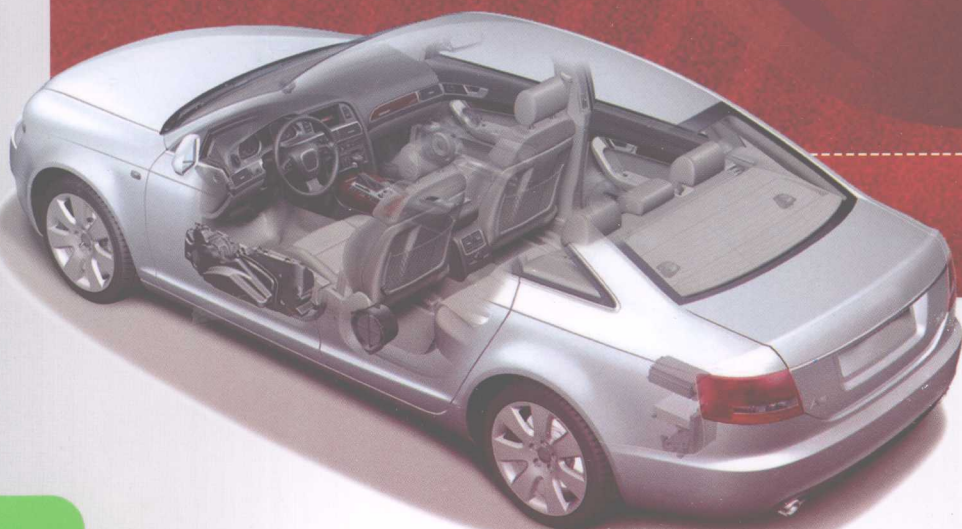


汽车产业链 完善 与 发展

叶福恒 庄继德 庄蔚敏 编著

*Improvement and Development of
Automotive Industry Chain*



机械工业出版社
CHINA MACHINE PRESS

.. 013042384

F426.471
53

汽车产业链完善与发展

叶福恒 庄继德 庄蔚敏 编著



机械工业出版社



北航

C1651237

F426.471
53

188570810 ..

本书围绕汽车工业的产业链完善与发展问题,从理论到实际进行了全面论述。全书共十五章,内容包括汽车产业链分析、产业链延伸模式、产业链整合和国际化、汽车产业与关联产业链接、汽车企业兼并重组与汽车产业集群化,以及打造信息化汽车产业链和构筑绿色的产业链等。本书还对未来的汽车产业链结构变化进行了探讨。

本书打破了以往高等学校汽车专业以产品为主线组织教材的框框,因而扩大了汽车专业面,这对汽车专业教育改革是一种有益的尝试。

本书可作为高等学校车辆工程类专业的教材或教学参考书,也可作为汽车行业管理人员和技术人员的继续教育培训教材。

图书在版编目(CIP)数据

汽车产业链完善与发展/叶福恒,庄继德,庄蔚敏
编著. —北京:机械工业出版社, 2013. 6
ISBN 978-7-111-42178-8

I. ①汽… II. ①叶…②庄…③庄… III. ①汽车工业-产业链-研究-中国 IV. ①F426.471

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第075563号

机械工业出版社(北京市百万庄大街22号 邮政编码100037)
策划编辑:冯春生 责任编辑:冯春生 刘静 邓海平
版式设计:霍永明 责任校对:胡艳萍
封面设计:张静 责任印制:张楠
北京京丰印刷厂印刷
2013年6月第1版·第1次印刷
184mm×260mm·13.5印张·334千字
标准书号:ISBN 978-7-111-42178-8
定价:29.00元

凡购本书,如有缺页、倒页、脱页,由本社发行部调换

电话服务

网络服务

社服务中心:(010)88361066

教材网:<http://www.cmpedu.com>

销售一部:(010)68326294

机工官网:<http://www.cmpbook.com>

销售二部:(010)88379649

机工官博:<http://weibo.com/cmp1952>

读者购书热线:(010)88379203

封面无防伪标均为盗版

前言

产业链比较长是汽车行业的特点,从产品开发、零部件采购、供应链到整个物流,然后到制造、营销、服务,还有下游,延伸的领域很广。

专家认为,未来汽车业竞争的主要表现形式,不仅包括一个单独的产品或整车厂,而是汽车生产企业在整个产业链条上综合实力的比拼。因此,崛起后的中国汽车业为提高国际竞争能力,谋求可持续发展,其唯一出路就在于完善和发展产业链,并提高整个产业链各个环节的综合实力。

作为我国经济发展的支柱产业之一,汽车业近年来无论产量还是销量都保持了高速增长,我国已经发展成为全球第一大汽车市场,并且上升空间还很大。但最近,国内汽车制造业“增产不增收”的局面日显严重,单车利润呈下降态势。

作为全球汽车市场的一个重要组成部分,中国汽车市场的竞争已经无可避免地成为全球化的竞争,在这种市场竞争环境下,中国汽车企业如何应对行业毛利率下降及价格下跌、整体盈利能力下降带来的挑战?改变利润增长方式,促使经营模式向高利润的服务领域延伸是至关重要的有效手段。中国汽车企业由“制造”走向“创造”,由“组装”走向“研发”,将是中国汽车产业未来发展创新的最终目标。

中国汽车制造业要改变利润增长方式,必须向两头延伸价值链,即向上游延伸,发展研发行业,以争取自主知识产权的地位,向下游延伸,发展服务业。

纵观国外,近半个多世纪以来,具有发展潜力的大型跨国公司无不在其自身内部不断延伸产业链,以挖掘新的高利润市场领域。

另外,国外的经验表明,汽车产业链的延伸以及汽车企业与关联企业的链接,必然要求汽车产业走集群化发展道路。

产业集群是产业与区域的有机结合,是指在特定的行业和领域中,一些在地域上集中且有相互关联性的企业、专业化供应商、服务供应商、相关产业的厂商以及相关的机构(如大学、制定标准的机构和行业协会等)所构成的群体。

