

211

西南财经大学“十五”“211工程”建设项目
中国工商企业经营管理体制改革与制度创新研究系列
杜蕾 著

中国轿车工业 发展研究

ZHONGGUO JIAOCHE GONGYE
FAZHAN YANJIU

西南财经大学出版社

211

西南财经大学“十五”“211工程”建设项目
中国工商企业经营管理体制改革与制度创新研究系列

杜蕾 著

中国轿车工业 发展研究

ZHONGGUO JIAOCHE GONGYE
FAZHAN YANJIU

西南财经大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国轿车工业发展研究/杜蕾著. —成都:西南财经大学出版社, 2006.5

ISBN 7-81088-471-9

I. 中... II. 杜... III. 轿车—汽车工业—经济发展—研究—中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2006)第 014369 号

中国轿车工业发展研究

杜蕾 著

责任印制:杨斌

责任编辑:汪涌波

封面设计:杨红鹰

出版发行:

西南财经大学出版社(四川省成都市光华村街 55 号)

网 址:

<http://www.xcpress.net>

电子邮件:

xcpress@mail.sc.cninfo.net

邮政编码:

610074

电 话:

028-87353785 87352368

印 刷:

郫县犀浦印刷厂

成品尺寸:

148mm×210mm

印 张:

8.25

字 数:

205 千字

版 次:

2006 年 5 月第 1 版

印 次:

2006 年 5 月第 1 次印刷

印 数:

1—3000 册

书 号:

ISBN 7-81088-471-9/F·408

定 价:

16.00 元

1. 如有印刷、装订等差错,可向本社营销部调换。

2. 版权所有,翻印必究。

目 录

导 论 1

第一章 重要理论综述 9

第二章 中国轿车工业研究现状分析 32

第一节 全球汽车工业发展简述 32

第二节 中国汽车和轿车工业发展历程 40

第三节 中国轿车工业现状分析 46

第四节 中国轿车工业发展中存在的重点问题和 主要矛盾 60

第三章 大力发展中国民族轿车工业的必要性与紧迫性 75

第一节 世界轿车(汽车)工业发展趋势、经验与教训 75

第二节 大力发展中国民族轿车工业的重大意义 90

第三节 中国民族轿车工业正处于“不进则退”的 关键时期 99

第四章 中国民族轿车工业走自主发展道路的条件、障碍和 实践 106

第一节 中国轿车(汽车)工业发展的特殊背景 106

第二节 民族轿车工业发展的有利条件 114

第三节	民族轿车工业面临的困难和不利因素	133
第四节	本国轿车工业的自主开发实践	137
第五章	中国民族轿车工业自主发展的路径分析及创新机制设计	148
第一节	中国轿车企业自主发展的路径分析和重点环节	148
第二节	民族轿车工业自主发展的创新机制设计	150
第三节	提升企业的创新能力	173
第六章	轿车消费的负外部性及其治理	184
第一节	资源和环境紧“约束”凸显轿车工业发展的负外部性	184
第二节	化解负外部性的轿车消费模式选择和相关政策设计	203
第七章	结论及政策建议	214
第一节	中国轿车工业发展研究:结论	214
第二节	政策建议	229
参考文献		250
后 记		257

导 论

一、研究的背景

随着中国经济的持续快速增长,国内轿车市场需求逐年增加,我国轿车产量也迅速增长。1984—2000年,轿车工业年均增长速度为39.1%,轿车产量占汽车产量的比重由1984年的1.9%上升到2000年的29%。在中国加入WTO后的2002、2003年,轿车工业更是呈现跳跃式增长,2002年我国轿车产量同比增长55.2%,达到100万辆,2003年增速更高达80.7%。以轿车增长为主要推动力的汽车工业成为国民经济的支柱产业不再只是理论性推导,而已成为现实。据国家统计局测算,2003年上半年,汽车工业已经成为我国工业第五大支柱行业(位居通信设备、计算机及其他电子设备制造业、电力行业、黑色冶金行业和化工行业之后)。而这里尚没有包括汽车工业对相关行业巨大的带动作用。1999年,中国有关部门运用多部门动态分析模型分析了中国汽车生产和使用全过程中所带来的波及效果,根据测算,1997年,中国汽车工业对制造业的波及系数为3.5,即汽车生产每创造一个单位的增加值,可为制造业带来3.5倍的增加值;对GDP的波及系数为9.92,即汽车工业每创造一个增加值可为GDP带来9.92倍的增加值。^①

