

BIJIAOYOU SHI

ZHONGGUO QICHE
CHANYE DE
ZHENGCE MOSHI ZHANLUE

张占斌 著

比较优势

中国汽车产业的 政策 模式 战略

清华大学出版社

BIJIAOYOUUSHI

ZHONGGUO QICHE
CHANYE DE
ZHENGCE MOSHI ZHANLUE

张占斌 著

比较优势

中国汽车产业的

政策

模式

战略

清华大学出版社
北京

版权所有,翻印必究。举报电话:010-62782989 13901104297 13801310933

图书在版编目(CIP)数据

比较优势:中国汽车产业的政策、模式、战略/张占斌著. —北京:清华大学出版社,2004.9

ISBN 7-302-09198-6

I. 比… II. 张… III. ①汽车产业—经济发展—研究—中国 IV. F426.471
中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 081711 号

出 版 者: 清华大学出版社 地 址: 北京清华大学学研大厦
<http://www.tup.com.cn> 邮 编: 100084
社 总 机: 010-62770175 客 户 服 务: 010-62776969

组稿编辑: 周 菁

文稿编辑: 李凯声

印 刷 者: 清华大学印刷厂

装 订 者: 三河市金元装订厂

发 行 者: 新华书店总店北京发行所

开 本: 148×210 印 张: 10 插 页: 1 字 数: 246 千字

版 次: 2004 年 9 月第 1 版 2004 年 9 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 7-302-09198-6/F·872

印 数: 1~4000

定 价: 19.00 元

本书如存在文字不清、漏印以及缺页、倒页、脱页等印装质量问题,请与清华大学出版社出版部联系调换。联系电话:(010)62770175-3103 或(010)62795704

党的十六大提出了建设新型工业化的要求，靠什么实现这一目标？进入新世纪，汽车业成为众望所归的最有影响的产业。汽车业牵动着整个中国新工业化过程，最有希望成为 21 世纪中国经济快速成长的“领头羊”。汽车作为工业化过程中最具代表性的产业之一，其生产和消费关系到中国新工业化道路的几乎所有主要方面，可以说，汽车产业牵动着整个中国新工业化过程，从汽车业可以洞观中国新工业化过程的全局和战略。在未来 20 年，中国汽车工业将是一个高速增长的行业，在全面建设小康社会和支撑中国翻两番的目标中将发挥更加重要的作用。

——中共中央党校科研部

王瑞璞

本书是国内第一部运用比较优势理论来讨论中国汽车产业的著作，这个角度具有很强的针对性和说服力。作者在讨论中国汽车产业落后根源时，没有停留在一般表面上的研究和论述，而是认为过去政府管制的汽车产业政策违背了比较优势原则，并结合日本、韩国、印度、巴西等国的汽车产业来加以比较说明，这一揭示是深刻的。另外，本书从全面建设小康社会的高度讨论了中国汽车产业的战略地位，认为中国汽车产业将担负起中国经济发展领航的重任，这一定位是很有眼光的。同时，在比较了国际汽车产业模式的基础上，提出了中国汽车产业“比较优势的大国开放竞争模式”，这一归纳鲜明而有特色。

全书结合比较优势理论，提出了中国汽车产业政策的调整建议，许多看法和观点对于决策部门和相关管理部门具有重要的参考价值。

——北京大学中国经济研究中心

林毅夫

作者简介

张占斌，笔名张湛彬，男，1962年11月生，吉林白城市人。历史学硕士（吉林大学中国经济制度史专业），经济学博士（中共中央党校政治经济学专业），经济学博士后（北京大学中国经济研究中



心理论经济学专业)，1986年后曾在中共中央党史研究室、中共中央政治体制改革研讨小组办公室、中国（海南）改革发展研究院、中国管理科学研究院、华泰财产保险公司等单位从事研究和管理工作，现为国家行政学院经济学研究部副研究员，兼任中国市场经济研究会副秘书长，北京大学中国国情研究中心学术委员。经济学主要著作有《新中国企业领导制度》（春秋，1988），《博彩业与政府选择》（中国商业，2001），《股票期权与国有企业激励制度》（辽海，2002），《中国国有企业制度创新》（中国经济，2002）等。在《中国研究》、《金融研究》、《财贸经济》、《经济研究参考》、《中共中央党校学报》等国际、国内学术刊物发表文章数十篇，部分文章被《新华文摘》、《中国社会科学文摘》、《人大报刊复印资料》等转载。近年主要研究方向为经济战略与产业经济、公共经济与公共政策、经济安全与政府管理。

