本书出版由上海汽车工业教育基金会资助

中国汽车工业发展研究

上海汽车工业(集团)总公司董事会
战略委员会课题组

上 海 科 学 技 术 出 版 社

需要全本请访问 www.ertongbook.com

内摇容摇提摇要

摇摇全球从事汽车产业链各环节业务(包括汽车整车、汽车零部件,汽车金融、服务、贸易业务)的跨国公司,以及我国的国有的、中外合资的、民营的汽车产业企业都云集中国市场,展开了激烈的国际化竞争。我国政府、经济界、学术界、产业行业各界都十分关注汽车工业的竞争态势和我国汽车工业的发展前景。

本书是立足全球一体化的汽车市场环境中,对于构成我国汽车产业国际竞争力的各种要素,汽车产品开发能力、自主品牌的建设,以及我国汽车工业的发展模式等关系我国汽车工业发展的重大战略、热点问题,在理论上和企业的实践上进行了深入系统的研究,论述富有新意。

本书是课题组研究成果的总结,汇集了大量国内外最新的行业资料。本书可作为汽车行业决策人员、管理人员以及汽车企业战略研究人员的参考资料。

前摇摇言

在我国古典文学名著《水浒传》中，有个神行太保戴宗，被描绘成一日能行八百里，《三国演义》中，又有诸葛亮以木牛流马运输军粮的描述，反映了古人的想像、愿望和需求。然而，在古典文学名著所讲述的时代，这是无法实现的。只有汽车，这个由上万个零部件组合的行走机器的出现才实现了人类的想像和愿望。它的诞生、发展，维系着人们的文化意念，凝结着人类的智慧结晶，汇聚着当代先进的科学技术，闪耀着时代造型艺术的光芒，诠释着今日人类文明与骄傲，改变着人们的生产和生活方式，带动着全球经济的繁荣发展。

从汽车问世以来，世界汽车工业有了巨大发展，汽车在全球获得广泛应用和普及，给世界经济和社会进步带来深远影响，以致人们把现代社会称为汽车社会，把汽车看作是“改变世界的机器”、推动社会进步的车轮。汽车的发展历史表明，一个国家汽车化的进程，也就是一个国家的工业化进程。汽车是一个国家工业生产能力和科学技术水平的综合体现。它是资金、技术、人才密集的，综合性强、经济效益高的产业，与国民经济许多部门息息相关，对社会经济建设和科学技术发展起重要的推动作用。

在汽车的制造与使用过程中，汽车产业能有效地带动冶金、钢铁、机械、电子、橡胶、石化、塑料、玻璃、化学、纺织等相关工业的发展，而且延伸到商业、金融业、保险业、运输业、公路建筑业、维修业、驾校、诚信资质认定等汽车消费配套的服务行业，并促进衍生经济的产业链延伸和服务类产品的不断创新，对国民经济的发展有很强的辐射效益，对就业有巨大的带动作用。

从汽车产品本身和制造过程中技术应用的情况来看，每辆汽车产品都是当代高新技术的结晶。汽车工业是应用机器人、数控机床、自动生产线最大的产业，现代轿车也运用了大量新材料、新工艺、新设备和新技术。同时汽车企业是开展现代企业科学管理的先驱，是大批量、高效率、专业化、标准化产业的代表。

从人们需求结构看，在满足了“吃”和“穿”的基本需求之后，“行”的需求上升到了提高生活质量的关键位置，而汽车是所有“行”的方式中最便捷、最个性化，最能满足这一需求的产品。

从汽车拉动消费的角度来看，它由上万个零部件组成，价格达上万美元，一次购入消费较大，是大额消费品。它又是全世界使用最普遍，保有量最大及损耗量最大的商品，全世界每年产量超过 [illegible] 万辆，其中大多是因损耗而需要更新的。汽车又是持续消费品，只要使用还在进行，消费就不会停止，是全球消费拉动经济增长最有力的商品。可以说，需求方面的力量也决定了汽车工业在现代经济和社会发展中无可替代的支柱作用。

总之，汽车可以带动的行业和产业面之宽，能包容和吸收各种新技术、新材料、新工艺、新装备之广，可形成的生产规模、市场规模之大，可创造的产值、税收和就业岗位之多，对国

民经济拉动作用之大、之持久，对改善人民生活质量作用之显要，是其他产业所难以相比的。汽车的发展不仅仅是汽车产业本身的问题，也不仅仅是汽车相关产业的问题，而是整个国民经济总量能不能保持高速增长的大事情。目前，全世界汽车总保有量已超过 远亿辆，每年产量超过 缘噎园万辆，工业总产值近 缘噎园亿美元，已成为名副其实的世界第一商品。世界各个工业发达国家几乎无一例外地把汽车工业作为国民经济的支柱产业。

汽车与人们生活关系如此紧密，对国民经济带动作用如此巨大，以及我国具有大国市场的优势，决定了我国必须自主发展自己的汽车产业。

本书从汽车整车、汽车零部件、汽车自主开发、我国汽车产业发展模式四个方面，分为四篇进行研究和阐述。

在第一篇《整车》中提出，由于世界市场对汽车产品的安全、环保和节能要求不断提高，法规标准日益严格，以及产品个性化、多样化的需求日益提高，促使汽车产品技术含量加大，新产品推出速度加快，汽车生产成本的上升，世界汽车产能的过剩，竞争的加剧，各汽车公司面临以上诸多矛盾，而世界发达国家的汽车市场已趋饱和，世界跨国汽车公司急需寻求新的发展市场。