产业集群能够产生并释放出集群效应,有助于提升汽车工业的竞争优势。世界发达国家的汽车工业基本上都是通过产业集群的方式来发展汽车产业链的。尽管不同国家的集群化方式有所不同,但产业集群化也应该是我国汽车工业培育与提升竞争优势的重要途径。

必须指出,产业集群化又和汽车企业的兼并重组紧密相连。因为汽车产业集群都是围绕一些大汽车集团形成的,可目前在中国大部分汽车企业的规模都比较小,并且布点分散,据统计,目前中国100多家整车企业中,年销量不足1万辆的企业占了绝大多数。中国汽车产业结构与国际汽车业发达国家相比还比较落后,规模不经济、市场集中度不高、配套布点太分散的现象并未消除,面对汽车产业全球竞争的现实,中国汽车还处于相对较弱的竞争地位。

参与国际竞争必须要有大企业，没有能和国际企业抗衡的大企业，我国汽车产业就没有发言权，因此大规模的并购重组迫在眉睫。

总之，我国汽车产业必须通过整合资源和调整改组来扩大企业规模。并且为未来整个中国汽车产业着想，国家政策主要体现未来的重组不仅是汽车集团之间的重组，也要实现资源的合理配置，完善汽车产业链，同时把各个企业的产业链优势更好地发挥出来，从而打造出有实力参与国际竞争的大汽车集团。

由上述可见，汽车产业链延伸、产业集群化和车企并购重组是完善和发展汽车产业链、提升我国汽车业国际竞争力的关键问题，本书就这三大问题从理论到实际进行了全面论述，并对促进汽车工业的发展提供了一些建议，这无疑对我国汽车行业的决策者们具有重要的参考价值。

此外，本书还对打造信息化汽车产业链和构筑绿色的生态产业链，以及如何建立面对全球化的汽车产业链等问题进行了一些探讨，这对完善和发展汽车产业链既有理论意义，也有实用价值。

本书用实际例子对问题进行探讨，因此内容丰富，可读性强，这对从事汽车行业的广大读者来说，有助于开阔思路，扩大知识面。

以往高等学校的汽车专业都是把汽车作为一个产品，来组织相关教材内容，而本书从教育改革的角度出发，把汽车作为一个产业，突破了目前汽车专业以产品为主线的框框，大大扩展了汽车专业面，因此具有创新意义。

本书可作为高等学校车辆工程类专业的教材或教学参考书，也可作为汽车行业管理人员和技术人员的继续教育培训教材。

本书在撰写过程中参阅了有关著作和大量信息资料，在此向所有作者一并表示感谢。

由于作者水平所限，书中难免有错误或不当之处，恳请读者批评指正。

作者

目

录

前言

第一章 汽车产业的发展	1
第一节 汽车产业的重要性	1
第二节 我国汽车产业的现状与发展趋势	2
第三节 我国汽车产业发展面临的挑战	7
第四节 成本控制与汽车产业发展	9
第五节 崛起后的中国汽车产业路在何方	11
第二章 汽车产业链概论	12
第一节 汽车产业链基本概念	12
第二节 汽车产业链结构	12
第三节 汽车产业链利润分配	18
第三章 汽车产业链分析	19
第一节 我国汽车制造业面临跨行业转型	19
第二节 我国汽车产业链主要环节的发展状况	20
第三节 对我国汽车产业链发展的深度探索	35
第四章 我国汽车产业链发展之路	40
第一节 我国汽车产业链发展目前存在的问题	40
第二节 跨国巨头猛攻中国汽车产业链各环节	43
第三节 跨国公司通过对全产业链的渗透来制约我国汽车产业的发展	45
第四节 整个产业链各个环节的综合实力决定汽车产业的国际竞争力	46
第五节 促进中国汽车产业链发展的战略对策	47
第五章 汽车产业链延伸模式	49
第一节 内向延伸	49
第二节 横向延伸	64
第三节 纵向延伸	66
第四节 交叉延伸	78
第五节 波及延伸	79

第六章 汽车产业链整合	82
第一节 汽车产业链整合的基本原则	82
第二节 汽车产业链整合的主要模式	88
第三节 战略联盟型产业链整合	89
第七章 汽车产业与关联产业的链接	95
第一节 汽车产业应与其他相关行业协调发展	95
第二节 加快发展中国汽车装备制造业	106
第三节 汽车产业与关联产业的链合模式	108
第八章 汽车产业集群解析	111
第一节 世界汽车工业的发展以产业集群为特征	111
第二节 学习国外经验, 加快我国汽车产业集群化步伐	115
第三节 广州建设具有竞争力的汽车产业集群之路	118
第四节 上海打造具有中国特色的汽车产业集群	119
第五节 汽车产业集群正向“模块集约地”转化	121
第九章 汽车企业兼并重组	126
第一节 中国车企兼并重组是其发展的必经之路	126
第二节 中国车企重组浪潮	129
第三节 推进汽车产业兼并重组的障碍	133
第四节 车企重组中重要的关注点	135
第五节 全球汽车企业兼并重组的启示	137
第十章 汽车产业链的国际化	144
第一节 国际化的多种途径	144
第二节 我国汽车产品出口存在的问题与对策措施	145
第三节 中国车企推动绿地投资, 加大本地化生产	151
第四节 中国车企海外并购风险大	154
第五节 如何做国际化优秀车企	156

