

汽车产业经济研究系列丛书

中国轿车产业发展

— 基于产业组织理论的研究

刘志迎 丰志培 董晓燕 著

合肥工业大学出版社

汽车产业经济研究系列丛书

中国轿车产业发展

—— 基于产业组织理论的研究



刘志迎 丰志培 董晓燕 著



合肥工业大学出版社

图书在版编目(CIP)数据

中国轿车产业发展——基于产业组织理论的研究/刘志迎,丰志培,董晓燕著. —合肥:合肥工业大学出版社,2005.9

ISBN 7-81093-307-8

I. 中... II. ①刘...②丰...③董... 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(2005)第103211号

中国轿车产业发展

——基于产业组织理论的研究

著 刘志迎 丰志培 董晓燕

责任编辑 方立松

出版 合肥工业大学出版社
地址 合肥市屯溪路193号
邮编 230009
电话 总编室:0551-2903038
发行部:0551-2903198
网 址 www.hfutpress.com.cn
E-mail press@hfutpress.com.cn

版 次 2005年9月第1版
印 次 2005年9月第1次印刷
开 本 787×960 1/16
印 张 15.25 字 数 280千字
发 行 全国新华书店
印 刷 合肥现代印务有限公司
纸 张 山东光华纸业集团有限公司

ISBN 7-81093-307-8/F·47

定价:22.80元

如果有影响阅读的印装质量问题,请与出版社发行部联系调换

汽车产业经济研究系列丛书编委会

主 任： 刘志迎

副主任： 张本照 万伦来 王 硕

委 员： 刘志迎 王 硕 万伦来

张本照 张 艳 蒋有光

张先锋 王立平 袁浩然

孙红燕

主 审： 黄志斌

序

中国汽车产业经历了半个多世纪的发展，现已成为国民经济中的重要产业。汽车产业是关联度高、产业链长的大产业。汽车制造业销售收入已经超过纺织业和电气机械及器材制造业，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，成为中国工业第五大支柱产业。

汽车产业具有极高的产业关联性和很大的波及效果，对社会经济发展起着巨大的推动作用。根据国家统计局新修订的《国民经济行业分类》，汽车制造业包括汽车整车制造业、改装汽车制造业、电子制造业、汽车车身及挂车制造业、汽车零部件及配件制造业、汽车修理业等6个小类行业。据日本资料，汽车产业对其他产业带动的直接度为1:2.4~1:2.7，即汽车消费将带动其他产业1.5倍左右的需求。与汽车产业有关的产业有10多个产业类别，涉及到近50个行业，而且牵涉到社会经济发展的方方面面。在汽车业全球化的浪潮中，国际汽车业巨头纷纷对华投资，已基本完成了在中国的战略布局，中国汽车产业正在与全球各大汽车业集团竞争与合作的博弈中谋求发展。

中国制造汽车的愿望早在孙中山先生的《建国方略》中就已经提出。1931年张学良先生首先将造车设想付诸实施，在辽宁造出民生牌汽车，造出当时中国第一辆汽车，这深深激励了当时的国人。中华人民共和国成立之初，毛泽东主席、周恩来总理等第一代国家领导人非常关注、亲自参与建立中国汽车工业的重大决策，在前苏联援助中国建设一批重点工业项目中就列入建设一座现代化的载货汽车工厂，并在中央重工业部下属机器工业局筹备组建期间，开始了筹建的前期工作。1953年第一汽车制造厂建成投产，标志着我国的汽车工业开始起步。1958年第一汽车制造厂先后试制成功CA71型东风牌小轿车和CA72型红旗牌高级轿车，上海汽车装配厂试制成功凤凰牌轿车，打破了我国轿车生产的空白。我国汽车工业经过50多年的发展，特别是近20年的发展，已经取得了长足的进步。50年来汽车工业发展的辉煌成就，是基于前30年计划经济为后20年的汽车大发展打下一个良好的基

