

## 序

## 依托未来而不是透支未来

大家一看书的名称就会知道，这本书追求的是——求是与致用。这本书是我提议编纂的，并列出了编著大纲。由于兴趣所至，我对汽车系的事情一直情有独钟。2014年国庆节，便召集了两位志同道合的汽车系发烧友——中信证券的李春波博士、京能集团的刘孝红博士，共同探讨书名所云的话题。依据本人对世界汽车和中国汽车的理解与感悟，用八个字“依托未来·透支未来”来概括中国汽车产业的现状是认真的、实际的。

## 一、研究方法的探索

学者可以各讲其是，各是其是，自以为是，只要你能自圆其说就好。

一门学问或学说大体要经历原创期、奠基期、会通期、融突期、造极期、延续期六个阶段。而整体性、时代性、超越性、真实性与和合性则横贯于学问的历史长河之中。从某种意义上说，一切学说的探索归根到底都是涉及方法的探索。一定研究、解释方法的完善程度在一定意义上体现着该学说的成熟程度，一种学说的创新亦往往是以方法的创新为其先导。

国学大师王国维在《人间词语》里谈到治学经验时，曾指出：“古今之成大事业、大学问者，必须过三种之境界：‘昨夜西风凋碧树。独上高楼，望尽天涯路’，此第一境也；‘衣带渐宽终不悔，为

摇摇摇摇摇摇 摇摇员

伊消得人憔悴’，此第二境也；‘众里寻她千百度，蓦然回首，那人却在灯火阑珊处’，此第三境也。”这三种境界生动地刻画出一个有志于学术研究的苦行僧如何从最初的摸索、彷徨到渐入佳境，再到豁然开朗一通百通的过程。

“和实生物，同则不继”。只有不断推陈出新，才会有并行、双赢、互补的学术气氛。我们仨人也正是为了活跃汽车产业研究的学术气氛，产业要做大规模化，金融要做精专业化，用产业和金融轮回这一视角，提出了这一有理而无解的命题，在产融结合上进行了一次不怕献丑的探索。

## 二、产业金融的轮回

世界经济现代化的 1789 年是欧洲和北美经济崛起的 1789 年，也是中国经济衰落和追赶的 1789 年。由工业革命引发的各次产业革命更是成为了落后国家后来居上的历史机遇。从工业革命到现在，每个经济长周期总是与一次大的产业革命紧密相联，而技术革命和技术创新成为了产业革命导火索，金融资本更成为了产业升级时兴风作浪的催化剂。本文的侧重点是探讨金融资本和产业革命的内在逻辑关系，引用了经济学大家康德拉季耶夫、钱德勒、熊彼特、德鲁克、弗里曼、佩雷兹的研究成果，阐发出一些主要观点，推导出一些发展趋势，力争做到有启人心智的火花。

● 每一次技术—产业革命或巨浪都会经历“导入期”和“扩展期”两大阶段；每阶段又有两个子阶段，导入期的“楔入”和“癫狂”阶段，以及扩展期的“综合”和“成熟”阶段。根据历史数据，每次巨浪从开始到结束须持续 17 年至 20 余年。目前资本主义共经历了四个半这样的阶段，就是说，现在正处于第五巨浪——信息革命时代的中途半端。