由于中国汽车需求市场具有发展快、容量大、多层次、易进入的特征，以及中国汽车工业发展的比较优势，吸引了国外‘ 远园寰跨国汽车集团来中国投资。文中对跨国汽车集团来中国投资的情况作了详细的介绍，对世界‘ 远园寰跨国汽车集团在中国及周边地区的战略作了分析研究。由于我国汽车产业政策的影响，国际汽车集团是以与国内汽车企业合作的方式进入中国市场的，因此又对国内汽车集团的战略、中国汽车市场竞争格局作了深入的研究。从汽车企业个体视角、从中方汽车企业集团视角、从跨国汽车企业集团视角来研究中国汽车市场的竞争格局。由于市场竞争还不充分，以及规范竞争的新汽车产业政策还刚出台实施，中国汽车产业结构还未稳定，但由于汽车产业对经济强大的带动作用，汽车产业良好的投资回报率，以及在政府规划培育和市场经济获利诱导的双重作用下，跨国汽车公司、国资企业、民营企业都投资进入我国汽车产业，使得我国一些地区的汽车产业得到迅速发展，在长江三角洲、珠江三角洲、京津地区、东北地区、华中地区、西南地区出现了汽车产业集群的雏形。

世界汽车产业的发展，使石油能源的消耗日益增大，促使了世界从能源短缺快速走向能源枯竭。汽车排放造成的大气污染和地球的温室效应已成为全人类的公害。人类社会和汽车产业的可持续发展，受到极大的威胁，发展汽车新能源、开发汽车新动力，已成为世界汽车产业面临的十分紧迫的任务。本书从汽车新动力的发展背景、技术知识、世界各国汽车新动力的研发情况、汽车新动力的发展趋势展开研究，并提出我国汽车新动力、新能源发展战略建议。

在第二篇《零部件》中提出，汽车零部件工业是汽车工业发展的基础，汽车零部件和整车是互为依存、互相促进、共同发展的。研究中国汽车工业的发展，就必须研究汽车零部件工业。我们首先研究国际汽车零部件产业的发展历史和现状，通过对世界汽车零部件各大公司发展历史和现状的研究，了解到世界汽车零部件产业的发展变化新趋势。改革开放以来，随着我国汽车整车工业的快速发展，汽车零部件工业也得到快速的发展，同时也吸引了国际著名的大汽车零部件公司纷纷进入中国市场。于是我们又研究了各公司进入中国市场的发展情况，并对中国汽车零部件产业的国际竞争力进行了分析。在以上研究的基础上，作出了我国汽车零部件工业发展走势的预测。

在第三篇《自主品牌产品开发》中提出,改革开放以来,我国的汽车工业得到快速的发展,这是无容置疑的事实。但再看我国市场上琳琅满目的汽车和国际汽车品牌,在我国汽车界就引发了中国汽车业自主开发、自主品牌以及企业核心竞争力的讨论。我们从中国汽车业自主开发的重要性,面临着新的竞争环境的挑战和新的发展机遇,中资汽车企业自主开发的实践探索,中外合资汽车企业的产品开发,以及汽车产品技术开发的推动和规范等问题,作了深入的调查研究,并对中国汽车工业产品自主开发的前景作了展望。

在第四篇《我国汽车产业发展模式》中,研究了我国汽车产业发展模式。许多年来,伴随着我国汽车工业的发展,在经济界、汽车行业,关于“中国汽车工业发展模式”的讨论就一直没有停止过,而且越来越激烈:有人认为,世界的汽车市场被瓜分完了,不可能再有新的大品牌出现,世界“远遨跨国汽车公司在中国市场竞争国际化,不可能再有中国汽车品牌发展的机会,主张学习采取巴西的“完全开放模式”,对外资完全开放,只要能增加税收,提供就业岗位就行了;又有人认为,汽车工业是一个国家工业化的重要标志,汽车产业对国家经济带动作用太大,对国家经济安全也有特殊重要的意义,完全让给外方,不符合我国国家利益,主张学习采取韩国的“自主发展模式”,对外资进入严格限制,实行关税和非关税保护,举全国之力建立完整的、有一定自主开发能力的汽车工业体系。

我们在研究我国汽车工业的企业市场份额的变化中,清楚地了解到中外合资企业在占主导地位的同时出现民营企业、业外企业涉足轿车领域的局面,由此深入研究汽车行业目前形成的格局与中国汽车市场特征的内在联系。通过合资企业与我国汽车产业发展关系的研究,不难发现,合资企业对我国汽车产业发展所起的作用和所作的贡献,并为中资自主品牌企业的形成与发展创造了一定的客观条件。在今后汽车发展的进程中,汽车行业和政府都认同,还必须坚持合资发展汽车产业的发展形式。但是,国际合资企业具有不稳定性,不稳定的原因是多方面的。从长远来看,在投资方之间,冲突是难以避免的。但是在一定的条件下,我国汽车合资企业是相对稳定的,我们要充分利用合资企业相对稳定的时期,努力抓紧提高企业核心竞争力的建设,尤其是自主开发能力的建设。

