为经销商的租地价格、人工价格、能源动力价格都在上涨，厂家不把提高经销商的盈利能力放在首位,任何好的想法、好的制度都将无法很好的落实。

小排量车是节能减排的最好解决方式

主持人:有观点认为小型车将会在高油价时代成为最抢手的车型？

饶达:现在新能源汽车距离我们还比较遥远,小排量车是节能减排的最好解决方式。

近年来小型车中的两厢车的销量严重下滑,是因为中国没有鼓励小排量汽车消费的政策,加上油价高补贴和对两厢车的偏见所致。虽然近年来大两厢车(发动机排量大于1.3L)市场在较高速增长，但因起步基数太低,不足以补偿小两厢车市场占有率下滑。二十多年前曾有人预测:中国的两厢车市场将和国外一样，能和三厢轿车平分秋色，但时至今日，这个差距却在拉大。如果鼓励小排量汽车消费的政策出台,两厢车将是轿车市场的高速增长点。

王华

林伯强

王华:政府应该进一步开放对小型车的限制政策。迄今为止,全国范围内有22个省、84个城市对于发动机排量在1.3升以下的小排量车实行限制销售的政策。而北京、上海和广州等大城市则采取不同的限行策略,阻碍了小型车的发展。

林伯强：在油价60美元时,政府可能会限制小型车。但现在已经涨到了140美元,将迫使政府尽快调整限制策略。我相信未来政府一定会鼓励发展小型车。另外消费者本人也会自动调整。当油价翻了一倍之后,开车用油再也不会像以前那么痛快了。

刘淳玮:今年长安福特的目标就是发展紧凑型轿车,弥补这个产品空缺,希望能尽早推出紧凑型的小型车新嘉年华,吸引年轻的消费群。

张豫:小型车的用户也是对汽车价格和使用成本更为敏感的群体。未来油价一旦上升,小型车的潜在用户很有可能会取消购买计划。另外,小型车一般技术水平不是那么先进,因此在排放、节能方面的效果未必就如想像中的那么好。

崔东树:应该鼓励小型车的发展,在油价上涨和燃油税一旦实施的条件下,小型车能节约更多的费用。

2008年的轿车大排量化趋势仍在延续，今年轿车厂家销量的平均排量又比去年同期有1%的上升。轿车排量在1.5升以下车型的市场份额均在下降，中大排量市场中市场份额涨跌互现。其中1.5L、1.6L、2.3-2.5L、1.8-2.0T市场的需求增长速度较快。

取消对微型车和小型车原有的税收差异,相当于取消对微型车的优惠政策。微型车技术提升的动力将减弱,因为通过大排量化可以较轻松地实现较高的动力和低成本、低技术层次的升级,这也导致真正的小排量发动机的新技术应用较少。

对甲醇不要抱幻想 电动车是最可行技术

主持人:在“后石油时代”，无论是跨国汽车公司巨头还是本土自主品牌汽车厂商，都积极研发新能源车型,那么柴油、燃料电池、电动车等各种新能源车的路径中，哪一种最具有现实性？

王华：政府对新能源车的发展显然有“野心”,期待中国汽车工业能首先在电动车上取得突破，成为世界范围内电动车技术领域的领头羊。到2020年，政府希望各项替代能源能节约20%的石油、煤等化石燃料的消耗量。

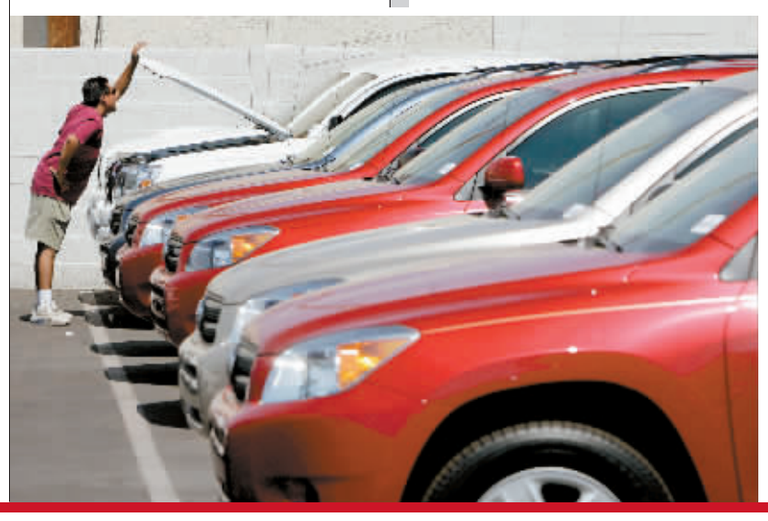
崔东树:我一直不赞成发展柴油轿车，其中一条理由是:柴油作为生产资料用油,保持较低价格和合理补贴,而汽油必须高价格来反映真正的国际供需关系,确保我们消费的资源可持续性地获得。这样的双轨制有利于消费和经济运行。

张欣:最近对醇醚类新能源汽车的讨论比较热烈。最新的一项调查显示,全国备案甲醇项目产能高达3400万吨/年,而预计全球到2010年的甲醇产能为6400万吨/年,全球甲醇年均增速不超过4%，且主要集中在天然气资源较为丰富的地区。全球甲醇产能分布是：亚洲占37%(其中中国占22%)、北美洲占19%，欧洲占18%，南美洲占17%。

但由于高剂量的甲醇与人接触或被人所吸入引起中毒，严重的甚至导致死亡；其次煤制甲醇的酸性气体、灰渣排放量较大，环保投入较多；第三，用甲醇制造的甲基叔丁基醚MTBE是一种含氧燃料，会造成环境污染，并且具有致癌作用。

