

涓涓细流汇成大海 - 涓涓细流汇成大海 - 涓涓细流汇成大海 - 能省油的车才有未来

汽车

涓涓

涓涓细流汇成大海2007/04/02 13:10

汽车改变了人类历史，却也快速消耗着人类赖以生存的资源。汽车与资源的矛盾从来没有如此尖锐，高油价时代的到来让人深刻反思石油经济的恶果。

当中国市场的狂热令淘金者们沉醉之时，世界汽车业已显出夕阳经济的特征。辉煌的北美车展背后，是美国三大汽车巨头经营业绩的全面下滑，亏损、裁员成为 2006 年的主旋律。百年老店的福特公司 2006 年在美国市场销量下跌了 8%，预计未来 3 年还将亏损 170 亿美元。世界汽车圣地底特律如今已辉煌不再，曾经兴盛一时的汽车制造厂区呈出老态。

美国人还没有从“以大为美”的大车消费中清醒过来，高油价就让美国车市披上落日之光。权威调查公司预计，美国市场今年将少卖出 100 万辆汽车，美国 2007 年汽车销量将降到 1989 年以来的最低水平。即使以节能环保的小车打遍天下无敌手的日本汽车公司，在自己国内的市场也跌入了 30 年前的低谷。日本汽车工业协会预测，如果不包括微型汽车，日本 2007 年的新车销量将只有 363.5 万辆，需求之低相当于 30 年前的水平。即使是日本人最爱的微型汽车，预计 2007 年销量也仅能达到 1980 年的水平。

2006 年中国车市销量达到 720 万辆，增长超过 30%，中国已经超过日本成为世界第二大汽车市场。权威调查部门预计，除了中国、印度等发展中国家，2007 年全球汽车销售都将进入疲软时代。但在中国汽车市场领跑全球汽车市场荣耀的背后，是中国过快消耗着祖先留下的资源。

当全球汽车市场渐渐萎缩之时，中国汽车业却正弥漫着扩张的冲动。如何延长汽车产业的生命周期？只有一条路：节制。

假如不在制造、消费等环节采取节制政策，市场将为资源所累很快由盛转衰。

2006 年中国原油进口创下历史新高，共进口 1.45 亿吨，相当于每天进口原油 40 万吨，花费超过 664 亿美元，比 2005 年多进口了 1836 万吨，多花了 187 亿美元。虽然我国成品油进口远小于原油，但增幅却高于原油。我国已成为仅次于美国的第三大石油消费国，也是仅次于美国与日本的第三大石油进口国。

汽车岂止消耗石油，也消耗土地、水、新鲜空气等中国已经非常稀缺的资源。君不见汽车业的圈地之风久盛不衰，造车、卖车、修车、停车，都需要吞下大块土地，更不用说那些蜂拥而上的汽车城了。据说广州花都汽车城成为广州汽车项目用地之最。如果更多资源被汽车过快挥霍，越来越低的汽车价格将很快与高昂的使用成本形成鲜明反差，未来还有多少人会为开车的奢侈买单？

假如不快速跟上世界汽车业的绿色潮流，中国汽车业也会加速衰老。

因为政策鼓励不明显，中国大汽车企业多忙于应付眼前产值，环保汽车产业化步子较慢，环保理念还停滞于低层次上。丰田普锐斯所以能以降低成本达到迅速产业化，与其企业哲学息息相关。不仅造环保车，生产过程也全力节能。精益生产方式的核心就是节约，比如混线生产就让丰田在生产过程

中消费的能源比2000年减低了30%。

汽车产业对社会进步的促进作用正在被更有朝气的新兴产业替代，世界经济的增长方式已悄然发生转变。文化与环保等产业在发达国家开始欣欣向荣。环保产业在美国方兴未艾，美国企业从2005年到2009年在绿色技术上吸引的投资将达100亿美元。文化已经成为欧洲新的经济增长点。欧洲如今在艺术与创造性产品上的收入已经是欧洲汽车制造商的两倍，其对经济的贡献甚至超过了化学工业、房地产和食品饮料行业。

受欧盟委托的一项独立调查显示，欧洲人的谋生手段正在改变，人们在择业时选择电视、时装等朝阳行业的可能性远远高于选择去汽车制造厂。目前欧盟文化产业的从业人员已达到580万，虽然欧盟总体就业机会减少了，但在文化与创造性产业的就业机会却增加了1.85%。从产业前景看，文化、创造性的产业才是真正的朝阳产业，不仅由于其是启动人类创新精神的平台，也由于其是能源消耗最低的行业。

与汽车业比较，目前中国的文化创意产业尚在萌芽阶段，但发展前景非常光明。同时，如果不增强汽车业的品牌文化内涵，中国汽车业也可能未老先衰。中国汽车销量增长的同时，创意却成了产业发展中最弱势的部分。在中国汽车企业，技术人员多成为翻译复制资料的简单劳动者。假如抽去了国外品牌文化，有几个中国汽车企业还能靠自己的品牌立身？延长产业寿命，就得给汽车品牌更新注入文化内涵，让中国汽车业成为聚集创造性劳动的产业。

凡是制造、消费等环节过多消耗资源、污染环境的商品，迟早都会被人类理性“冷处理”。正值中国汽车市场高速前行之时，未雨绸缪地思考如何减缓产业老化步伐，想来并非杞人忧天。