● 作为风险资本，金融资本在楔入期把尚处于萌芽状态的新技

摇摇摇摇摇摇圆

术和新产业推到了舞台中央，在癫狂期也以其惯有的狂热创建了一系列耗资巨大的新经济的基础设施。

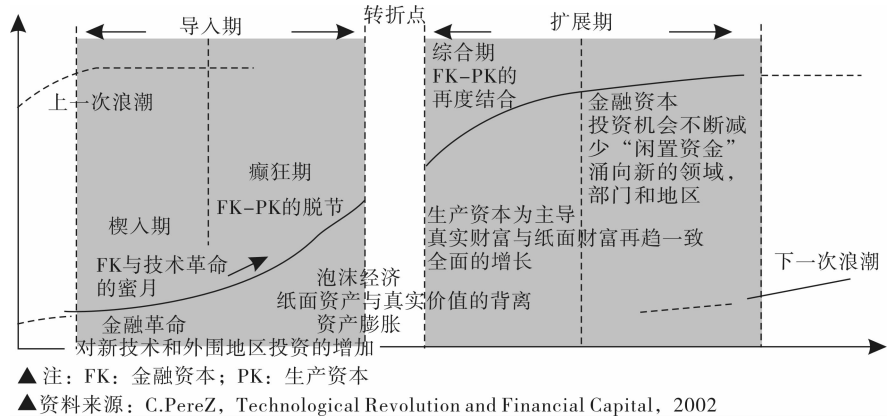
● 经历导入期后，上一次巨浪形成的规则终于彻底让位于新的范式，生产资本在金融资本声名狼藉之后成为新时期的主角，两者共同打造了一个新经济的外部性和规模性充分涌流、经济持续增长、就业充分、收入分配较为平均的黄金时代。若干年后，这一波巨浪开始丧失功能，由此步入成熟期。在核心国家，新一轮的技术革命正在酝酿，金融资本在向外围国家转移的同时，开始探索有望启动下一次巨浪的技术创新。

● 从总体上来看，中国的经济和产业发展正处于第三和第四次产业革命的阶段。从技术和产业革命的周期性演变来看，中国仍然是一个外围国家。本次巨浪中，我们必须完成两次大的工业革命——大规模生产和信息化，方才有望在几十年后的下一次技术革命中登顶。

■ 五次技术—产业革命（康德拉季耶夫长波，弗里曼的总结）

摇摇摇摇摇摇 摇摇猿

摇摇 ■ 第一次“巨浪”的发展过程及金融资本的作用 (图员)



■ 五次技术—产业革命 (佩雷兹的总结) (表圆)

1. 工业革命	英国	阿克林特的克罗	1771	运河和航线 收费公路 水力驱动 (高度改进的水轮机)	工厂生产 机械化 生产率/时间的记录和节约 流动性 (水力机械生产, 运河和其它水路运输) 地方性的网络
2. 蒸汽和铁路时代	英国 (然后扩散到欧洲和美国)	“火箭”蒸汽发动机在铁路上的试验	1829	铁路 (蒸汽动力) 普遍的邮政服务 电报 (沿铁路铺设的全国网) 大型港口和货栈, 全球航运 城市煤气	工业区集中生产的经济/工业城市 动力中心+国家网络 标准化的部件/用机器制造机器 根据需要布置动力 (蒸汽) 有独立动力的机器和运输工具
3. 钢、电气和重型机械的时代	美国和德国的上升并超过英国	卡内基的贝斯麦钢铁厂开幕	1875	钢制蒸汽船的全球航运 (苏伊士运河) 全球铁路 (采用便宜的钢轨和标准化的部件) 大型桥梁和隧道 电话 (主要是全国性) 电网 (照明和工业用)	大型钢结构 工厂和垂直一体化的规模经济 分布式的产业动力 (电力) 科学成为生产力 全球网络和帝国 (包括卡特尔) 普遍的标准化 全球市场力的巨大规模/地方性的小企业
4. 石油、汽车和大规模生产的时代	美国 (以及德国的争霸) 然后扩散到欧洲	第一辆T型车下线	1908	道路、高速路、港口和机场的网络 石油管网 电力的普遍使用, 有线和无线的模拟全球电信网 (电话、传真和海底电缆)	大规模生产/大规模销售 规模经济 (生产和销售数量) 横向一体化 产品标准化 合成材料 职能专业化/金字塔式的管理层级 集中化/都市中心-效区化 国家列强, 世界性的协议和对峙
5. 信息和通讯的时代	美国 (然后扩散到欧洲和亚洲)	英特尔在加州圣克拉拉发表第一颗微处理器芯片	1971	全球数字电信 (有线、光纤、无线和卫星) 互联网/电子邮件和其它 服务多种动力源的灵活电网 高速交通连接 (陆地、空中和水上)	信息密集 (基于微电子的集成电路) 非集权性的集成/网络结构 作为资本和无形附加值的知识 异质性, 多元性和适应性 市场细分/众多的利基市场 范围经济和与专业相结合的规模经济 全球化/全球性与地方性的整合 内部和外部的合作/集群 即时的接触和行动/即时的全球通讯

