

国家发展和改革委员会软课题研究项目

『我国汽车产业中长期 发展趋势及对策研究』

课题研究成果汇编（下）

国家发展和改革委员会产业政策司
二零零六年八月

编辑说明

2004年6月，国家发展和改革委员会启动了《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》大型软课题研究项目。该软课题研究项目下设九个分课题和一个总报告，由国家发展和改革委员会产业政策司组织行业内主要研究机构和主要企业参与完成。经过两年半的研究，现所有研究工作均圆满完成。

为了使研究成果服务于行业发展，并实现参与研究的单位之间共享研究成果，国家发展和改革委员会委托中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所将所有研究成果汇编成册。现就有关情况说明如下：

- 1、本《汇编》中每篇分课题研究报告均由课题承担单位提供，编辑过程中仅根据出版需要对格式进行编排，对内容未作任何改动；
- 2、为保持各分课题报告的完整性，编排过程中将有关的附录文件一并收录了进来。
- 3、因时间仓促，水平有限，编辑过程中难免疏漏之处，敬请读者斧正。

编辑人员：刘效磊、刘頔

2006年8月

《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》

课题领导小组名单

- | | | |
|------|-----|--------------------|
| 组 长： | 欧新黔 | 国家发展和改革委员会副主任 |
| 副组长： | 刘 治 | 国家发展和改革委员会产业政策司司长 |
| | 王富昌 | 国家发展和改革委员会产业政策司副司长 |
| | 赵 航 | 中国汽车技术研究中心主任 |
| 成 员： | 卢 希 | 国家发展和改革委员会产业协调二处处长 |
| | 张进华 | 中国汽车技术研究中心副主任 |
| | 蒋 雷 | 中国汽车工业协会常务副理事长 |
| | 付于武 | 中国汽车工程学会秘书长 |
| | 冯 飞 | 国务院发展研究中心产业经济研究部部长 |
| | 吴绍明 | 中国第一汽车集团公司总经理助理 |
| | 周文杰 | 东风汽车公司副总经理 |
| | 蒋志伟 | 上海汽车工业（集团）公司副总裁 |
| | 李 少 | 广州汽车工业集团有限公司副总经理 |

《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》

课题工作小组名单

- 组 长：**卢 希 国家发改委产业政策司二处处长
- 副组长：**张进华 中国汽车技术研究中心副主任
- 成 员：**周晓岚 国家发改委产业政策司二处副处长
- 李万里 国家发改委产业政策司二处调研员
- 于永波 国家发改委产业政策司二处调研员
- 郑贺悦 中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所所长
- 傅连学 中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所副所长

《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》

课题专家小组名单

- 郭孔辉 吉林大学汽车工程学院 院长
- 冯 飞 国务院发展研究中心产业经济研究部 部长
- 张书林 原机械部汽车司 副司长/教授
- 荣惠康 中国汽车工业协会专家委员会 副主任
- 付于武 中国汽车工程学会 秘书长/研究员
- 赵 英 中国社会科学院工业经济研究所 副所长
- 欧阳明高 清华大学汽车工程学院 院长
- 钱天蛟 中国汽车技术研究中心 总工程师
- 张正智 中国汽车技术研究中心 副总工程师

序 言

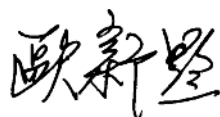
“十五”期间，我国汽车工业快速发展。2005 年我国汽车产业产销规模在世界排名中已上升至第 3 位，成为世界汽车生产大国，汽车工业已成为支撑我国国民经济发展的重要产业。

“十一五”及今后一段时期，我国汽车产业要实现由生产大国向汽车强国的转变，不仅需要面对加强产业结构调整、提高自主创新能力、增强零部件产业基础等产业自身方面的挑战，而且还必须面对产业外部环境的挑战，如能源、交通、环保、国际贸易摩擦等。如何应对挑战，引导汽车产业在不断变化的内外部发展环境下持续、健康发展，是政府主管部门及汽车、企业必须重视和研究的重大课题。

