

高油价下的中国汽车产业可持续发展之路

嘉宾:

国家信息中心信息资源开发部主任

徐长明

东风汽车公司副总经理、东风汽车有限公司副总裁、东风商用车公司总经理

童东城

通用汽车中国总裁

甘文维

德尔福亚太区总裁

全春泽

主持人:

上海证券报社产业公司部主编

龚维松



徐长明



童东城



甘文维



全春泽

2008年,对全球汽车企业而言是一个“劫”。在国际油价高涨、消费需求下降的大环境之中,中国汽车市场也隐现盈利拐点危机。对此,国家信息中心信息资源开发部主任徐长明呼吁政府出台相关政策,从消费环节到生产环节限制大排量车的生产。而对于依靠大排量车盈利的众多中外汽车企业而言,这无疑是一个坏消息。那么,这些汽车企业如何看待油价等一系列问题,又将如何应对环保、节能的挑战?为此,上海证券报召开了“2008中国汽车产业发展”高峰论坛。

应对高油价 车企责无旁贷

主持人:欢迎四位嘉宾来到现场。今年以来,国际油价持续上涨,请问诸位如何看待这一问题?在全球汽车业发展史上,也曾有过油价高涨甚至石油危机,其全球汽车工业产生了怎样的影响?

童东城:

众所周知,国际油价已经超过140美元一桶了。我想,在高油价之下发展的中国汽车工业,应该认识到两个不可争辩的事实:第一,必须承认油价现在的涨幅是一种社会存在,也就是基于客观因素的事实;第二,我们必须采取应对措施,而这些应对措施正是确保中国汽车工业健康发展的一个前提。

如果去应对的话,作为企业来说,我觉得有两个责任:第一个责任就是要通过我们技术的升级去伸展,去开发出更多的节能减排的服务和产品,来满足我们的客户;第二个还是要通过我们企业技术的升级,寻找更多的可替代能源,而寻找可替代能源同时也必须是全社会责任,而不仅仅是一个企业,一个学科的责任,这是一个综合性的学科的责任。认识到这一点的话,就必然需要在企业与企业之间形成相应的联合,相应的资源重组。而从企业内部来说,这就叫做横向组合,或者说是效果的最大化。

另一方面,国家在制订法规和政策时也可考虑到当前的能源形势。此外,作为消费者来说,则更应该理智看待当前的能源问题和社会发展的现实,反思高耗能的个人消费习惯,使我们地球的生命更加延长一些。同时,也要提高在操作技能和操作手法上的一些方式,从而减少不必要的能源浪费。不仅提高安全性,而且提高能源的可利用率。

总而言之,从以上多方面来看,作为企业来说都是有责任的,都与企业的每一个技术点有直接和间接的联系。我相信,虽然不可再生的能源在不断减少,但只要我们能做好,延长其使用期还是可行的。

徐长明:

现在国际社会对油价飙升有着不同的看法,有的认为是供给的有限,有的认为是热钱的炒作。具体因素可能很多,但不管怎么样,现在的这个油价将来是不一定能够维持得住的。与此同时,不管怎么样的,想让油价恢复到以前三四十美元一桶的水平,这种可能性也是比较小的了。在这一大背景下,我们的企业其实是基于高油价的现实在推动中国汽车普及化的过程。因此,企业必须要作出自己的抉择,消费者也要考虑到高油价的现实来做买车的决定。这样才能保证我国汽车行业的可持续发展。

全春泽:

油价变化对汽车业的影响,我亲身经历过。我是韩国人,1971年我去美国时,每加仑油价30美分,现在美国每加仑油价4美元,涨了几乎13倍。石油价格大幅上涨,对全球汽车工业尤其是美国汽车公司造成了很大的影响。