▲ 资料来源：佩雷兹, 技术革命与金融资本, 2002

摇摇摇摇摇摇源

摇摇所谓金融资本（云云），佩雷兹把它定义为拥有金钱或其他纸面资本的资本，它通过银行、证券经纪等金融中介服务完成以钱生钱的功能，最终获得金钱形式的流动性或半流动性资产的增值。在此过程中，它发挥着资源再配置和财富再分配的作用。与此相对应的是生产资本（孕云），它是通过货物和服务的生产来生成新财富的资本，但它是通过借用别人（云云）的钱来实现这一功能的并与之分享由此创造财富。其目的是通过创新和扩张，积累并形成更多的利润创造能力。它是与企业的特定能力融为一体的，因而缺少流动性。其代表可以是企业家，也可以是职业经理人。如果他们也运用自己的资金，就兼具金融资本和生产资本两种角色。这种资本最能体现资本主义的本质，因为按照熊彼特的说法，资本主义本来就是一种“通过借来的生产手段开展创新的私有财产经济”。而彼得·德鲁克在《后资本主义社会》中讲道：“资本的功能将日益使知识在工作中发挥作用……资本为雇员服务，而在资本主义社会雇员曾为资本服务。”由此看来，知识资本（运云）在 21 世纪早晚要派上大用场。

金融资本是一个极为活跃的力量，也是一个颇受争议的角色。受本身的逐利性驱使，它在技术—产业创新的不同阶段发挥着不同的作用，有时是天使，有时是魔鬼，翻风覆雨。它本身也是一个极具创新性的行业，可以发明各种千奇百怪的盈利模式，有时可以催生新技术的成长并推动生产的扩展，有时又纯粹是一种巧取豪夺的手段。它的活力和能动性令人惊讶，其破坏力亦不容小觑。也许，对于资本主义来说，它是一种必要之“恶”——创新和破坏的共同导演。探索信用的极限而不钻法律的漏洞。

按照佩雷兹的模型，只是在成熟阶段，外围国家才会作为过剩资本的出路和技术扩散的承接者出现。但是，从早期的历史来看，工业—技术革命会为当时的外围国家创造了一举赶超核心国家的机会。最明显的例子是美国和德国在 19 世纪末的技术革命兴起之时，率先建

金融创新的分类 金融创新的类型和目的 (表猿)

A 为新的产品和服务提供资本的金融工具	为突变式创新融资 (银行贷款、风险资本和其它形式) 为大型项目融资助/或分散风险 (合股公司、银行辛迪加等) 满足新一代基础设施的资金需求 (包括其建设和运行) 促进新产品和服务的投资和贸易
B 推动成长和扩张的金融工具	为渐进式创新和产业扩张服务 (如债券) 在不同的环境下 (战争、殖民地征服、基础设施投资、和福利支出) 帮助政府 融资向海外转移 (或创建) 基础设施
C 金融服务业自身的现代化	采用新的技术 (通讯、交通、安全、印刷等等) 为顾客开发更好的组织和服务 (电报转账、个人支票账户、市区分行、自动柜员机和网上银行) 引入新的金融工具和方法 (从支票到虚拟货币、地方、全国和国际服务、以及不同的贷款和抵押形式)
D 利润兑现和投资及风险的分散	吸引小投资者的工具 (各种共同基金、存款凭证、债券、股票发行、“垃圾债券”) 鼓励和促进风险承担的新工具 (衍生工具、对冲基金及类似工具)
E 债务再融资和资产流动性的工具	重新安排偿债期和现有债务的重组 (流程再造、布兰迪债券、掉期等) 收购现有的生产资产 (收购、合并、接管、垃圾债券) 收购生息类资产并使之流动化 (房地产、有价证券和期货等)
F 有疑问的创新	发现和利用法律漏洞 (避税、表外交易等) 发现和利用不完全信息: 以钱生钱 (外汇套利、leads and lags 等)

▲ 资料来源: 愧弓演亂, 精錄大景事者印職題錄上界档云社社華岩究專造 图田因

五次巨浪及其其中的主要金融危机 (图圆)

巨浪	楔入	导入期	转折点	扩展期	成熟
1nd	楔入 1771年		癡狂 运河狂热 恐慌 1793年 1797年	综合 1810年	1819年 成熟 1829
2nd	1829年		铁路狂热 恐慌 1836年 1874年 1848年革命		1920年
3nd	1875年		1893年的美国危机	1903年 美国的 “富人恐慌”	1907年
4nd	1908年		1920年 1929年 美国股市崩盘	1930年代 和二战	1960年
5nd	1971年1974年 “石油危机”		1987年 1997年 1989年 2000年 NASDAQ	20? ?	