础。改革开放以后，中国汽车工业在国际化进程中迈出了坚定的步伐，特别是近 10 年来，平均年增长是同期世界汽车年均增长率的 10 倍。通过中外合资和引进技术等途径，我国汽车工业的生产技术和产品性能与同期国际市场产品相差无几，在投资结构、组织结构、产品结构等方面也取得了突破性进展，大而全、小而全的“散乱差”局面已从根本上得到改变。汽车产业政策的出台和实施，大大地促进了我国汽车产业的发展速度。加入 WTO 以后，汽车产业出现了前所未有的良好发展势头。近几年来，政府部门、汽车工业协会特别是企业及时提出汽车技术自主创新理念，开始进行自主创新平台建设。我们相信我国汽车产业将会有更大的进步，获得更快的发展。

从需求方面来看，随着汽车需求增长，世界汽车产业的地理分布特征出现重要转变，即由发达国家转到日益活跃的新兴国家市场，特别是除日本之外的亚洲市场、东欧市场和南美市场，我国已经成为继美、日之后世界第三大汽车市场。世界汽车普及进程，首先在北美洲，然后在欧洲和大洋洲进行，再转到日本，目前正向发展中国家和地区普及。随着世界汽车保有量的增加，世界汽车普及率越来越高。据有关资料显示，从 1950 年到 2000 年的 50 年内，世界汽车保有量从 6897 万辆增加到 74871 万辆，增长了 9.8 倍，其中轿车保有量从 5166 万辆增加到 54569 万辆，增长 9.5 倍。汽车普及率从 1950 年的 27 辆/千人增加到 1995 年 116 辆/千人，其中轿车普及率从 20 辆/千人增加到 86 辆/千人。世界上汽车普及程度，各大洲和各国有较大差别。由于近年来国内经济的快速发展和居民收入水平的提高，轿车市场进入需求高增长阶段。2003 年我国人均 GDP 超过了 1000 美元，有近 3 亿人的年收入超过 2000 美元。京、沪、穗以及我国沿海发达地区的部分城市居民收入更高，如上海市 2002 年达到 4900 多美元，北京为 3350 美元，车价与人均 GDP 的比值 R 值已越过了 2 或 3，标志着轿车进入家庭的开始。国际经验表明，人均收入水平与汽车普及率存在显著的相关关系。现阶段我国轿车拥有率是严重偏低的。在人均 GDP 为 1000 美元左右的国家中，2003 年我国每千人轿车保有量应该在 10~20 辆，而实际大约在 6 辆，因此我国过低的轿车人均保有量显示我国轿车需求的巨大潜力。随着居民收入水平的不断提高，轿车的需求主要是由家用轿车的需求拉动的，其需求将经历一个快速增长阶段，然后在较高水平保持低速平稳增长的态势。我国轿车产业在经过近两年的高速发展后正处于这一转变中。据权威研究机构的预测，对 2004 年至 2020 年我国轿车市场的总规模进行推算，2004—2010 年家用轿车保有量净增加量为 1683 万~1899 万辆。这样巨大的潜在需求，将会对汽车产业的

发展产生十分强劲的拉动作用。

当然，中国汽车产业快速发展中也存在着诸多问题，如自主创新和自主品牌问题，汽车工业的组织结构问题，汽车产业的服务体系问题，等等，都需要进行认真研究。合肥工业大学刘志迎教授等几位学者，选择汽车产业作为研究对象，分别就“中国轿车产业发展”、“汽车消费政策国际比较”、“中国汽车产业技术学习及技术能力”、“现代汽车产业动态联盟与信息化运营”、“中国汽车产业上市公司”、“中国汽车消费环境”、“中国汽车市场营销”等一系列问题进行了较为深入地研究，我认为选题具有重要的理论研究价值和实践指导意义。从内容上看，有很多创新点和很有价值的理论观点，实证分析研究对我国汽车产业发展和汽车企业的经营决策具有重要参考价值。

该研究团队将其研究成果以系列丛书的形式公开出版，请我为其作序。希望该研究组深入做好这些选题的研究，形成较高水平的成果，为我国汽车产业经济研究和汽车产业发展多做贡献。

