

# 新力量 新主流

## 2012中国汽车产业发展高层论坛嘉宾发言摘要

2012年10月18日,由经济日报社主办、北京现代汽车有限公司协办的2012中国汽车产业发展高层论坛在钓鱼台国宾馆举行。

本次论坛以“新力量、新主流”为主题,各位嘉宾深入探讨了过去10年中国汽车产业发展中的经验与不足,并针对“中国汽车产业如何实现转型升级”、“中国自主品牌如何打造自己的‘杀手锏’”等热点、焦点问题发表了意见和建议。

中国汽车工业的发展就是我国30多年改革开放历程的一个缩影,已经取得了不俗的成就。但是,也同样面临着转方式、调结构的问题。

去年,我国汽车产量达到1841万辆,连续几年成为全球第一大汽车生产国,这是所有人都没有预料到的。正因为我们对这样的发展速度缺少准备,才

出现了交通拥堵、空气污染、能耗过高等问题,而我们也应该用发展的办法去解决发展中的问题。如果我国能处理好调整经济结构、转变增长方式的问题,使新材料、新动力、新能源领域得到进一步的发展,我国汽车工业仍将大有可为。

——国务院参事室特约研究员、国家统计局原总工程师姚景源

我国汽车工业从“十二五”开始就进入了一个全新的发展阶段。今后十年,我国汽车工业的发展速度应该保持平均每年5%左右,行业之间的竞争也会更加激烈。

所以,在这个新的时期,我国汽车工业应该努力做到几个千方百计。即千方百计提高自主创新能力、千方百计加强自主品牌建设、千方百计发展节能和新

能源汽车、千方百计扩大出口并把出口作为汽车工业的一个重要发展战略来对待、千方百计保持零部件和整车的协调发展。同时,在新的时期中国汽车工业究竟如何发展还需要各界人士进行深入探讨。

——工业和信息化部装备工业司司长王富昌

党的十六大以来,北京市经济发展取得了新的历史成就。2002年到2011年,全市地区生产总值由4000多亿元增长到1.6万亿元。人均地区生产总值由3713美元提高到1.26万美元。其中,北京汽车工业作出了重大的贡献。

当前,北京发展进入了一个新的

阶段,市委、市政府提出“建设有特色世界城市”的奋斗目标,汽车工业和电子信息产业被确定为两大支柱产业。其中,关于如何发展和保持北京汽车工业在全国的地位,北京市近期正在听取专家意见,方案也在筹划当中。

——北京市经信委副主任、北京市汽车领导小组办公室副主任樊健

十年间,北京现代创造了令业界惊叹的“北京现代速度”。在我看来,它的成功离不开中韩股东双方的精诚合作,离不开适应市场变化的经营战略,离不开资本运作的大胆创新,离不开北京现代全体干部职工的顽强拼搏,更离不开党建工作在企业发展中形成的红色动力。

中国汽车工业通过北京现代这样的合资企业积累了大量资金、管理经验和人才团队,到今天,我们才有能力进行自主创新,大力发展自主品牌,中国汽车工业才能真正实现由大变强的历史性转变。

——北汽集团党委书记、董事长徐和谊

当前,全球经济危机正处在反复式的复苏阶段,全球汽车工业也已经进入一个混沌式的发展年代。

韩国汽车从上世纪60年代起步,充分发挥后发优势,扎扎实实地发展,今年汽车产量预计可以达到500万辆,其中出口占据半壁江山。可以说,韩国已经建成一个比较好的

外向型的汽车工业发达国家。我国汽车界人士应该选择性地学习韩国汽车工业发展的经验,并把其用在发展我国自主品牌汽车上、用在把我们建设成为汽车强国上、用在与国际汽车产业关键技术的进一步合作上。

——中国汽车工业咨询委员会原秘书长陈光祖

目前,我国面临着转型升级的重任。无论从国家层面,还是从产业层面,都要从生产向创新转变。这种转型需要抓手,汽车工业就是不错的选择。

我国汽车工业追求合资引进和自主品牌双赢的结果,北汽集团也正在全力做自主品牌。这是因为,自主品牌的带动作用大于外资品牌。自

主品牌的加工深度远远超过外资品牌,对我国经济的带动作用也会大很多。而要想发展自主品牌,我认为,我们要有自己确定的目标市场和细分市场,还要发挥长处、坚持走自主创新之路。