通过对中资自主品牌企业的研究,我们认为正确的市场、产品定位和充分发挥其比较优势是其发展的成因。在对汽车行业的大量研究的基础上,面对我国汽车工业发展的现状,面对汽车产业全球一体化的格局,面对国家新的汽车产业政策确立的发展目标和要求,汽车行业界肩负着发展我国汽车工业的重任,为此提出了具有中国特色的中国汽车工业发展模式。

世界汽车工业的发展并没有固定模式,成功的发展模式只能是在发展中遵循汽车工业发展的规律,在竞争中不断发展,与时俱进。在目前阶段,不论是合资发展还是中资自主发展,各种方式的发展都有意义,都应在这个发展探索的过程中去不断学习、不断积累。

本书收集了大量国内外最新资料,来研究世界汽车工业的发展规律及新趋势,并对中国汽车工业发展面临的重大战略问题、热点问题进行研究分析,提出了我国汽车工业的发展思路。书中对中国市场预测研究是从产业发展战略研究角度提出的。在汽车产业集群,中国汽车产业结构的不稳定性,关键汽车零部件系统的划分,汽车零部件产业国际竞争力分析,中国汽车零部件工业的发展走势,中外汽车合资企业不稳定性研究,中国汽车产业发展模式,中国将孕育出国际大公司等篇章中,都在理论上和对企业实践的调研上进行了深入地探讨、研究,论述都富有新意。书中还介绍了汽车新动力、新能源的相关技术知识,世界汽车整车和零部件跨国公司的发展历史、现状、业务、战略等内容,是一份丰富的世界汽车发展

需要全本请访问 www.ertongbook.com

史料。

本书是课题组在多年集体研究成果的基础上总结汇编而成，目的是希望能给关心汽车行业发展和从事汽车工业工作的人员，提供一些有价值的最新的信息资料，总结一些影响中国汽车工业发展的重大战略问题、热点问题的研究成果，提出研究汽车工业发展一些思路，一种科学的思想方法；同时，也展示出我国一定会发展成为汽车制造强国的美好前景，使关心汽车行业发展和从事汽车工业工作的人们消除疑虑，积极向上，奋发有为。

本书由胡安生、冯夏勇执笔。胡安生负责总体构思及进行全书写作，冯夏勇收集资料并参与了写作，最后由胡安生定稿。

本书的写作和出版得到了许多方面的帮助和支持：集团领导不仅为我们创造了非常好的研究环境和条件，更为我们指引研究的方向，提供了许多极为可贵的研究思路；在课题的研究和本书的写作过程中，我们走访了许多汽车整车和零部件企业的领导和专业技术人员，提出种种问题作为本书研究的内容和需要解决的问题；在写作过程中得到了本部门众多同事的支持和帮助；本书在研究写作过程中参阅了许多论文和著作以及一些报刊、杂志、信息网站上登载的资料，那些虽然知名但却不相识的作者们也为本书的完成提供了有力的支持；上海汽车工业教育基金会副理事长孟嗣宗教授，聘请专家对本书进行审阅，提出了很好的修改意见；上海汽车工业教育基金会为本书的出版提供了资助。在此向所有关心、支持、帮助的领导和同志们一并表示衷心的感谢。但愿本书的出版不至于辜负以上各方面的支持和期望。

本书的内容涉及面广，所研究的问题不少是尝试性的，编写此书的指导思想、内容安排，以及战略分析是否恰当正确，都有待广大读者来评价和通过实践来检验。由于我们水平有限，再加上不少问题尚待实践和进一步研究，书中不当之处和错误在所难免，恳请读者批评指正。

上海汽车工业（集团）总公司董事会

战略委员会课题组

目摇摇录

第一篇摇整车 …… 员

员摇世界汽车工业的变化趋势 …… 员
员猿摇世界汽车工业面临的新情况 …… 员
员愿摇世界汽车企业联合重组的原因 …… 源
员怨摇世界汽车企业联合重组的历程 …… 缘
员苑摇联合重组后形成的新格局 …… 缘
员愿摇世界汽车工业分工转移的趋势 …… 远

圆摇中国汽车需求市场特征 …… 苑
圆猿摇中国汽车市场特征之一——发展快 …… 苑
圆愿摇中国汽车市场特征之二——容量大 …… 员圆
圆怨摇中国汽车市场特征之三——多层次 …… 员源
圆苑摇中国汽车市场特征之四——易进入 …… 圆员

猿摇中国汽车工业的比较优势 …… 圆圆
猿猿摇比较优势概述 …… 圆圆
猿愿摇市场优势 …… 圆愿
猿怨摇劳动力资源的比较优势 …… 圆怨
猿苑摇相关产业的比较优势 …… 圆苑
猿员摇制造业发展的比较优势 …… 圆愿
猿圆摇汽车零部件工业的优势 …… 圆愿
猿猿摇后发优势 …… 猿员

源摇跨国汽车公司在中国的投资 …… 猿员
源猿摇通用([illegible])联盟 …… 猿员
源愿摇大众([illegible])集团 …… 猿缘
源怨摇丰田([illegible])集团 …… 猿愿
源苑摇福特([illegible])联盟 …… 源员
源员摇戴 原克([illegible])联盟 …… 源愿
源圆摇雷诺 原日产([illegible])联盟 …… 源缘