本次由国家发展和改革委员会组织的《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》课题，对中国汽车产业中长期（2005-2020 年）发展的趋势、前景、相关制约因素、发展目标及有关政策措施等做了较为系统的分析和研究，对汽车产业今后的发展趋势进行了总体判断，提出了汽车产业发展方向和战略目标的实现途径。

课题研究历时两年半，行业内主要研究机构和骨干企业均参与了课题研究，应该说，课题研究成果汇集了行业的智慧，是大家共同劳动的成果。希望这一研究成果不仅能为国家有关部门指导中国汽车产业发展提供重要的参考依据，同时也为汽车行业、企业的发展有关战略研究和决策提供参考。希望这一研究成果能充分体现政府一切为行业、企业做好服务的良好愿望。

在此，我衷心感谢参与课题研究的各有关单位的大力支持，感谢专家和学者的辛勤劳动。



2006 年 7 月 31 日

总 目 录

我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究总报告.....	001
我国汽车产业与国民经济相关产业相关领域协调发展问题研究.....	021
我国汽车市场中长期（2005—2020 年）预测研究	337
汽车产业在我国国民经济及国际汽车产业中的地位和作用研究.....	463
我国汽车零部件产业发展战略研究.....	539
我国汽车行业自主开发能力与自主品牌的培育措施研究.....	685
我国发展经济型汽车的前景及措施研究.....	741
我国汽车产业的结构调整与战略重组问题研究.....	847
多种经济成分在我国汽车产业中的地位及协调发展研究.....	909
我国低速汽车发展政策研究.....	1007

分课题四

我国汽车零部件产业发展战略研究

课题牵头单位：

上海汽车工业（集团）总公司

中国汽车技术研究中心汽车工业规划设计研究院

研究工作组名单

组 长:	胡安生	上汽(集团)总公司战略委员会
执行组长:	李赞峰	中国汽车技术研究中心规划设计院
	连三和	中国汽车技术研究中心规划设计院
成 员:	刘立华	中国汽车技术研究中心规划设计院
	苟海平	中国汽车技术研究中心规划设计院
	冯夏勇	上汽(集团)总公司规划发展部
	叶根楼	上汽(集团)总公司规划发展部
	汪若英	上汽(集团)总公司规划发展部
	孔环锋	上汽(集团)总公司规划发展部
	谭华平	东风零部件事业部
	牛丽萍	广汽集团零部件有限公司拓展部
	宓焕群	广汽集团零部件有限公司
	战云鹏	曙光汽车集团公司发展规划部
	尹贵军	长春富奥公司规划部
	冯 昱	长春富奥公司财务部
	陈继程	福耀玻璃工业集团股份有限公司
	邓邵会	福耀玻璃工业集团股份有限公司
	赖颖彪	上海汇众汽车制造公司研发中心
	金正青	上海汇众汽车制造公司研发中心
执 笔 人:	苟海平	

目 录

前 言	543
1 汽车零部件产业的战略地位	545
1.1 零部件与整车的关系	545
1.2 零部件产业的战略地位	546
2 世界汽车零部件产业的发展	548
2.1 产业概况	548
2.2 发达国家零部件产业发展的基本经验	550
2.3 世界汽车零部件产业发展的主要趋势	555
3 我国汽车零部件产业现状	558
3.1 产业发展历程概述	558
3.2 基本情况	560
3.3 产品现状	563
3.4 产业供应链现状	568
3.5 产业组织形态现状	570
4 我国汽车零部件产业的国际竞争力分析	571
4.1 指导理论概述	571
4.2 产业国际竞争力要素分析	576
4.3 产业国际竞争力综合分析	584
5 我国汽车零部件产业的发展战略	587
5.1 环境特征	588
5.2 我国汽车零部件产业目前所处的发展阶段	590
5.3 发展模式的选择	594
5.4 战略目标与战略原则	600
6 相关建议	607
6.1 政策措施建议	607
6.2 企业发展建议	616