第六节 国际化出路须加快结构调整	156	第一节 全球化效应在汽车产业链中的表现	179
第十一章 打造汽车行业信息化的产业链	158	第二节 汽车企业在全球化理念影响下的经营战略	181
第一节 互联网技术在汽车产业链中的应用	158	第三节 面对全球化的汽车产业链结构变化	184
第二节 顾客关系管理	160	第十四章 新能源汽车产业链发展	187
第三节 电子化管理的供应链	161	第一节 新能源汽车产业链结构分析	187
第四节 企业资源管理系统	166	第二节 促进电动汽车全产业链快速发展的途径	198
第五节 打造网络化汽车企业	168	第三节 打造新能源汽车完整产业链	200
第十二章 构筑绿色的生态产业链	170	第四节 未来电动汽车新产业链的运行模式	201
第一节 汽车零部件企业如何应对节能环保大形势	170	第十五章 汽车产业链支撑体系建设	204
第二节 汽车绿色设计是汽车绿色制造的基础	173	第一节 汽车产业链支撑体系十分重要	204
第三节 汽车企业向环保靠拢的绿色生产	174	第二节 加紧建立第三方检测机构	207
第四节 汽车产品的绿色使用与绿色回收	175	第三节 打造国际一流的汽车产业链支撑服务机构	208
第五节 汽车制造企业带动上下游创建绿色的生态产业链	176	参考文献	210
第十三章 建立面对全球化的汽车产业链	179		

第一章 汽车产业的发展

第一节 汽车产业的重要性

汽车产业是资金密集、技术密集、人才密集型产业。世界经济和汽车产业发展的历史表明,汽车产业无论是对发达国家,还是发展中国家,都具有重要的支撑作用,是国家工业水平的代表性产业。汽车的研制、生产、销售和应用,与国民经济许多部门都息息相关。

汽车业在国民经济中处于举足轻重的地位,是由其超长的产业链和在人们需求结构中的地位所决定的。

从产业链分布看,在上游原材料环节,汽车产业和钢铁、有色金属、橡胶、石化、塑料、玻璃等产业休戚与共;在中游生产制造环节,汽车产业与机械电子、数控机床、自动化生产线等行业利益相关;到了下游环节,汽车产业又与物流、金融、保险、销售、广告等服务业密不可分。除此之外,汽车保有量的增长,还将拉动高速公路的投资需求,从而带动水泥、建材等基建行业的发展。

从人们的需求结构看,在满足了“吃”和“穿”的基本需求之后,“行”的需求上升到了提高生活水平的关键位置。汽车是所有“行”的方式中最便捷、最个性化的产品,也是最能满足这一需求的产品。

一辆轿车作为最终消费品,最少要由2万多个零部件组成。汽车产业不仅投资量大、规模经济要求高,更为重要的是中间投入和价值量转移的比重大,换句话说,汽车产业的投资具有乘数效应。研究成果显示,汽车产业是一个1:10的产业,即汽车产业1个单位的产出,可以带动整个国民经济各环节总体增加10个单位的产出。如此巨大的带动作用是何其他产业都望尘莫及的。

由此可见,汽车产业是一个经济规模大、波及范围广、对国民经济具有很强带动作用的产业,它对世界经济的发展和社会的进步都产生了巨大的作用和深远的影响。因而,世界许多工业发达国家几乎无一例外地把汽车产业作为国民经济的支柱产业。

对我国而言,汽车产业的重要性更是毋庸置疑,它已成为继房地产之后第二个最重要的支柱产业。这主要表现在增加国家财政收入、带动相关产业发展和增加就业机会三个方面。

一是车税费对国家财政贡献极大。汽车作为耐久性消费品,无论在生产阶段还是在销售和使用阶段,均为国家创造了大量的税收,汽车税收已成为我国重要的财政来源之一。

二是汽车产业带动相关产业的发展,汽车产业的产品链带动我国钢铁、电子、化工、纺织、轻工等相关工业的发展是十分明显的。我国的经验表明,汽车产业每增值1元,会给上游产业带来6.65元的增值,给下游产业带来2.63元的增值。

三是汽车产业创造了大量的就业机会,作为国家重要产业之一,汽车产业本身就创造了大量的就业机会,加上相关的科研、管理、销售、使用、维修与汽车产品生产用材料、燃料能源等行业,对就业机会的贡献极大,目前我国与汽车相关产业的就业人数,已经占到了社

会就业总人数的 1/6。从发展趋势看,随着汽车产业的发展,我国汽车产业职工人数占全国城镇就业人数的比例会越来越大,每增加 1 个汽车产业生产人员将增加 10 个人员就业。

既然是支柱产业,那么汽车产业就不能倒下。这就不难理解,为什么在 2008 年爆发全球金融危机之后,各国都采取各种措施来拯救汽车产业。但不同国家出台汽车产业利好的出发点不同。对于那些经济仍保持增长的国家,保汽车产业就等于保增长。

对于那些在全球金融危机陷入负增长的国家和地区,汽车产业意义重大。陷入衰退的海外各国相继出台了救助汽车产业的政策,有两大原因。挽救就业率是最重要的一个因素。海外 1 个汽车产业的就业岗位(仅包括整车企业和零部件企业的工人)将带动 10~20 个其他产业的就业岗位。可以说 10% 以上的就业与汽车产业息息相关,它们或为汽车产业提供金融服务,或提供售后服务等。

且不说与汽车相关的产业,单是汽车产业的失业问题,就令奥巴马政府头痛,据统计,通用、福特和克莱斯勒在美国直接雇员约为 23.9 万人,间接相关就业人数高达 250 万人。

来自 A. T. 科尔尼管理顾问公司的研究显示,2009 年美国超过一半的汽车零部件供应商申请了破产保护,这意味着至少 100 万人可能失业。如果 100 万汽车工人失业,则 1 000 万~2 000 万个相关行业的工人将失去工作。这对于任何一个国家、社会的稳定 and 经济发展都是致命打击。

盖世汽车网 CEO 陈文凯指出:“各国政府出手救助汽车产业还有另外的考虑。汽车产业是一个支柱型产业,其他服务业依赖汽车产业而生,因此,一旦汽车产业倒下,受影响的绝非仅汽车产业自身,其他产业也会受到影响。这是一张不能不扶的多米诺骨牌。”