▲ 资料来源: 愧弓演亂, 精錄大景事者印職題錄上界档云社社華岩究專造 图田因

摇摇摇摇摇摇远



要引入网络化的生产和销售体系，把规模与灵活性和速度结为一体。

从技术和产业革命的周期性演变来看，中国仍然是一个外围国家。我们不具备超越这些产业革命的发展的阶段，直接进入最新一代的技术革命前沿的能力和条件。在世界经济史和产业革命史上，中国的崛起就其规模而言是史无前例的。中国本身的市场规模为其产业发展提供了一个巨大温床，这也是地球上最为稀缺的资源。我们的一大批企业已经在国内市场的激烈竞争（包括与跨国公司的竞争）中锤炼了自己的组织能力，并形成了庞大的规模。这正是后进国家向国际市场的领导者发起挑战的能力基础。在这方面，我们有得天独厚的优势。因此，如果能够建立适当的技术——经济范式或组织制度条件，中国的产业革命成功是大有希望的。那时，我们就将具备加入技术革命核心俱乐部的全部技术和经济条件。

综上所述，世界经济有规律性的周期变动已有五个长周期，依次是纺织工业、钢铁、石油和重化工、汽车、机械产业。那么，撬动“第六次产业革命”的支点会是什么产业？是新能源产业，还是延长人类生命周期的生物、生命和基因产业？莫衷一是。事实证明科学技术上的重大突破要经过长时间技术改进甚至是停滞，这些都是因为人们大都倾向于把未来技术想像为是现有技术的延续，只有经历了技术进步然后才能拓展固有的想像力，并且最终这些技术转折点在某个时点以突发的形式出现。创新本质上是一个无中生有过程，需要足够的想像力和质疑精神。由此看来，撬动第六次产业革命的支点将不是技术上的突破，首先是一场思想上的彻底革命。而财富则是解决问题和创造价值过程中的副产品。

常披览前踪，利鉴往开来。通过全景式的勾勒，我们可以从产业与金融走势进行历史回眸和前瞻整合，也希冀能对中国汽车投资提升判断水准，比如在韬光养晦的前提下，着重研究解决好品牌前置难题

摇摇摇摇摇摇愿

和利基市场细分课题。为此，我们一致认为：对于中国汽车产业，正确的投资方略是——依托未来而不是透支未来。是为序。

高梁

圆缘年 缘月

京都宝文阁

注员：在本文写作过程中，参阅了董一义先生的高水平研究成果。

注圆：在本文完成过程中，得到了吉林大学谢地教授的细致指导。

摇摇摇摇摇摇 摇摇怨

# 第 一 章

---

## 汽车投资总论



本章论述汽车的概念、汽车行业的特性、汽车投资的分析方法以及影响汽车行业的各种因素。

## 一、汽车投资概述

### 1. 汽车

汽车，英文为 *Automobile*，日本人按词意直译为自动车。它是一种由动力装置驱动、依靠车轮滚动前进、可以单独行驶并完成运载任务的非轨道无架线车辆。它一般运用内燃机的传动原理，采用的燃料大多为汽油或柴油，车轮一般为四轮以上。汽车是由各种工作装置和机械机构组成的，通常分为底盘、发动机、车身、电气设备四大部分。

具体来看，不同国家和地区对汽车的定义和分类均有所不同。在美国，汽车是指本身的动力驱动（不包括人力、畜力），装有驾驶操纵装置的在固定轨道以外的道路或自然地域上运输客货或牵引其他车辆的车辆。在日本，汽车则指自身装有发动机和操纵装置的、不依靠轨道和架线能在陆上行驶的车辆。

中国对汽车的定义是：汽车是一种快速而机动的陆路运输工具。一般是指不用轨道，不用架线，而用自带动力装置驱动的轮式车辆。一般具有四个或四个以上的车轮。通常用作载运客货及牵引客货挂车，也有的是为了完成特定的运输任务或作业任务而将一般汽车经过特定改装或配装专用设备的专用车辆，但不是专供农田作业的机械。全挂车或半挂车并无自带的动力装置，它们与牵引汽车组成的汽车列车属于汽车范畴。