中国社会科学院工业经济研究所所长



二〇〇五年九月六日

前言

曾几何时，轿车象征着“权力”和“地位”；又曾几何时，轿车象征着“财富”。然而，今天她开始走向大众，走入大众的生活，走进寻常百姓之家。这是时代的发展，这是社会的进步，这是中国汽车工业文明的新篇章。

随着我国国民经济的快速发展和人均收入水平的提高，在中国加入WTO后的近几年我国轿车产业进入了快速成长期。中国轿车工业的迅猛发展带动了中国整个汽车工业的繁荣，现如今中国已成为世界第三大汽车消费国和第四大汽车生产国，并且，汽车工业由于其拥有极大的上下游带动效应、高收入需求弹性和就业面广等特征，已经成为国民经济第五大支柱产业。轿车是汽车工业的主体，其产业链之长以及吸收先进科技成果的能力，是其他工业部门很难相比的，在汽车业全球化的浪潮中，我国的轿车产业组织正发生着深刻变化。因此，从产业组织的视角研究轿车工业的发展规律有着十分重要的理论价值和实践意义。

世界汽车工业的发展已有100多年的历史，发生了四次产业中心大转移：第一次是从欧洲转到美国。1886年，德国人卡尔·奔驰（K. Benz）设计了世界上第一辆以汽油为动力的汽车。到1890年年产汽车达6000辆，欧洲成为世界汽车工业的中心。到20世纪中期，美国主宰了全世界汽车工业，其汽车产量占世界汽车产量的80%以上，其中20世纪20年代高达95%以上。第二次是从美国转到欧洲。二战后，欧洲经济得到了迅速恢复和发展，家庭收入成倍增长，50年代初即出现了普及汽车的高潮。到1966年，欧洲汽车产量突破1000万辆，比1955年产量增长5倍，年均增长率达10.6%，超过北美汽车产量，成为世界第二个汽车工业发展中心。第三次是从欧洲转到日本。到1980年，日本汽车产量达到1100万辆，超过美国的汽车产量，跃居世界第一位。日本成为继美国和欧洲之后，世界上第三个汽车工业发展中心。第四次是从发达国家转到发展中国家。到1995年发展中国家汽车产量达到1000万辆，占世界汽车产量的比重进一步提高到20%。2004年中国汽车产销量首次双双突破500万辆，正在成为世界汽车工业中心国。

中国汽车的起跑线是从1953年的7月15日开始的。50多年来，中国汽

车产业经历了以卡车为主的阶段，以及合资和轿车产业开始向规模化发展的阶段，特别是1994年《汽车产业发展政策》出台，汽车工业进入了快速发展时期。进入21世纪以来，随着轿车走入家庭，在家庭需求的强劲拉动下，汽车市场出现了前所未有的活跃，产销量大幅度上升。近两年，由于影响轿车需求的各种因素变化，汽车产业出现了平缓增长，但是，我们相信随着国民经济的发展，城乡居民收入的不断提高，汽车特别是对轿车的需求将会出现新的高峰。在这一背景下，我们从产业组织理论的基本分析工具S—C—P分析范式入手，运用西方经济学、产业经济学有关原理和分析手段，以2002年以来的轿车产业发展为研究对象，考察了我国轿车产业的产业组织状况。

本书首先回顾了世界轿车产业发展历程，再研究世界汽车工业中心四次转移的规律和我国要建成世界汽车产业中心须具备的条件。再从历史的角度，对我国轿车产业的发展过程进行了简明分析，通过SWOT分析方法对我国轿车产业与其他国家轿车产业相比较所存在的优劣势进行了横向比较，探讨了影响轿车供给与需求的有关因素，剖析了轿车产业链和产业关联程度。运用经典的SCP分析范式分析我国轿车产业组织状况，分别就中国轿车的市场结构、厂商行为和市场绩效进行了逐层分析，认为我国轿车产业已经由昔日政府主导下的准寡头竞争市场结构转变成了今日市场主导下的垄断竞争结构，并认为随着中国轿车产业的发展，市场结构终将会向市场主导下的寡头垄断转变。在前面有关理论和实证分析的基础上，运用波特竞争优势理论和层次分析法对中国轿车产业的国际竞争力进行了评价，得出我国轿车产业竞争力仍然相当脆弱，产业空洞化、规模不经济、技术水平低、自主创新能力弱和自主品牌建设不足等诸多问题，仍然困扰着中国轿车产业的进一步发展。针对前面的分析，进一步探讨了汽车产业的有关规制问题，并提出了相关产业政策建议。最后介绍了我国十大轿车生产厂商的基本情况。