在未能及时挽救次贷危机,导致金融危机向纵深化发展后,以美国为首的一些国家政府再也不愿意汽车产业重蹈覆辙。

率先推出一系列汽车产业利好措施的中国,将汽车产业看做拉动内需的发动机。国务院发展研究中心产业经济研究部冯飞、石耀东曾指出:根据投入产出关系,汽车产业对 GDP 的拉动系数为 2.74。因此全球金融危机后,中国首先要做的是调整和振兴汽车产业。

第二节 我国汽车产业的现状与发展趋势

一、我国汽车产业现状

汽车作为中国居民家庭拥有率较低的一种高档耐用消费品,随着我国居民收入的不断提高和中国政府鼓励轿车进入居民家庭政策的出台,汽车已经不断地被越来越多的人接受,快速进入中国市场,我国的汽车产业已经进入大众化发展的阶段。中国汽车产业经过 50 多年的成长,产、销量排名已都为全球第一。

继 2006 年全国汽车产销量突破 700 万辆大关后,2007 年又继续保持 20% 以上的增长速度,产量达到了 888.24 万辆,销量达到 879.15 万辆。2008 年,汽车产量为 934.51 万辆,同比增长 5.21%,销量为 938.05 万辆,同比增长 6.70%。

虽然 2008 年汽车产业的产销迈上了 900 万辆的新台阶,但是年初所设定的产销超千万辆的目标却未能实现,而且 2008 年第四季度以来,受全球金融危机影响,中国汽车产业的整体形势下滑。国务院于 2009 年 2 月适时出台《汽车产业调整和振兴规划》,一系列“救市”措施使得中国汽车行业景气度从 2009 年 3 月份以来开始出现回暖迹象。

(一) 受政策利好影响, 我国汽车产业进入高速增长阶段

2009 年, 我国汽车产销分别完成 1 379.1 万辆和 1 364.48 万辆, 同比分别增长 48% 和 46%。

我国与美国、日本、德国汽车消费大国 2009 年的销量数据比较如图 1-1 所示。1 379.1 万辆和 1 364.48 万辆的成绩, 足以使我国成为世界第一大汽车产销国。

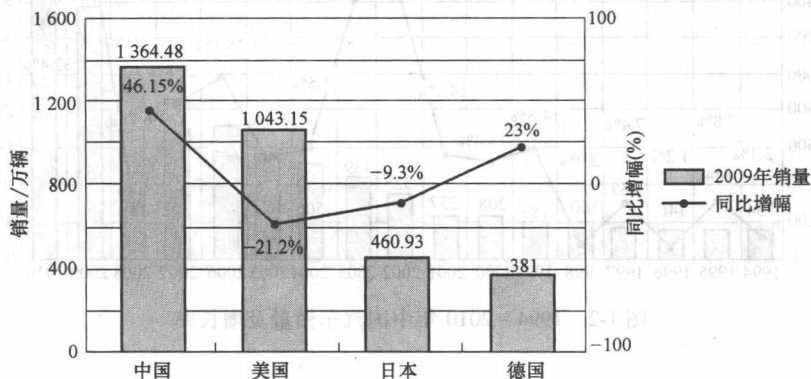


图 1-1 我国与美国、日本、德国汽车消费大国 2009 年的销量数据比较

推动 2009 年汽车市场高速增长的最关键因素, 是中国政府实施的刺激汽车消费政策, 使国内汽油、柴油价格大幅下调, 直接降低了车辆的使用费; 2009 年 1 月 1 日, 养路费被取消, 进一步降低了车辆的使用费; 2009 年 1 月 20 日, 中央政府决定对 1.6L 及以下排量车型实施购置税减半征收的政策, 该政策减少了消费者的购车成本, 直接刺激消费; 2009 年 3 月, 汽车下乡政策开始实施, 政府为购买微客、微卡和轻卡的农民提供相当于车价 10% 的补贴; 2009 年 6 月 1 日, 汽车以旧换新政策出台, 加快了国内旧车的更新。

在这些政策的密集刺激下, 从年初开始, 2009 年国内汽车市场的表现就与 2008 年下半年完全不同。3~12 月, 汽车产销量连续 10 个月超过 100 万辆, 并多次刷新历史纪录。12 月, 汽车产销量分别达 152.47 万辆和 141.36 万辆, 同比分别增长 145% 和 92%, 均再创历史新高。在 12 月产销量高涨的拉动下, 2009 年中国汽车产销量最终定格在 1 379.1 万辆和 1 364.48 万辆。

在上述政策中, 对车市影响最大的是对 1.6L 及以下乘用车减征购置税的政策以及汽车下乡政策。根据中国汽车工业协会的分析, 中央政府出台的这两项政策, 自实施以来, 对汽车市场的拉动为 260 万~500 万辆, 约占 2009 年增量的 61%~70%。

继 2009 年的高速增长后, 我国汽车产业再次取得良好成绩, 2010 年全国汽车产销 1 826.47 万辆和 1 806.19 万辆, 同比分别增长 32.44% 和 32.37%。产销再创新高, 刷新全球历史纪录 (见图 1-2), 蝉联全球第一大汽车生产国。

日本、美国、德国 2010 年汽车产量依然位居第二至第四位。其中, 日本汽车产量为 962.6 万辆, 美国为 776.1 万辆, 德国为 590.6 万辆, 同比分别增长 21.3%、35.4%、13.4%。

推动 2010 年我国汽车产销量高速增长表现的原因, 既有政策的促进因素, 也有因消费者担心政策终止实施而引发的提前消费因素。

根据中国汽车工业协会公布的数据,2011 年全年我国汽车产销量分别为 1 841.89 万辆和 1 850.51 万辆,较 2010 年分别增长 0.84% 和 2.45%。