源爱摇本田(乌镇基地)公司 …… 源愿
源爱摇马自达(广州)有限公司 原雪铁龙(武汉)有限公司 集团 …… 源怨
源爱摇宝马(月亮湾)公司 …… 缘员
源爱园摇跨国汽车公司中国市场战略分析 …… 缘圆

缘摇中国轿车整车企业 …… 缘猿
缘爱摇上海汽车工业(集团)总公司 …… 缘猿
缘爱圆摇中国第一汽车集团公司 …… 缘缘
缘爱猿摇东风汽车公司 …… 缘苑
缘爱源摇长安集团 …… 缘怨
缘爱缘摇广汽集团 …… 远园
缘爱远摇奇瑞汽车 …… 远员
缘爱苑摇北汽控股 …… 远圆
缘爱怨摇南汽集团 …… 远猿
缘爱员园摇东南汽车 …… 远猿
缘爱员员摇哈飞汽车 …… 远源
缘爱员圆摇华晨控股 …… 远缘
缘爱员猿摇吉利控股集团 …… 远远
缘爱员源摇昌河汽车 …… 远苑
缘爱员缘摇其他新进入汽车领域的企业 …… 远愿

远摇汽车产业集群 …… 远愿
远爱摇产业集群概述 …… 远怨
远爱圆摇国际国内产业集群的发展情况 …… 远怨
远爱猿摇产业集群的结构 …… 苑员
远爱源摇产业集群的优势 …… 苑圆
远爱缘摇我国汽车产业集群雏形 …… 苑猿
远爱远摇汽车产业集群发展评议 …… 苑苑
远爱苑摇汽车产业集群发展思考 …… 愿圆
远爱怨摇汽车产业集群的培育 …… 愿缘

苑摇竞争格局与产业结构变化 …… 愿苑
苑爱摇从多视角看中国汽车市场竞争格局 …… 愿苑
苑爱圆摇目前中国汽车产业结构的不稳定性 …… 怨缘

愿摇研读《汽车产业发展政策》 …… 怨怨
愿爱摇汽车产业发展政策概述 …… 怨怨
愿爱圆摇汽车产业发展政策内容 …… 员园园
愿爱猿摇研读汽车产业结构政策 …… 员园园

愿源摇研读汽车产业组织政策 …… 员园
愿员摇研读汽车产业技术政策 …… 员元
愿圆摇全面发展我国完整强大的汽车产业 …… 员源
愿猿摇贯彻执行《汽车产业发展政策》几项重要突破 …… 员怨
愿源摇配套政策与实施 …… 员园

怨摇汽车新动力的发展趋势 …… 员员
怨员摇汽车新动力的发展背景 …… 员园
怨圆摇汽车新动力技术知识 …… 员猿
怨猿摇世界各国研究汽车新动力情况 …… 员怨
怨源摇汽车新动力的发展趋势 …… 员员
怨缘摇我国汽车新动力的发展战略 …… 员元

第二篇摇零部件 …… 员缘

员园摇国际汽车零部件公司 …… 员缘
员园员摇北美汽车零部件公司 …… 员元
员园圆摇欧洲汽车零部件公司 …… 员猿
员园猿摇日本汽车零部件公司 …… 员园
员园源摇世界汽车零部件工业的发展与特点 …… 员源

员员摇零部件与整车企业关系模式 …… 员园
员员员摇欧美模式 …… 员园
员员圆摇日本模式 …… 员员
员员猿摇两种企业关系模式的比较 …… 员员
员员源摇从整零关系研究看零部件发展的机遇和风险 …… 员园
员员缘摇两种关系模式的融合发展趋势 …… 员猿
员员怨摇中国企业关系模式 …… 员源

员圆摇世界汽车零部件工业的发展趋势 …… 员源
员圆员摇零部件与整车业务关系的发展趋势 …… 员缘
员圆圆摇汽车零部件产业结构发展趋势 …… 员苑
员圆猿摇汽车零部件技术发展趋势 …… 员怨
员圆源摇汽车零部件价值结构发展趋势 …… 员园
员圆缘摇应对世界零部件产业发展趋势的思考 …… 员猿

员猿摇中国汽车零部件工业发展概况 …… 员缘
员猿员摇中国汽车零部件行业的基本情况 …… 员缘
员猿圆摇跨国汽车零部件公司在中国的投资 …… 员苑
员猿猿摇形成零部件行业分工协作的供应体系 …… 圆园

员摇摇从配套关系看汽车零部件行业格局…… 圆员
员摇摇从产权结构看汽车零部件行业格局…… 圆猿
员摇摇日韩汽车企业对中国零部件工业的影响…… 圆远

员摇中国汽车零部件产业竞争力分析…… 圆怨
员摇摇产业国际竞争力概述…… 圆怨
员摇摇汽车零部件产业竞争力影响因素分析…… 圆苑
员摇摇汽车零部件产业国际竞争力的表现…… 圆愿
员摇摇企业国际竞争力分析评价的思路…… 圆缘
员摇摇汽车零部件系统…… 圆远
员摇摇国内各零部件系统企业竞争力测评…… 圆怨
员摇摇各零部件系统国内外企业竞争力比较…… 圆苑
员摇摇汽车零部件产业国际竞争力的综合分析…… 圆员

