

中国汽车工业 的市场分析与 战略优化

白仲林 王文莲 著



中国财政经济出版社



中国 汽车工业的市场 分析与战略优化

白仲林 王文莲 著

中国财政经济出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车工业的市场分析与战略优化/白仲林, 王文莲著.
—北京: 中国财政经济出版社, 2003.8
ISBN 7-5005-6701-4

I. 中… II. ①白…②王… III. 汽车工业-国内市场-研究
- 中国 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 068816 号

中国财政经济出版社出版

URL: <http://www.cfeph.com.cn>

E-mail: cfeph @ drc.gov.cn

(版权所有 翻印必究)

社址: 北京海淀区阜成路甲 28 号 邮政编码: 100036

发行处电话: 88190406 财经书店电话: 64033436

北京财经印刷厂印刷 各地新华书店经销

850×1168 毫米 32 开 6.5 印张 154 000 字

2003 年 9 月第 1 版 2003 年 9 月北京第 1 次印刷

印数: 1—2 000 定价: 18.00 元

ISBN 7-5005-6701-4/F·5841

(图书出现印装问题, 本社负责调换)

前 言

汽车，经历了一个多世纪的发展，今日已成为最典型的成熟产品之一。通过国际间的充分协作和竞争，打造了为数有限的国际品牌，使汽车产业形成了垄断竞争的产业特征。中国加入世界贸易组织（WTO），中国汽车工业迎来了新一轮的发展机遇，为实现中国汽车工业与世界汽车工业的同步发展创造了条件。同时，中国汽车工业也将面临全新的战略竞争格局，面临着全球化的挑战。另外，进入网络知识经济时代，世界汽车工业发生了一系列变化，如兼并、重组、集团化和国际化；以发展新能源环保汽车为方向的轻量化、电子化、智能化；汽车零部件的高通用化和高成组化；汽车销售的网络化；等等。这些发展新趋势同样给中国汽车工业带来了挑战。

在不可逆转的经济全球化过程中，世界汽车工业的产品、技术、管理、服务以及资本都将进入中国，中国汽车工业将完全置身于一个开放式的发展环境中。在新的竞争形势下，如何选择正确的发展战略，才能保证我国汽车工业顺利健康的发展，继续发挥它在中国经济中支柱产业的作用是十分重要的。

在全球经济一体化的今天，中国汽车工业的基本点应变为立足于全球来发展我国的汽车工业，这将大大拓宽了中国汽车工业的视野和空间领域。WTO的加入促使国内汽车工业引入新的竞争规则，与国际惯例接轨。新的市场竞争规则和运行机制必然会

在我国汽车市场发生作用,使我国汽车市场发生变化。面对强大的竞争压力,国内汽车工业必然要从根本上改革体制和机制,提高管理水平,与此相适应,结构调整、资产重组则不可避免。

企业已作为一个独立的经营体,已成为市场的主角。企业必须转变“强化行业、弱化企业”的传统观念,提高企业的主体意识。要充分利用中国汽车工业现行的生产能力、相对廉价的人力资源和降低关税及取消非关税贸易保护措施前的政策保护等优势,加快联合步伐。在与国外公司合作的过程中,逐步培育先进、完善的自主开发能力,提高技术水平,建立健全先进的科学管理,提高企业竞争力,缩短与外国合作者之间技术水平上的差距,不断推进中国汽车工业的发展进程。

《中国汽车工业的市场分析与战略优化》一书以中国汽车工业发展的历史轨迹,通过实证分析叙述了中国汽车工业在中国经济中的战略地位和作用,对汽车工业的关联效应进行了分析;利用大量数据从中国汽车产业的地缘分布、生产规模、生产集中度、产品结构和技术水平及新产品开发能力等方面分析了中国汽车产业的现状和特点;深入讨论了中国各种类型汽车市场的市场结构及其影响因素;全面分析了加入WTO后中国汽车工业迎来的发展机遇和面临着全球化的挑战,综合了各界人士为发展中国民族汽车产业提出的战略优化思想和学术观点。另外,本书还从汽车制造企业的微观经营管理方面较为详细地讨论了发展汽车制造企业的市场策略、生产策略和经营管理策略。本书能为各级领导、各个部门的科学决策提供参考,为专家、学者进行研究提供素材。

