



林云莲 孙振华 著

旧时王榭堂前“车”，驶入寻常百姓家
喊了多年的“狼”，真的来了一—
加入世贸组织后中国轿车工业面临的冲击和机遇

与“狼”共舞，我们不做羔羊

轿车战场

远 方 出 版 社

与“狼”共舞，我们不做羔羊

0663840

轿车战场

何光远题

林云莲 孙振华 / 著



图书在版编目(CIP)数据

轿车战场/林云莲,孙振华著.-呼和浩特:远方出版社,2001.10

ISBN 7-80595-724-X

I.轿… II.①林…②孙… III.汽车工业-概况-中国
IV.F426.471

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第065382号

轿车战场 林云莲 孙振华 著

出版发行: 远方出版社

社 址: 呼和浩特市乌兰察布东路666号 邮编:010010

经 销: 新华书店

印 刷: 内蒙古地矿印刷厂

开 本: 850×1168 1/32

字 数: 240千 **印 张:** 9.75

印 数: 1—5000

版 次: 2001年10月第1版

印 次: 2001年10月第1次印刷

ISBN 7-80595-724-X/U·5

定价: 18.00元

远方版图书,版权所有,侵权必究。

远方版图书,印装错误请与印刷厂退换。

序

汽车是20世纪人类文明的杰作之一,百年的发展历史,谱写了人类社会文明与进步的篇章。汽车这部“改造世界的机器”,缔造了汽车王国的历史与文化,创造了全球经济的支柱产业。形成了世界经济洪流中的“轮上国家”和带动相关产业的主导产业。作为一种交通工具,它实现了人们快捷行走的强烈愿望,极大地扩充了生命的容量,扩展了人类活动的空间,加快了人们的生活节奏,提高了工作效率,丰富了生活内容,增加了信息交流。对推动社会进步,发挥着不可替代的作用。

正因为如此,拥有百年汽车历史,创业百年辉煌的西方汽车强国,当21世纪的曙光刚刚来临之际,就纷纷看好蓬勃兴起的亚洲汽车市场,看好拥有世界人口五分之一的中国市场。于是,世界著名的汽车公司纷至沓来,拓展中国市场的发展空间。短短的二十年时间,在中国就建成了许多生产汽车的合资企业,可年产数以百万辆计的各种品牌的汽车。一时间,神州大地车流滚滚、品牌众多、色彩纷呈,世界汽车强国角逐神州,竞争激烈,鏖战正酣,中国汽车市场成为世界汽车行业瞩目的主战场,成为中国数亿百姓关注的焦点……。

目前,世界正在经历着以知识信息化、生产跨国化、贸易自由化、经济全球化为标志的产业革命。而发展汽车产业作为中国发展经济的一个主导产业,已成为人所共知的事实。特别是党中央在“十五”《建议》中明确提出:鼓励汽车、计算机进入家庭,大力发展公共交通业。这是我国第一次将有关汽车消费、轿车进入家庭列为国家发展规划。这为中国汽车工业在新世纪里健康、快速地

发展,奠定了良好的政策基础。《建议》同时还指出:“不断提高城乡居民的物质和文化生活水平,是发展经济的出发点和归宿,也是扩大内需,保证经济持续增长的“动力”。家庭汽车被国家选定为“动力”性产品,轿车消费受到鼓励,着重培育家庭用车市场已成为强国之必需、强国之急需。

未来的汽车市场是充满了激烈竞争的市场,发展汽车工业如果回避,甚至厌恶竞争,那注定是不会成功的。特别是我国加入世贸组织后,汽车工业面临着前所未有的压力。有压力就有挑战,同时也有机遇。总之,汽车行业发展的机遇大于挑战,希望大于困难。加入世贸组织后,中国汽车将拥有更多进入外国市场的机会。吸引外资的政策会更稳定、更透明、更开放,将有更多的跨国汽车集团来华合作、投资。这会给我 国汽车制造业注入新的活力,它能使我国汽车业提高整体水平,加快提高竞争能力的步伐。也会使我国汽车厂家不断加速技术改造,改进管理,降低成本,提高产品质量。许多企业将进行兼并重组,包括跨国界的强强合并、合资、重组。这些战略大调整与其说是严峻的挑战,不如说是一剂苦口良药。中国发展汽车工业要严肃认真地对待和解决好过渡时期的各种问题,使中国汽车工业迅速调整、充实、提高到国际先进水平。这样才能在全球化的经济环境中不断提高自身的竞争能力,在国际汽车市场中占有一席之地。

