



中国汽车 发展战略研究

中国汽车工业协会◎主编



机械工业出版社
China Machine Press

| 缩 | 略 | 版 |



中国汽车 发展战略研究

中国汽车工业协会◎主编



机械工业出版社
China Machine Press

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车发展战略研究 (缩略版) / 中国汽车工业协会主编. —北京: 机械工业出版社, 2012.9

ISBN 978-7-111-39920-9

I. 中… II. 中… III. 汽车工业—经济发展战略—研究—中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2012) 第 232097 号

版权所有·侵权必究

封底无防伪标均为盗版

本书法律顾问 北京市展达律师事务所

本书是“中国汽车发展战略研究”项目的成果。该项目是由中国汽车工业协会于 2010 年发起, 联合中国汽车行业 Top 10 企业, 通过对中国汽车行业全方位、多角度的全景式系统研究, 并着重阐述和分析了对国民经济发展、人民生活、节能减排等重要因素的影响作用, 提炼总结出中国汽车发展战略, 从而引导我国汽车产业快速、健康、可持续地发展。

机械工业出版社 (北京市西城区百万庄大街 22 号 邮政编码 100037)

责任编辑: 黄姗姗 版式设计: 刘永青

中国电影出版社印刷厂印刷

2013 年 11 月第 1 版第 1 次印刷

170mm×242mm·16 印张

标准书号: ISBN 978-7-111-39920-9

定 价: 79.00 元

凡购本书, 如有缺页、倒页、脱页, 由本社发行部调换

客服热线: (010) 68995261 88361066

购书热线: (010) 68326294 88379649 68995259

投稿热线: (010) 88379007

读者信箱: hzjg@hzbook.com

“中国汽车发展战略研究”项目

发起单位

中国汽车工业协会

成员单位

上海汽车集团股份有限公司

中国第一汽车集团公司

东风汽车公司

重庆长安汽车股份有限公司

北京汽车股份有限公司

广州汽车工业集团有限公司

华晨汽车集团控股有限公司

奇瑞汽车股份有限公司

安徽江淮汽车股份有限公司

中国重型汽车集团有限公司

国机集团中国汽车零部件工业公司

领导小组

组 长：董 扬

副组长：顾翔华 李京生

成 员：（按姓氏笔画排序）

毛 海	方运舟	王世平	王善坡	叶盛基	朱一平	朱华荣
李 骏	师建华	陈志鑫	严 刚	何焰辉	杜芳慈	应善强
闵新和	范 仲	姚 杰	董建平	熊传林		

中国汽车发展战略研究编委会

主 任

董 扬（中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长）

副主任

顾翔华（中国汽车工业协会副秘书长）

李京生（中国汽车工业协会副秘书长）

专家委员

张小虞 赵 英 冯 飞 李万里 鲁志强 陈全生 张进华 李 钢
王晓明 张宝竹 陈小洪 于培伟 周放生 霍义光 陈一龙 孙 刚
沈利生 何德旭 杨丹辉 时 杰 刘 勇 阮平南

编 委

倪 全 朱盛镭 朱孔源 高 珩 陈炳炎 杨 萌 王 晶 陈元智
李邵华 许海东 陈士华 晏一平 李文杰

目 录

第1章 深化合资合作与合理利用外资战略研究 / 1

- 1.1 总论 / 2
- 1.2 世界汽车工业合资合作发展概述 / 4
- 1.3 中国汽车工业合资合作及利用外资发展概述 / 6
- 1.4 中国汽车合资合作的效应、路径比较与可持续发展分析 / 8
- 1.5 深化合资合作与合理利用外资的战略框架构想 / 11
- 1.6 深化合资合作与推进外资战略转型的对策措施建议 / 14
- 参考文献 / 20

第2章 汽车税费体制改革研究 / 22

- 2.1 绪论 / 23
- 2.2 我国汽车产业发展现状及趋势分析 / 24
- 2.3 汽车税费体制的国际比较 / 26
- 2.4 我国汽车税费体制现状及评价 / 29
- 2.5 建立适应产业发展要求的汽车税费体系 / 31
- 参考文献 / 33