内 容 提 要

本书以比较优势理论为基础,以国际汽车产业为背景,以中国汽车产业为研究对象,讨论了中国汽车产业的发展战略、模式和产业政策。

本书首先分析了中国汽车产业落后的根源,继而从全面建设小康社会的角度论述了中国汽车产业的战略地位,在比较了国际汽车产业模式的基础上,提出了中国汽车产业的“比较优势的大国开放竞争模式”。

本书观点鲜明、文字流畅,在理论和实践上对中国的汽车产业有重要的指导和借鉴意义。

本书适合汽车产业的从业人员、政府相关单位的决策管理人员、大学经济学院的师生以及关注汽车产业的公众阅读。

Abstract

This book has used the theory of comparative advantages to discuss the China's automobile industry's strategies, models and policies by researching the China's automobile industry in the international background.

Firstly, the book analyzes the reason why China's automobile industry is less developed, then expounds it's strategic position for the constructions of a relative comfortable life, and advances the model of "the opening and competing" for a large country with comparative advantages, based on comparing with the international automobile industry's models.

The book has distinct view and lucid writing, and may contribute to both theory and practice for the China's automobile industry.

This book might meet the need among employees working in this industry, or the relative government policymakers or managers, or the instructors or students who study economics at university, or the interested public.

导 言

对经济学意义上的比较优势理论的讨论尚存争议，一种是人们对比较优势的理解存有不同看法，另一种则是因比较优势被放大扩展后，人们讨论的界线标准已不一致。但总体来看，比较优势理论源于亚当·斯密的国与国之间贸易分工取决于劳动价格上的“绝对优势”学说，李嘉图则将斯密的学说继续拓展，认为绝对优势虽然重要，但更重要的还取决于生产成本的相对比较优势。从此，比较思想受到特别的关注，成为比较优势理论产生的标志。后来又有赫克歇尔—俄林等进一步发展到要素优势，即如果一个国家劳动资源相对丰裕，该国的比较优势就在于劳动密集型产业。如果这个国家遵循比较优势，发展轻工业即以劳动密集型产业为主的产业，由于生产过程使用较多的廉价的劳动力，减少使用昂贵的资本，其产品相对来说成本就比较低，因而具有竞争力，利润作为资本积累的量也就较大。反之，如果资本相对丰富而劳动力相对稀缺，具有比较优势的产业就是资本密集型产业。

上述理论更多的是从国际贸易角度着眼的，而林毅夫则进一步将比较优势原则提升到国家经济发展战略的层面并结合发展中国家的实际进行了讨论。林毅夫教授认为：一个经济的最优产业结构是由其要素禀赋结构所内生决定的。欠发达国家政府应该以促进要素禀赋的结构升级为目标，而不是以产业和技术结构的升

比较优势

级为目标，因为一旦要素禀赋结构升级，利润动机和竞争压力就会驱使企业自发地进行技术和产业结构升级。要素禀赋结构升级意味着资本积累比劳动和自然资源的增长更快。资本积累取决于经济剩余和国民经济的储蓄倾向。如果欠发达国家遵循比较优势发展产业，那么就会有最大可能的经济剩余和最高的储蓄倾向，从而最大可能地进行要素禀赋结构升级。遵循这一发展战略，欠发达国家能够取得比发达国家更快速的要素禀赋、技术和产业结构的升级，并实现收敛。简言之，比较优势发展战略就是要在经济发展的每一个阶段上都选择符合自己要素禀赋结构的产业结构和生产技术。

本文系我在北京大学中国经济研究中心的林毅夫教授指导下做的博士后工作报告，立足于运用林毅夫教授一贯倡导和诠释的比较优势理论来阐释中国汽车产业的战略、模式和政策。主要运用以下几种方法：其一，实证分析方法；其二，规范分析方法；其三，比较分析方法；其四，统计分析方法；其五，历史分析方法；其六，制度分析方法。

——比较优势理论经常被经济学家关注并讨论，但过去更多地局限在国际贸易领域来展开，尽管也有经济学家运用各种模式对比较优势理论做出了似乎是否定的讨论，但实际经验检验中的漏洞并不能令人信服。经济学家林毅夫把比较优势理论提升到国家经济发展战略的层面加以讨论并进行检验，这一理论框架对世界各国经济的发展有很强的解释力，尤其对发展中国家选择制定发展战略特别是产业规划更有指导意义。在全球化背景下，比较优势理论不但没有过时，反而被赋予更新的解释能力。