顺应汽车发展潮流,探索汽车市场发展规律,正是为了迎接入世的挑战。鸟瞰中国汽车工业的发展,一部较为系统地研究轿车市场的专著《轿车战场》问世了。作者是两名年轻的学者,他们既有从事汽车工业较为丰富的实践经验,又有从事经济理论、法学理论多年教学研究的理论水平。该书以广大汽车消费者和轿车业内人士及关心中国汽车工业发展的人士为读者对象,从普通百姓最为关心的热点问题入手,探讨了轿车进入中国家庭的必然及目前存在的障碍;系统地介绍了中国轿车工业发展的状况及未来中国

轿车生产、消费的前景；特别是针对竞争日趋激烈的国际、国内汽车市场，深刻分析了国外汽车巨头进军中国轿车市场，进而对中国轿车工业产生的诸多影响；提出了增强中国轿车工业竞争力的一些意见和建议。该书紧密联系中国轿车市场实际，具有一定的理论高度和深刻的思想内涵。该书文体灵活，语言风趣，资料翔实，可读性强，是一切关心中国汽车工业发展的读者的一部不可多得的范本。

当前，我国轿车工业有了很大发展，但与国外先进水平相比，还相差甚远。制约我国轿车工业发展的一个重要原因是市场发育不良。我国轿车工业只有完成从计划经济向市场经济的转变，融入经济全球化的大潮中，才能实现腾飞。近些年来，研究中国轿车市场的文章、著作比起其他行业来讲相对较少，而系统地研究轿车市场的专著，尤其是对国外汽车巨头进军中国轿车市场的战略和手段，进行深入系统研究的著作更为少见。《轿车战场》一书的出版，正好弥补了这方面的不足。这也是为探索中国轿车市场的发展所铺的一块路石吧！

中国汽车工程学会理事长 张兴世

2001年8月15日于北京

评审意见:

本书文字流畅,具有很强的报告文学特色;紧贴中国轿车工业问题展开论述,有真知灼见,富有思辨性;资料详实、贴近。不论是汽车爱好者,或是汽车专业工作人士都会乐于阅读,我肯定说这是一本好书。

中国汽车工业咨询委员会秘书长 陈光祖

2001年8月16日

评审意见:

本书收集了大量资料,将我国汽车产业长期不变的热门话题——轿车论述得十分透彻。文章用通俗易懂、生动活泼的语言、最新的评价资料阐述并分析了我国轿车产品、市场、营销、消费政策、二手车市场、资本市场等老百姓普遍关心的问题;同时还简要介绍了国际跨国汽车集团的背景情况以及对我国轿车市场的战略;就中国加入世贸组织对轿车工业的影响也作了客观、全面、实事求是的论述。

中国汽车工业咨询发展公司高级专务 戴激

2001年8月16日

目 录

序.....	1
评审意见.....	4
第一章 中国轿车工业的历史之路.....	1
30—40 年代：自己造车，南柯一梦	1
50 年代：中国轿车，应运而生	2
60—70 年代：轿车的繁荣与缺憾	3
80—90 年代：大家都“坐”轿车梦	4
第二章 轿车工业发展中的冲突、变革、融合.....	7
从 KD 开始，以建立自主设计开发为终	9
在碰撞中变换经营管理之道	10
文化和价值观的冲突	11
生活方式和消费观念的转变	12
第三章 我想有辆自己的轿车	13
国产轿车知多少	13
部分国产轿车性能比较	34
部分轿车的国外、国内市场销售价格差异	37
第四章 经济收入与购买轿车定位	39
经济收入是轿车消费的基础	40
轿车消费群体分类	43
家庭购车定位	48
第五章 买车不易，养车更难	50
买车不易，养车更难	50
买车需要经过多少关口	53

汽车消费政策挡住了购车者的脚步	54
第六章 轿车之梦, 何时能圆	62
未来将会有更多的新车面世	63
收入提高将是撬动轿车消费的杠杆	65
汽车消费政策调整, 各种税费将有所降低	66
汽车关税逐年下降, 使轿车价格逐步下调, 轿车消费也会日 渐增多	68
汽车消费信贷将促进轿车消费	69
第七章 汽车消费信贷, 透支明天的享受	71
贷款买车, 你用过吗	71
汽车消费信贷——想说爱你不容易	72
改善汽车消费信贷环境, 推动轿车市场发展	74
第八章 旧车市场与轿车报废	79
购买二手车有学问	80
谨防旧车交易陷阱	86
规范旧车市场势在必行	88
加大旧车报废力度会更好地刺激新车市场	90
第九章 轿车发展中的诸多问题	92
敢问路在何方	92
有车没有位	94
能源危机、尾气排放与环境保护	98
第十章 世界汽车市场风云变幻, 呼唤汽车工业新时代的到来	103
生产能力过剩, 经济增长缓慢	104
兼并、联合重组, 形成垄断格局	106
零部件采购全球化	109
新产品不断推出, 技术竞争更为激烈	111
世界汽车工业生产国际化	112