第3章 汽车工业技术发展趋势研究 / 34

- 3.1 世界汽车工业技术发展趋势 / 35
- 3.2 中国汽车工业技术发展差距与机遇分析 / 45

第4章 相关工业——材料产业对汽车发展影响研究 / 56

4.1 课题来源 / 57

4.2 本课题的研究范围 / 57

4.3 传统用汽车材料 / 57

4.4 汽车用新型材料——新能源材料 / 64

4.5 建议与发展战略 / 68

4.6 本课题研究结论 / 69

附录 4A 需求估计或预测 / 69

第5章 打造世界一流汽车企业集团 / 71

5.1 一流企业成长历程及特征研究 / 72

5.2 国内企业与世界一流企业竞争力比较研究 / 76

5.3 一流汽车企业成长路径研究 / 81

第6章 中国汽车市场中长期研究 / 86

6.1 总论 / 87

6.2 汽车市场发展规律研究 / 87

6.3 中国汽车市场中长期预测 / 90

6.4 政策与措施建议 / 98

参考文献 / 98

第7章 中国汽车产业海外发展战略研究 / 100

7.1 导论 / 101

7.2 中国汽车产业海外发展外围环境分析 / 102

7.3 中国汽车产业海外发展的战略必然性 / 104

7.4 中国汽车产业国际竞争力分析 / 105

7.5 汽车企业海外发展的实践与经验 / 108

- 7.6 海外汽车市场研究 / 110
- 7.7 中国汽车产业海外发展的战略设想与目标 / 112
- 7.8 中国汽车产业海外发展的战略措施 / 113

第 8 章 汽车产业链后端发展战略研究 / 117

- 8.1 二手车发展战略研究 / 118
- 8.2 汽车租赁发展战略研究 / 124
- 8.3 汽车护理及汽车用品发展战略研究 / 128
- 8.4 汽车维修发展战略研究 / 134
- 8.5 汽车救援、汽车改装发展研究 / 139
- 8.6 报废汽车拆解和循环利用 / 142
- 参考文献 / 151

第 9 章 汽车金融业发展战略研究 / 154

- 9.1 汽车金融业概述 / 155
- 9.2 中国汽车金融业发展概况 / 156
- 9.3 国内外汽车金融的比较和借鉴 / 159
- 9.4 中国汽车金融发展中存在的问题和障碍 / 162
- 9.5 中国汽车金融的发展战略 / 164
- 参考文献 / 166

第 10 章 汽车产业在国民经济发展中的地位和作用 / 167

- 10.1 汽车产业在世界经济发展中具有支柱产业地位和作用 / 168
- 10.2 汽车产业在我国国民经济中的支柱产业地位和作用 / 174
- 10.3 汽车产业将继续为中国经济发展做出显著贡献 / 182
- 10.4 汽车保有量与城市空气质量不存在相关关系 / 184
- 10.5 城市交通规划与管理的落后是影响汽车产业发展的瓶颈之一 / 199
- 10.6 小结 / 202
- 参考文献 / 202

第 11 章 节能减排对汽车产业的影响研究报告 / 206

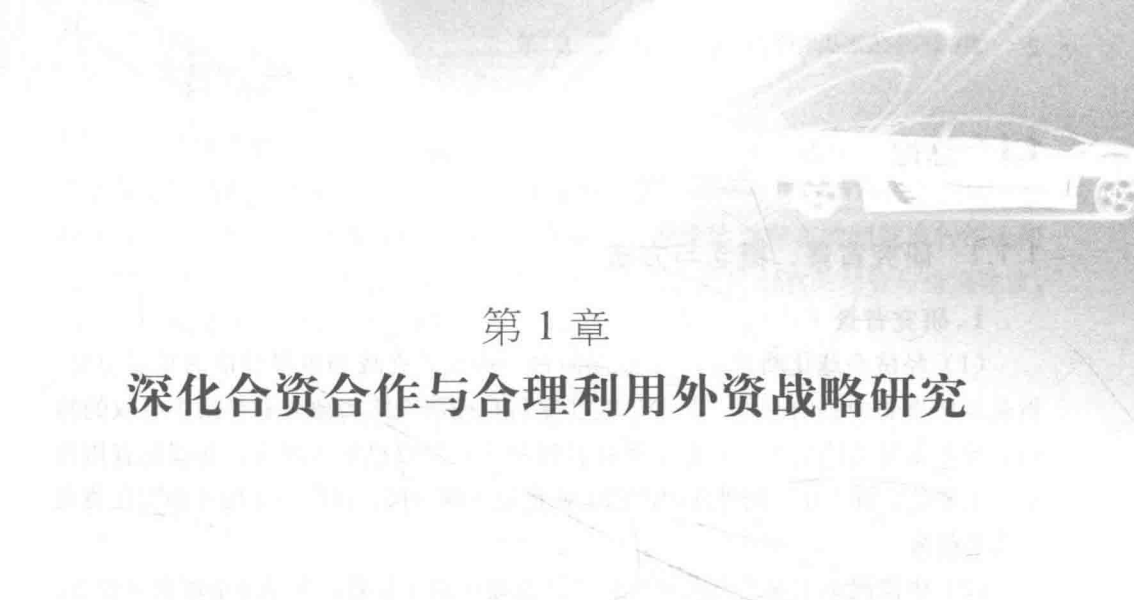
- 11.1 国内外节能减排背景与现状分析 / 207
- 11.2 我国汽车产业节能减排现状分析 / 208
- 11.3 能源与环境对我国汽车产业制约性分析 / 211
- 11.4 节能减排背景下我国汽车产业发展机遇与挑战 / 212
- 11.5 适应节能减排战略的汽车产业发展战略思路和政策措施 / 214