本书经天津商学院院长、日本大阪市立大学博士刘书瀚教授选题、立意和审阅,天津商学院白仲林副教授(第一章)和王文

莲教授（第二章）执笔写作，白仲林纂稿。

在写作过程中，南开大学博士生导师薛敬孝教授对本书的第一章提出了宝贵的意见，值此出版之际表示诚挚的感谢。

本书的出版得到了天津市社会科学办公室科研项目和天津商学院的资助。

作 者

2003年6月

目 录

第一章 中国汽车工业与汽车市场	(1)
第一节 汽车工业的战略地位和作用.....	(1)
第二节 古老而幼稚的中国汽车产业.....	(15)
第三节 中国汽车市场分析.....	(35)
第四节 加入 WTO 之后的中国汽车工业	(78)
第二章 汽车制造企业的经营与管理	(113)
第一节 汽车制造企业的市场策略.....	(113)
第二节 汽车制造企业的生产策略.....	(138)
第三节 汽车制造企业的经营管理策略.....	(164)
参考文献	(200)

第一章 中国汽车工业与汽车市场

第一节 汽车工业的战略地位和作用

汽车是人们的一种代步工具和一个普通的机械产品。人类借助汽车拓展了生活空间，加快了生活节奏，提高了人类战胜自然的能力。在改变人类生存方式的过程中，汽车以其特性奠定了在现代社会中的重要地位，成为人类社会生活必须的实用商品。人们对汽车的需求和依赖也奠定了汽车产业是国民经济“火车头”的地位。汽车产业带动了相关产业（主要是能源、材料、电子装备、计算机和环境工程等产业）的发展。汽车是一国发展高新技术最强大的载体，它以不可取代的规模推动着产业结构的调整，带动着社会、生活和科学技术的极大进步。

随着世界汽车工业的不断发展壮大，汽车工业在世界经济发展中的地位越来越突出，汽车工业逐渐成为各主要汽车生产国的支柱产业。它的产业关联度大，汽车工业的振兴能带动相关产业的发展，相关产业的发展又支撑着汽车工业的振兴，并且，汽车工业对世界经济的发展和社会的进步产生巨大的作用和深远的影响。

一、汽车工业总产值与国内生产总值 GDP 的相关性分析

汽车工业的发展是国家经济发展的缩影，汽车工业是中国工

业化水平的代表性产业。

表 1 1995—2000 年 GNP、GDP 与汽车工业

总产值和增加值的关系

(按当年价格计算)

年份	国民生 产总值 GNP (亿元)	国内生 产总值 GDP (亿元)	人均国内 生产总值 (元)	汽车工业 总产值 (亿元)	汽车工业 增加值 (亿元)	汽车工业增 加值占 GDP 的比率 (%)
1995	57494.9	58478.1	4854	2216.5	540.7	0.92
1996	66850.5	67884.6	5576	2399.1	576.2	0.85
1997	73142.7	74462.6	6054	2668.7	594.2	0.80
1998	76967.2	78345.2	6307	2787.3	661.4	0.84
1999	80579.4	82067.5	6547	3122.7	748.9	0.91
2000	88189.6	89403.6	7078	3612.6	864.1	0.97

资料来源：《2001 中国统计年鉴》，2002 年版；

《2001 汽车市场年鉴》，2002 年版。

利用表 1 的数据，运用计量经济学软件包 Eviews 4.0 进行统计处理：

1. 相关分析。经计算得，汽车工业总产值与国内生产总值 GDP 的相关系数是 0.961388，汽车工业增加值与国内生产总值 GDP 的相关系数是 0.925804。所以，中国国内生产总值与汽车工业总产值具有紧密的相关性。