员缘摇中国汽车零部件工业发展走势…… 圆猿
员缘摇摇市场环境对汽车零部件工业的发展要求…… 圆猿
员缘摇摇汽车零部件企业业绩分化加剧…… 圆苑
员缘摇摇集中整合是汽车零部件工业的发展趋势…… 圆愿
员缘摇摇零部件产品开发能力与整车同步发展…… 圆员
员缘摇摇民营汽车零部件企业的发展…… 圆愿
员缘摇摇我国成为世界汽车零部件重要生产基地…… 圆缘
员缘摇摇新动力汽车发展对零部件工业的影响…… 圆缘
员缘摇摇发展我国汽车零部件工业的战略思考…… 圆远

第三篇摇自主品牌产品开发 …… 圆苑

员摇摇发展自主品牌产品的重要性…… 圆苑
员摇摇摇汽车产业的地位及对经济发展的带动作用…… 圆苑
员摇摇摇汽车工业的稳定发展关系到国家的经济安全…… 圆怨
员摇摇摇自主开发与汽车产业发展的关系…… 圆怨
员摇摇摇汽车产业发达国家十分重视技术创新…… 圆园
员摇摇摇从发达国家产业分工转移战略来看自主开发的重要性…… 圆员
员摇摇摇汽车产业肩负着发展国家支柱产业的使命…… 圆园

员员摇 产品开发能力和自主品牌产品 …… 圆猿
员员摇摇概述…… 圆猿
员员摇摇企业的竞争是品牌的竞争…… 圆愿
员员摇摇以国际竞争的眼光创立品牌文化…… 圆愿

员圆摇自主品牌汽车开发的新环境…… 圆缘

员愿摇挑战…… 圆缘
员愿摇机遇…… 圆苑

员怨摇中资企业自主品牌产品开发的实践探索…… 圆员
员怨摇开发的组织方式…… 圆员
员怨摇承接开发的国内外开发机构…… 圆猿
员怨摇零部件系统的参与程度…… 圆源
员怨摇车型系列…… 圆源
员怨摇投放市场后的销售情况…… 圆缘
员怨摇自主开发实践的经验及特征…… 圆缘

圆园摇合资企业产品开发…… 圆苑
圆园摇合资企业产品开发现状和特征…… 圆苑
圆园摇合资企业产品自主开发迟缓的原因分析…… 圆愿
圆园摇合资企业产品开发的动因…… 圆怨
圆园摇合资企业产品开发的实践探索…… 圆园
圆园摇合资企业产品开发小结…… 圆猿

圆员摇自主品牌建设是一个系统工程…… 圆猿
圆员摇产品开发能力建设…… 圆源
圆员摇产品生产基地…… 圆愿
圆员摇产品销售服务网络…… 圆怨

圆圆摇汽车产品开发的推动与规范…… 猿员
圆圆摇市场竞争是产品开发的主动力…… 猿员
圆圆摇产业政策对企业产品开发行为的引导和规范…… 猿圆
圆圆摇汽车企业产权制度改革促进产品开发…… 猿猿

圆猿摇汽车产品开发的前景展望…… 猿源

第四篇摇我国汽车产业发展模式 …… 猿苑

圆源摇从市场份额变化看行业格局…… 猿苑
圆源摇中外合资企业占主导地位…… 猿苑
圆源摇民营企业、业外企业涉足轿车领域 …… 猿愿

圆缘摇市场特征与行业格局形成的关系…… 猿怨
圆缘摇‘发展快’市场特征对行业格局的影响 …… 猿怨
圆缘摇‘容量大’市场特征对行业格局的影响 …… 猿怨
圆缘摇‘多层次’市场特征对行业格局的影响 …… 猿园

需要全本请访问 www.ertongbook.com

圆缘援源摇‘易进入’市场特征对行业格局的影响 …… 猿员

圆援员摇合资企业与我国汽车产业发展的关系 …… 猿员
圆援圆摇合资企业发展阶段 …… 猿员
圆援猿摇合资企业外方的作用和中方的任务 …… 猿猿
圆援源摇合资企业为中国汽车产业发展所作的贡献 …… 猿缘
圆援缘摇中国汽车工业必须坚持中外合资的发展方向 …… 猿苑
圆援远摇中外汽车合资企业不稳定性研究 …… 猿怨

圆援摇中资企业市场定位及比较优势 …… 猿远
圆援员摇产品市场定位 …… 猿远
圆援圆摇产品技术 …… 猿苑
圆援猿摇成本价格优势 …… 猿苑

圆援摇汽车工业的发展模式 …… 猿愿
圆援员摇世界后起国家汽车工业发展的两种模式 …… 猿愿
圆援圆摇我国汽车产业的发展模式 …… 猿愿
圆援猿摇我国汽车行业将孕育出国际性大公司 …… 猿怨

附录摇汽车产业发展政策(全文) …… 猿怨

参考文献 …… 猿怨

第一篇摇整摇摇车

员世界汽车工业的变化趋势

员.员 世界汽车工业面临的新情况

摇摇自 圆员世纪 怨园年代以来,世界汽车市场结构发生明显的变化,新兴国家汽车市场快速发展,成为世界汽车市场增长的主要动力。世界汽车市场的需求更加多样化,一方面新产品推出越来越快,并且对汽车安全、环保、节能的要求也日益提高,而另一方面,由于企业生产能力过剩,造成企业生产成本上升等等。下面就从世界汽车工业的供方、需方市场和工业企业内部三个方面来看世界汽车工业面临的新情况。