有些进行特种作业的轮式机械，如轮式推土机、铲运机、叉式起重机械（叉车）以及农田作业用的轮式拖拉机等，在少数国家中作为专用车，而在中国则分别划入工程机械和农业机械范畴。

国际上通常将汽车分成乘用车（*Passenger Car*）和商用车（*Commercial Vehicle*）。

摇摇摇摇摇 摇摇猿

自2000年起，我国过去的国家分类标准将汽车分成轿车、卡车、客车三类，从2000年开始，参考国际分类规则，统计部门开始实行新的分类标准，将汽车分成乘用车和商用车两类，内部的具体划分也有较大的差异，具体分析参见专题：汽车车型统计新旧分类对比。

在推行新分类标准的时候，相关统计机构（国家统计局、汽车工业协会）并未给出按照新标准推算的历史数据，仅逐月公布上年（2000年）同月的数据，目前无法得到具有权威性的历史数据。考虑到历史数据的可获得性，本书中我们按照旧的分类标准进行分析，同时兼顾新分类标准的要求。

### 中国汽车市场

自第一辆汽车1886年问世至今一百余年期间，汽车工业从无到有，迅猛发展，产量大幅度增加，技术日新月异。目前全世界汽车的保有量已超过2亿辆。

汽车产业和汽车市场的发展程度成为社会物质生活发展水平的重要标志。一般来讲汽车的保有量随着国民人均收入水平的提高而增加，在发达国家，汽车已普及至千家万户，成为日常生活必需品，促使人们的社会生活方式发生了显著的变化。

汽车是重要的运输工具，在经济发展中扮演重要的角色。与此同时，由于汽车工业是资金密集、技术密集、人才密集、综合性强、经济效益高的产业，也是科学技术和工业发展水平的标志。世界各个工业发达国家几乎都把汽车工业作为国民经济的支柱产业。汽车的研制、生产、销售、营运，与国民经济许多部门都息息相关，对社会经济建设和科学技术发展起重要推动作用。

国际汽车行业的运作和发展已经非常成熟，在全球已经形成了若干居于优势甚至是相对垄断地位的汽车跨国公司，规模庞大。2000年美国美国的三大汽车公司通用汽车、福特汽车、戴姆勒克莱斯勒和日本

摇摇摇摇摇摇源

的丰田汽车均进入世界缘最强的前十位。

表 员原摇汽车类企业世界排名 (摘自 圆园源世界缘最强排名)

排名	名称	中文	国家	行业	收入 (万 缘元)
缘	员缘缘缘缘缘缘缘	通用汽车	美国	汽车与零件	员缘缘缘缘
远	云缘缘缘缘缘	福特汽车	美国	汽车与零件	员缘缘缘缘
苑	阅缘缘缘缘缘	戴姆勒克萊斯勒	德国	汽车与零件	员苑苑苑苑
愿	裁缘缘缘缘缘	丰田汽车	日本	汽车与零件	员苑苑苑苑
员缘	穴缘缘缘缘缘	大众汽车	德国	汽车与零件	怨苑苑苑苑
圆缘	匀缘缘缘缘缘	本田汽车	日本	汽车与零件	苑苑苑苑苑
猿缘	晕缘缘缘缘缘	日产汽车	日本	汽车与零件	远苑苑苑苑
猿怨	匀缘缘缘缘缘	标致	法国	汽车与零件	远苑苑苑苑
缘缘	云缘缘缘缘	菲亚特	意大利	汽车与零件	缘苑苑苑苑
苑缘	月缘缘缘缘	宝马	德国	汽车与零件	源苑苑苑苑
愿怨	砸缘缘缘缘缘	雷诺	法国	汽车与零件	源苑苑苑苑
怨缘	砸缘缘缘缘缘	博世	德国	汽车与零件	源苑苑苑苑
怨愿	匀缘缘缘缘缘	现代汽车	韩国	汽车与零件	猿苑苑苑苑
员园缘	阅缘缘缘缘	德尔福	美国	汽车与零件	圆苑苑苑苑
员园缘	匀缘缘缘缘缘	马自达汽车	日本	汽车与零件	圆苑苑苑苑
圆园缘	穴缘缘缘缘	沃尔沃	瑞典	汽车与零件	圆苑苑苑苑
圆园猿	阅缘缘缘缘	电装	日本	汽车零件	圆苑苑苑苑
圆园缘	允缘缘缘缘缘	约翰逊控制	美国	汽车零件	圆苑苑苑苑
圆园缘	允缘缘缘缘缘	三菱汽车	日本	汽车与零件	圆苑苑苑苑
圆园远	允缘缘缘缘缘	铃木汽车	日本	汽车及零件	员缘苑苑苑
圆园愿	粤缘缘缘缘缘	全美汽车租赁	美国	专业零售	员缘苑苑苑
圆园猿	穴缘缘缘缘	伟世通	美国	汽车零件	员缘苑苑苑
猿园怨	允缘缘缘缘缘	曼恩集团	德国	汽车与零件	员缘苑苑苑