2. 弹性分析。建立国内生产总值的对数（即 $\text{LN}(\text{GDP})$ ）与汽车工业总产值的对数的线性回归模型：

$$\text{Ln}(\text{GDP}) = 4.758 + 0.815 \times \text{Ln}(x)$$

$$(5.203) (7.065)$$

$$R^2 = 0.9258 \quad F = 49.918 \quad \text{sig.} = 0.002$$

其中， x 是汽车工业总产值。

显然，汽车工业总产值对国内生产总值的弹性近似于

0.815。所以,汽车工业是我国的支柱产业,它的兴衰对我国的国内生产总值有着非常显著的影响。从而,汽车工业是国家工业化水平的标志之一。

3. GDP与汽车工业增加值的相对变化分析。首先,从表1可见,就我国汽车工业增加值占GDP的比重而言,由于泡沫经济和亚洲金融危机的影响,它从1995年的0.92%下降为1997年的0.8%,在此之后,汽车工业增加值占GDP的比重逐步增加,到2000年,它已达到0.97%。然而,与世界各主要汽车生产国比较,中国汽车工业增加值占GDP的比重仍然偏低(主要汽车生产国汽车工业增加值占GDP的比重普遍在1%到4%之间)。

另外,以1995年的GDP和汽车工业增加值为基数(即为100亿元),计算1996—2000年中国GDP和汽车工业增加值的相对数指数,得到表2。

表2 1996—2000年中国GDP和汽车工业增加值指数

年份	GDP 指数	汽车工业增 加值指数
1995	100.00	100.00
1996	116.09	106.57
1997	127.33	109.89
1998	133.97	122.32
1999	140.34	138.51
2000	152.88	159.81

再以表2数据绘图得到图1。从该图可以看出,从1997年亚洲金融危机以后,汽车工业增加值的增长速度快于同期GDP的增长速度。

二、汽车工业及其相关产业分析

任何一个产业,在发展过程中都会带动一些相关产业,产生

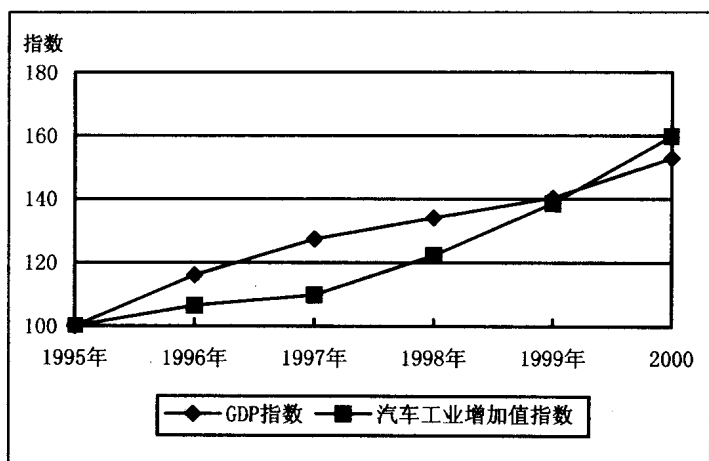


图1 1996—2000年中国GDP和汽车工业增加值指数

一定的关联效应。但是，不同的产业，其带动范围是不同的，关联效应是有差异的。汽车产业是综合性产业，又产量大，它与其他产业相比，带动范围更广，关联效应更大。这种带动范围和效应，不仅表现在生产过程中，也表现在使用过程中。

从产品生产过程看，各产业都需要采用生产设备，从而带动装备制造业；都需要消费原材料，从而带动原材料工业；大多需要配套产品，从而带动各配套产品业。所不同的是，汽车产业所需的装备、原材料、配套产品种类更广，品种更多，数量更大。目前全世界钢材产量的约15%，铝产量的约25%，橡胶产量的约50%，塑料产量的约10%用于汽车工业，从而大大地推动了原材料工业的发展。随着电子产品在汽车上广泛应用，汽车工业对电子工业的拉动作用越来越大。有人预计，在21世纪内，电子产品的应用成本将达到汽车总成本的1%。