(员 新兴汽车需求市场的发展

北美、西欧和日本是世界上三大传统汽车市场,这三个地区的汽车产销量和汽车保有量最大。目前,虽然这三大市场的汽车生产和需求仍然占主导地位,但由于这些地区市场经济起步早,市场发育和市场机制完善,汽车需求市场已趋于饱和,需求增长相对较慢,市场需求主要以车辆的更新为主,而发展中国家(地区)作为非传统汽车市场需求发展却很快。

随着亚太、东欧、南美经济的持续发展,人均收入水平的提高和市场的对外开放,汽车市场成长迅速,这三大地区正在成长为世界上新兴的汽车市场,其发展前景越来越被国际汽车大公司看好。据估计,未来十年,世界汽车市场的增长动力将主要来自亚洲、东欧和南美洲。某国际咨询公司对 员怨怨员-圆园园园年世界各国和地区轿车年销售量的统计和预测情况如表员原员员。

表 员原员摇全球国家和地区轿车销量增长情况 (单位:百万辆)

国家和地区	员怨怨园年	员怨怨怨年	圆园园园年(预计)	年增长率(豫)
北美自由贸易区	员园援缘	怨援缘	愿援缘	原员援园
西欧	员园援缘	员园援缘	员缘援缘	员援园
东欧	员援缘	圆援缘	猿援缘	迁援园
日本	源援园	源援缘	源援园	圆援园
拉丁美洲	员援缘	圆援园	圆援缘	缘援园
非洲	圆援怨	圆援园	圆援员	员援园
亚洲(除中国和日本)	猿援缘	圆援园	源援缘	怨援园
中国	圆援豫	圆援苑	圆援缘	圆豫援怨
全球	猿援缘园	猿援园园	源援园园	圆援园

摇摇由表 员原员可见,中国轿车市场增长最快,年增长率达 圆缘愿豫,其次为亚洲(扣除中国与日本)怨愿园豫、东欧 远愿园豫和拉丁美洲 缘愿园豫。

圆员世纪上半叶,在发展中国家有可能出现新的世界汽车制造中心,这些国家或地区的汽车产量是世界上增长最快的。由于中国经济持续快速增长,中国汽车(主要是家用轿车)市场正处于普及前期,巨大的潜在需求即将转化为现实需求。

为了抓住新的发展机遇,世界主要汽车生产国美、日、德、法、韩,看准了这亚太、东欧、南美三大新市场的巨大发展潜力与增长空间,尤其是以中国为中心的亚太地区(除日本外)的增长潜力,纷纷进入这些地区,先后涉足中国市场,进行了实质性的合资合作,投资建厂,并加紧建立和完善营销服务网络,围绕分割市场份额展开竞争。

(圆 汽车需求更加多样化

随着人们生活水平的提高和社会的进步,汽车消费一个突出特征是消费者的个性化选择更多,差别更大,对汽车多样化需求的趋势越来越明显,个性化是轿车消费的发展趋势。今后的汽车不再是简单的代步工具,人们追求个性化、特色化的思想会日益普遍,更加注重休闲、个性的人性化设计,用户个性化的追求成为一种时尚,消费者开始对轿车更加挑剔。轿车的设计在满足工具性、使用性的基础上,更强调多样化、个性化,以满足不同消费者的审美情趣和文化品位,而能够体现不同驾驶理念的轿车选装件更多地被消费者所接受、所青睐。此外,用户对汽车产品的安全、环保和节能也提出越来越高的要求。

因此,汽车生产企业要适应这一需求,面对如何更有效地满足需求多样化特征的市场,不断推出符合不同消费群体的新车型。

(猿 安全、环保、节能要求

员 从安全性方面看摇目前,汽车安全气囊、粤耳杂(防抱死制动系统)等几乎成了汽车的标准配置,中、高级轿车还装备了 粤贼(驱动防滑系统,又称牵引力控制系统)、耘悦孕(电控行驶平稳系统)。其他安全装置还包括防止翻车系统,该系统可以通过传感器判断驾驶员是否转向太急,从而可以自动实施制动以防止出现意外 ;光纤制造的保险杠,可以判定前面的障碍物是固定物体还是人,从而在碰撞时自动启动保护装置 新一代自动巡航系统,可以根据交通情况自动停车和起步,而目前的巡航装置仅通过雷达装置使车与前车保持一定距离;电子测距装置,可自动测定与前方汽车的距离,如果测算出要追尾,会自动报警、自动刹车,并启动安全带等保护装置,将撞车危害减小到最低限度 ;车灯自动跟踪系统,只要一打方向,车灯就能够自动跟踪改变照射角度 唤醒打瞌睡的驾驶员装置及自动缓冲对行人冲击的系统等。总之,这些有助于提高汽车安全性的功能为用户提供了多样化的选择。

