

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（上）

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、刘嶝

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。

欧新岭

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 |

# 我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究

## 总 报 告

国家发展与改革委员会产业政策司

二〇〇六年八月

## 研究工作组名单

|             |     |                     |
|-------------|-----|---------------------|
| <b>组 长：</b> | 王富昌 | 国家发展和改革委员会产业政策司副司长  |
| <b>成 员：</b> | 卢 希 | 国家发展和改革委员会产业政策司二处   |
|             | 周晓岚 | 国家发展和改革委员会产业政策司二处   |
|             | 李万里 | 国家发展和改革委员会产业政策司二处   |
|             | 于永波 | 国家发展和改革委员会产业政策司二处   |
|             | 张进华 | 中国汽车技术研究中心          |
|             | 傅连学 | 中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所 |
|             | 张书林 | 中国汽车技术研究中心          |
|             | 蔡国钦 | 中国汽车技术研究中心汽车产业发展研究所 |

# 目 录

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 前言                           | 5  |
| 一 产业发展已形成良好基础                | 6  |
| (一) 汽车已成为拉动国民经济增长的重要产业       | 6  |
| (二) 产品结构趋于合理                 | 6  |
| (三) 自主开发与自主品牌有了明显进步          | 7  |
| (四) 汽车零部件发展取得显著进步            | 8  |
| (五) 国际化发展的实力不断增强             | 9  |
| 二 发展趋势与挑战                    | 9  |
| (一) 发展趋势                     | 9  |
| 1、市场资源保障产业持续较快增长             | 10 |
| 2、高效、节能、低排放汽车是发展的主要方向        | 10 |
| 3、技术成熟适用低成本汽车产品将形成国际竞争优势     | 11 |
| 4、将形成以具有国际竞争力的企业(集团)为主导的产业格局 | 11 |
| 5、将成为自主创新型产业                 | 12 |
| 6、汽车行业已进入微利时代                | 12 |
| (二) 汽车产业发展需要应对的主要挑战          | 13 |
| 1、可持续发展面临的能源、环保、安全的挑战        | 13 |
| 2、结构调整面临国有企业体制改革难的挑战         | 14 |
| 3、技术成长和品牌培育面临的挑战             | 14 |
| 4、参与国际分工面临的挑战                | 15 |
| 三 发展目标和对策建议                  | 16 |
| (一) 发展目标                     | 16 |
| (二) 发展对策建议                   | 17 |
| 1、鼓励企业加强自主创新能力的有关政策          | 17 |
| 2、相关的能源政策                    | 18 |
| 3、安全对策                       | 18 |
| 4、建立强大的零部件支撑体系               | 18 |
| 5、加强标准、法规体系建设                | 19 |
| 6、研究制定提高贸易竞争力的有关政策           | 19 |
| 7、促进国有企业的体制改革                | 19 |
| 8、税收政策                       | 20 |
| 9、加强法制化管理                    | 20 |



## 前 言

在我国国民经济持续发展,努力全面建设小康社会的大环境下,我国汽车产业“十五”期间进入了快速发展时期。汽车成为社会消费热点,汽车产业已经成为国民经济发展的重要支柱。

随着社会主义市场经济体系的建立与发展,以及我国加入 WTO,影响汽车产业发展的政策、经济环境正在发生变化。在经济全球化趋势加快发展形势下,国际竞争的压力逐渐加大,汽车产业发展受社会资源、环境的制约日益突出,产业结构调整的现实性加剧。产业发展面临许多新情况、新问题。

为正确认识和分析今后汽车产业的中长期发展趋势,进一步推动我国汽车产业的持续健康发展,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产业政策司组织行业力量,设立《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》课题,对相关问题进行了专门研究。课题下设了 9 个分课题,分别是:

- 《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》
- 《我国汽车市场中长期(2005—2020 年)预测研究》
- 《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》
- 《我国汽车零部件产业发展战略研究》
- 《我国汽车行业自主开发能力与自主品牌的培育措施研究》
- 《我国发展经济型汽车的前景及措施研究》
- 《我国汽车产业的结构调整与战略重组问题研究》
- 《多种经济成分在我国汽车产业中的地位及协调发展研究》
- 《我国低速汽车发展政策研究》