我们基于产业组织理论对中国轿车产业发展进行分析研究，也才刚刚起步，并准备在此基础上进一步分专题进行深入研究。但愿此书能够对同行研究者有参考价值，对轿车行业的厂商经营决策有所帮助。

目 录

CONTENTS

序

前 言

第一章 世界轿车工业发展历程及趋势	/ 1
第一节 世界汽车工业发展历程	/ 1
第二节 世界轿车发展的现状与趋势	/ 10
第二章 中国轿车产业发展及竞争态势	/ 21
第一节 中国轿车发展概述	/ 21
第二节 中国轿车产业竞争形势分析	/ 29
第三章 中国轿车供给与需求的影响因素	/ 33
第一节 影响轿车供给的因素	/ 33
第二节 影响轿车需求的因素	/ 40
第三节 中国轿车近期发展战略选择建议	/ 45
第四章 轿车产业关联性与价值链	/ 47
第一节 汽车业是工业化新时期的新兴主导产业	/ 47
第二节 汽车产业的关联性分析	/ 49
第三节 轿车产业价值链分析	/ 55
第四节 轿车产业价值链发展	/ 72
第五章 中国轿车产业的市场结构	/ 77
第一节 国内对汽车产业组织研究综述	/ 77
第二节 市场结构的基本理论	/ 81

第三节	轿车产业的市场集中度	/ 83
第四节	轿车产品差别化	/ 97
第五节	轿车产业的进入壁垒	/ 102
第六节	轿车产业的规模经济	/ 106
第七节	轿车产业的纵向一体化程度	/ 109
第六章	中国轿车产业的厂商行为	/ 115
第一节	市场行为理论	/ 115
第二节	中国轿车厂商的价格行为	/ 118
第三节	产品策略	/ 127
第四节	有关广告宣传活动方面的策略	/ 131
第五节	并购重组行为	/ 135
第七章	中国轿车产业的市场绩效	/ 138
第一节	市场绩效理论	/ 138
第二节	中国轿车产业的市场绩效分析	/ 140
第三节	市场结构、企业行为与市场绩效三者关系分析	/ 148
第八章	中国轿车产业竞争力	/ 150
第一节	产业竞争力的理论基础	/ 150
第二节	中国轿车产业竞争力评价	/ 155
第三节	提升中国轿车产业竞争力的对策	/ 178
第九章	中国轿车产业规制与政策	/ 182
第一节	产业组织政策简述	/ 182
第二节	中国轿车产业的结构规制与行为规制	/ 184
第三节	中国轿车产业的其他相关政策	/ 197
第四节	轿车产业政策建议	/ 201
第十章	中国十大轿车生产企业简介	/ 205
一、	上海大众汽车有限公司	/ 205
二、	一汽大众汽车有限公司	/ 209
三、	上海通用汽车有限公司	/ 211

四、广州本田汽车有限公司	/ 212
五、北京现代汽车有限公司	/ 214
六、天津一汽夏利汽车股份有限公司	/ 215
七、长安铃木汽车有限公司	/ 217
八、奇瑞汽车有限公司	/ 219
九、神龙汽车有限公司	/ 221
十、浙江吉利控股集团有限公司	/ 223
 附 录	 / 226
参考文献	/ 228
后 记	/ 231