上世纪70年代初,一些日本汽车企业进军美国市场。1976年,我任职于通用汽车公司时,美国公司根本没有将日本企业当成对手,因为当时日本企业所生产的都是小排量的小车,而美国人当时不喜欢开小车。但是石油危机改变了这一切,每次出现石油危机时,日本车企在美国市场的份额就会提升,而美国车企的份额就会下降。从这一点,我们可以清楚地看到,市场对大车或者小车的偏爱和油价密切相关。过去大家买小车,主要是因为小车燃油经济性相对更好,或者更省油。这也是过去7年中,在我担任德尔福亚太区总裁期间,我一直要求德尔福生产针对小车型的零部件的原因。而且亚洲企业已经拥有很多生产小车的专业技能,尤其是日本和韩国的企业。现在,印度市场上也出现了重视小车的趋势,印度塔塔宣布生产售价2500美元的小型车。

除了重视小车,应对油价的另一个对策,就是提升技术。与1971年相比,汽车技术飞跃发展。德尔福致力于研究混合动力车,我个人比较看好混合动力汽车在未来汽车行业发展的前途。当然,我们也很关注乙醇等生物燃油技术。德尔福已经向全球提供关于生物燃油方面的零部件。

总而言之,高油价的现状可能令我们更关注小车,但同时我们也需要更多投入在其他的相关技术的开发上。

甘文维:

作为嘉宾中最后一位发言的,显然很有挑战,我想说的一些内容已经被前面的嘉宾覆盖了。作为汽车行业的一份子,我们必须面对油价高企的现状,也必须面对并解决汽车业可能影响环境这一问题。但是,我并不认为有灵丹妙药可以一揽子解决我们面临的所有难题,我们可能需要用不同的方法来解决麻烦。

如在环境环保方面,我们要确保运用最先进的技术,以提升燃油品质,同时提升发动机管理方面的品质,这样将有助于降低汽车尾气排放造成的污染。其实,我们已经将很多技术运用在现在推出的车上,未来要确保不断地开发和更新技术。

同时,对油价高涨这个难题,我们可以从两方面着手做。第一,通过开发可替代能源,降低对石油的依赖度,比如说生物燃油、天然气等等,可以用他们来作为发动机燃油的一个补充。第二,可以不断提升或改进燃油经济性。

高油价下 中外市场缘何表现迥异

主持人:我们注意到,中国市场出现了一个与国际市场相反的现象。即全球油价上涨,发达国家市场的小排量车好卖;但中国的小排量车卖得并不好,而SUV等高油耗的车卖得比较好。为什么会出现这样的反差?另外,你们能为汽车企业或者相关管理机构支支招吗?

童东城:

大家认为,现在国内有钱人多了,他们希望通过购买大排量的车炫耀财富。但这么说不全面,有些人是有需求;但也有些人因为观念作怪,想用大排量车来显示身份。意识到这个问题,我们的消费者就会逐步变得理智。我相信,在油价高涨,消费者也越来越理智的情况下,小排量车肯定还是会有发展提升的一个阶段,这个趋势不会改变。

徐长明:

尽管全球面临高油价,但在中国还

不能叫高油价。中国的油价即使不是全世界最便宜的,也是很便宜的。如果中国油价涨上去,涨到一定程度,大排量车的市场将会受到一定影响。相信我国会出台相应的政策,将来大排量、高油耗车的比例会降下来。我国汽车工业要想可持续发展,就要实现现代化,实现小康社会,必须要让老百姓有车,但都是大车肯定是承受不住。在日本,大车和小车消费差距很大,最小的车一年保养费为一万日元,最大的车一年保养费为七万日元。

我们也在呼吁、研究,下一步我建议调整政策,让使用大排量车的消费者付出较高的代价。同时,对企业的生产也要进行限制。现在是综合性政策非出台不可的时候了。

童东城:

商用车和轿车不一样!因此在制订政策时,要区分开。

支招推动汽车业长期发展

主持人:中国正式提出建设环境友好型社会和资源节约型社会。无论从生产和消费环节看,汽车业都是能源消耗、资源消耗较大的产业。那么汽车企业怎么承担起应有的社会责任,使汽车业长期保持可持续发展?