美国新一代汽车合作计划, 呼唤汽车工业新时代的到来	113
第十一章 世界汽车巨头进军中国市场	117
世界汽车巨头在中国市场的战略布局	118
进军方式和手段	120
汽车消费信贷“为虎作伥”	127
第十二章 谁是中国轿车市场上的主力军	134
中国轿车生产厂家知多少	135
外商投资对中国轿车工业的影响举足轻重	137
问茫茫车市, 轿车企业谁主沉浮	138
有了控股权并不等于掌握了领导权	139
加强对合资企业的监管力度势在必行	141
第十三章 狼烟四起, 逐“车”中原, 诸侯争雄, 谁执牛耳	143
德国大众卧薪尝胆, 十年陈兵	143
通用公司后来居上, 志在必得	149
日本丰田老谋深算, 暗渡陈仓	153
法国标致折戟沉沙, 雪铁龙市场崛起	157
本田公司在“废墟”上奠基立业	160
韩国现代公司, 奋力挺进中国市场	163
大宇辉煌过眼烟云, 中国市场前功尽弃	167
福特公司紧锣密鼓, 加紧实施中国战略	174
第十四章 合资企业在中国轿车市场竞争中获胜的法宝	184
人才竞争	185
本土化战略	188
企业文化	189
经营管理理念与模式	191
技术与品牌	194

营销方式	199
第十五章 汽车工业全球经济一体化	205
何为汽车工业全球经济一体化	205
中国汽车工业在世界汽车工业中所处的地位和作用	207
中国汽车工业的发展有模式可供选择吗	213
第十六章 加入世贸组织后中国轿车工业面临的冲击和机遇 ...	219
加入世贸组织对中国轿车工业的冲击	222
加入世贸组织给中国轿车工业带来的机遇	229
第十七章 与“狼”共舞，我们不做羔羊	234
中国轿车工业的根本在市场	235
限制与竞争哪个更重要	240
中国汽车企业需要重组新的“抗联”	242
中国轿车生产企业的出路	247
与“狼”共舞，我们不做羔羊	251
第十八章 构建有利于轿车工业健康发展的法律体系	259
汽车工业产业政策有待完善	259
建立汽车工业法律、法规体系	261
第十九章 资本市场与我国汽车工业	270
汽车行业上市公司的业绩分析	270
加入世贸组织对我国汽车上市公司的影响	274
汽车上市公司重组问题	277
汽车股票二板市场	278
汽车企业财务公司要提高资本运营水平	279
汽车板块稳步发展，迎接挑战	281
第二十章 “路漫漫其修远兮，吾将上下而求索”	284
“价格联盟”与“持币待购”	285
城里汽车卖不动，农民难觅称心车	287

憧憬假日旅游, 汽车商机无限	290
汽车电子商务是联接生产企业与消费者的一条彩虹桥	292
主要参考文献	298
后 记	1

第一章 中国轿车工业的历史之路

伴随着汽车轮子的转动,世界汽车工业已走过了一百多年的旅程。1886年,德国人卡尔·本茨制造的人类历史上第一辆三轮汽车,标志着世界汽车的诞生。这部用轮子行走的机器,改变了整个世界,塑造了一个“轮上的世界”和一个“轮上的世纪”。在过去的一百多年间,汽车改变了人们位移的方式,改变了城镇和乡村,把分割的世界联系起来,使人类生存的空间和时间产生了巨变,人们尽情地享受着汽车带来的欢愉和幸福。

1902年,几位外国人千里迢迢从海外运来一辆轿车,开进了颐和园,通过袁世凯作为贵重礼物送给了慈禧太后,原想得到老佛爷的青睐,从而打开中国的早期汽车市场。谁料想,众大臣纷纷阻止:“伏念中国自尧舜以来,历朝帝王未闻有轻以万乘之尊,托诸彼风驰电闪之汽车者……”,而“纤荣尊贵”的西太后又岂能容忍一个低贱的司机坐在自己的前面,终于放弃了汽车。资本主义滚滚的历史车轮,因撞在了一个有着几千年传统的封建王朝而搁浅,汽车——这个代表着资本主义制度的杰作,只落了个“铜雀春深锁二乔”、“长在闺中人未识”的地步。