圆 从环保和节能方面看摇目前日益严峻的环保问题和合理有效使用有限石油资源问题已成为国际汽车厂商紧迫的研究攻关课题。日本汽车厂商早在十几年前就已经积极地研制小排量汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车 ;通用汽车公司在 圆员世纪企业发展战略中,加强了环保技术产品的开发,全力开发混合动力汽车和燃料电池汽车等新能源汽车,推广使用可回收材料 ;德国汽车厂商开发出先进的轿车柴油发动机技术,正着力进行新一代发动机技术和替代燃料的研究,旨在提高发动机性能,减少二氧化碳等有害气体排放及噪声污染,适应环保、节能的大趋势和要求 ;另外,韩国、巴西和墨西哥等国汽车工业也高度重视环保科技,推广使用环保型汽车。其中韩国的燃料电池公共汽车已投入小批量生产,墨西哥也与美国联合发展电动汽车,世界汽车产业在环保领域里的投资增长加快。据美国加州国际汽车

经济研究所的调查显示，圆园世纪 愿园年代，北美、西欧和日本的汽车工业在环保技术上的投资，年均增幅约为 缘豫，怨园年代前 缘年约 愿豫，而 员怨怨远~ 圆园园园年达到 员园豫以上，其中德国达到 员缘豫。

（源 生产能力过剩

从供给与需求平衡的角度看，全球汽车工业生产能力过剩是一个长期的现象，并且近年来呈现出逐年加大的趋势。圆园园园年全球生产汽车 缘怨园远万辆，其中，美国 员圆园源万辆，日本员园园园万辆，德国 缘园园万辆，法国 猿愿园万辆，中国 猿园缘万辆，韩国 猿园缘万辆，西班牙 圆愿缘万辆，加拿大 圆园园万辆，英国 员愿园万辆，意大利 员苑怨万辆，巴西 员苑园万辆。而全球生产能力总和约为 缘园园园万辆左右，生产能力过剩 员怨园源万辆，产能过剩 圆园豫。圆园园园年全球汽车工业生产能力利用率约在 怨园豫左右。由于生产能力过剩，使得汽车企业之间的竞争十分激烈，导致行业平均利润水平下降。表 员原圆为 员怨怨怨年全球轿车和旅行车生产能力过剩情况。

表 员原圆摇员怨怨怨年全球轿车和旅行车生产能力过剩情况 （单位：万辆）

地区及国家	生产总量	生产能力	过剩量
北美	员苑园园	员愿园园	员园园
南美	员园园	源园园	圆园园
西欧	员愿园园	圆园园园	猿园园
东欧	圆园园	源园园	员园园
日本	怨园园	员源园园	源园园
韩国	圆园园	源园园	员园园
合计	缘园园园	远园园园	员园园园

摇摇注：资料源自国务院发展研究中心。

（缘 企业生产成本上升的压力

汽车产业链从研发、采购、制造，到营销服务等各环节都具有资金密集的特征。自 圆园世纪 怨园年代以来，产业链各个环节表现出成本增加的趋势。在产品研发方面，据有关统计，目前开发一个全新车型，费用在几亿至十几亿美元之间。近年来，世界汽车大公司每年的研发费用约占销售额的 缘豫左右。同时，要保持一支庞大的研发队伍；在制造环节，要消化过剩的生产能力，按规模经济组织生产；在营销服务环节，要构建有国际竞争力的营销服务体系，面向国内外两个市场销售汽车产品。

为在激烈的竞争中处于有利地位，各汽车生产企业均积极进行技术创新，加大研发力度，加快推出新车型。圆园园缘年德国汽车工业研发投入总计达到 员缘园亿欧元，居各行业之首，占德国研发总支出的三分之一；汽车工业投资近 员园园亿欧元，占德国工业投资的 圆园豫，凸显汽车工业在德国经济中的核心地位，并确保德国在全球汽车工业的技术领先地位。

在竞争日益激烈的世界汽车市场，各公司为赢得用户和市场，均不惜投入大量资金用于研究开发和掌握领先技术。当前，汽车产品生命周期不断缩短，产品开发速度加快，而且由于高新技术的广泛采用，使汽车的资本密集度越来越高，新产品开发的投资规模越来越大。即使在亏损年份里，有的汽车公司对产品开发投入也不减少，甚至还要增加，使汽车企业面临生产成本上升的压力。

员猿圆 世界汽车企业联合重组的原因

（员 应对激烈市场竞争，划分世界新市场

鉴于前面提到的汽车发达国家的市场需求已趋于饱和，而发展中国家（地区）作为非传统市场需求则不断发展，世界各汽车集团的市场结构调整和份额重新划分在所难免。在新的市场竞争环境条件下，为比较顺利地进入原本不属于自己“ 势力 ”范围的市场，通过与在当地有较大影响的公司结盟，或通过兼并收购，使其成为子公司不失为一种捷径。例如在韩国和日本汽车市场，纯粹的国外进口车，很难占有一席之地，但这两个国家的一些汽车企业因遭受亚洲金融危机的打击而急需外资支持，欧美汽车公司通过与之结成资本战略联盟，就有了进入此市场的机会。况且，这一类日本、韩国公司在亚洲等发展中国家（地区）的市场都有传统的用户和建立了较完善的销售服务网络，欧洲、美国公司向此扩张就有了基础，比自己一切从头做起要容易得多，可消除许多原来不可逾越的障碍。

从世界汽车工业供求关系上看，当今世界汽车业供大于求的现象十分严重，据估计，全球总的汽车生产能力已高达 苑缘缘园万辆，而汽车市场的销售规模仅约为 缘缘园园万辆，生产能力过剩 猿园园 ~ 源园园。近几年，世界汽车的实际生产量比实际销售量每年都多出 员园园园万辆左右，这超出部分产能的闲置，及产量大于销量的库存，降低了企业资源的运营效率。因此，市场争夺是导致汽车企业之间兼并重组的重要原因之一。