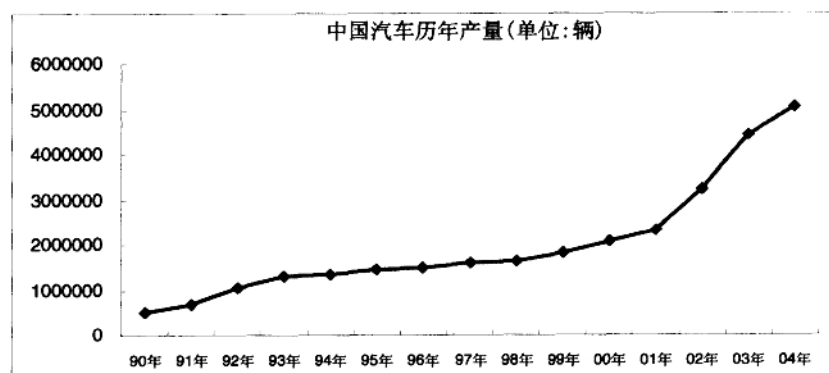
6.3 行业组织发展建议.....	619
7 我国汽车零部件产业的发展趋势	623
7.1 市场增长空间广阔.....	623
7.2 市场竞争激烈,企业将加剧分化.....	624
7.3 产业结构将逐步优化.....	627
7.4 很有可能成为世界汽车零部件产业的生产制造中心.....	628
附表 0-1 课题组实地调研企业名录.....	631
附表 0-2 课题组函调企业名录.....	631
附件 0-1: 零部件企业调研资料.....	632
附件 2-1: 主要国家汽车零部件基本情况.....	647
附件 2-2: 世界汽车零部件大企业主要情况	651
附件 2-3: 世界汽车零部件技术的发展趋势	662
附件 2-4: 世界汽车零部件企业的发展趋势	666
附件 2-5: 世界汽车零部件产业供应链的发展趋势.....	668
附件 5-1: 发展中国家产业竞争力的可能来源	678
附件 6-1: 建立与国际接轨的政府管理模式	681

前 言

汽车工业的发展与世界经济与科技水平的进步相伴相随,纵观世界汽车工业发展史,许多国家在国民经济发展到一定水平,满足一般家庭需求之后,就会进入以住房、汽车消费为代表的改善生活质量阶段。如果抓住机遇、措施得当,汽车工业就有可能从一般加工业中脱颖而出成为支柱产业,以空前的带动作用拉动相关产业,并对社会经济结构、文化观念等方面产生深远影响。

我国汽车工业经过几代人半个多世纪的努力,从无到有、从小到大,经历了计划经济和社会主义市场经济两个不同的历史时期,走过了创建、成长与发展几个阶段,建立了汽车科研、专业教育和各类专业人才培养的体系,形成了产品种类比较齐全、生产能力不断增长、产品水平日益提高、市场持续拓展、营销服务网络不断完善的汽车工业体系。自 20 世纪 90 年代开始,随着消费政策的逐步放宽,汽车产品逐渐从生产资料领域进入消费资料领域,同时对外开放政策吸引了大批国际资本进入我国,极大促进了汽车产业的。近几年我国汽车产业进入快速发展阶段,如图 0-1 所示:02、03、04 连续三年汽车产量跨百万,分别达到 314 万辆、444 万辆和 507 万辆,同比增长率分别达到 38.95%、36.57%和 14.11%。