摇摇摇摇摇摇 摇摇缘

排名	名称	中文	国家	行业	收入(万 美元)
猿愿	酝葬葬葬葬葬	曼格纳国际	加拿大	汽车零件	员猿猿猿猿
猿猿	猿猿猿猿	李尔	美国	汽车零件	员猿猿猿猿
猿猿	粤粤粤粤粤粤	爱信精机	日本	汽车零件	员猿猿猿猿
源远	云猿猿猿 粤粤粤粤粤粤	富士重工	日本	汽车与零件	员猿猿猿猿
源愿	粤粤粤粤粤粤	五十铃汽车	日本	汽车	员猿猿猿猿
源员	杂猿猿猿 粤粤粤粤粤粤	上海汽车	中国	汽车	员猿猿猿猿

按照中国证监会发布的新版《上市公司行业分类指引》，汽车行业属于制造业下的交通运输设备制造业，而按照中信 原标准普尔等市场分类指数，均将汽车制造业列为二级行业。

我国汽车工业经过 猿年的创业、巩固、调整与发展，虽然发展还不太成熟，与世界先进水平还有相当大的差距，但已形成相当的规模，为迅速腾飞奠定了较好的基础。改革开放以来，受益整个国民经济的快速增长，中国汽车市场发展迅速。加入 宰精之后，个人消费需求迅速释放，促使中国汽车行业加速发展，形成了 圆园园园—圆园园猿年汽车市场的“井喷”行情。圆园园源年我国汽车产销量超过 猿园万辆，已经成为世界主要汽车生产国并成为除美国、日本外的第三大汽车市场。

### 猿汽车投资的理论

汽车投资理论，就是分析和研究汽车投资的方法和原理，实际上就是汽车的投资学。一般来讲，对投资的理解类似于产业投资或行业投资，只涉及行业研究、项目评估、项目计划执行、业绩评估等，由于中国汽车行业和汽车市场的特殊性，对汽车投资的讨论需要远远超过这几个环节。

西方正统的投资学，主要包括金融市场、资产组合、证券投资分

摇摇摇摇摇摇远

析、资产定价、衍生资产、投资管理等。对汽车产业的分析也主要立足于证券市场、金融市场和衍生产品市场等，主要原因在于汽车市场比较成熟，经过比较充分的竞争之后，市场格局的变动主要是原有汽车公司之间的此消彼涨和产业并购，汽车产业的投资行为主要发生在金融和资本市场，新生汽车企业非常罕见，也是成熟市场的常见表现。

但在中国的汽车市场，产业化和市场化的程度还不够高，市场格局处于激烈变动之中，企业的产生和消亡比较频繁，为投资者提供了大量实业投资的机会。与此同时，我国证券市场和金融市场不太发达，由于历史原因，粤股市场和沪股市场上市的汽车公司大多属于分拆上市，大量的汽车资产没有纳入上市公司的范畴，相关的金融和衍生产品市场发展还有待时日。尽管汽车板块的股票在市场上已经具备一定的代表性，但是由于市场本身的问题和汽车产业的特性，对汽车产业的分析需要兼顾金融市场和实业投资，西方正统投资学的分析不能直接照搬到中国汽车投资的分析当中。