而这一切还仅仅是开始。与国际平均水平相比,目前我国人均轿车拥有量还很低。2002年底我国千人轿车拥有量仅5.3辆,而世界平均千人轿车拥有量为90辆左右,据有关机构预测,到2020

^① 张仁琪,高汉初.世界汽车工业——道路、趋势、矛盾、对策.北京:中国经济出版社,2001.30

年中国国内轿车保有量将达到 9 021 万辆,千人轿车拥有量达到 60 辆左右,虽然增长了 10 余倍,但距离世界平均水平还有相当的距离。这样巨大的差距为我国轿车市场和产业的发展带来了巨大的发展空间。关于轿车是否应进入家庭,关于我国轿车工业能否成为主导产业,曾经有过激烈的争论。而现在已毋庸置疑,因为人们已越来越清楚地看到:无论从发达国家的工业化历程还是从我国现实发展状况和趋势来看,无论从满足人们提高生活水平的必然需求,还是从我国经济持续快速增长的要求来看,我国轿车工业的快速、持续发展已成为必然,以轿车进入家庭并逐渐普及为主要增长动力的汽车工业必将成为未来二三十年间中国工业化和中国经济增长最重要的推动力之一。

在发达国家汽车市场基本饱和的情况下,中国这个拥有 13 亿人口的市场正在迅速成长,这无疑是世界上潜力最大的国家市场。试想,轿车在 13 亿人口中的逐渐普及,将给轿车工业发展带来怎样的动力,又将带动多少产业的发展和人口的就业。但是,在这个过程中,中国能从中得到怎样的利益?中国轿车工业是否能像各发达国家一样,利用国内巨大的市场培育出自主发展的强大的民族轿车工业,从而成为具有国际竞争力的汽车生产强国?中国轿车工业是不仅从国内市场还从国际市场中获得发展和增长的持续动力,还是仅仅成为国外跨国公司全球战略中暂时的加工组装基地和产品销售市场?在市场走过成长期,在各大公司激烈竞争的硝烟过后,还是仅仅是一个被外国品牌轿车充斥的轿车消费大国?

环顾中国今日轿车工业之状况,我们发现以上担心并非多余。当前,国内轿车企业中合资企业数量占据大半,由于知识产权和关键技术被外方控制,合资企业外方股东掌握实际的控制权;轿车产品中,国外品牌占据绝对多数;从资产和技术能力上中资企业都相对弱小,其中资产最雄厚的三大国有汽车集团专注于与合资的跨国企业携手抢占国内领地,自主发展能力却严重缺失,自主品牌仍然

只有五十多年前自主开发出的“红旗”，昔日国车今日“红旗”仅占有不超过 2% 的市场份额。

经济全球化是当今世界的发展趋势，它促进了资源在世界范围内更合理的配置，使世界经济整体效率提高，先进国家可以利用全球资源保持其领先地位，后起国家有了更多的机会实现其追赶。但是在此过程中，国家间的贫富差距却在继续拉大，各国在全球化中获得的利益和受到的损害存在着极大的差别。对于各国而言，经济全球化的实质就是资源在全球范围内的重新分配与争夺，经济全球化没有抹杀民族、国家的区别，相反却使国家利益显得更为突出和重要，国家之间的利益分配和经济竞争也变得前所未有的激烈。因此，如何利用好经济全球化带来的发展机遇，化解其可能带来的危害，需要一国政府和产业界做出明智的判断和选择。我国轿车工业的发展也同样如此，在此时期，不应该也不可能闭关自守、自我循环；但是又必须保持清醒的头脑，通过全球化的经济运行，牢牢把握住国家和民族的根本利益，尽力趋利避害，争取本国产业和经济更好地可持续发展。

长期以来，吸引外资成为中国开放政策中的重要内容，外商直接投资带来了资金和技术，对中国经济增长做出了很大贡献。但是，我们必须看到，经济增长阶段不同，对外资的需求程度会不同；产业不同，对外资参与程度的控制也应不同。因为外商投资的根本目的是逐利，它对于我国经济和产业的发展有利也有弊，而且随着时间的变化和产业的不同，其利弊会发生较大的变化。

有人认为，经济全球化使“民族工业”的概念变得狭隘，提出“不求所有，但求所在”等观点，认为外资投资于国内就和民族工业完全一样，实际上这只是一厢情愿的想法，并且十分有害；也有人着眼于“静态比较优势”理论，认为中国应主要发展劳动密集型、技术含量和资本含量较低的产业，这种观点在近期内有一定道理，但从长期发展战略的高度看，它忽略了发展中国家可以利用后发优势等条