甘文维:

我们所有的人都有这样的社会责任。通用汽车已经从几方面着手解决这一问题。首先,我们会和中国的大学、相关的政府部门合作,以寻找不同的替代能源的解决方法。第二,我们将投入大量资金、资源在中国进行研发,从而使通用汽车在全球开发的最新技术可以更快地应用到中国市场上。第三,其实有很多的相关技术解决方案已经比较成熟,但对消费者而言可能比较贵,所以我们希望和企业合作,寻求最合适的解决方法,最终加速汽车业发展转型的进程。比方说

在技术、基础设施等方面的支持。如果我们能够做好上述工作,汽车业的同仁们也共同努力和合作,那么汽车行业未来肯定会取得可持续发展,而且让我们的下一代能够享受到更加自由、顺畅的交通。

从通用汽车自身来说,我们已经做了一些具体的工作。第一,提升发动机燃烧效率,德尔福和其他的公司也提供了很好的技术。第二,在传统的发动机燃烧技术基础上,我们将做一些补充。至2010年,通用汽车将致力于开发混合动力汽车。在接下去几个月里,我们会在中国大规模推出别克混合动力车。

全春泽:

德尔福是一个以技术为导向的公司,有非常多的技术来解决汽车尾气排放及环保的问题。在麻省理工学院的评选中,德尔福获得了全球最高科技的奖项。

全春泽:

导致这种现象的另一个原因就是中产阶级的成长。随着中国中产阶级的壮大,随着他们大规模加入购车大军,中国的小排量车市场将会出现改观,或者会像印度现在一样更欢迎小型车。

就过去的情况看,中国从生产到消费市场,都没有完全做好迎接小车的准备,这一点和印度完全不同。虽然从整个汽车市场和汽车技术方面来看,印度可能落后中国十年。印度人一开始在没钱的时候基本上都是买摩托车;等他们有钱了后,就开始买一些小车。正因为这样,印度想生产售价2500美元的车,虽然外界认为这不可能。不过印度基本上再造了整个汽车制造的流程,甚至对供应链进行了革新。

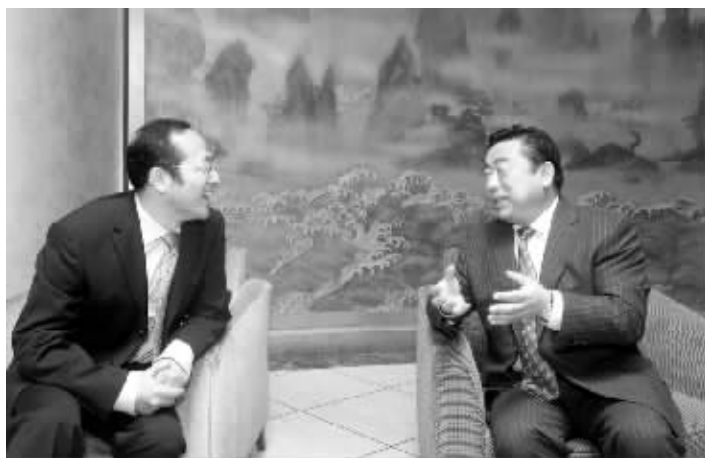
而中国汽车市场当年刚起步、开放时,最早买的是大车,买车的人多是有钱人、政府部门。所以从一开始,中国就没有推出或者重视小车。现在中

国的中产阶级想买车子了,比如德尔福很多30岁-35岁的员工想买车,但他们的钱不多,看到油价涨高了后,他们甚至连小车也不想买了。不过,随着时间的推移,中国的中产阶级财富增长后,他们也会可能和印度一样的,从较便宜的车开始买。

甘文维:

其实,现在已经关注小车的中国人开始增加,因为目前我们在中国销售的汽车80%是四缸的汽车。随着越来越多的私人用户购买小汽车,他们会更加关注价格、燃油经济性。随着油价的高升,这个趋势会更加快速的发展。

但我们认为燃油经济性并不是小车的专利,通过提升技术,中型或者大型的车不一定就非常耗油。因此,未来我们可能会有各种不同的解决方案来提升各种车型的燃油经济性。



论坛对话



主宾会见