——中国汽车工业协会副会长董扬

北京现代这十年,是世界经济高速发展当中的十年,也是中国“入世”以后经济增长最快的十年。但是现在,我们又正在经历繁荣以后的痛苦。

目前,世界经济已经被金融化。我们未来的路怎么走,如何去金融化、去杠杆化,如何发展实体经济包括汽车产业,都是一个问题。我认为,汽车工业在我国的春天可能就要来到,未来我国汽车工业的增长速度很有可能会超过我国GDP的增长速度,因为我们的城市化进程还没有完成,目前的城市化率只有51%,汽车工业在技术上的突破和创新领域的发展还有很大空间。

——中国现代国际关系研究院世界经济研究所所长陈凤英



世界汽车工业正在发生着深刻的变革,汽车工业的兼并重组趋势也正在加剧。

面对这样的大环境,我国汽车工业应该怎样应对?第一,要以节能减排为重点,加大对传统内燃机技术改革的力度;第二,要加大扶持自主品牌和汽车零部件企业,积极推进企

业兼并重组,鼓励企业走出去;第三,要建立全球范围内强大的、具有国际竞争能力的营销系统,这种营销系统以及我们的金融服务系统、其他服务贸易系统,都要随着汽车工业的国际化而实现真正的国际化。

——中国机械工业联合会执行副会长张小虞

我认为,电动汽车是汽车产业的一个新力量,今后也会成为新主流,这是一种趋势。怎样加快电动汽车的发展?首先要进一步制定标准和法律法规,放宽市场准入,鼓励民营企业生产电动汽车。同时,应该发挥社会集中力量办大事的优势,集中攻关,突破关键技术,打造电动汽车的全产业链,使我

国在电动汽车生产上形成合力。我相信,只要我们措施得当,就会在电动汽车的生产和使用上实现一个大发展,就有可能实现弯道超车,就有可能达成新力量、新主流这样一个目标。

——国务院发展研究中心副主任侯云春

我国的汽车产业在经历了10年的高速发展之后,今年可能会回归理性,3%左右的增长速度可能会维持一段时间,这也是和世界经济以及我国整体经济发展的步伐一致的。

我国是汽车大国,却仍然不是汽车强国,我们必须静下心来对汽车行业的核心技术进行研究、归纳、判断,

看看到底哪些技术是我们确实具有的、哪些是我们缺失的。比如汽车的能耗问题,这就要求我们必须未雨绸缪,考虑怎样利用节能和新能源汽车来弥补这个空间来实现更大的发展。

——清华大学汽车工程系教授、中国汽车工程学会理事、电动汽车分会主任陈全世

随着整个国际经济向亚洲的转移,汽车市场恐怕也得向亚洲转移。我国要把握好国际竞争的机遇,力争在新的国际分工中把握制造业的高端,比如汽车产业,要实现从产品走出去、卖出去到资本投出去的转变。

在这个过程中,品牌和技术很重要,并购也很重要。我们在并购中要

充分利用金融杠杆,不是简单地自己强打硬拼靠产品,而是要实现金融资本和产业资本的结合,这也应该是北汽集团下一步的战略目标。我希望,北汽集团能交叉利用一系列的金融手段,抢占金融领域的利润。

——中国政法大学资本研究中心主任刘纪鹏

我国汽车工业将会由过去的高速增长转入平稳快速增长,汽车企业之间的竞争也应尽快由着力做广度转变为着力做高度。未来,企业必须转变发展理念,必须靠自身的努力把把工作做细,把核心竞争力提上去。对所有的企业来说,这都是正确的道路,自主品牌更是如此。

而自主品牌的发展,我认为,应该参照北京现代的经验。北京现代选择的“价格驱动—品质驱动—品牌驱动”的模式是非常成功的。这不仅为他们自身的发展找到了一条正确的道路,对我国自主品牌车企的发展也提供了有益的借鉴。

——国家信息中心信息资源开发部主任徐长明

去年,现代集团全球销售汽车660万辆,在世界汽车行业中排名第五。如此傲人的成长,主要归功于现代的品质经营。我们对每一个环节、每一个车型都坚守着品质第一的精神在做,进入中国市场之后,我们也在了解当地的顾客和市场,做有针对性的车型开发与应对。现代集团为在中国事业的发展确定

了方向,即力争在中国市场的份额持续维持在10%。为此,现代集团将持续开展品牌提升、顾客至上、社会奉献以及培育人才四个重大课题,把融入现代汽车的体验和价值观传递给消费者,不断提升现代汽车的品牌价值。

——韩国现代汽车中国事业部副部长王秀滔

本版摄影 赵晶 翟天雪

本版编辑 牛瑾