——世界各国经济发展越来越多地追求国际竞争力，在全球化背景下这个问题变得更加紧迫，但竞争能力的发育、培养和挖掘的基础应该还是比较优势和后发优势，离开了比较优势和后发优势的基础而热衷于对竞争优势的各种理解和解释难以找到现实可

行的路径，甚至会鼓励政府赶超战略和对市场干预的重新抬头。以比较优势作为发展的基础和起点，有助于一国要素禀赋和产业结构的渐次提升，有助于逼近或获取竞争优势，政府在比较优势的发展战略中要为市场竞争创造充分的保障条件，建立公正、开放、高效的市场结构。比较优势不是静止不变的，而是在动态中逐渐变化的，好的市场体制将加速比较优势向竞争优势的迈进并在国际竞争中逐渐胜出，但不好的市场体制也将阻碍比较优势的发挥，甚至使比较优势败落成比较劣势。

——出于复杂因素而选择了优先发展重工业赶超战略进而放弃比较优势的各发展中国家，几乎无一例外的遭受了重创。作为大国的中国由于封闭和半封闭政策，赶超战略及与之配套计划体制下政府管制的产业政策长期执行，使国家经济处在积重难返的境地，代价更为沉重。长期受政府保护下的汽车产业因缺乏竞争机制，难以提升要素禀赋，落后也在情理之中。渐进改革促使了赶超战略的退场，比较优势受到尊重并得到发挥，中国汽车产业对外开放和吸引外资、技术合作等制度变迁加快，要素增长方式有了转变，进而取得了初步的进步，这是比较优势充分显示的最好例证。

——全球化背景下中国汽车产业的比较劣势显现得更加清楚，面对世界经济发展新趋向和跨国汽车集团的竞争偏好，扬弃中国汽车产业比较劣势需要与时俱进的进行思想解放和观念创新，站在国际化的高度审视把握自主开发和自主知识产权等一系列问题，积极主动融入国际汽车产业的分工体系，在与巨人同行的竞合中，加快在若干具有比较优势的区段产品上提升要素禀赋，提高自生能力和自强能力。“包打天下”和建立独立民族汽车产业体系的思维方式虽值得尊重但毕竟不符合时代趋势，必须转换到“有所为和有所不为”的按比较优势发展的轨道上来。

——国际汽车产业发展经验表明，政府管制强行使要素禀赋

比较优势

与汽车产业发展对接的过度保护结果必然导致落后，中国、印度的例子就是明证。而且即使一段时间做到了也难于长久维持，韩国汽车产业遭受重创的教训也值得我们吸取。只有使要素禀赋按比较优势原则与产业发展动态有机结合，才是汽车产业成功的关键，美国、德国就是这方面的例证。巴西、墨西哥、西班牙等国汽车产业起步时要素禀赋并不符合产业发展要求，但这些国家并没有强行对接，而是按比较优势原则扩大开放、吸引外资，提升了要素禀赋。日本汽车产业的保护政策对汽车产业发展有推动作用，但这只是问题的表象，其背后的实质仍然是要素禀赋大体符合产业要求，而政府总体上遵循了比较优势原则，市场的作用得以显现。

——中国汽车产业虽有比较劣势的一面，但更应看到比较优势的一面，中国经济的持续增长和综合国力的提升，处在工业化中期大国的市场潜在需求，汽车业不算太低的基础和制造业的整体配套能力，劳动力价格的较低水平的持续，都增强了吸纳外资的能力，国际制造业向中国转移已成事实。进入小康社会的中国人均收入的提升和消费的升级，可选择、途径、学习及加入WTO体制创新等后发优势的存在，这些优势综合培育和发挥得好，中国很有可能在汽车业某些区段产品上创造出竞争优势，并在十年左右成为世界汽车制造业中心之一。

——鉴于国际汽车产业的成长经验，中国汽车产业的领航地位和综合绩效还须再认识再明确，着力推动汽车产业的发展是中国全面建设小康社会和参与国际竞争乃至真正崛起的需要。因此，借鉴国外的实践经验，有必要把“比较优势的大国开放竞争模式”作为全球化背景下中国汽车产业的路径选择。基于中国开始全面建设小康社会和轿车开始进入国民家庭的实际，据测算到2010年中国的汽车保有量可能达到8000万辆，其中轿车2500万辆，汽车产业对中国经济的成长和小康社会建设的贡献很有可能成为一个