从发展前景看,未来甲醇很可能主要被用来制作氢气而成为燃料电池的能源。

林伯强:对于目前呼声最高的“甲醇、乙醇”最好不要抱有幻想。它们比石油还要危险,会对核心CPI的增长造成更大的影响。相反电动车才是最可行的技术。当然,从目前来看,任何一种新能源车的使用成本都比汽油车高出很多。



■“2007年中国最具价值汽车企业”评选入选企业系列报道

南汽集团董事长王浩良:

扭转南汽命运 进入第一阵营

⊙本报记者 吴琼

在中国汽车史上，官员担任汽车集团高层的不在少数。但只有一个人,能够在短短三年时间内,带领一个危机四伏的汽车集团摆脱亏损、走向海外市场;并在合适时机,抛弃世俗的地域之见、控股权之见,进行新世纪中国汽车史上最大的合并……

他就是现任南汽集团董事长王浩良。

临危受命

外界对于王浩良的评价是：一个锐意改革的管理人，一个成功书写南京乃至江苏汽车工业发展命运的人。最令外界敬佩的是王浩良锐意改革的精神和勇气。

“王浩良就任后,南汽集团以罕见的改革速度向前发展。”南汽内部人士表示，“南汽集团经历了摆脱危险、低层次发展到质变发展的三步,这一切应该归于王浩良的改革精神。”

2005年,时任南京市委副书记、纪委书记王浩良调任南汽董事长,他深知:这是一次临危受命。当时的南汽集团已经亏损累累,2004年在中国汽车集团排名第11位,亏损3.8亿元。

在接受记者采访时,王浩良直言:尽管南汽集团有58年的历史,曾有中国“轻卡之王”的美誉,但困难重重。在业内的排名由上世纪80年代的前3名跌落至2004年的第11名。这一切源于观念落后、长期自我封闭、缺乏与国际先进技术的交流合作、创新活力不足等因素。

在看到南汽集团拥有的可增值土地资产、内部挖潜能力后，王浩良将扭亏定为目标，并从盘活资产、整顿思想入手,进行了行之有效的统一思想、开源节流工作。

2005年下半年,南汽面貌焕然一新。9月底前,南汽下属企业和各单位均使用统一的“NAC”企业标志:红色的“南汽集团”和蓝底白字的“NAC”。

在统一标识后，王浩良开始调整集团公司板块式管理构架,将南汽集团主营业务分为4大块业务——整车、零部件、功能性实体、汽车服务贸易,并要求各大板块实现盈利。此外,考虑到整车发展缺乏资金等困难,南汽集团开始盘活旗下地产资产,以支撑主营业务。

在王浩良入主短短一年半后,2006年南汽集团成功扭亏,实现营业收入约120亿元,利税6.1亿,利润总额约6000万。

南汽“跃进”

在完成国企内部改革后,王浩良开始将视线转向寻求外部合作。在他与上汽集团董事长胡茂元的携手下,“上南合作”传为中国汽车史上的一大佳话。至此,一个中国汽车巨无霸在长三角诞生。而在外界眼中,王浩良是一个“抛弃门户之见”、“有远见”的管理者。

2007年4月,上汽集团和南汽集团悄然联手,谈判如何合作事宜。王浩良将合作范围扩大到全面合作,随后上南合并全面展开,12月双方正式签署合作协议。南汽集团、上汽集团融为一体,南汽集团成为上汽集团的一个重要组成部分。

是什么促使王浩良做此决定呢?

“如果说2005年至2007年上半年，南汽集团进入了低层次发展阶段,那么2007年将是南汽集团的转折点,我们进入质变阶段。”南汽集团内部人士表示,“上南合作前,尽管我们经营状况出现好转,但那也是在低速发展阶段,是一个‘要命’的状态。”

其实这也正是王浩良曾经说过的：“我们不能慢慢赶,必须要跑步前进。现在,特别是汽车行业,你迟一年、迟一步后面就赶不上了。”

因此，正是出于对南汽集团长远发展的责任心、出于对国有资产增值保值的责任心,王浩良没有囿于传统的“门户之见”、“控股权之见”,促成了上南合作。

加入上汽集团这辆快速、平稳行驶的列车后,南京国有汽车工业也进入了新的发展阶段。在国内市场上,原闲置状态的南京菲亚特工厂并入上海大众旗下,工人就业得到解决,厂房设施重新利用,南京菲亚特工厂也将由原来的亏损走上正常盈利之路;在自主品牌上,MG和荣威的开发工作也并入一体，未来MG生产资金和技术资源也得以解决;在海外市场上,双方正规划如何发展英国MG基地、让MG自主品牌重新活跃在英国市场上、并走向海外其他市场。

这或许是当初王浩良调任时所未曾想到的最佳结局,但这又似乎是必然的结果。

■汽车资讯

韩国政府拟取消部分柴油车环保税

在原油价格不断上涨背景下,韩国政府开始推进替代能源的消费。韩国政府已经督促环保部门取消对达到欧IV排放标准的汽车征收环保税，并取消征对2009年9月后生产的部分汽车的环保税,这部分汽车主要是排放达到欧V标准的城市车辆及紧凑型轿车。

5月车价环比略涨 乘用车价格继续下降

记者12日从国家发展和改革委员会价格监测中心获悉,据该中心对全国36个大中城市的监测,5月份国产汽车价格基本平稳,环比略有上涨,其中乘用车价格继续下降。价格监测中心的专家认为,今年4月份以来国产乘用车产销连续两月环比下滑,价格逐步走低,5月份在需求走弱以及政府为抗震救灾削减公务用车开支等因素影响下,价格继续下降。预计今后几个月,国产汽车价格在乘用车降价拉动作用下,将继续呈稳中有降走势。 (吴琼)