本报告为《我国汽车产业中长期发展趋势及对策研究》课题的主报告,报告中归纳整理、综合利用了以上 9 个分课题的研究成果。

## 一 产业发展已形成良好基础

“十五”期间，我国汽车工业快速发展，为发展成为世界汽车制造强国奠定了较好的基础。

### （一）汽车已成为拉动国民经济增长的重要产业

“十五”期间，我国汽车产销规模和汽车保有量增长迅速。以 2000 年和 2005 年相比，产销量由 206 万辆增长到 570 万辆，年均增长率约 23%。汽车产、销在世界各国中的排名分别从第 7 和第 8 位上升到第 3 位。我国汽车保有量从 1600 万辆增长到 3100 万辆，每千人汽车拥有量从 12.4 辆增长到 24 辆。截止 2004 年底，汽车制造业产值（不变价）占全国工业总产值的比重达到 5.2%，汽车制造业增加值占全国 GDP 比重达到 1.8%。在制造业各行业中，按产值排名，汽车制造业位居第三，对国民经济发展的贡献明显。

以汽车产业为核心，形成了一系列高增长产业群。汽车对相关产业发展的带动作用显著。随着汽车工业的技术进步，上游产业如装备制造、钢铁、石油化工、橡胶等行业技术水平不断提升，产品逐步替代进口，如汽车冲压设备已完全立足国内并可出口；下游产业如汽车销售及服务等行业迅速发展。2004 年，我国汽车制造业直接就业人数约为 200 万人（国家统计局统计 5800 多家企业范围），间接就业人数约 3000 万人，直接就业与间接就业比高达 1：15。带动就业作用突出。汽车产业已经成为拉动内需，带动国民经济增长的重要产业。

### （二）产品结构趋于合理

“十五”期间，我国汽车行业产品结构调整取得显著进展，产品品种基本齐全，供给能力显著增强，基本保证市场需求。汽车产品价格大幅度下降，性价比不断提升。商用车、小排量乘用车价格大大低于国际价格，中级别乘用车已接近国外价格并低于进口车价格。国产汽车已占国内市场 97% 的份额。

从国内汽车市场构成来看，乘用车所占份额持续提升，由 2000 年的 53% 提高到 2005

年的 69%。在乘用车产品中,轿车的市场份额提升幅度最大,2005 年轿车的产销量已超过全部汽车产销量的 50%。在商用车产品中,重型及轻、微型载货车所占份额持续提升,中型载货车所占份额持续下降,产品结构更加合理。

从轿车产品构成来看,近年来在国家的政策导向下,各地开始放宽了对小排量车的限制,企业注重小排量汽车产品的升级换代,同时伴随油价上涨等因素的共同影响,以小排量、低油耗及综合使用成本更经济的乘用车产品开始成为市场消费的主流。国内轿车市场中,虽然 1.6-2.0L 排量的产品目前还占据市场主体地位,但 1.5L 以下产品占轿车的市场份额逐年上升,2005 年达到 41%,比 2004 年增加了 7 个百分点,展现了小排量轿车在我国良好的发展潜力。

从汽车使用的燃料构成来看,传统燃油汽车中,柴油车比例上升。2004 年重型载货车柴油化率达 99.9%,中型载货车柴油化率达 93.4%,轻型载货车柴油化率也达到 89.4%;大、中型客车柴油化率均达到 84%。除传统燃油汽车外,代用燃料汽车(CNG、LPG)已经在重点城市公交系统、出租车中使用,目前保有量已达 20 万辆。电动、混合动力和燃料电池汽车的研发取得一定成果,部分车型已经开始示范运行。

### (三) 自主开发与自主品牌有了明显进步

自主开发的理念发生了重大改变。随着我国宏观经济水平以及汽车制造能力的提高,过去资金、制造技术等因素对我国汽车产业发展的制约作用逐步削弱,而自主开发已成为我国汽车产业自主发展的关键,企业自主开发的积极性和自觉性日益提高,社会各界关注、支持汽车产业自主开发的呼声空前高涨,汽车产业自主开发的氛围已经形成。近年来,由于市场竞争生存和企业长远发展的需要,企业加大了自主开发的投入,通过自我开发、联合开发、委托设计等多种方式开发新产品,使国内主要骨干企业的自主开发能力有了明显的提高,形成了一批自主品牌产品。

在自主开发最薄弱的轿车行业,当前正处于以模仿改进创新和集成创新为主要途径的产品开发能力快速提升、开发成果不断显现的关键时期。部分骨干企业已基本掌握了车身开发技术,具备了利用现有平台的产品换型能力,少数企业在车身开发上已具备国际竞争能力;在整车的集成开发方面也取得重大进展,一些企业已经具备 B 级以下轿车