第一章 世界轿车工业 发展历程及趋势

在世界汽车工业发展的历史上，世界汽车工业中心已经发生了三次转移，我国正面临着承接汽车工业中心第四次转移的机遇。在 100 多年的发展历程中，世界汽车产业一直保持着增长的态势，特别是轿车进入家庭对汽车的增长贡献很大。目前，轿车在发达国家已经普及，市场逐渐饱和，因而进入 20 世纪后期轿车需求的地理分布特征出现重要转变，即由传统的发达国家市场转到了日益活跃的新兴国家市场。同时，世界轿车市场出现了新情况和新的发展趋势，这些都将对我国轿车产业的发展产生相应的影响。

第一节 世界汽车工业发展历程

一、世界汽车工业中心的四次转移

（一）四次转移的简要回顾

1886 年，德国人卡尔·奔驰（K. Benz）设计了世界上第一辆以汽油为动力的汽车。在此期间，另一名德国人戈·戴姆勒（G. Daimler）进一步改进了四冲程发动机，从而把汽车推向工业性生产。接着，欧洲相继出现了生产汽车的公司，最早的有德国的奔驰（Benz）公司，法国的标致（Peugeot）公司，英国的奥斯汀公司（Austin）、罗孚公司（Rover），意大利的菲亚特公司（Fiat）等，欧洲成了世界汽车工业的摇篮。到 1890 年欧洲年产汽车达 6000 辆，成为世界汽车工业的中心。在以后汽车工业的发展中出现了四次转移：第一次是 1915 年左右从欧洲转到美国；第二次是 1970 年左右从美国转到欧洲；第三次是 1985 年左右从欧洲转到日本；第四次是从发达国家转到发展中国家，时

间大致从 21 世纪初开始。

第一次转移——从欧洲转到美国。由于欧洲生产的汽车讲究豪华，工艺精细，价格昂贵，需求有限，限制了汽车工业的发展；另一方面欧洲汽车工业的发展也刺激了美国积极研制本国的汽车。19 世纪末，美国经济已达到较高水平，工业生产处于世界前列，钢铁、石化等工业均有较大发展，为发展汽车工业创造了条件。福特（Ford）汽车公司（1903 年），通用（GM）汽车公司（1908 年）相继成立。

1908 年福特汽车公司推出 T 型汽车，采用了当时的先进技术，操作容易，维修方便，价格便宜，使汽车变成了普通家庭的代步工具^①。1913 年福特公司发明了汽车装配流水线，实现了汽车的大批量生产。汽车装配流水线的应用，给汽车工业带来了革命性的变化，推动了美国汽车工业的高速发展。于是，美国出现了普及汽车的高潮，世界汽车工业发展中心也因此从欧洲转向了美国。从 20 世纪初期到 20 世纪中期，美国主宰了全世界汽车工业，其汽车产量占世界汽车产量的 80% 以上，其中 20 世纪 20 年代高达 95% 以上。在美国汽车工业大力发展的同时，其三大汽车公司先后进入加拿大，推动了加拿大汽车工业的发展，从而形成了北美汽车工业的格局。