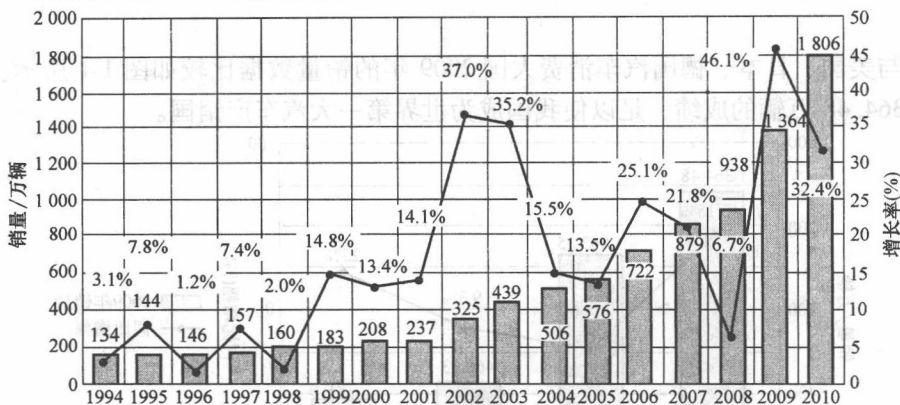


图 1-2 1994 ~ 2010 年中国汽车销量及增长率

乍一看,2011 年的数据远不如前几年那么光鲜。以产销增幅为例,比上年分别回落 31.60 和 29.92 个百分点,为 13 年来最低。不过,业界对今后汽车市场的主流看法,依然是机遇大于挑战。

确实如此。2011 年,中国汽车产业面对的经济、社会环境可谓严峻复杂。宏观经济方面,国内经济下行压力和物价上涨压力并存,增加了企业的经营难度,抑制了对汽车尤其是载货汽车等商用汽车的需求。在汽车消费领域,多项鼓励政策的退出,部分城市的限行限购措施,在促使汽车消费更加理性的同时,也在一定程度上削弱了购买力。在这样的大背景下,汽车产销量增速放缓是社会大环境所致,是产业调整的一种表现形式,无须紧张。

国家信息中心信息资源开发部主任徐长明说:“美国、日本的千人汽车保有量约为 600 辆,而我国目前仅有 50 多辆,离饱和点还有很大一段距离。因此,我国汽车产业仍然会有一个高速发展的时期,只是当前一段时间的发展速度会逐渐放缓而已。”

前景固然是光明的,但 2011 年市场形势的变化也表明,汽车产业将步入“高基数、低增速”的发展时期,今后竞争的主基调将是整个产业链的综合实力及其获利情况,而并非单纯的产品销售数量和价格。

由于生存环境越发严峻,或许在今后几年,一些弱势企业会退出历史舞台,另一些企业会被边缘化,但行业总体竞争力却能得到质的提升,为我国从汽车大国向汽车强国的转变奠定坚实基础。

(二) 成本提高与销量下滑,我国汽车产业的薄利时代到来

从上市车企 2011 年年报看,2011 年国内上市车企净利润降多增少,汽车产业盈利大不如前。17 家主流上市车企中,仅上海汽车、长城汽车、华晨汽车、吉利汽车 4 家乘用车企业的净利润保持两位数增长,超过半数车企净利润均在下降,有 10 家净利润降幅超 20%,最高降幅近 90%。

据悉,2011 年,一汽轿车业绩下降幅度最大,净利润为 217 亿元,同比减少 88.34%。东风集团发布的 2011 年年报显示,2011 年实现净利润 104.8 亿元,下降 4.6%。比亚迪披露的年报显示,2011 年实现净利润 13.85 亿元,同比下降 45.13%。江淮汽车 2011 年

的净利润为6.18亿元,同比下降46.88%。中国重汽2011年的净利润为3.62亿元,同比下降46.1%。

这样的业绩与2009年和2010年的年报形成鲜明对比。资料显示,2009年除4家车企净利润微降外,其余各家增长均在100%以上,其中上海汽车和长安汽车净利润增幅分别达到904.61%和4323.37%。2010年虽有所减缓,但车企依然保持了净利润较高增长的态势,增幅最少也在40%左右。

2011年国内汽车产销增幅下跌,汽车行业盈利增幅回落处在业界普遍预测之内。

对于净利润下滑的原因,一汽轿车在年报中提到:“受国家金融货币政策收紧、汽车鼓励政策退出、油价上涨等因素影响,国内乘用车市场增速大幅下滑,公司产品受到较大冲击。由于汽车市场竞争白热化,终端价格竞争激烈,公司产品销售价格区间下移。同时,日元汇率走高、原材料价格上涨等因素加大了公司的成本压力,综合因素导致公司收益能力降低,财务指标数据同比大幅降低。”

针对利润大幅下滑的原因,江淮汽车给出三个主要原因:一是原材料成本上涨;二是管理费用上涨;三是车市竞争激烈下调车价导致单车利润下降。

国泰君安一位汽车分析师认为:“汽车市场已经告别高速增长期,在整体市场不佳的态势下,汽车产品价格下调,原材料价格高位震荡以及企业运营管理费用均增加提高了成本,压缩了企业的毛利空间。”

以江铃汽车为例,该公司尽管净利润增长,但其2011年的毛利率为24.7%,较上年下降1.1%,江铃汽车称造成这一后果的主要原因是部分产品降价及原材料的上涨。

根据国家发展和改革委员会(以下简称发改委)价格司公布的数据,2010年前三个季度,全国钢材综合平均价格为每吨4593元,同比上涨16.1%。2010年末,由于需求增加,钢价出现一轮“火箭式上涨”,仅11月8日一天,单价就飙升120元。如果用电加价,每吨钢成本将再上涨约500元。在物流环节,2010年年初,汽油、柴油供应价格分别为每吨7100元和6360元,至2010年12月,供应价格分别上涨到每吨8130元和7380元,一年内涨幅分别达到14.5%和16%,加上人力、土地、税收等成本,粗略估计,汽车企业制造成本上涨应在20%左右。