从产品使用过程看，一般产品在使用过程中带动范围较小，如家用电器使用中，带动的仅是供电和维修服务。而汽车使用中

带动的范围要大得多。汽车的行驶要有道路,随着汽车的增多,需要不断地对道路进行改造和建设新的道路,提高公路质量和等级,完善公路网,加强对公路的管理,从而推动道路建设事业的发展;汽车的行驶需要燃油,随着汽车增多,燃油需求不断增加。目前全世界年石油产量的 $1/3$ 以上供汽车使用,从而推动了石油工业的发展;汽车主要在城市使用,城市为了适应汽车的发展,需要不断的进行改造和建立各种相关设施,从而推动城市建设业的发展;汽车是使用最广的交通工具,随着汽车的增多,又推动了客货运输业、城市公共交通业、汽车租赁业等行业的发展;为了保证汽车的正常运行,需要一系列服务业,包括金融业、保险业、维修业、司机培训业、加油站业、汽车修理业、停车场业等为其服务,从而推动这些服务业的发展(见图2)。

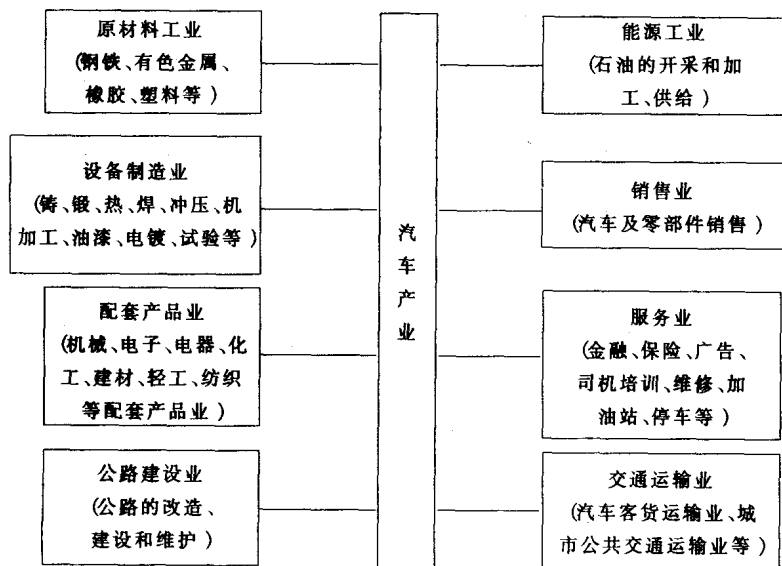


图2 汽车产业与相关产业关系

1. 汽车工业与工业总产值的关系。1978—2000 年, 国内工业生产总产值和汽车工业总产量的数据如图 3 和图 4 所示。

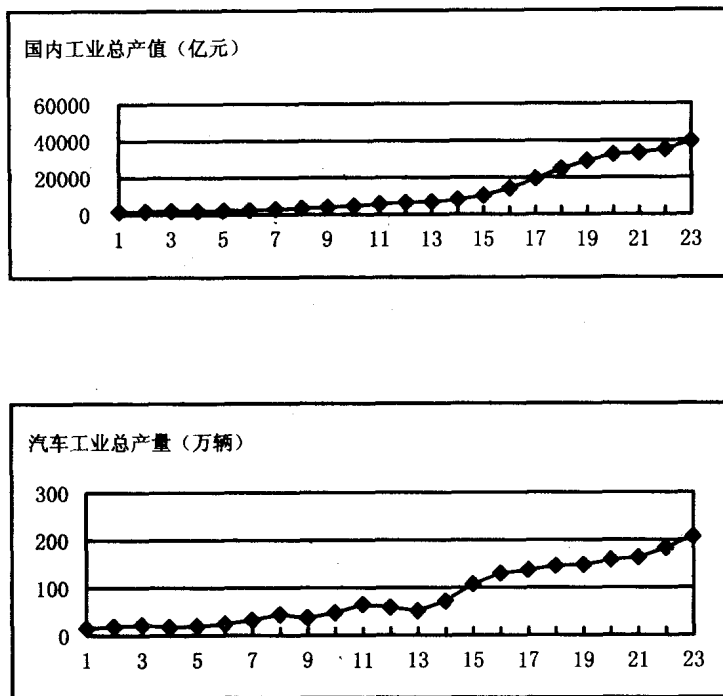


图 4 1978—2000 年汽车工业总产量 (万辆)