第 12 章 道路交通和城市化进程对汽车产业的影响研究 / 219

- 12.1 总论 / 220
- 12.2 道路交通及城市化进程现状及问题分析 / 221
- 12.3 我国道路交通及城市化进程未来发展趋势 / 223
- 12.4 汽车产业与道路交通及城市化进程关系分析 / 226
- 12.5 结论与建议 / 229
- 参考文献 / 232

第 13 章 汽车零部件发展战略 / 233

- 13.1 前言 / 234
- 13.2 国际汽车零部件产业发展现状与趋势分析 / 234
- 13.3 中国汽车零部件行业发展现状与趋势分析 / 235
- 13.4 中国汽车零部件产业 SWOT 分析 / 236
- 13.5 中国汽车零部件产业发展战略 / 238
- 参考文献 / 245



第 1 章

深化合资合作与合理利用外资战略研究

《深化合资合作与合理利用外资战略研究》课题组名单

课题牵头单位	上海汽车集团股份有限公司
课题负责人	陈志鑫 上海汽车集团股份有限公司执行副总裁
课题组长	程惊雷 教授级高工 上海汽车集团股份有限公司副总工程师
课题副组长	张 程 博士 上海汽车集团股份有限公司技术中心副主任
课题组成员	曹仁章 孙 惠 杨乔治 朱盛镭 王 莹 沈桂龙 刘小平 王 晶 杨 帆 张嘉玮 付盛刚
课题总撰稿人	朱盛镭 张嘉玮 王 晶
分课题撰稿人	曹仁章 孙 惠 杨乔治 王 莹 刘小平 王 晶 杨 帆 付盛刚 沈桂龙 张嘉玮

1.1 总论

1.1.1 研究背景、概念与方法

1. 研究背景

(1) 经济全球化将经历一个低潮阶段,中国正在成为世界经济的重要力量。但是经济增长中心的东移,并不一定伴随着科技研发实力要素和经济主导权的转移。近年来发达国家汽车行业的对外投资和产业转移已进入尾声,其国际直接投资(主要是合资合作)向外流出的增长幅度正逐渐下降;国际分工的不断深化将成为未来趋势。

(2) 中国汽车工业是改革开放和经济全球化的受益者。在经济全球化进程中,中国汽车工业经过近30年合资合作模式的发展,取得了举世瞩目的成果;同时,必须看到近些年中国汽车工业在合资合作与利用外资方面仍存在一些不足并出现新的变化。这些变化不利于我国汽车集团从合资企业中获得技术,导致中国汽车工业的未来发展存在不确定性。因此,有关经济全球化条件下汽车工业合资与合作的研究极有意义。

2. 合作与合资的定义和内涵

合作企业指以合作制为基础,由企业职工共同出资入股,吸收一定比例的社会资产投资组建,实行自主经营、自负盈亏、共同劳动、民主管理、按劳分配与按股分红相结合的一种集体经济组织;合资企业一般定义为由两家或以上公司共同投入资本成立,分别拥有部分股权,并共同分享利润、支出、风险及对该公司的控制权。