件,通过提高技术水平,尽快提高其比较优势的层次,争取更高的分工地位和更高附加价值,从而实现快速追赶的现实可能性和重要意义。这些观点,在较长一段时期内影响和模糊了许多人包括政策制定者的认识,对于中国民族轿车工业的发展带来了负面作用,松懈了对民族轿车工业自主发展的鼓励和促进。另一方面,长期以来由于体制和观念上的局限,使国内轿车工业在高关税保护的同时,却没有对内开放,进入壁垒高筑,使大量有抱负有能力的企业,尤其是机制灵活、富有活力和竞争力的民营企业难以进入。国内市场竞争的严重缺失,国企体制缺陷导致的决策行为短期化,国家产业政策对自主创新的激励欠缺等因素,极大地阻碍了本国轿车工业竞争力的提高,造成民族轿车工业虽经多年保护现今仍然弱小的局面。

2006年,汽车业为期5年的幼稚产业保护期即将结束,整车关税进一步下调到25%。随着加入WTO时间的推移,可以预见,市场和投资限制将更加开放,这使我国轿车工业的发展更具有紧迫性。同时,这几年,中国轿车市场迅速扩大,2004年轿车产量达到231万辆,无论从增长速度还是绝对规模来看,我国轿车工业和企业已经具备了迅速发展的市场环境,但是进入壁垒也会越来越高;另一方面,在夹缝中顽强成长起来的中资轿车企业如奇瑞、吉利等也开始迅速成长,自主品牌开始在中市场中崭露头角,并初步表现出较好的发展势头,显示民族轿车工业自主发展的产业环境也基本成熟。可以说,中国轿车工业和民族轿车工业的发展已进入一个十分关键的时期!如何抓住稍纵即逝的机遇,应对日益严峻的现实,如何真正走上持续、快速的发展道路,实现国民福利和国家利益的最大化,是中国轿车工业发展面临的头等大事!

随着轿车使用的增加,轿车消费中的负外部性问题更为突出。轿车使用过程中对能源的消耗、对空气的污染、对道路交通的压力、大量修建道路和停车场对土地资源的占用等问题,是现代社会面临的棘手问题。这些问题在我国人口众多、人均资源(如石油、土地

等)占有量少的条件下更显严重,更令人关注。这也是当初许多人反对轿车大量进入家庭的原因。但是,正如前面所讲,轿车进入家庭是人们收入水平提高后的必然选择,亦是国民提高生活质量的需要和权利;以轿车工业为核心的汽车工业是大国工业化中后期推动经济社会继续前进的主导产业体系的核心产业,^① 具有巨大的正外部性。因此,我们不能因为轿车带来的一些负面效应就因噎废食,从而限制轿车市场和本国轿车工业的发展。需要探讨的是,在轿车工业迅速发展的同时,怎么选择合理的消费模式,制定合理的相关政策,尽量减轻轿车消费的负外部性,引导轿车工业走一条可持续而快速发展的道路。基于此认识,轿车工业的发展方向和解决负外部性问题紧密地联系在一起。

二、研究的目的

以上背景,使笔者对我国轿车工业发展的研究产生了浓厚兴趣。由于国内轿车工业近几年的高速发展,无论从绝对规模还是相对数量来看,轿车工业已异军突起成为汽车工业发展的主力军,而此前全面系统研究我国轿车工业发展的专著几乎没有。因此笔者以中国轿车工业的发展为研究对象,试图通过研究和探索,较准确全面地把握我国轿车工业发展的现状和格局,分析我国轿车工业发展中存在的主要问题,并探求解决问题的途径和方向,促进我国轿车工业健康成长,推动我国经济持续、快速发展。而指导本研究的出发点及基本准则就是有利于国民福利和国家利益,正如德国经济学家李斯特所说:“我们首先是国家公民,而后才是世界公民。我们

^① 库兹涅茨(1971)就20世纪60年代以前西方发达国家长期产业结构进行了综合分析后认为,汽车工业是工业结构变化的核心力量,也是现代生产率高速增长的源泉。罗斯托(1959)指出一国经济增长五阶段中的大众高消费阶段主导产业体系的代表是“汽车工业综合体系”。罗斯托认为,这个阶段,从历史来看,决定性的因素是便宜的大众化汽车——它对于人民生活和社会预期产生了革命性的经济和社会影响。