30—40年代:自己造车,南柯一梦

1931年,在张学良将军的支持下,沈阳民生工厂终于试制出我国第一辆国产汽车——民生牌75型汽车。这辆汽车采用水冷六缸汽油机,功率65马力,最大车速64公里/小时,载重量2吨。从此,中国汽车工业开始了蹒跚学步。

1936年,以旧中国官僚资本为主与德国奔驰公司合作,成立

了中国汽车制造公司，工厂设在湖南株洲，以CKD方式，在上海组装奔驰的散件。七·七事变后，上海的分厂被迫停产，株洲的工厂也迁往桂林，后又迁往重庆，成立了华西制造厂。后来，中国汽车制造公司总部搬往香港，并改名为华运行，建立了汽车装配厂和零部件基地。按照协议，奔驰公司把柴油机、底盘、车身等大部件运到香港，由华运行组装成整车。

1939年，第二次世界大战爆发后，与德国奔驰公司的交通断绝，零部件的来源没有了，华运公司委托美国工厂按奔驰的图纸加工零部件，作为配件供给用户。

1941年，日军占领香港，华运行迁到重庆，虽恢复了“中国汽车制造公司”的名称，但由于大部分设备无法运出，此时的公司已经名存实亡了。中国汽车公司在成立的几年中，几经战乱，数度搬迁，装配了2000多辆汽车，已属不易。在旧中国的几十年时间内，民族汽车工业历尽沧桑，在帝国主义和官僚资本主义的践踏下，中国人民自己制造汽车的努力终成南柯一梦。

50年代：中国轿车，应运而生

新中国开国大典的礼炮声还在天安门广场上空回荡之时，毛泽东就率领一个代表团去前苏联访问。毛泽东参观了斯大林汽车工厂，这是毛泽东在苏联参观的惟一个工业项目。1953年6月9日毛泽东亲自签发了《中共中央关于力争三年建成长春汽车厂的指示》，指出“中央责成各有关部门对长春汽车厂的建设予以最大的支持，力争三年建成”。中央专门为一个工厂的建设发文件，动员全国力量来建设一个工厂，这是从来没有过的。1953年，第一汽车厂破土动工，毛泽东为奠基仪式亲笔题词“第一汽车制造厂奠基纪念”。1956年，我国生产的第一辆汽车下线，毛泽东又亲自为其命名——解放。随后，我国又试制成功了“东风牌”轿车，将这辆我国自制的第一部轿车运到北京向党的“八大”献礼，同年6月

北京第一汽车厂附件厂试制成功“井冈山”牌轿车。同时工厂更名为北京汽车制造厂。1958年前后,上海先后试制过吉普车、三轮汽车、“凤凰牌”轿车等产品。1959年,试制成功了“凤凰牌”轿车,成为上海的定型汽车产品之一。1956年8月一汽又设计制造出了造型精美,具有民族特色、实用性能较好的高级轿车——“红旗”,这是中国第一部定型轿车。1959年,第一批红旗72型轿车参加了国庆游行和阅兵,并成为中央部委领导的公务用车。由此,揭开了中国轿车工业生产的历史序幕。

60—70年代:轿车的繁荣与缺憾

1964年,红旗轿车正式被国家指定为礼宾用车。当时,中央领导人的专车主要是苏联吉斯100和115型轿车。1966年,国家领导人纷纷换掉吉斯和吉姆改乘红旗,从而奠定了红旗轿车的至尊地位。红旗的特殊地位,独特的工艺及其精美、典雅的造型使其成为名车,尽管它与世界其他名牌轿车相比还存在许多不足之处,但它毕竟是中国汽车工业的骄傲和光荣。它凝聚着一代汽车制造者的心血,也是那个时代人们情感寄托的一大标志。坐红旗车成为许多外国贵宾的一大心愿。

1964年,“凤凰牌”轿车改名为“上海牌”,并对制造设备做了一系列改进。首先制成了车身外板成套冲模,结束了车身制造靠手工敲打的落后生产方式,又以此为基础制成各种拼装台,添置点焊机,实现拼装流水线生产,轿车质量得到了稳定和提高。除了红旗外,上海牌轿车成了惟一大批量生产的轿车。到1979年,上海牌轿车共生产17000多辆,成为我国公务用车和出租车的主要车型。在相当长的时间内支撑着国内市场对轿车的需求。