国际合资公司所牵涉的关系是一个系统(见图1-1)。跨国公司母公司对合资子公司的控制机制分为外部控制、内部控制和收益控制。内部控制又分为股权控制和非股权控制。股权比例在合资企业控制中有“基础性作用”。股权比例往往直接影响企业利润分配方案、董事名额和投票权,还将影响经理人员的任命。但在某些情况下,股权比例并不决定最终对企业经营活动的实际控制以及企业利益的实际分配。以往探讨比较多的是内部控制(尤其是股权控制),而外部控制和收益控制是近年来随着跨国公司新发展而在运行中出现比较多的新现象和新问题。因此有关这方面的研究必须强调系统性思维和深度分析(见图1-2)。

3. 研究方法、思路和内容框架

关于汽车工业合资合作及合理利用外资的课题研究应以全球化走势和建设汽车强国为研究目标,既侧重于文献资料搜集和理论分析,又不拘泥于现有资料的

局限性,力求在更大范围内吸收新鲜思想和信息;通过考量和比较世界汽车产业合资合作趋势和合资企业嬗变;挖掘专家的隐性知识,达到观念创新和思想突破;分析比较中外汽车工业合资合作的典型案例,有针对性地对存在的问题进行深入研究,建立深化合资合作和合理利用外资的战略构想,并提出有关对策与措施建议。图 1-3 为课题研究思路与内容框架。