奇迹。

——为了推动中国汽车产业的大发展，应当按照比较优势原则对产业政策进行调整并明确规范政府的责任和作用，汽车产业组织政策、资本政策、技术政策、消费政策和配套政策均需要调整完善。要改变以往汽车产业政策调整仅仅局限在汽车工业本身的弊端，要恪守 WTO 协议规则，通过扩大开放和降低市场壁垒，加速外资和民营资本进入，加速国内汽车产业的有机重组和整合，建立鼓励技术引进和创新的经济激励制度，尽早出台汽车消费政策，完善服务配套措施，加快政府职能转换和制度的创新，探索行业管理的新途径，推动好的市场经济竞争机制的建立和完善。

目 录

导言	(I)
----------	-----

第一章 增长理论缺陷与比较优势发展战略理论	(1)
1. 战后增长理论的兴起和经验检验的不足	(1)
2. 自生能力、要素禀赋结构与比较优势之关联	(8)
3. 比较优势发展战略的理论框架和经验检验	(11)

第二章 违背比较优势与汽车产业要素供给的稀缺	(24)
1. 优先发展重工业战略与制度架构的支撑	(24)
2. “赶超”战略产业政策的推行及逐步放弃	(31)
3. 比较优势的违背与汽车产业要素供给的短缺	(40)
4. 违背与遵循比较优势的两种产业政策绩效比较	(50)
5. 制度变迁与汽车产业要素增长方式的转变	(56)

第三章 全球化与汽车产业提升要素禀赋之契机	(63)
1. 国际汽车业的演进路径和产业经济技术特征	(63)
2. 跨国汽车集团全球化竞争的偏好和发展态势	(74)
3. 中国汽车产业面对强势国际竞争的比较劣势	(82)
4. WTO 与中国汽车产业扬弃比较劣势的机遇	(89)

比较优势

第四章 要素禀赋与汽车产业对接的国际经验	(96)
1. 产业的政府管制、利益归属及管制效果	(96)
2. 政府管制与日本汽车产业的“破格成功”	(104)
3. 政府管制与韩国汽车产业的骑虎难下	(112)
4. 要素禀赋：汽车产业成功的关键因素	(119)
第五章 中国汽车产业的比较优势和后发优势	(128)
1. 寻求中国汽车产业比较优势的现实起点	(128)
2. 中国汽车产业现有的和潜在的比较优势	(134)
3. 中国成为世界汽车制造中心的后发优势	(144)
4. 寻求竞争优势要依托比较优势和后发优势	(149)
第六章 全面建设小康社会与汽车产业战略地位	(154)
1. 汽车产业对国民经济影响的国际经验比较	(154)
2. 中国汽车产业对国民经济发展的带动作用	(160)
3. 汽车需求的国际经验和轿车进入中国家庭	(165)
4. 人均收入与中国汽车市场需求潜力预测	(166)
第七章 国际模式比较与中国汽车产业路径选择	(175)
1. 支柱型领航战略产业及国际成长经验	(175)
2. 世界各国汽车产业发展模式的分类比较	(181)
3. 选择中国汽车产业发展模式的基本思路	(184)
4. “比较优势的大国开放竞争模式”的框架	(197)
第八章 比较优势与中国汽车产业政策的调整	(204)
1. 规模经济、产业重组与产业组织政策	(204)
2. 资本短缺、融资渠道与产业资本政策	(214)
3. 技术选择、技术创新与产业技术政策	(223)
4. 消费需求、市场培育与产业消费政策	(233)
5. 政府作用、制度安排与产业配套政策	(243)

目 录

附录一 世界汽车工业 100 年大事年表	(256)
附录二 中国汽车工业 50 年大事年表	(265)
附录三 中国汽车工业 50 位杰出人物	(271)
附录四 中国汽车工业 50 个有影响力的产品	(273)
附录五 中国汽车工业 50 家发展速度最快的企业	(277)
参考文献	(284)
后记	(305)

第一章

增长理论缺陷与比较优势发展战略理论

第二次世界大战结束后增长理论迅速在发展中国家兴起，“赶超”战略在许多国家和地区被引入，但结果并不理想，绝大多数国家并没实现经济赶超，反而累积了多种弊端，与发达国家的经济差距不仅没有缩小，反而逐步拉大。造成这种问题的关键在于比较优势原则被违背，而采取了无视发展中国家要素禀赋的“赶超”战略，受政府保护的许多企业缺乏在市场条件下的自生能力，拖累了国家经济。要根治弊端，就应当放弃“赶超”战略，按照比较优势来制定国家经济的战略安排。