在成本上升和市场增速大幅回调的背景下,此前财大气粗的车企的利润大幅缩水,“钱袋子”瘪了不少,这意味着汽车产业持续多年的粗放式大扩张时代结束,薄利时代到来。

平安证券的分析师说,销售收入下滑和成本提高这两个因素同时作用于汽车上市公司,企业净利润下滑在意料之中。不过多数车企从2011年开始已进行有意的收缩和调整,相信2012年将有所好转。例如,东风汽车在2011年年报中指出,2012年公司将努力做到单车制造成本降低、单车人工成本降低、单车采购成本降低,以提升效率,实现低成本运营。原材料成本的持续上升以及人工费用的快速增长让东风的成本压力大增,直接导致旗下一些子公司出现不同程度的亏损。

不止是东风,对于大部分车企来说,成本上升带来的压力越来越大,降低运营成本已经迫在眉睫。

国内外的经验表明,汽车企业推行精益生产方式,可有效降低运营成本。

但降低成本终究只是一种节流的措施,汽车企业要提升利润增长率,还得想办法“开源”。所谓“开源”,就是汽车企业寻找新的利润增长点。“开源”有的时候比“节流”更

重要,这里以上汽集团为例加以说明。

上汽集团作为上海国资委下属企业,是目前国内销量最大的汽车制造商,同时是领先的乘用车制造商和最大的微型汽车制造商。2010年,该公司实现整车销售358.28万辆,同比增长31.48%,整车销量继续位居国内汽车大集团首位,并在全球汽车销量排名中名列第八。

如上所述,到了2011年,全国汽车企业的盈利都纷纷下滑,即便是2011年“吸金”能力最强的上汽集团,其2011年的净利润虽以202.22亿元领衔全行业,但同比增长也仅为23.38%,增幅大不如前。其实,上汽集团早已意识到,仅依靠汽车制造业务,“吸金”能力有限,今后汽车企业应扩大产业链的覆盖面,寻找新的利润增长点,实现汽车制造业跨行业发展。

(三) 自主创新能力薄弱,至今未成为汽车工业强国

业内人士认为,尽管中国已成为世界第一汽车生产大国,但由于自主创新能力薄弱,至今并未成为汽车工业强国。

自20世纪90年代以来,在以国内市场换取海外技术产业政策的指导下,外国资本大量进入中国汽车产业,外资已占领中国汽车市场90%以上的份额,分割整车生产和零部件供应链。与之相对的是,中国企业从研发到主要零部件还要依赖外方,中国汽车对外依存度达80%以上。中方因此支付高昂的技术、品牌使用费和利润,承担中间产品的进口成本,中国汽车产业计入国内生产总值的附加价值远远低于其销售规模。充当跨国公司的组装车间和加工基地,加剧了我国能源、原材料等基础行业的供给紧张状况,并直接影响到我国经济结构的调整和增长方式的转变。此外,跨国公司为争取更大的利益空间,对技术的控制越来越严,今后获取先进技术的难度更大,若不从根本上改变自主创新能力薄弱的现实,中国汽车厂商将面临严重的知识产权问题和生存危机,还可能牵涉到复杂的国际政治、经济问题。

二、我国汽车产业的发展趋势

研究表明:一个产业的发展进程大体上可分以下三个阶段:

第一阶段是“先进入”阶段,率先进入的企业将攫取因供不应求而产生的丰厚利润。

第二阶段是“低成本”阶段,供过于求态势下的激烈竞争迫使企业利用现有的技术和管理资源努力降低成本,以求得生存,并在企业分化中取得有利位置。

第三阶段是“创新”阶段,在成本降低余地不大的条件下,企业将重点转向技术和管理创新,更多地通过创新产生差异化而赢得优势。

按照这种分析方法,中国目前的汽车产业中虽然不乏优秀的创新企业,但总体来说,正处在第一阶段向第二阶段的过渡之中。而且根据目前的情况,我国汽车产业的发展呈以下六大趋势:

(1) 随着竞争的加剧,汽车行业的利润率将趋于下降,汽车行业的高利润率将不会持续太久。

(2) 虽然还会有企业进入汽车行业,但企业的分化将逐步展开,并逐渐加剧。我国汽车产业刚开始进入大众消费时代,今后还有几十年的快速增长期。目前的汽车市场结构远远不是我国汽车市场结构的最终结局。

(3) 大而全的企业组织结构将遭遇严峻挑战,零部件企业的发展潜力巨大。从全球经济发展趋势看,汽车产业的发展将呈现专业化分工发展的特点。在汽车这个大而长的产业链

中,企业可以各自做好自己最擅长的事。

(4) 产业集群将成为汽车产业发展的重要形态,汽车产业的区域集中化和专业化趋势将加强。国际经验证明,以产业集群为基础发展的形态特别适合像汽车这样关联性特别强的产业。

(5) 汽车产业自主研发能力将趋于加强。一个企业要解决自主研发能力应具备三个条件:①企业体制允许建立自主研发体系;②企业参与国际分工,可以利用国际资源进行自主研发;③企业具有自主研发权。

(6) 以内资为主的大企业有可能逐步形成。在经济全球化的条件下,资本的流动是国际性的。我国的市场十分广阔,为各种类型的企业提供了发展的可能,关键是要给它们提供一个公平竞争的机会。以内资为主的企业具有独特的竞争优势,其发展的空间比较大。

专家认为,汽车产业已成为拉动我国新一轮经济增长的龙头,并将会保持 20~30 年的快速增长。

我国已进入新一轮经济增长期,这一轮增长的出发点和归宿都是以市场为导向的。

近年来汽车产业产品的 80%~90% 由居民个人购买,居民个人成为最终消费主体,因此虽然不排除局部和短期的泡沫,但出现大范围、长时间泡沫的可能性较小。汽车产业主导地位的确立,将为 20 年内我国保持较快增长速度搭建基础平台。

第三节 我国汽车产业发展面临的挑战

我国汽车产业的发展正面临着如下几方面的挑战。

一、生产成本持续上升

从中长期看,中国工业发展已逐步进入高成本时代。驱动中国工业发展进入高成本时代的主要原因有如下几点:

首先,中国工业发展依托的某些能源、资源呈现全球性短缺,价格上升的状况,例如原油、铁矿石。尽管对原油是否已达到开采的顶点,国际上还有争论,但是原油很难再回到低价位已是持续几年的现实。铁矿石也是如此。

其次,由于中国工业规模空前扩大,中国工业原来依托的国内能源、资源供应,已经难以满足规模扩大的需要。中国工业创造了世界工业革命以来的奇迹——2007 年钢产量为 4.89 亿 t。巨大的生产规模,使我国许多产业的产业链条加速向国外延伸。这也是推动中国工业体系开放的内部动因。展望今后 10~15 年,我国仍处于重化工业发展阶段,在这一阶段,对能源、原材料的需求仍将推动工业中间投入的成本提高,从而在整体上推动工业品的成本提高。

再次,随着我国政府、公众对环境保护的高度重视,企业在环境保护方面的投入不得不随之提高。由于企业自身利益及地方政府保护,过去许多中小企业并未按照政府有关法律、法规生产,在环境保护设备、工艺等方面严重投入不足,许多企业仍采用落后、污染大的设备。这种状况使得我国工业生产的外部成本实际上由政府 and 公众承担。

据我国中长期科学技术发展规划的有关研究,如果 2020 年 GDP 翻两番,年增长率为 7.2%,保持现有资源利用水平和排放水平,对环境的污染将是现在的 4.4~4.8 倍。因此,我国政府已经采取了日益严格的环境保护政策。这必将促使企业更新设备,采用先进工艺,

持续提高企业生产成本。

再次,随着城市化的进程,保护农业耕地日益严格,土地价格的上升是长期趋势。

最后,劳动力成本逐步提高。随着政府支农惠农政策的连续出台,农产品的全球性价格上升,使农业劳动者不从事农业的机会成本提高;整体而言劳动力开始出现短缺;生活消费成本上升,贯彻实施《中华人民共和国劳动合同法》及建立健全社保体系等因素都将加大企业用工成本:劳动力成本上升在未来较长一段时间内不可避免。

除上述长期因素外,由于我国经济管理规制改革而导致的价格变动,将在中短期内逐步释放,从而提高工业生产的成本。由于政府对某些生产要素仍实行某种程度的价格管制,因而使我国工业产品价格并未反映实际成本。政府仍然对水、电、煤气、热力定价,天然气和成品油的出厂价格实行政府指导价。

与国际平均水平相比,我国的煤、焦炭、天然气、水、电的价格均相对较低。原油和成品油的价格虽根据国际市场油价变动进行调整,但调整幅度低于国际原油和成品油的涨幅。此外,我国的能源、资源价格只反映了资源开发成本,没有全面覆盖环境成本 and 安全生产成本,资源税也低。资源性产品和公共事业性产品价格普遍偏低,使价格扭曲,导致能源、资源的极大浪费。能源、资源价格形成机制逐步市场化,将在中短期内,成为推动工业产品成本上升的重要因素。

某些重要经济关系的变化,也在推动成本提高。人民币持续升值,利率的持续升高,对我国工业成本的影响不容忽视。一般来说,本币升值使出口成本提高,但进口成本下降。但是由于人民币非国际货币,因而在国际贸易结算中仍使用其他国际货币,我国企业难以获得人民币升值后进口能源、原材料价格相对下降带来的利益。

随着美国、巴西等粮食生产大国把玉米作为乙醇的主要生产原料(我国也在某些省使用玉米提炼乙醇),农产品脱离了单纯满足人们生活及为工业消费品提供原材料的地位,成为能源的组成部分,转化为重要生产要素。这一巨大变化使农产品全球价格持续上升,不仅将提高工业品的价格,也将持续推动劳动力成本提高。

根据上述分析,我国工业发展逐渐进入高成本时代是毫无疑义的。这是我国工业、企业面临的最根本的战略背景的变化。汽车产业也必然受到这一变化的影响,根据这一变化应作出长远的战略选择。

二、节约能源、保护环境的法规、标准逐步提高

2007年政府陆续出台了一些对于汽车产品节能减排的政策、法规。以后政府对于汽车产品节能减排方面仍然趋于严格。我国某些大城市已经效仿北京,开始逐步推出比国家标准更加严格的地方排放法规和标准。日益严格的排放标准、法规,将促进中国汽车企业加速新产品的开发,对中国汽车零部件企业形成更大的冲击。为此政府还将陆续推出具体的节约能源的政策,这将对汽车产品研发产生巨大影响。

三、新能源汽车市场化加速

新能源汽车的开发与推广,是关乎世界汽车工业发展、改变世界汽车工业格局的重大战略问题。

在全球金融危机期间深陷困境的美国汽车业,在努力摆脱生存危机的同时,力争在新能源汽车方面有所突破。

推动新能源汽车发展是奥巴马政府能源政策的组成部分,美国总统奥巴马希望通过发展

和利用新能源,使美国摆脱对海外石油的过度依赖。

2009年4月初,奥巴马曾表示,联邦政府将购买1.76万辆包括新能源汽车在内的节能汽车,这些汽车将由美国三大汽车厂商制造。尽管这一措施并不能改变美国汽车业衰退的现状,但它具有明显的象征意义,也是奥巴马政府鼓励发展新能源汽车的具体体现。美国汽车厂商和一些科研机构也都在采取相关行动,这使新能源车市场化进程明显加快。

在日本政府的积极扶持下,日本的新能源汽车市场化也明显加速。丰田公司宣布在未来几年里,将混合动力车车型增加到10种;日产公司也开始批量生产纯电动汽车,投放日本和欧洲市场;三菱汽车、富士重工开始实现纯电动汽车的商业化。