（圆 扩大企业经济规模，提高竞争力

众所周知，当代汽车制造是典型的现代化大生产，是最具代表性的规模经济产业。一个汽车企业，在通常情况下，只有达到一定的规模产量才能收回成本，获得必要的利润。

为了应对激烈的市场竞争，汽车企业要有宽的产品系列，满足市场对汽车产品多样化的需求，满足对安全、环保、节能方面越来越高的要求，满足各个层次的消费者需求，向市场提供技术含量高、质量好、价格合理的汽车产品，才能赢得用户，提高市场占有率。企业为此就得投入大量资金用于研究开发，以掌握领先技术。当今，汽车产品生命周期不断缩短，产品开发速度加快，由于诸多高新技术的应用，使汽车的资本密集度愈来愈高，新产品开发的投资规模越来越大。据称，国际上很多汽车企业一个全新的系列（平台）产品，其开发设计（包括工艺技术的开发）、试验、试制和批量投产成熟程度的验证等费用往往达到上亿、甚至数十亿美元，这是一般的公司所承受不起的。只有具有相当规模的、实力雄厚的、经济效益较好的大型企业或者各大企业相互联合、合作才能做到。原来各自独立的、已经具有相当规模的公司结成战略联盟后，汽车产量规模扩大，不仅可显著提高零部件的通用化程度，而且在与零部件供应商谈判采购价格时，提高了以增大采购量来降低采购成本的可能性。因此，只有扩大汽车企业的生产规模，才能满足不断发展的市场需求。

（猿 优势互补，增强企业的竞争力

为了在激烈的市场竞争中保持领先地位，企业通过联合重组，实现优势互补，在跨洲、跨国的企业联盟范围内，在资金、产品、技术、市场、人力、品牌各方面，进行更优化的资源配置，降低企业经营成本，提高企业资源的运营效率，培育新的利润增长点，增强企业的核心竞争能力，从而为整个企业带来巨大效益。世界汽车业许多联合重组的成功实例都说明了这一道理。

员.源.表 世界汽车企业联合重组的历程

由于世界汽车产业发展面临上述新情况、新问题，为解决这些问题和矛盾，迫使汽车企业集团在全球范围整合、优化资源配置，降低运营成本，提升企业竞争力，使企业向更大规模的方向发展。圆员世纪最后员远年，国际汽车产业发生了全球性、跨国界、跨地区的大汽车公司之间的联合重组。例如，自员怨愿愿年以来，发生的主要兼并收购案有十多起（见表 员原源）。

表 员原源 世界汽车工业兼并重组情况

兼并收购案	发生时间	兼并收购案	发生时间
大宇兼并双龙	员怨愿愿年 员月	通用兼并富士重工	圆园园园年 猿月 员员日
通用兼并五十铃	员怨愿愿年 怨月 员远日	通用兼并菲亚特	圆园园园年 源月 员猿日
丰田兼并大发	员怨愿愿年 怨月 圆员日	雷诺收购韩国三星	圆园园园年 源月
戴姆勒与克莱斯勒合并	员怨愿愿年 员员月 员圆日	戴姆勒 原克莱斯勒兼并三菱	圆园园园年 源月 圆苑日
现代兼并起亚	员怨愿愿年 员圆月 员日	大众兼并斯堪尼亚	圆园园园年 源月 圆苑日
雷诺与日产合并	员怨愿怨年 源月 圆苑日	戴姆勒 原克莱斯勒与现代联盟	圆园园园年 远月
福特收购沃尔沃（轿车）	员怨愿怨年 源月 猿园日	通用兼并大宇	圆园园园年 源月 猿园日

大规模联合重组的结果是改变了传统的资源配置方式、产业竞争模式和产业组织结构，并对发展中国家的汽车产业发展模式带来了严峻挑战和发展机遇。

汽车工业集团的兼并、重组，汽车工业的集团化和国际化是世界汽车工业未来发展的总趋势，也是世界汽车市场激烈竞争的结果，这一趋势在 圆员世纪将会有新的更大的发展。多年来，世界汽车市场一直供大于求，目前各主要汽车生产国的剩余能力普遍达到 猿园豫左右，而且新的汽车企业还在不断诞生，全球性生产能力的过剩使世界汽车市场的竞争愈来愈激烈。在这种竞争形势下，兼并、重组成为世界各大汽车公司增强实力、提高竞争能力的重要途径之一。企业大规模的跨国界重组，从根本上改变了汽车产业传统的资源配置方式、企业的竞争模式和组织结构。

员.缘 联合重组后形成的新格局

跨国公司通过收购、兼并、控股、参股等联合重组手段，形成了“远圆家”个汽车大公司，即世界汽车产业“远圆家”的竞争格局（表 员原缘）。

表 员原缘 “远圆家”跨国汽车集团的企业组成

集团名称	集团成员
通用集团	通用、欧宝、铃木、五十铃、富士重工、大宇、萨博
福特集团	福特、马自达、沃尔沃轿车、兰德路虎、美洲豹
戴姆勒 原克莱斯勒集团	戴姆勒、克莱斯勒、三菱
丰田集团	丰田、大发、日野

需要全本请访问 www.ertongbook.com