除了证券投资的分析之外，直接投资对于中国汽车产业的投资分析更加重要。相对于证券投资，直接投资更加注重公司的项目投资和财务运作。

随着中国经济的改革和发展进程，汽车产业对外和对内开放程度不断加大。投资来源从原来的计划经济体制下的财政拨款，完全的公有制结构，逐渐走向企业化经营，投资主体多样化的体系逐步形成。从上世纪 80 年代初开始建立上海大众、北京吉普等合资企业，开放了外资进入中国汽车产业的投资；几乎在相同时期，一些民营企业开始进入汽车零部件行业投资；至 90 年代末，吉利汽车等民营资本开始进入汽车整车制造行业。此外，从 90 年代初至今，随着证券市场的发展，汽车整车和零部件企业上市融资家数不断增多，开辟了新的投资汽车产业的渠道，迄今已有近 100 家汽车整车上市公司和 100 余家

汽车零部件上市公司。在香港证券市场，国内汽车类上市公司有骏威汽车、华晨中国、庆铃汽车、吉利汽车等。1998年伴随着汽车市场的火爆，汽车行业成为中国证券市场的五朵金花之一，上海汽车（1998）、长安汽车（1998）等均成为当时证券市场的焦点。

汽车产业的市场化程度已经相当高，投资渠道和方式多元化，为国际和国内资金投资汽车产业创造了较好的条件。

## 二、汽车产业

### 汽车产业

从全球视野来看，汽车产业链，包括投资、生产、采购、销售及售后服务、研发等主要环节日益全球化。产业链中主要环节的分布，不再局限于一国的地理范围，而是日趋立足于全球平台操作。

国际汽车工业的竞争观念发生了变化，其竞争目标已不再完全是击败对手，而是强调联合、合作和共同发展。合作厂家之间追求的是达到分摊开发汽车高新技术的巨大研究费用，以降低自己独立开发的投资风险；绕开出口贸易壁垒，以争取目标市场的政府支持；利用对方已有的厂房设备以及市场网络，以降低生产、销售和储运成本。

世界各大汽车公司已把主攻方向从实施精益生产、提高规模效益转向以微电子技术和信息技术等高新技术对汽车工业的开发、生产、销售、服务和回收的全过程进行提升。围绕安全、环保、节能等重点领域，采用新能源、新材料、新工艺开发研制新车型，占领技术制高点。

为提高产品竞争力，新的专业化分工协作模式开始出现。国际汽车工业广泛采用平台战略、零部件全球采购、系统开发、模块化供货等方式，实现在全球范围内合理配置资源，提高产品通用化程度，有效地控制产品质量，大幅度降低成本。以往大量零部件企业依存于单个整车装配企业以及零部件生产地域化的分工模式正在发生着实质性

愿

改变。零部件工业的区域化特点正在被国际化所替代，在零部件企业总量大幅减少的同时，零部件跨国公司越来越多。

### (员) 世界汽车产业发展阶段

#### ① 初级技术形成阶段 (1886—1914)

1886年，德国人卡尔·奔驰和戈特里普·戴姆勒分别发明了汽油驱动汽车，从此拉开了汽车产业 130 余年的发展史。美国的凯迪拉克、福特；欧洲的奔驰、标致、雷诺、菲亚特、罗尔斯·罗伊斯都是在这一时期创立的。之后的几十年时间里，汽车开始向世界传播，汽车的技术也得到不断发展。

#### 工业化生产阶段 (1914—1929)

1914年美国福特首次运用生产流水线制造出 T 型车。在这个阶段，美国成为世界最大的汽车生产国，出现通用、福特、克莱斯勒三分天下的格局。

#### ② 全面产业化阶段 (1929—1945)

在日本、德国，汽车作为国家支柱产业而得到迅速发展。战后的日本对基础工业作了大量的投资，像丰田、日产这样的公司迅速成长。

#### 全球性竞争阶段 (1945—1980)

一些工业基础较强的国家如巴西、韩国，其汽车工业快速成长，并在上世纪末挤进世界前十强，使得全球汽车工业的竞争更加激烈。

#### ③ 兼并重组阶段 (1980 年至今)

20 世纪 80 年代以来，跨国公司之间通过兼并、控股、参股等方式，已初步形成了六大跨国集团，即通用—菲亚特—铃木—富士重工—五十铃集团，福特—马自达—沃尔沃轿车—大宇集团，戴姆勒克莱斯勒—三菱—现代集团，丰田—大发—日野集团，大众—斯堪尼亚集团，雷诺—日产—三星集团。这六大集团的年产量均在 100 万辆以上，1995 年他们的产量之和为 1000 万辆，占全球总产量的 80% 以上。加上本田、

摇摇摇摇摇 摇摇怨