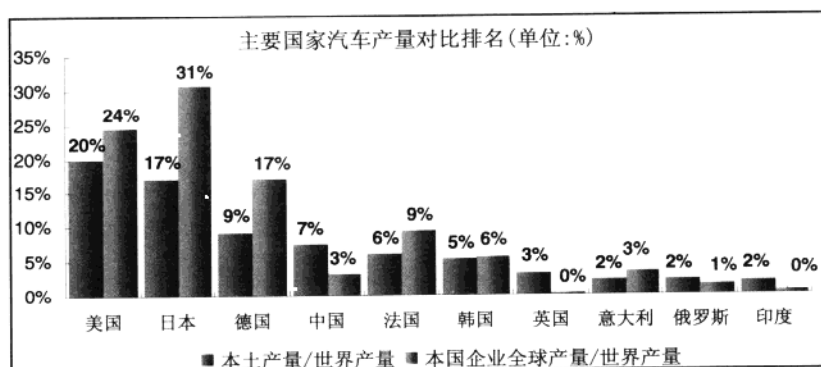
图 0-1 中国汽车历年产量



2004 年我国汽车产量排名世界第四,仅比世界排名第三的德国低 8.88%,按目前发

展趋势,我国很有可能在 2005 年取代德国成为世界第三大汽车生产国。但应该注意的是,上面所提到的汽车产量是本土产量的概念,既包含本国企业的本土汽车产量,也包含外国企业在我国的本土产量。本土产量的多少,可以基本说明本土汽车市场规模的大小,但却很难表明我国汽车产业国际竞争力水平的高低,而本国企业自主品牌汽车的全球产量占世界总产量的比率,却可以一定程度上表明国家产业竞争优势的强弱。图 0-2 是根据世界汽车制造商协会数据的统计结果,可以看出:美、日、德、法、韩、意六国的本国企业产量超过了本土市场的需求;俄罗斯目前的汽车市场虽然不大,但本国企业的产量与本土市场的需求差距不大,基本匹配。而我国本国企业的产量与国内市场需求相比差距明显,与德国相比,差距不仅是 2004 年 50 万的本土产量,即使 2005 年我国汽车产量超过了德国成为世界第三,本国企业的汽车产量依然会与德国企业的产量有相当大的差距,“大而不强”可以说是我国汽车产业现状的基本概括。

图 0-2 2004 年主要国家及汽车制造企业产量对比排名



随着我国汽车产业的发展,内外部环境不断发生变化,对外合资合作出现新局面,产业的资本结构、组织结构、产品结构等方面面临着许多新情况、新问题;同时,汽车产业“十五”发展阶段即将结束,有关指导汽车产业发展的新政策、新措施正在酝酿、调整之中。面对这种形势,为正确认识和分析我国汽车产业的中长期发展趋势,进一步促进和推动我国汽车产业持续健康发展,充分发挥汽车产业对全面建设小康社会的带动作用,国家发展和改革委员会决定组织行业力量,对“我国汽车零部件产业发展战略”设立课题进行研究。

本课题研究以美国经济学家迈克尔·波特的“国家竞争优势”理论为指导，主要采用实证分析的研究方法，对相关资料进行了尽可能地系统搜集和分析，同时在对 40 家重点零部件企业进行实地调研，以及 15 家主要轿车和零部件生产企业进行信函调查的基础上，对现阶段我国汽车零部件产业的现状、存在的主要问题进行分析，对产业中长期（2020 年以前）发展的趋势、前景进行判断，明确我国汽车零部件产业发展的战略选择与战略原则，提出有关措施建议，从而为国家有关部门指导汽车零部件产业的发展，及相关企业的经营决策提供参考依据。

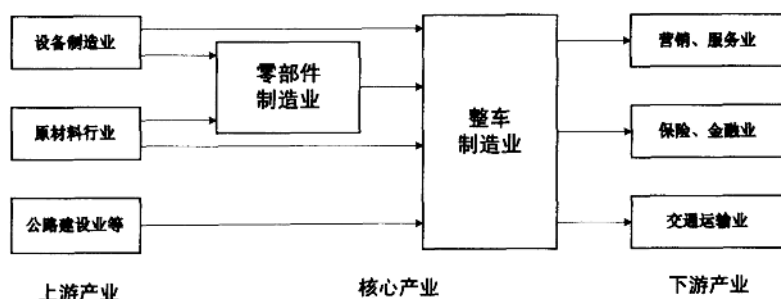
课题组实地调研企业名录见附表 0-1、信函调查企业名录见附表 0-2，零部件企业主要调研内容见附件 0-1、整车企业主要调研内容见附表 0-3。