将自己的努力与力量献给我们民族的文明、幸福、荣誉与安全。我们也为人类争取这同一目标,但是人类的幸福必须与民族的幸福一致。”

三、本书的结构

第一章,将本书研究过程中所涉及的重要理论作了一个概括的介绍。主要介绍了后发优势、比较优势、竞争优势、幼稚产业保护、外部性等理论,并结合本书后面的内容作了简要评价。

第二章,首先介绍了世界汽车工业的发展历程,然后回顾了我国汽车及轿车工业的发展历程。指出,近年来我国轿车工业无论是在绝对数量上还是速度上都有了突破性的增长,我国轿车工业已进入高成长阶段。此后,运用产业经济分析方法对轿车工业的现状进行了分析和概括,指出当前我国轿车工业存在民族工业弱小、缺乏自主开发能力和自主品牌,零部件工业落后,轿车大量投入使用带来的较大负外部性等问题。本章最后总结认为:我国轿车工业目前需要重点关注的首要问题就是民族轿车工业的自主发展问题,同时必须考虑轿车消费的负外部性问题。

第三章,分析了世界轿车工业发展的趋势,对日本、韩国汽车工业走追赶型自主发展道路获得成功经验以及巴西、墨西哥走外资主导的依附式发展道路的教训进行了分析和总结,并结合我国的实际情况,提出中国轿车工业必须走追赶型自主发展道路,大力发展和振兴民族轿车工业。指出,自主发展是民族工业强大的前提,而种种机遇和挑战的存在使目前的中国民族轿车工业正处于“不进则退”的关键时期。

第四章,分析了我国轿车工业发展所面临的具体和特殊的背景,列举了当前我国民族轿车工业自主发展存在的有利条件和障碍,重点指出自主发展最首要和关键的环节是自主开发,并对本国轿车企业的自主开发状况进行了简要介绍。

第五章,对轿车工业自主发展的路径和战略重点进行了分析,指出,中国轿车企业和产业的自主发展都有赖于创新尤其是技术创新。笔者由此提出了产业自主发展的创新链,分别从创新链外部环境、各个环节、各行为主体的角度,较系统深入地探讨了保证和推进轿车工业创新链顺畅、高效运转的机制,并提出了相应的设想和建议。其后对于企业自身应如何提高创新能力进行了探讨。

第六章,重点分析了轿车消费的负外部性,提出在中国人口密度大、人均资源低的限制条件下,轿车工业发展的同时要十分重视轿车消费带来的负外部性,必须予以化解和预防。其中包括对石油能源的大量消耗,轿车排放物对环境的污染,轿车使用给道路交通、土地资源带来的压力等,并分别探讨其解决的方式和途径,以期望在轿车工业快速发展的情况下,预防和减轻轿车消费所带来的负面影响。

第七章,在总结以上各章的基础上,对我国轿车工业应该坚持的发展模式,并对此模式的目标及分解、发展中需坚持的原则进行了总体性的探讨和描述,分析和预测我国民族轿车企业自主发展的方向。考虑到我国轿车工业尤其民族轿车工业发展具有巨大的正外部性,同时轿车使用中又存在较大的负外部性,指出,政府必须对这些问题的解决发挥重要作用,但是又必须以市场为基本手段,不能越俎代庖,因此需要遵循相应的原则,并提出了具体的政策思路。

四、有关概念及说明

(一)汽车和轿车的概念

据我国最新的国家标准 GB/T 3730.1-2001,汽车(Auto Vehicle)的定义为:由动力驱动,具有四个或四个以上车轮的非轨道承载的车辆,它主要用于载运人员和/或货物,牵引载运人员和/或货物的车辆及特殊用途,此外还包括与电力线相连的车辆如无轨电车,和整车整备质量超过 400kg 的三轮车辆。

国际上通常将汽车车型归并为两大类:乘用车(Passenger Car)和商用汽车(Commercial Vehicle)。乘用车,以轿车为主,也包括与轿车近似的汽车,如轿车的各种变形车、越野车,等等。

2002年3月1日,我国实施新的汽车分类国家标准 GB/T 3730.1-2001,该标准采用了国际通行的分类方式,也将汽车车型归并为两大类:乘用车和商用车。其中乘用车分为11小类,占其主要部分的前6种都归为轿车类,包括普通乘用车、活顶乘用车、高级乘用车、小型乘用车、敞篷车、舱背乘用车。此前的中国汽车分类标准(GB9417-89)将汽车分类为8类,包括:载货汽车、越野汽车、自卸汽车、牵引汽车、专用汽车、客车、轿车、半挂车。