商品化集成开发能力；汽车电子等关键零部件取得突破性进展，有的企业较全面掌握动力总成电控系统应用和匹配技术，安全气囊、ABS 和自动变速箱已装车应用。近年来由内资企业自主开发、具有自主品牌轿车的市场占有率不断提高，其市场份额由过去几乎空白提高到目前接近 30%，自主品牌的低价位经济型乘用车在国内市场形成了较强的竞争优势，并且开始批量出口。一些自主开发的中级轿车产品也正陆续投入市场，如果国家能通过政府采购在支持自主品牌产品上发挥带头作用，自主品牌轿车的社会影响力会发生质的提高，将进入一个新的发展阶段。

在轿车以外的其它行业中，国内主要企业具备了整车集成开发能力，骨干企业具备了较完整的系统自主开发能力并积累了丰富的经验。自主品牌的发展成就更为显著。在微型汽车领域，以引进产品为基础自主改进创新的自主品牌产品已完全占据市场主导地位；在载货汽车领域，国内自主品牌产品占有绝对优势；在客车领域，自主品牌产品几乎覆盖了整个中低高档客车市场，引进国外品牌产品主要集中在少数技术含量较高的高档豪华客车领域。总体上看，虽然以上各种自主品牌的产品在技术水平上还与国际先进水平存在一定的差距，但由于其在技术先进性、成熟度与经济性之间找到了平衡点，产品不仅较好地适应了国内市场需求，而且在发展中国家的市场中也具有很强的国际竞争力。据海关统计，近年来 10 座以上客车和载货汽车保持出口大于进口，5 吨以下载货汽车和发动机排量 1.5 升以下客车、1.0~1.5 升轿车产品成为拉动整车行业出口增长的主要车型。

#### （四）汽车零部件发展取得显著进步

截止到 2005 年底，国家统计局统计的 4447 家零部件企业，共有资产总计 3588 亿元（现价，下同），比 2004 年增长 15.7%，固定资产平均余额 955 亿元，比 2004 年增长 17.5%；实现工业总产值 3528 亿元，比 2004 年增长 17.3%，实现销售收入 3449 亿元，比 2004 年增长 18.7%。

国内汽车零部件行业发展取得了显著进步，部分零部件品种形成一定的国际竞争优势，已成为我国汽车行业出口的主力军。通过不断提高整车产品的本地化配套率、扩大出口，2005 年实现了零部件行业销售收入增长率高于汽车行业整体增长率 8 个百分点，

形成了一批具有自主研发能力和一定规模的骨干企业，并开始参加整车产品的研发活动。其中实现销售收入超过 10 亿元的零部件企业已达到 38 家，这批企业已成为我国汽车产业发展高新技术和自主品牌产品的骨干力量。值得关注的是，有些整车企业利用自身具有整车产品可进行零部件试验的有利条件和出于掌握核心技术考虑，在发动机和汽车电子领域加大了研发和生产能力建设投入，已取得重大进展。

## （五）国际化发展的实力不断增强

“十五”期间，中国的汽车行业应对加入 WTO 带来的挑战，进出口均出现了快速增长。以 2000 年和 2005 年相比，全国汽车产品进出口总额从 65.26 亿美元，增加到 322.04 亿美元，年均增长率达 37.6%。其中进口金额从 40.47 亿美元增加到 154.34 亿美元，年均增长率 30.7%，出口金额从 24.79 亿美元增加到 167.70 亿美元，年均增长 46.6%。出口增速明显大于进口增速，且在 2005 年，出口总额首次超过进口总额。出口产品结构也在加快优化升级。中高档客车已大批量出口，最大单次定单已达万辆规模；中重型载货汽车、自主品牌轿车已经实现批量、持续出口。同时，为适应经济全球化的发展趋势，国内部分企业已开始主动参与国际兼并重组、尝试在海外投资建厂，有的已经投产并取得较好业绩，展现了良好的国际化发展前景。

# 二 发展趋势与挑战

## （一）发展趋势

未来十五年，是我国由汽车生产大国向制造强国转型时期。只要我们能够抓住世界汽车工业正处于节能与新能源技术发展的转型时期这一发展机遇，充分发挥产业基础和国内市场资源的优势，坚持科学发展观，实现汽车与社会协调发展，坚持自主发展与对外开放相结合的发展方针，在全球范围内优化资源配置，努力提高技术水平和自主创新能力，提高自主品牌产品的竞争力，主动参与汽车产业全球化分工，我国定将成为世界新兴的汽车制造强国。在发展过程中会明显呈现以下趋势。