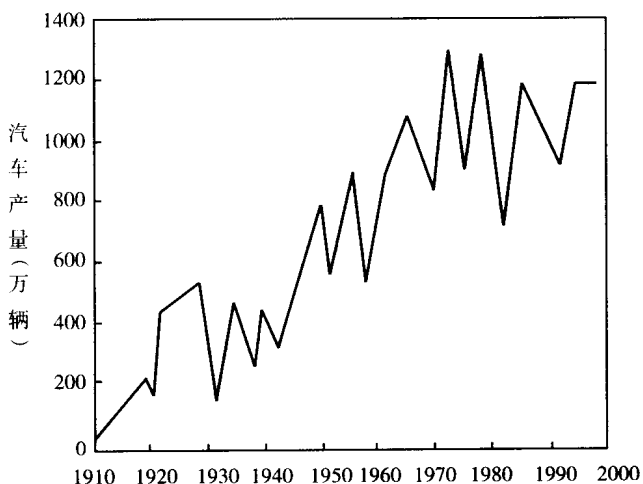


图 1.1 美国汽车发展趋势图

资料来源：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. 4

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

第二次转移——从美国转到欧洲。汽车的大批量生产技术很快传到了欧洲，美国福特、通用等汽车公司也先后进入欧洲。二战后，欧洲经济得到了迅速恢复和发展，家庭收入成倍增长，50年代初即出现了普及汽车的高潮，1950年欧洲汽车产量达到200万辆。到1966年，欧洲汽车产量突破1000万辆，比1955年产量增长5倍，年均增长率达10.6%，超过北美汽车产量，成为世界第二个汽车工业发展中心。到1973年，欧洲汽车产量进一步提高到1500万辆。之后，由于受两次世界石油危机的影响，欧洲经济发展速度减缓，在东欧更是出现经济发展停滞状态，加上这个时期西欧国家已基本普及汽车，汽车需求增长势头锐减，欧洲汽车工业进入徘徊和低速增长状态。20余年来，欧洲汽车产量在1500万辆~1800万辆之间波动。欧洲汽车工业的发展主要集中在西欧的德国、法国、英国、意大利、西班牙等5个国家。

第三次转移——从欧洲转到日本。20世纪二三十年代，丰田、日产等汽车公司先后成立，推进了日本汽车工业的发展。但在二战前，日本汽车产量只有5万辆。日本汽车产业的真正发展是在1955年日本通产省公布了发展国民车的构想（即一种供国民使用的微型经济汽车，排量在350mL~500mL，售价在25万日元），从这时起，日本经济开始以两位数的增长率高速增长；1966年人均国民生产总值突破1000美元，为普及汽车创造了条件。同时，日本各汽车公司及时推出了物美价廉的汽车，其售价与50年代中期相比下降30%~50%。于是，日本出现了普及汽车的高潮。

日本以贸易立国，将扩大汽车出口置于重要战略地位。1960年，日本汽车出口量不足4万辆，到1970年，汽车出口量突破100万辆，年均增长率39%。两次石油危机期间，欧、美汽车纷纷减产，而日本却以其油耗低的小型汽车进一步占领和扩大了国际市场。到1980年汽车出口量猛增到600万辆。由于日本实现了汽车国内销售量和出口量双高速增长，从而创造了世界汽车工业发展的奇迹。1960年，日本汽车产量仅16万辆，远远低于当时美国及西欧各主要汽车生产国的生产水平。但到1967年，汽车产量即达到300万辆，超过欧洲各主要汽车生产国的产量，居世界第二位；到1980年，汽车产量达到1100万辆，超过美国的汽车产量，跃居世界第一位。日本成了继美国和欧洲之后，世界上第三个汽车工业发展中心。进入80年代，日本汽车产量增长速度有所下降，但产量仍继续提高，到1980年，日本汽车产量达到创历史的1350万辆。自这以后，国内市场处于徘徊状态，而出口贸易摩擦加剧，汽车出口量下降，从最高时期的600多万辆，下降到300多万辆，因而汽车产量逐渐下降到约1000万辆。

第四次转移——从发达国家转到发展中国家。长期以来，亚、非、拉广大发展中国家和地区，由于经济发展水平低，汽车工业没有得到较大发展，所需汽车主要从发达国家进口。直到1970年，各发展中国家汽车产量之和才达约150万辆，仅占当年世界汽车总产量的约5%。进入80年代，发达国家汽车产量呈现徘徊或下降之时，发展中国家经济逐步增长，汽车工业也开始得到较快发展。1980年，发展中国家汽车产量达到300万辆，占世界汽车总产量的比重提高到约9%；1990年，发展中国家汽车产量达到600万辆，将世界汽车总产量的比重提高到约12%。1995年发展中国家的汽车产量达到1000万辆，占世界汽车产量的比重提高到20%。这充分表明，世界汽车工业发展正在从发达国家转向发展中国家，在亚洲主要是在韩国、中国、印度及东南亚各国；中南美洲汽车工业主要集中在巴西、墨西哥、阿根廷等国家；在非洲主要是南非。下面以韩国为例来说明20世纪80年代以后发展中国家汽车工业的迅猛发展。