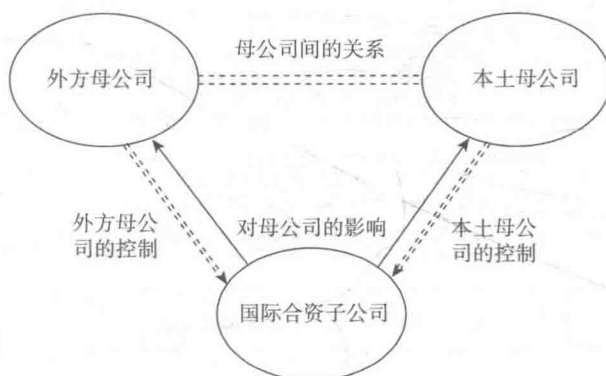


图 1-1 两个母公司的国际合资子公司关系模式

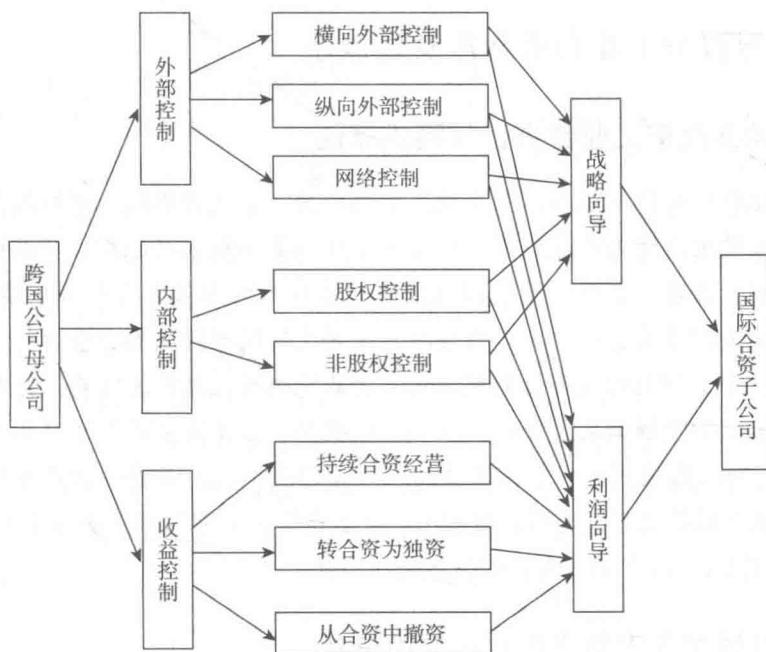


图 1-2 跨国公司母公司对国际合资子公司的控制

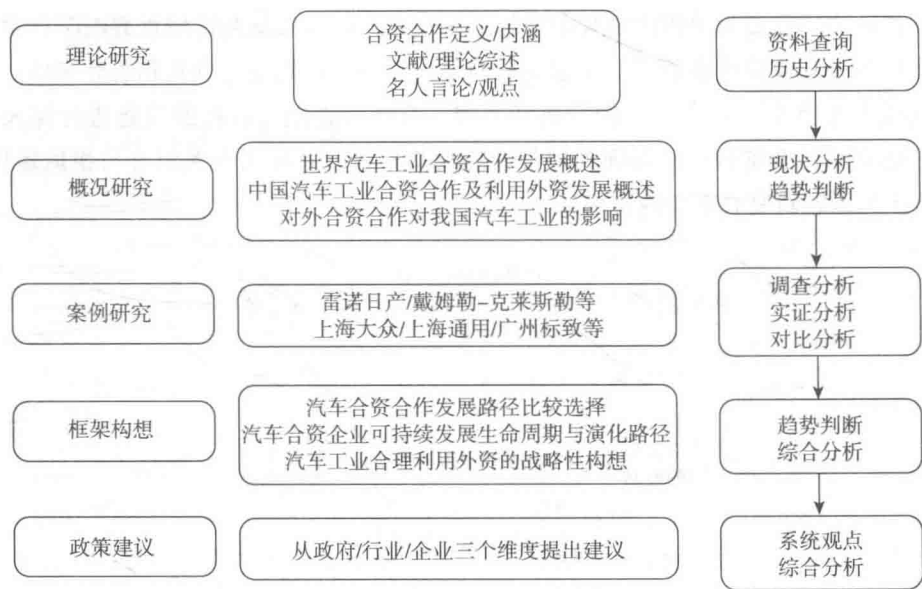


图 1-3 课题研究思路与内容框架

1.2 世界汽车工业合资合作发展概述

1.2.1 世界汽车工业合资合作模式概述

集团化和国际化是世界汽车工业发展的趋势，也是世界汽车市场激烈竞争的结果。全球性生产能力的过剩使世界汽车市场的竞争越来越激烈。在这种竞争压力下，合资、合作、兼并、重组以及战略联盟成为世界各大汽车公司增强实力、提高竞争能力的重要途径之一。跨国汽车公司大规模的跨国界合资合作，从根本上改变了汽车工业的传统资源配置方式、企业竞争模式和组织结构，并对发展中国家的汽车工业发展带来了严峻挑战和发展机遇。后发国家的汽车产业发展历程中一般有三种合资模式。一是日韩模式；二是巴西模式；三是中国汽车产业所走的介于二者之间的第三条道路。事实上，合资合作为中国汽车工业夯实了产业链，进而为中国汽车产业的自主品牌开发创造了条件。

1.2.2 世界汽车工业合资合作动因分析

国际直接投资发展与世界汽车工业格局改变成为汽车产业不断进行合资合作的推动力。跨国汽车公司合资合作的动因通常是：①占领新兴市场和扩大市场份

额。当汽车产品出口出现障碍或出现新的市场时,采取直接投资形式;②国际化分工,降低制造成本。由于跨国公司的汽车产销面向全球,因此规模经济必须在超越国界的基础上才能实现,跨国公司要在全球范围内考虑资源的优化配置,如将汽车初级零部件生产放在劳动力相对低廉的发展中国家,产品研发放在发达国家,将总装厂设在目标市场等,通过一系列直接投资,形成一个超越国界的汽车产销网络;③顺应市场外部环境及竞争格局的变化等。经济全球化的大背景使得在全球范围内应用资源变得更为容易,许多市场要求如安全性、耐久性和环保性均在全球范围内走向统一,各地消费者的意识和期望也更加趋同,进一步减少了全球性经营的障碍。这些因素都加快了世界汽车工业合资合作的步伐。

1.2.3 世界汽车工业合资合作趋势分析

未来世界汽车工业合资合作将面临来自自身需求、地域差异、全球化和技术进步等诸多方面因素的影响,总体趋势是:①合资合作交易金额增大。经过几次大规模合资合作兼并重组浪潮之后,全球汽车企业数量越来越少,合资合作趋势仍将继续,未来强强联合式的合资合作形式增多,私募基金积极参与以及各国主权财富基金的投资增加,都将进一步放大合资合作的交易金额;②亚洲和东欧部分国家的合资加速。金融危机之后,亚洲(除日本)和东欧(含俄罗斯)这两个地区正快速成长为世界新兴的汽车市场,市场潜力巨大。世界跨国汽车集团纷纷转移其战略中心,谋求在这两个地区的投资、合作或兼并重组,并加紧建立和完善其营销体系与服务网络;③生产平台全球共享推动合资合作。为了最大限度地集约化生产和节约成本,汽车生产厂商需要尽可能减少现有制造平台,这就需要将现有生产平台整合成全球化生产平台,即实现全球平台共享。所以实现全球化生产平台将推动未来汽车行业合资合作;④技术进步不断影响合资合作。未来汽车技术进步将主要体现在低碳排放、系统集成化、信息化三方面,将为汽车产业合资合作带来新的机遇。碳排放标准提高推动电动汽车发展,汽车整车企业和电池生产企业可以实现合作,新进入者也将不断增加。系统集成化主要体现在汽车辅助系统有效交流和电子系统共享改善方面,这对整车企业和零部件企业的合作要求更高,关系更紧密。信息化主要体现在人机界面需要对外部设备开放以及谷歌、英特尔等企业进入汽车领域,这使汽车产业与信息产业的联系更加紧密,大大延长了汽车产业链,使汽车产业与其他产业的混合、兼并或重组成为可能。