1 汽车零部件产业的战略地位

1.1 零部件与整车的关系

汽车产业是资本、技术和劳动密集型产业，具有产业链长，关联度高、系统性强的特点，涉及原材料、零部件、交通运输、维修服务等许多行业，能够带动 100 多个相关行业的发展，联动效应巨大。其中，整车与零部件制造业是汽车产业的核心环节，如图 1-1 所示，两者的关系特点可以概括为以下三个方面：

图 1-1 汽车产业链的基本构成



☆ 从产品关系来看，整车是最终产品，零部件是中间产品或售后服务产品。根据产品关系，可以将零部件市场分为 OEM（原装备配套市场）和售后配件两个市场，其中 OEM 市场具有一定的层次性，通常分为三级配套层次。

☆ 从市场关系来看，零部件市场取决于整车市场的总量需求：新车市场需求决定

了零部件 OEM 市场大小,汽车保有量决定售后配件市场的大小。汽车产业供应链的主体通常是整车,零部件能否被市场所接受很大程度上取决于整车需求的拉动作用。同时零部件企业也具有相对独立性,实力强大、拥有独特技术的零部件企业往往可以在供求关系中表现出比较强的议价能力,处于主导地位,甚至制约整车企业的发展。

☆ 从技术关系来看,整车开发需求是零部件开发的源头,零部件同步、超前开发是整车技术进步的基础。根据企业技术能力的不同,零部件的技术开发可以分为三种类型:一是跟进开发,即整车企业拥有产品技术,提供图纸等明确的技术文件,零部件企业根据要求进行开发生产;二是同步发展,即整车企业提供零部件的技术要求,由零部件企业独立完成相应开发工作;三是超前开发,即少数技术研发能力卓越的零部件企业可以超前推出新产品,引导整车需求,推动整车技术创新。整车需求是零部件开发的源头,零部件同步、超前开发是整车技术进步的基础,由于整车企业直接面向最终消费者,可以深入了解消费者的需求,更容易把握零部件产品技术的发展方向,所以现实中前两类情况居多。

整车与零部件在产业链中是上下游关系,但这种上下游关系存在着明显的双向共生的特征:没有强大整车制造业的拉动,不可能有发达的零部件产业;反之,没有强大的零部件产业基础,也不可能拥有独立完整、国际竞争力强大的整车制造业。

1.2 零部件产业的战略地位

☆ 零部件是汽车产业持续健康发展的基础

一辆载重汽车的零部件数量有8000多个,一辆普通轿车的零部件数量超过10000个。相关研究表明,轿车单台平均价格按18870美元,其中零部件价值为11100 美元,约占整车价格的60%,见图1-2。

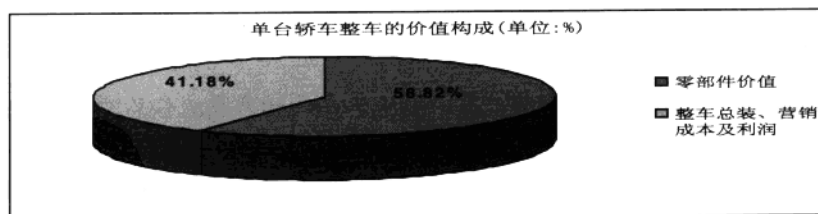
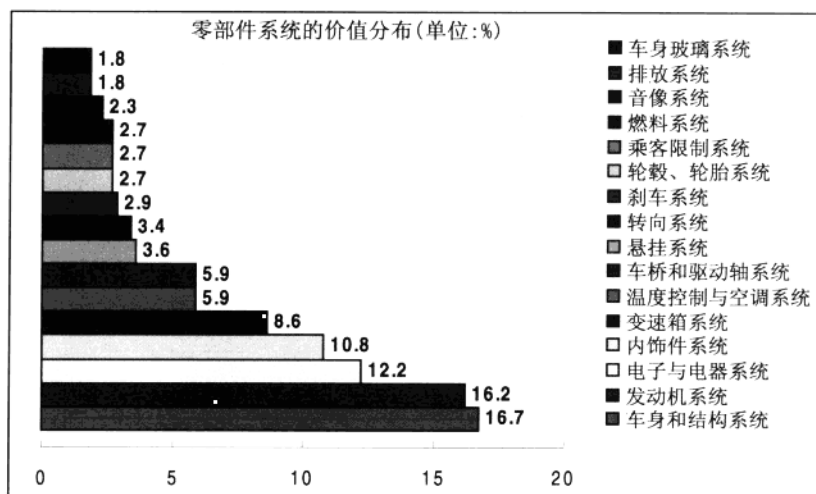