1. 战后增长理论的兴起和经验检验的不足

发展经济学是第二次世界大战以后逐渐形成起来的一门新兴学科，按照我国老一辈经济学家张培刚教授的归纳：发展经济学是要探索发展中国家为什么能像发达国家那样较早地进入现代经济增长的阶段，是哪些因素制约或阻碍着这些国家的迅速工业化和现代化；要研究如何才能使这些至今仍然贫穷落后的国家，逐渐具备工业化和现代化的必要条件和充分条件；要从发展中国家的实际出发，找出一条真正符合它们的具体国情的切实可行的摆

脱贫困落后的道路。^①

第二次世界大战结束后，伴随着大规模经济重建工作的展开，广大亚、非、拉第三世界国家大力发展民族经济的热潮空前高涨。在围绕发展重工业还是轻工业问题上产生了重大争论，有些经济学家认为，发展中国家资本缺乏，技术落后，但劳动力剩余，因此，应该像西方国家工业化走过的道路那样，首先从轻工业开始，发展投资少、建设周期短、资金周转快、利润大、吸收劳动力多、技术要求低、能改善广大居民生活的消费品工业。但是，另一些经济学家，尤其是激进派经济学家们认为，重工业是生产生产资料的工业，是国民经济扩大再生产和进行技术改造的物质基础，是实现工业化，加快经济建设速度和争取经济独立的必要条件。他们认为，重工业可以使密集的资本、较高的就业系数、较多的附加价值很好地结合在一起，带动整个国民经济的高速增长。这场优先发展轻工业，还是优先发展重工业的争论，对发展中国家战后的工业化进程产生了重要影响。

在当时，优先发展重工业派占了上风，他们的许多主张被一些发展中国家领导人所接受。例如，印度已故总理尼赫鲁曾说：“重工业的发展是工业化的同义语”，“如果要搞工业化，最重要的是要有制造机器的重工业”。这一时期，在凯恩斯的国家干预主义和苏联高度集中的计划经济与工业化模式的影响下，绝大多数发展中国家走的是依靠计划化、国有化的“内向型”重工业优先发展战略或进口替代来加速资本积累和工业化的发展道路，试图加速缩小与发达国家的产业和技术结构差距（Chenery, 1961; Warr, 1944），一般尚未认识到市场机制、人力资本等对经济发展的重要作用。这种倾向同样反映在发展经济学的理论研究中，绝大多数发展经济学家都强调计划化或国家干预、物质资本的积累和进口替代的工业化对发

① 张培刚：《新发展经济学》郑州，河南人民出版社，2001，3页。

展中国家经济发展的必要性和重要性，并为此提供了大量的理论论证，其中著名的有：“哈罗德—多马模型”（Harrod-Domar Model）、纳克斯（R. Nurkse）的“贫困恶性循环论”、罗森斯坦—罗丹（P. N. Rosenstein-Rodan）的“大推进理论”和刘易斯（W. A. Lewis）的“二元经济模型”等。

根据罗伯特·索洛（Robert Solow，1956）的开拓性工作，从新古典增长理论可以推导出一个结论，发达国家和发展中国家拥有同样的技术而发达国家资本的边际报酬递减。因而，发展中国家应该比发达国家增长得更快，两者的人均收入差距应该逐渐缩小。然而，经验证据表明，虽然美国不同州之间，以及发达国家之间人均收入水平出现了收敛（Barro and Sala-I-Martin，1992；Baumol，1986），但是，绝大多数发展中国家却并没有能够缩小与发达国家的人均收入差距（Pearson et al.，1969；Romer，1994）。^①

在经济上赶超先进国家，几乎是所有发展中国家的热切愿望。到了20世纪70年代，发达的资本主义世界普遍的“滞胀”病，导致了凯恩斯主义的衰落和新古典主义的复兴；苏联传统的高度集中的计划经济模式的弊端，也在苏联以及其他仿效这种模式的国家中日益明显地暴露出来。绝大多数发展中国家不仅没有如战后初期所期望的那样实现经济现代化，反而问题丛生，困难重重，大多陷入了日益加深的城乡贫困化、旷日持久的高通货膨胀以及积重难返的经济结构失衡的困境中。它们与发达国家的经济差距不仅没有缩小，反而日益扩大。与此同时，一些没有采取“赶超”战略的发展中国家和地区，如亚洲的“四小龙”——中国台湾、韩国、新加坡、中国香港，则在短短的二三十年内，成

^① 林毅夫：《发展战略、自生能力和经济收敛》，载《经济学（季刊）》，第1卷第2期，北京，北京大学出版社，2002。本节评述主要围绕林毅夫的这篇文章而展开。