1.3 中国汽车工业合资合作及利用外资发展概述

1.3.1 中国汽车产业合资合作发展历程

改革开放给中国汽车工业走上合资之路创造了条件。① 20 世纪 80 年代的合资合作初期,主要形式是引进技术、合资经营和技贸结合;② 20 世纪 90 年代后期,合资合作引入了跨国汽车公司的竞争。跨国公司在竞争环境下技术转让状况有了很大的改善。这一阶段零部件配套能力逐渐形成,社会汽车消费体系也在慢慢形成。由于合资企业技术水准较高,所提出的配套要求有效拉动了配套企业的技术、管理水平的提升;③ 2001 年加入 WTO 后,中国汽车开始大举对外开放,长期受到抑制的汽车消费出现“井喷”行情,私人消费成为汽车市场主体。同时,合资汽车企业给中国汽车工业带来的巨大变化开始显现。一些相对先进的技术和理念开始引入中国。福特汽车公司首先提出“全球车”、“世界车”的概念,蒙迪欧、嘉年华等车型几乎与全球同步在中国销售;上海通用汽车公司等企业不仅引进车型,更建立了产品研发中心。在车型、技术逐步与国际接轨的同时,我国车价与国际市场的差距也在缩小;④ 目前新一轮中外汽车企业合资合作与竞争浪潮正在涌动。合资合作格局中出现了一些新的变化:a. 中方在合资公司中原先处于绝对弱势地位的状况获得一定改观,话语权和控制力都有所提升;b. 合资模式在竞争中得到创新,外方兑现承诺建立技术中心,合资企业不再是外方简单进行本地化生产的代工厂,而开始赋予汽车设计、制造、销售和出口等职能,并开始创立全新品牌;c. 跨国汽车公司开始借助中国车企开拓海外市场,合资双方以共同利益最大化为出发点来深化合作,促使合资企业成为外方全球化辐射战略不可或缺的组成部分。

1.3.2 中国汽车产业合资合作现状

从 1984 年中国第一家汽车合资企业成立以来,中国整个汽车工业已经全部或部分融入到全球化的汽车工业格局里,中外合资汽车发展模式成为主流,而原来中国的自主品牌部分或全部从制造性角色向投资企业角色转换。通过几十年的发展,我国汽车产业合资合作取得了很好的成绩,由此也引起汽车界内外人士的关注或争议,有关汽车工业合资合作的评论或批评从未停止过。

2000 年以后,汽车市场各类资本企业快速发展,自主品牌汽车市场份额不断增加,合资企业份额逐步下降,民营企业逐步成长。2010 年中国汽车销量为 1 806 万辆,成为世界第一大汽车市场。其中,合资企业生产乘用车 748.4 万辆,占乘用车销售总量的 54.40%;其中上海通用销售 103.9 万辆、上海大众产销双双突破

百万辆、一汽大众销量约 86 万辆。

(1) 目前全球主要汽车生产国家均实现在华投资生产。其中欧洲汽车制造商在华投资最为密集,主要投资国为德国、法国;美国也是投资中国汽车工业的主要国家,福特汽车公司、通用汽车公司、克莱斯勒(已退出)三大巨头均在华实现本地化生产。日本、韩国等后起汽车强国加快进入中国市场的步伐,逐渐实现产品本土化生产。

(2) 全球主要汽车生产企业在华投资主要集中在长三角、珠三角、京津、东北、华中和西南等地区;跨国公司在华投资对于我国汽车产业集群形成发挥了重要作用,形成“多地布局”(如通用汽车)、“两端展开”(如大众汽车)和“一地中心”(如戴姆勒)三种格局。