国际上普遍按发动机排量将轿车分为微型轿车、小型轿车、中型轿车、大型轿车和超大型轿车。微型轿车指排量1.0L以下轿车;小型轿车指排量为1.0L~1.5L或1.0L~1.6L的轿车;中型轿车指排量1.5(1.6)L~2.0L轿车;大型轿车指排量2.0L~3.0L的轿车;超大型轿车指排量大于3.0L的轿车。

(二)本书中轿车工业有关概念

轿车工业:指所有轿车生产企业的集合体。

民族(本国)轿车企业、工业:分别指企业控股权和技术控制权属于本国公民或法人的轿车企业及其集合体。本书中将民族轿车工业(企业)和本国轿车工业(企业)的概念交替使用。

我国(国内)轿车企业、工业:分别指所有在中国注册的轿车企业及其集合体。

(三)说明

由于轿车从属于汽车大类,二者有许多共性,并有着紧密的联系,国内的统计和研究资料中大多没有将二者做严格区分。因此,在不影响本文结论的前提下,本书的一些数据或论述,采用了范围更广的“汽车工业”中的资料。

第一章

重要理论综述

对轿车工业发展的研究,是一个综合性较强的研究,除了涉及产业经济学中的工业化、产业结构、产业组织、产业发展等基础理论外,还会运用到其他较多的理论,为便于以后的研究和阐释,本章将结合研究内容对其中较为重要的理论做简要的介绍及评价。

一、后发优势

美国经济学家格申克龙(Gerschenkron, 1962)提出了“后起之益”学说,首次从理论高度揭示了后起国家在推动工业化方面比之先进国家具有更快的相对益处,展示了后起国家利用后起之益在工业化方面追上先进国家的可能。格申克龙认为,“后起之益”包括两个层次:

1. 替代性的广泛存在

“替代性”是指由于不同国家的实际情况各不相同,后起国家在工业化前提条件和工业化模式方面与先进国家之间会存在不同程度的偏差,如果这种偏差在后起国家工业化起步及其以后的进程中取得了与先进国家同样的甚至更好的效果,那么从后起国家的角度来说,这种偏差即可视为对先进国家工业化所谓标准前提条件和理想工业化中相应内容的替代。格申克龙指出,替代性的意义不仅在于可以令后起国家通过有别于先进国家的方式或途径来达到先进国家的那种工业化水平或状态,更重要的是,这种方式 and 途径是后起国家在借鉴先进国家的经验和教训并经过比较和选择的结果,往往导致后起国工业化在资源上的可选择性和在时间上的节约,并取

得成功。

2. 替代性的具体表现

主要包括:①引进先进技术、装备;②学习和借鉴先进国家的成功经验,吸取其教训;③对经济落后和寻求工业化发展的强烈的社会意识。^①

此后,许多经济学家又对“后发优势”理论进行了许多研究和补充。比如,阿伯拉莫维茨(Abramovitz, 1989)的“追赶假说”认为,追赶只有在一定条件下才能成立,主要有三个限制因素:一是技术的差距,即后起国家与先进国家之间存在着技术水平的差距,这是经济追赶的外在因素;二是具备相应的社会能力,即通过教育等形成的不同的技术能力以及具有不同质量的政治、商业、工业和财经制度,这是经济追赶的内在因素;三是历史、现实及国家环境的变化,如重大历史事件的出现、国际经济秩序的调整等,这些变化或许为追赶提供了良好的机遇,或许又阻碍甚至中断了追赶的进程。

日本学者南亮进(1992)以日本经济为对象,探讨了日本后发优势从发挥作用到消失的过程。他认为日本经济 20 世纪 50 年代至 60 年代的高速增长主要得益于后发优势。也因为日本经济高速增长之前及其间已具备了阿伯拉莫维茨所说的“社会能力”,表现为受过较好教育的人力资源、现代化的经营组织、较高水平的信息产业和装备产业,这是能够充分利用后发优势的必要条件。他认为,以 20 世纪 70 年代为转折点,随着技术差距的缩小或消失,日本依靠引进技术、实施追赶的空间日益缩小了。日本经历了与美国相似的追赶过程,不同的是,美国超过了英国,而日本没有超过美国,南亮进认为这是因为日本没有从根本上将其模仿能力转变为真正的自主创新能力,当美国利用信息技术革命而推动经济增长并进入“新经济”的时候,日本与之的差距又拉大了。