利用上述数据, 建立国内工业生产总产值与汽车工业总产量的线性回归模型:

$$\text{GDP} = -3859.864 + 2.00464x$$

$$(-3.234) \quad (17.228)$$

$$A. \text{dj. } R^2 = 0.931 \quad F = 296.799 \quad \text{sig.} = 0.000$$

由该模型可以得出, 中国汽车产业与中国工业呈现出极强的产业相关性, 其相关效应系数为 2.00464, 即每增加 100 辆

的汽车,中国工业总产值可增加2亿元。所以,汽车产业是国民经济的“火车头”,汽车工业的发展必然带动相关产业的大力发展。

2. 汽车及其相关产业就业人员的分析。扩大就业机会,是关系到人民生活 and 保障社会安定的重大问题。世界各国发展经济中,普遍把扩大就业机会置于重要地位。发展汽车工业是提供就业机会的有效途径。提供的就业机会不仅数量大,而且面广,技术含量也较高。

(1) 提供就业机会数量大。发展汽车工业,不仅给汽车工业提供大量就业机会,也给众多相关产业提供大量就业机会。不仅在汽车工业生产中,也在汽车使用过程中提供大量就业机会。而且给相关产业带来的就业机会,远比给汽车产业带来的就业机会多。汽车使用过程中提供的就业机会,也远比汽车生产中提供就业机会多。

(2) 提供就业机会面广。由于汽车工业的相关产业多,而汽车的使用又遍布各城市和广大农村。因此,发展汽车工业提供的就业机会,不是集中在某一个地区,也不是集中在几个企业,而是分布在全国各个地区。包括城市和农村各个单位(机关、企业、商店、医院、银行等),这必然会有利于在更广泛的范围内解决就业问题。

(3) 提供就业机会技术含量较高。由于汽车产业是技术密集型产业,对各相关产业也有很高的技术要求。汽车的使用和维修,也要求掌握一定的技术。因此,要求就业人员具有较高的技术素质。这为就业人员提高技术素质创造了条件。

汽车产业所提供的就业机会,是随着汽车产业的发展、汽车普及率的提高逐步增多的。目前世界主要汽车生产国汽车产业及相关产业提供的就业机会,约占全国总就业机会的10%—20%。

美国及西欧各主要国家，不仅有强大的汽车工业，而且已经高度普及汽车。据报道，全国平均每 6—7 个就业人员中即有一个是与汽车产业有关的。也就是说，汽车产业及相关产业的就业人口占全国总就业人口的比重达 14%—17%。

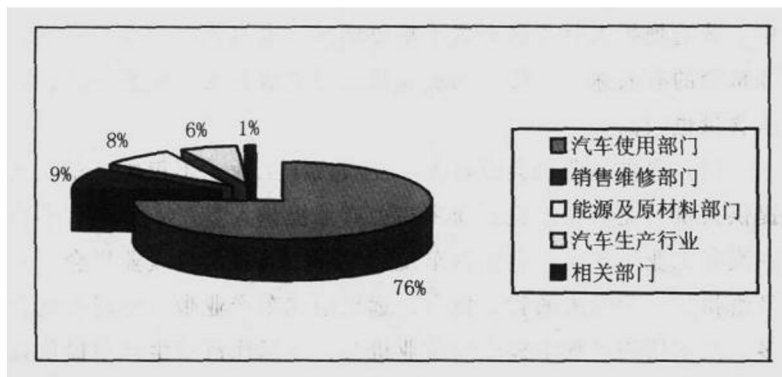


图 5 汽车行业及相关行业就业人员构成

以德国为例，1997 年汽车产业及相关产业共有就业人数 490 万人，占全国总就业人数的 16%。其中汽车产业 67 万人，相关产业 423 万人，汽车产业与相关产业就业人数之比为 1:6.3。按生产汽车与销售使用汽车分，生产汽车（含汽车工业及相关工业）为 165 万人，销售、使用汽车为 325 万人，生产汽车与销售、使用汽车就业人数比为 1:2。