(3) 我国汽车乘用车企业合资合作开始至今,中国市场确立了在各跨国公司全球目标市场中不可替代的战略地位。随着政策、市场、合资环境等方面的变化,中外双方合资合作行为逐渐呈现的现状是拓展和提升合资合作的领域和层次;民营整车企业涉猎合资;通过合资方式拓展海外市场;新能源、环保产品受重视。

(4) 我国商用车合资合作企业签约的数量有限,但迹象表明,中外合资合作争夺中国市场的新格局正在形成,合资合作双方的策略已从过去单纯引进新车型转为引进资金和技术发展自主品牌。未来合资合作的主要模式是“技术转让+股权投资”。

(5) 我国汽车零部件企业合资合作的特征是,外资(含合资)零部件企业占全部零部件企业 17%,其中 85% 是外方独资及控股;外资零部件企业工业总产值、主营收入规模和经济效益明显好于内资零部件企业;内、外资零部件企业的竞争已从简单的产品和技术竞争发展到以整车为核心的零部件配套体系之间的竞争。在国内零部件产业引入全球化、中性化、同步化、模块化等先进管理模式的同时,也带来了严峻挑战。

(6) 国外汽车服务商通过其技术优势、品牌效应、成熟的服务规范和流程,以及完备的服务产品,大力开拓国内的服务业市场,通过合资合作获得市场发展先机,竞争主要体现在国内二手车领域和汽车金融领域,并日趋显现出国际化特征。

(7) 根据我国现有产业政策,外商最多选择 2 家国内企业进行合资,且在整车制造企业的股权比例不能超过 50%。目前我国汽车合资严格坚持中方股比不低于 50% 的底线,而零部件包括发动机以及汽车服务业的合资股比未设限制。

(8) 跨国汽车母公司对合资子公司的控制方式主要是对董事会和主要经营者进行组织控制;对合资企业进行技术控制和利润控制。关于关键技术控制的主要方式有:①合资公司只能向跨国汽车母公司购买关键技术;②合资企业的技术部门由跨国母公司按照自己的体系进行分工,对中方实施严格的技术封锁政策;③采用各

种手段最大限度地控制技术外溢；④复制供应链结构，对零部件的采用与推行由外方严格控制。

跨国汽车母公司关于从产业价值链上进行利润控制的主要手段有：①利用零部件采购实现利润转移；②利用“认证”等手段限制国内采购；③多环节提取技术转让费用；④加强营销渠道控制。

1.3.3 跨国汽车公司在华合资合作特点

跨国汽车公司全球经营战略的演变趋势：

(1) 更加重视中国市场。未来跨国汽车公司将更加重视中国市场，可能会采取三大策略：①加大对中国市场小型车、低端车的投资力度；②加快向二三线城市渗透，分享二三线城市汽车消费增长；③采用更多本土供应商以降低成本。

(2) 由合资向独资转变。

(3) 研发本土化。研发战略和组织模式逐步由集中控制走向协调，由协调走向协同，形成开放的、分布于世界各地的全球化网络系统组织架构。

(4) 利用采购权转移利润。

(5) 联合开发，共享成果。联合开发合作模式意味着中方开始与外方企业一起更多地发挥主观能动性，参与核心领域的研究。

(6) 网络型合资。对缺乏全球资源整合能力的发展中国家而言，产品内国际分工为其提供了进入国际化生产体系的多个通道，除了国际直接投资外，还有分包和战略协作。发展中国家需要通过吸引国际投资将这一网络同全球性的技术和商业网络联系起来，以提升自身在产品价值链中的地位。

(7) 发展合资自主品牌。

(8) 国际合资分工不断深化。国际分工的不断深化是经济全球化不断发展的必然产物。国际分工经历了由产业间国际分工到产业内国际分工，再到产品内国际分工的不断深化的历程。汽车工业的国际分工包括传统意义上的国家与国家之间的国际贸易，但更多的是汽车产业链不同增值环节之间的分工与合作。

1.4 中国汽车合资合作的效应、路径比较与可持续发展分析

1.4.1 对外合资合作对中国汽车产业的积极作用

合资合作对我国汽车产业的正面效应是：①现代汽车工业体系初步建成；
此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com