图1-2 轿车零部件在整车价值中的比重

资料来源:根据《汽车零部件》有关资料整理

汽车零部件种类很多,按主要功能可以大致分为16类:车身和结构系统、发动机系统、电子与电器系统、内饰件系统、变速箱系统、温度控制与空调系统、车桥和驱动轴系统、悬挂系统、转向系统、刹车系统、轮毂和轮胎系统、乘客限制系统、燃料系统、音响系统、排放系统以及车身玻璃系统。这些零部件系统在整车中的价值构成比重差别明显,如图1-3所示,车身和发动机系统的价值比重约为17%,而排放和车身玻璃系统仅约占2%。

图 1-3 零部件系统的价值分布



资料来源:根据《汽车零部件》有关资料整理

零部件承担着整车 60%左右的供货量,对上、下游相关产业有显著的带动作用;做为科技成果应用的载体,汽车知识传播的载体和售后服务实现的载体,三大载体功能决定了其在汽车产业链中的强支撑地位。

☆ 随着汽车产业的发展成熟,零部件的强经济特征将逐渐显现

科尼尔公司2003年对全球103家汽车上市公司财务状况的调查表明:2002年全球汽车零部件制造业的投资现金回报率(CFRIC)是9%,汽车营销服务业是10%,零部件零售业是13%,而整车制造业仅是5%。可以看出,在市场基本成熟的状态下,整车制造业是一个高投入低回报的行业;而整车制造业的上下游业务:零部件制造、零售、汽车营销和服务业的赢利性明显好于整车制造业。

随着整车价格连续3年平均10%的降幅,我国汽车产业“整车暴利”的时代正在逐渐

远去,产业价值链从2004年开始,逐渐向整车制造的上下游产业转移。据相关机构对2003年我国汽车上市公司财务数据的分析,虽然我国汽车市场与国际成熟市场相比还有相当大的差距,但汽车产业链的利润分布已经逐渐呈现出国际趋势:从主营业务利润率来看,整车制造业的17家上市公司的中位数是13.29,而零部件制造业的28家上市公司是19.17;从平均成长率来看,零部件制造类上市公司是整车制造类上市公司的3.2倍。另据毕博管理咨询公司的市场调研显示,随着德尔福、伟世通、天合、李尔等一大批全球主要汽车零部件供应商在华投资扩展计划的实施,2010年我国汽车零部件产业的销售规模将在现有基础上增长165%,达到约8000亿左右的规模,成为全球产业投资吸引力最大的地方。罗兰·贝格公司的一项报告也指出,2010年我国的汽车售后服务市场规模将达到1900亿元,在亚洲仅次于日本居第二。

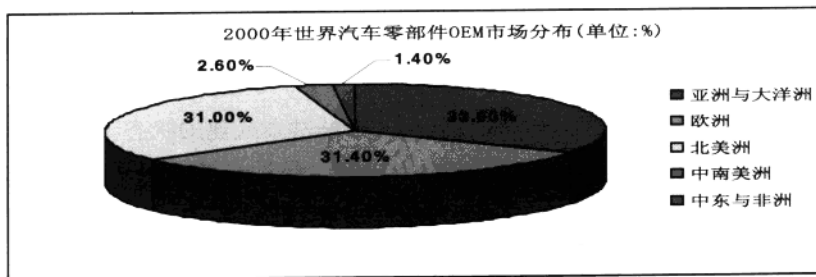
零部件制造及售后服务市场是汽车产业链上的两个高利润环节,随着汽车产业的发展成熟,我国汽车零部件产业的强经济特征将逐渐显现,“做大、做强两端”是汽车产业持续健康发展的基础。