虽然依靠自力更生我们制造了自己的轿车,发展了我国的汽车工业,但是由于“大跃进”和“文化大革命”的影响,我国处在闭关锁国之中,我国的汽车工业几乎与世界隔绝。因陶醉在光荣与梦

想之中而夜郎自大,从而失去发展我国汽车工业的大好时机,使我国的汽车工业逐渐地被现代化的世界汽车工业抛在后面。这个时期主要是采取单件和小批量生产方式,产量少,品种单一,工艺落后,成本高,质量差,油耗高,缺乏自主开发能力。这个时期的生产方式,是以货车为主导,对发展轿车工业缺乏足够的认识和重视,汽车产业结构不合理,导致了我国的轿车工业技术水平长期处于落后的状态。

80—90 年代:大家都“坐”轿车梦

改革开放后,我国的经济迅速发展,人民生活水平大幅度提高,对轿车的需求越来越强,而我国落后的轿车工业根本无法满足这一需求。

1984 年,在北戴河召开了中央财经领导小组会议,第一次提出私人轿车的问题。1987 年 7 月,国务院再次在北戴河开会,专门研究轿车发展问题,确定了上海、一汽、二汽三个轿车生产点,这就是所谓的“三大”。由于北京、天津、广州三市早在北戴河会议之前,就已经在和外商洽谈生产轿车的问题,有的已经开始执行合同,正式出车,国家认可了这些“既成事实”,这就是“三小”。“三大三小”的确立,表明了我国轿车工业已成为汽车工业发展的重点,构成了我国汽车工业生产规模的基本框架,也标志着中国汽车工业开始了战略性转移。

自 80 年代以来,由于国内市场需求旺盛,外国轿车洪水般涌入我国。1984 年至 1987 年,我国进口轿车 64 万辆,耗资 266 亿元。为了迅速提高中国轿车生产能力和技术水平,我国轿车工业开始走上了与外国汽车企业合作,引进消化外国先进技术的发展道路。这一过程大致分三个阶段。第一阶段为 80 年代中期,建立了上海桑塔纳、广州标致两个合资企业,还引进了夏利、奥迪等车型,这一阶段是引进的摸索阶段,都是从进口散件组装开始,逐渐

提高国产化率,而引进的车型和技术也不是很先进。第二阶段为90年代的前期和中期,中外合作以及技术引进都进一步深入,新建的两个合资企业一汽一大众和神龙富康起点都比较高。全国主要引进车型的国产化率达到80%以上,质量也显著提高,价格不断下降,国产轿车又占据了绝大部分市场份额。同时,国家也把轿车生产作为汽车工业发展的重点,并鼓励私人购车,大家都作上了轿车“梦”。使原来的“缺重少轻,轿车生产几乎为零”的汽车产业结构发生了根本的变化。

1998年以来,以中外合作和技术引进为基础的我国轿车工业又迈上了一个新台阶。广州本田、上海通用和一汽大众分别引进了最新的高档型雅阁、别克和奥迪A6,这几个车型的投产标志着中国轿车产品和生产技术赶上了世界汽车工业的发展步伐。在中国轿车市场上,为适应中国的消费水平和购买力,生产经济型轿车的合资企业更是异军突起。由天津和日本丰田公司合资建立的天津丰田汽车有限公司生产了1.3升的小型轿车。

由南京汽车公司和菲亚特合资的南亚汽车公司生产的“英格尔”经济型轿车,由韩国现代集团和江苏悦达集团合资建立的江苏悦达起亚汽车有限公司,以及浙江民营企业中国浙江吉利集团生产的5.8万元和3.8万元的“吉利牌”轿车都将给中国轿车市场带来巨大的冲击和变化。

由第一汽车制造厂、山东汽车工业总公司与韩国大宇集团合资建设的我国规模最大的年生产30万套汽车发动机和零部件的一汽一大宇公司、山东一大宇公司于1999年正式投产。2001年,重庆长安汽车公司与福特汽车公司成立合资公司,生产1.8升的轿车。所有这些都会使中国轿车市场呈现出五彩缤纷的繁华景象。

由于当今的世界轿车工业的迅猛发展,各种轿车已严重过剩。国外各大汽车公司把中国轿车市场视为最具潜力的市场,早已虎