专家们认为,新能源汽车代表着未来汽车产业的发展方向,发展新能源汽车已成为世界各国拉动经济增长、提升国家竞争力的战略举措。我国政府和汽车产业界对发展新能源汽车、推动新能源汽车产业化应给予十分的重视。但需要指出的是,新能源汽车不能“一哄而上”,要防止重复建设和产能过剩。

四、后金融危机时代的汽车市场

现在全球的经济正在向好的方向发展,后金融危机时代中国的汽车市场该如何发展?专家们的一个基本观点就是,后金融危机时代中国的汽车市场将是全球竞争最激烈的市场,中国的汽车企业应做好准备,未雨绸缪,做好以后市场的竞争准备。

第四节 成本控制与汽车产业发展

全球汽车业的两大巨头——美国通用和福特也在全球金融危机时期经历了经营困境。同样,欧洲一些企业如大众汽车也正在面临着如何克服成本居高不下的发展瓶颈。

相对于在成本控制上比较成功的日、韩汽车企业,欧美汽车企业能否守住在自己本土的市场份额,已被业界打上了大大的问号。

这一疑问在国内竞争国际化的我国市场上,同样受到了各方面的关注。

一、人力成本拖累通用、福特

通用汽车前董事长瓦格纳在分析通用和美国汽车工业面临的困境时列举了三个原因,排在第一位的就是高昂的养老和医疗保险金,这让企业不堪重负。2004年通用花在医疗和养老保险的费用就达52亿美元,平均每辆车要分摊1525美元(大众为418美元,而丰田只有97美元)。福特2006年新增的约24亿美元的支出中,17亿美元为计划中的裁员和工作银行项目福利(工作银行是工会与美国主要汽车制造商达成的一项协议,即员工遭遇裁减后,依旧可以享受大部分工资以及福利待遇),以及自愿终止合同补偿计划相关的支出,4.25亿美元为与削减退休金相关的非现金税前支出,另外,2.8亿美元是与其他设备相关成本有关的非现金税前支出。

生产成本居高不下也困扰着欧洲汽车工业。目前德国是世界上劳动力成本最高的国家之一。据了解,德国汽车产业从业者的平均小时工资为33欧元,比法国、意大利等同业者高出50%,比美国和日本等高出20%。

自20世纪90年代末以来,高成本使欧美汽车产业巨头负担沉重,而日本、韩国等竞争对手则乘机抢占大量市场。

在成本控制方面,日本企业则相当成功。从2000年开始,丰田总裁渡边捷昭领导了丰

田的“面向 21 世纪的成本竞争建设”，这个项目使得丰田在五年里节约了 100 亿美元。丰田因而成为日本盈利最多的公司和世界汽车工业盈利最多的公司。

二、成本高低关系汽车产业的未来

研究表明：汽车产业发展历史上几个重大的转折都来自于降低成本。比如福特发明大批量流水生产方式带动了美国汽车工业的崛起，丰田生产方式的采用奠定了日本汽车产业称霸世界的基础，欧洲推出的全球采购、平台战略、模块化生产等改变了世界汽车产业的生产方式。品牌、技术、质量、服务等都很重要，但是现在看来，丰田登上全球最大汽车公司的最后一块垫脚石就是成本。成本更低就意味着可以使产品价格更有竞争力，也意味着即使降价或者少一些的产量也可以增加盈利。

一些合资公司中方人士表示，由于成本居高不下，欧美汽车企业纷纷把生产基地移至低成本国家，以缓解压力，目的也是与日韩企业抗衡。我国正是在这种竞争格局下成了跨国公司投资的重点。一些跨国公司承认，在选择制造产地时，劳动力成本低正是公司在战略投资时非常重要的考核指标。这也就不难解释，多数公司为什么只把我国作为产品的组装地而不是研发地。但这种做法却导致了我国汽车产业脆弱的一面，即依靠较低的劳动力成本作为汽车产业竞争力最核心的一部分。

三、中国车企期待成本突破

业内人士表示，由于我国汽车企业在核心技术上的竞争力尚处于相对弱势，劳动力成本也日渐上升，如果不能在成本上取得突破，部分跨国公司未来不排除会将这一产业转移到劳动力成本更低的国家和地区。即便是在国内，也有将产业基地向劳动力成本更低的地区转移的情况。上海通用几年前就把山东的烟台和辽宁的沈阳选定为制造基地，除了企业整体规划上的考虑外，与上海地区的劳动力成本高于国内其他地区不无关系。

有关专家认为，较低的劳动力成本作为中国汽车产业竞争力的核心，这种状况并不能保持太久。随着国内工资水平的上涨，这方面的优势正在逐渐减弱，而较低的效率最终会抵消在劳动力成本方面的优势。现在国内汽车产业产量在增长，但是利润却在下降，所以中国汽车产业控制成本的任务非常重。

相对于欧美跨国汽车公司，我国多数汽车企业成立时间很短，在企业员工的退休资金和医疗方面的压力不是很大。但如果不能很好地提早解决这一问题，随着时间的延续，通用、福特面临的困境迟早也会降临到我国汽车企业的头上。

此外，中国车企面临的居高不下的产能和每况愈下的产能利用率也正在影响成本。据估计，我国汽车产业的产能利用率已经从 2007 年底的 66% 下降到了 64% 左右。这个降幅非常大，这将使车企的回报延迟。

“当产能利用率急剧下降时，价格战不可避免，因为降价提升销量造成的损失远小于产能闲置造成的损失”。某证券公司汽车行业分析师指出，1 万辆的轿车产能需投资 1 亿元，达不到产能，固定资产的折旧会相当厉害，而这些都要推到成本上去。

更令业内人士担忧的是，汽车厂家产能扩张步伐始终没有停止。

虽然国家发改委等部门为了防止汽车产能过剩，抬高了投资车企的门槛，但是企业扩产的形势并没有得到遏制。

全球金融危机过后，中国汽车产业经历了高速发展时期，厂家纷纷扩张产能，新建基地。在这种背景下，地方政府把汽车作为当地的支柱产业来发展，千方百计地“圈地”扩