^① 史东辉. 后起国工业化引论. 上海:上海财经大学出版社, 1999. 61~65

伯利茨、克鲁格曼和齐丹(Brezis, Krugman, Tsiddon, 1993)在总结发展中国家成功发展经验的基础上提出了基于后发优势的技术发展的“蛙跳”理论。他们认为在后起国家技术进步到一定程度,本国已有一定创新能力的情况下,可能抓住某种非常规性的技术突破的契机,跨越技术发展的某些阶段直接应用该突破性的技术进步,生产新产品,进入国际市场与先进国家竞争。这样的技术是指一种几乎全新的技术,从根本上改变原有技术的性质,所有国家在这样全新技术的面前都要重新开始。而原来技术领先国家的企业由于其高工资成本及在原来技术框架内已建立起来的高生产率,反而不倾向于率先采用这样的新技术,这样就给予了后起国家在本领域和本产业实现技术进步的跳跃式发展的机会,并可以超越原技术先进国家。^①本理论给我们的启示是,后起国在注重技术学习和技术积累的同时,也要十分重视和关注技术创新和新技术的突破,抓住可以利用的机会,实现技术跨越。发展中国家政府作为一个宏观管理者和国家长期利益的维护者,应该在这些方面给以足够的重视和支持。

范·艾肯(R. Van Elkan, 1996)提出了技术—经济趋同论,他认为经济欠发达国家可以通过技术的模仿、引进和创新,最终实现技术和经济水平的赶超。他指出,在开放经济条件下技术创新的成本要远远高于技术模仿的成本,正是这种成本上的巨大差异导致技术模仿和国际技术转移。技术模仿带来的生产效率的提高将取决于国与国之间的技术差距,而技术创新的有效程度则取决于一国边干边学的能力和经验的积累。经济落后的国家可以通过大量的技术模仿以缩小与发达国家之间的技术差距,提高本国的技术水平,但是随着模仿技术的增多,技术模仿的成本也逐渐增加,因而,在形成

① Brezis E., Krugman P. and Tsiddon: Leapfrogging in International Competition: A theory of Cycles in National Technological Leadership [J], American Economic Review, 83(5), Dec, 1993, p1211~1219

了一定的技术能力之后,一国将从技术模仿阶段转向技术的自我创新阶段。范·艾肯模型还指出,尽管在赶超的初期,处于追赶地位的经济落后国家的经济增长率会比领先者快得多,然而从长远来看,不同经济起点的国家的人力资本的积累、生产能力以及经济增长速度将最终趋于收敛,各国在技术模仿和创新方面的回报率也将趋于一致。^①

简评:从以上理论可见,无论从理论分析还是实证检验,都证明了后发优势的客观存在和强大作用,后起国只要具备了一定的内在条件,完全可以以较快的速度实现对先进国家的追赶甚至是超越,其中,技术的追赶无疑起着关键的作用。技术模仿是缩小技术和经济差距最重要的手段,但是技术差距缩小后,后起国家还要尽快将这种技术的引进转化为内生的技术创新能力,才能真正的实现追赶,而不是再次落后。在具有一定创新能力之后,后起国家还要十分重视新技术领域的突破,抓住可能到来的新技术机遇,实现技术跨越,并达到在某些领域和产业里与先进国平等起跑甚至抢先起跑的目的。同时,要了解后发优势只是潜在的优势,后起国产业界要坚定而努力地去学习、积累和追赶,后起国政府要在制度、政策等方面营造一个鼓励和支持技术模仿、创新及产业追赶的积极环境,才能充分利用后起优势,实现产业和经济的快速健康增长。另一方面,由于后起国在追赶过程中,通常政府会起到很大的引导甚至强制作用,这是一把双刃剑,它既能够加快追赶的步伐,也可能阻碍追赶的进程。因此政府在诸如产业政策的制定中,应该遵循什么原则,应该怎样弥补市场不完善的缺陷而又不妨碍市场功能的发挥;如何在追赶过程的不同阶段,适时调整改变战略,不为既得利益团体的游说所干扰,坚定支持本国产业的成长、创新和赶超,都是十分重要的问题,也是我国轿车工业发展中亟须研讨的问题。

^① 郭熙保,胡汉昌.后发优势述评.山东社会科学,2003(3)