2 世界汽车零部件产业的发展

2.1 产业概况

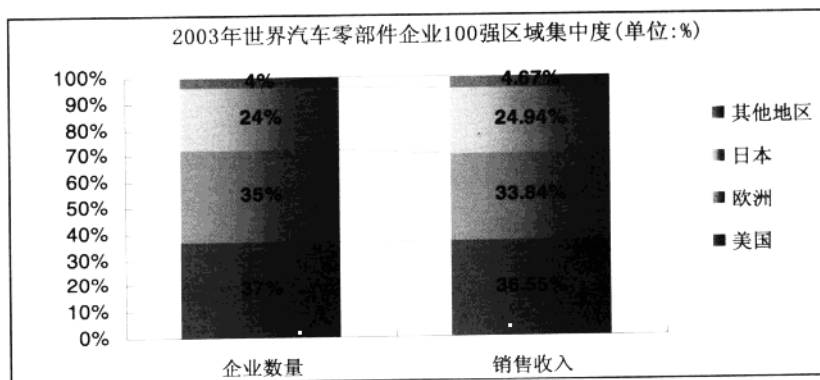
据欧洲汽车零部件制造协会(CLEPA)、美国发动机和设备制造商协会(MEMA)、美国原装设备供应商协会(OESA)、日本汽车零部件制造商协会(JAPIA)的合作调查:2000年世界汽车零部件市场规模12540亿欧元(约10570亿美元),其中零部件OEM市场约为7210亿美元,其中亚洲与大洋洲占33.6%,欧洲占31.4%,北美洲占31.0%是市场规模最大的三个地区,见图2-1。

图2-1 2000年世界汽车零部件OEM市场分布



在2003年世界汽车零部件100强企业中（名单详见附表2-1），美国、欧洲、日本分别占有37家、35家、24家，合计96家；销售收入合计占100家总额的95.33%（见图2-2），具有比较高的区域集中度。

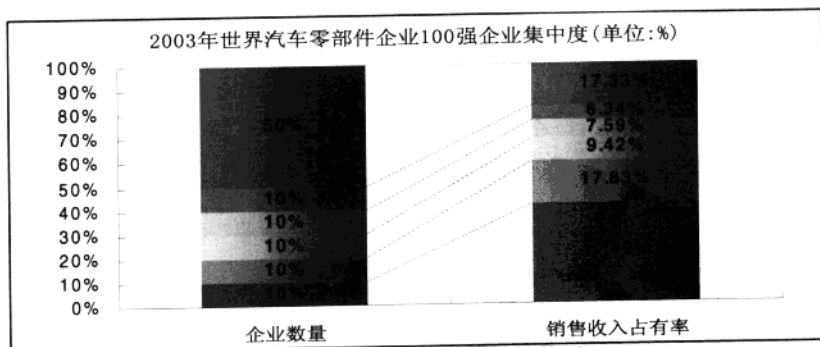
图2-2 2003年世界汽车零部件企业100强区域集中度



资料来源：根据《Automotive News》有关资料整理

在2003年世界汽车零部件100强企业中，前10名企业销售收入占总销售收入41%，前20名企业销售收入占总销售收入近60%，前30名企业销售收入占总销售收入近70%，世界汽车零部件企业的分布具有比较高的企业集中度（见图2-3）。随着世界经济的发展，汽车产业已经成为美、日、德、法、韩等工业发达国家国民经济的支柱产业，零部件企业的规模也越来越大，拥有一批年销售收入超过百亿美元的“巨型”企业。在2004年《财富》世界500强中，有32家汽车企业（详见附表2-2），其中有12家零部件企业，最大的是德国的博世公司，排名94位，年销售收入411.48亿美元（见图2-4）。

图2-3 2003年世界汽车零部件企业100强企业集中度



资料来源：根据《Automotive News》有关资料整理