20世纪60年代初期，韩国开始发展汽车工业，并先后成立了现代、起亚、大宇等汽车公司，汽车产量逐步增长。由于国内市场狭小，推进出口也较困难，直到1980年，汽车产量才达到12万辆。但经过这段时期经验的积累，韩国的汽车技术水平大大提高，为日后韩国汽车工业的发展打下了坚实的基础。80年代以来，韩国经济发展水平有了较大提高，到1987年人均国民生产总值突破3000美元，进而出现了普及汽车的高潮，国内市场迅速扩大。同时，韩国坚持把汽车工业作为出口战略产业，经过多年努力，终于取得成效，逐步实现了向美国等国家大量出口汽车，从而推进了汽车工业的高速发展，引起了全世界的关注。1988年汽车产量突破100万辆，1997年达到280万辆，一跃而成为世界第五大汽车生产国。近年来，由于受亚洲金融危机的影响，汽车产量有所下降，1998年汽车产量为195万辆。后与福特、戴一克集团合资，产量上升，2002年汽车产量为314万辆（居世界第六）^①。

（二）汽车产业四次转移的规律分析

产业转移是产业发展的重要阶段，一般来说，产业转移都是从产业发达的地区或国家向落后的地区或国家转移。汽车产业转移是基于不同国家的汽车工业发展不平衡，伴随着发达国家生产要素成本上升和市场饱和，而发展中国家该产业的基础已经具备的条件而发生的产业转移。

^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

1. 世界汽车产业前三次转移的共性^①

首先，从宏观经济环境看，产业转移输出地与输入地之间在经济发展上的不同步、不协调或者存在经济发展的梯度性，并且产业转移输入地经济保持了相当长的一段稳定、高速的发展。汽车产业转移一般是伴随着制造业大规模转移而转移的，汽车相关产业如钢铁、石化等工业要有一定的基础。

其次，从产业发展方面看，国际汽车产业转移遵循产业生命周期理论。成长期是产业发展高速阶段，并迅速形成巨大的产能，如美国汽车业在 20 世纪 40—70 年代、日本和欧洲则在 50—80 年代都是高速增长时期，但是到了成熟期，该产业的增长减速，利润下滑，甚至出现负增长。在 90 年代发达国家的汽车产业整体上进入成熟期，增长乏力，需要寻找新兴的市场，并以国际贸易和国际投资的形式把部分制造业转移到劳动成本较低的国家，从而引发汽车业的大规模转移。这一方面，解决了发达国家汽车产业发展的困境，另一方面，也促进了发展中国家的汽车产业发展。

第三，汽车产业转移是伴随着技术创新或者生产方式变革而发生的。通过汽车生产技术的扩散和转移，汽车业在世界范围内不断得到发展。如汽车业的第一次转移美国人首创了大批量生产体系；第二次转移欧洲人将产品差别化与大批量生产结合起来；第三次转移日本人借助生产组织的突破，生产出了成本低、质量好的产品；第四次转移是信息技术的运用和发展，使得全球化资源配置成为可能。每一次的转移都不是简单的工厂的转移，而是技术、产品、管理和市场的协同转移。

第四，产业转移输入地是产品由低档向高档的再循环。汽车价格随着产业的转移和产品的升级换代，价格不断下降，促进了输入地需求市场不断的壮大。第一次转移是从美国福特生产低档型的 T 型车开始逐渐发展的；第二次转移是欧洲在推出了甲壳虫、丑小鸭、迷你等低档型汽车后才得到蓬勃发展的；第三次转移是日本在推出经济型低档车——国民车计划提出之后才开始发展的。从低档车开始的原因在于，汽车最初的生产销售都是面向国内市场，而决定国内市场需求的重要原因是一国的人均国民收入，在汽车业发展的初期，各国的人均国民收入相对较低，从价格低廉的低档型车开始容易打开市场，这是产业转移的切入点，也是撬开市场重要手段，更是培育市场的基本策略。

^① 刘满平，从国际汽车产业转移路径看我国汽车产业中心的构建，中国工业报·汽车周报，2005-02-18（2）