## 1、市场资源保障产业持续较快增长

国际经验表明，一个国家人均 GDP 超过 1000 美元，轿车开始导入家庭；人均 GDP 超过 3000 美元，轿车开始大规模进入家庭，逐步进入汽车社会时代。目前，中国总体人均 GDP 已达到 1500 美元，处于消费结构升级的发展阶段。汽车已成为重要的生产、生活资料。我国近期已有 5 个省市人均 GDP 达到或超过 3000 美元，人口超过 2 亿，开始步入汽车社会。当前我国千人汽车拥有率仅为世界平均水平的六分之一，随着我国国民经济的持续增长，将会有更多的城市和地区陆续步入汽车社会。预计到 2020 年全面建设小康社会目标实现时，中国人均汽车保有量将接近目前世界汽车保有量的平均水平，汽车保有量可能达到 1.5 亿辆左右。

从世界范围来看，国外发达国家的汽车市场虽已达到饱和状态，但广大发展中国家的汽车市场还有广阔的发展空间。如美国、欧盟、中国、日本、韩国五个国家或地区人口约占全球的 40%，而汽车销量占有全球 80% 左右，其它国家 60% 的人口仅占全球汽车销量的 20%，市场增长潜力仍较大。同时，由于广大发展中国家的经济发展水平与我国比较接近，其汽车市场需求特征与我国也基本相同，我国生产的产品在这些国家有较强的竞争力，预计今后我国汽车产品在国际贸易中将保持出口大于进口。

综上所述，以国内外两个市场为支撑，预计今后十五年，我国汽车产业将仍保持快速增长，实现高于国民经济的增长速度。

## 2、高效、节能、低排放汽车是发展的主要方向

节能、环保和安全统筹兼顾，协调发展，是汽车产业可持续发展的重要保证。根据我国国民经济发展方针和汽车产业实现可持续发展的要求，汽车产业必须以节约能源为重点，通过加快技术进步和政策引导，努力提高汽车的燃油经济性，实现产品的技术升级，在油价上涨并供应趋紧和有关政策的引导下，小排量经济型汽车将成为乘用车市场消费的主体；新能源汽车的研发和产业化工作将进入高度重视、快速发展的时期，代用燃料汽车将在具有资源优势地区得到一定程度的发展，从而促进我国汽车产业实现跨越式发展；乘用车的柴油化率也会得到一定程度的提高。在发展节能产品的同时，环保、安全、回收再利用和产品轻量化技术也会在政策法规的引导和市场推动下得到广泛应用。

通过政策和市场的引导,我国会在逐步形成高效、节能、低污染、高安全性产品为主体的产品结构。

### 3、技术成熟适用低成本汽车产品将形成国际竞争优势

世界发达国家与发展中国家、欠发达地区以及我国的东西部、城市与乡镇、农村的经济发展和生活水平的差距短期内还不能平衡。国际和国内市场对汽车产品的多元化需求也会长期存在。党的十六大提出实施西部大开发战略和适应城乡二元经济结构的要求,并将建设现代农业,发展农村经济,增加农民收入,作为全面建设小康社会的重大任务。可以预计,我国中西部和全国广大农村对经济、适用的汽车产品需求会快速增长。这些产品同样也适用于世界广大发展中国家、欠发达地区。这就为技术成熟、适用、低成本的产品发展提供良好的国际、国内市场基础。同时,随着经济发展水平的梯度升级效应,这些市场对机动车的升级换代产品需求将逐渐启动。世界发展中国家、欠发达地区和我国中西部及农村将成为未来最大的潜在汽车市场。

我国汽车产业已经具有适用技术和低成本产品的开发、生产优势,只要深入研究市场多元化需求特点,并实行差别化管理,就能使我国汽车产业在适用技术、低成本汽车领域形成国际竞争优势。这对我国汽车产业培育自主品牌,逐步在更广泛的领域形成竞争优势,成为制造大国,具有战略意义。

### 4、将形成以具有国际竞争力的企业(集团)为主导的产业格局

中国潜在的汽车市场容量及细分市场的多样性,是其他任何国家所无法比拟的。以这样的市场为基础,可以培育具有良好适应性和特定竞争力的企业并完全有可能成长为能面向国内外两个市场、具有国际竞争能力的企业。这一点已经并正在被纺织、轻工、家电以及钢铁等产量位居世界前茅的产业发展的事实所证明。同时,不能以为现有的汽车跨国公司的组织结构已经完全成熟、固化,不会再产生结构性乃至革命性的变化。近年来汽车产业内总装企业与零部件企业的分离,外包和网络型企业组织的发展,独立研发设计机构的形成等,都预示着汽车企业组织形态新的演变方向,总的趋势是企业将资源和能力集中于自己最擅长的领域,以培育和保持核心竞争力,而不是简单地追求企业规模扩张。企业组织结构的这种变动趋势也为中国企业的成长提供了有利的条件。