目前中国无论汽车产量或保有量都比较小，但是，汽车工业及其相关产业就业人数已达到相当规模。据有关部门统计，2000 年全国就业人数 21274 万人，汽车工业及其相关产业就业人员共计 2873.9 万人，占全国就业人数的 13.5%。即在全国就业职工人数中，每 7 人就有 1 人从事与汽车产品相关的工作。汽车工业及其相关产业就业人员中汽车生产行业、汽车使用部门、销售维

修部门、能源及原材料部门和相关部门的就业人员构成如图 5 所示^①。按汽车生产行业与相关行业来分,汽车生产行业为 178.1 万人,相关行业为 2695.8 万人,汽车产业与相关产业就业人数之比为 1:15.14,比 1995 年的 1:8.58 提高了近 1 倍。因此,汽车工业是提供大量而广泛就业机会的产业。

三、汽车工业是推进产业结构高度化的产业

汽车工业不仅可创造巨大的产值和取得巨大关联效应,而且对推动新技术的发展、促进产业结构的高度化发挥着重要作用。

各产业在发展过程中,都会涉及到发展与应用新技术。但是,有的产业涉及新技术较多,有的产业涉及新技术较少。汽车是高新技术的结晶,汽车产业所涉及的新技术范围之广,数量之多、周期之长、规模之大,是其他产业难以相比的。汽车工业发展与应用新技术的特点主要表现为:

1. 发展与应用新技术范围广。汽车产业对其本身的技术要求很高,对各相关产业包括原材料产业、装备制造业、配套产品业等的技术要求也很高。为此,要求汽车产业本身广泛发展与应用新技术,也要求各相关产业广泛发展与应用新技术,从而既推进了汽车产业,也推进了相关产业新技术的发展与应用。

2. 发展与应用新技术数量多。汽车产业及各相关产业,都是一个很大的系统,包含的名目、内容繁多,且都需要发展与应用新技术。开发一个新车型,发展与应用的技术,往往达数百项。为了发展新材料、新设备、新型配套产品,均需要大力发展与应用新技术。

^① 资料来源:《2001 中国汽车市场年鉴》,2002 年版。

3. 发展与应用新技术周期长。汽车产业是生命周期长的产业，汽车产业发展与应用新技术不是短期的，而是长期的，持续不断的。汽车产品要不断更新，每更新一次，都要发展与应用大量新技术，把新技术推向更高水平。

4. 发展与应用新技术规模大。一种新技术，如果应用的产品很少，其作用是有限的。只有应用的产品多，才能发挥更大作用。汽车是大批量产品，生产规模大。汽车产业发展与应用新技术，可以取得产品规模大的效应。

由于汽车工业发展与应用新技术的这些特点，从汽车工业的发展轨迹可以看出，汽车工业在发展与应用新技术方面起着火车头的作用。汽车工业的发展，推动了原材料革命，使原材料品种不断增多，质量不断提高。许多新型材料，包括新型钢材、合成橡胶等，都是在汽车工业的推动下发展起来的。汽车工业的发展，使装备制造业达到新的水平，各种高性能设备、自动化设备、数控机床、自动生产线、机器人、电子计算机等，在汽车产业获得了最广泛的应用。各种先进的配套产品，不断得到发展，电子、信息技术在汽车上越来越获得广泛的应用。

四、汽车工业是强大的出口产业

汽车工业是资金和技术密集型的大批量生产产业，汽车工业主要集中在少数有条件的国家。但是，世界上所有国家和地区都需要大量汽车，这就决定了汽车工业成为强大的出口产业的地位。

由于汽车出口集中在少数国家，这些国家就有可能建立完善的汽车出口体系，提供良好的销售和售后服务，不断地扩大出口量。

由于汽车是高价值商品，它的价值比一般家用电器要高得