

LEGAL STATEMENT

The Information contained within the Service is either licensed from third party information providers or is the intellectual property of EMIS. This information –including the document to be made available to you- is therefore protected by copyright laws, database rights, trademarks and/or patents owned by the relevant party.

Except as otherwise permitted in the agreement (if any) between the Subscriber and EMIS, or as otherwise expressly approved in writing by EMIS, any reproduction, publishing, redistribution, sell, broadcast or circulation of the Information to any third party is strictly prohibited. No rights are granted to the Subscriber except the limited use rights. The Subscriber may not store in electronic form any shared library or archive of Information which could be used as a research application nor remove, conceal or alter any copyright notices contained in the Service or in this document.

第十四章 中国汽车行业竞争分析

第一节 中国汽车行业竞争分析

一、中国汽车产业国际竞争力分析

在现实经济运行中，政府行为对产业国际竞争力的作用归根结底是通过影响生产要素、需求状况、相关和支持产业的状况、企业战略、结构和竞争等主要因素来实现的；而机会对一国特定产业国际竞争力的影响又具有不确定性。因此，为分析脉络清晰起见，在这里只分析“钻石模型”中除政府和机会以外的四个主要因素对中国汽车产业国际竞争力的影响。

1、生产要素

迈克尔波特把生产要素分为基本要素(basic factor)和高级要素(advanced factor)两类。汽车工业的基本要素主要包括地理位置、非熟练劳动力、资本等。随着科学技术的发展，汽车工业对基本要素的依赖程度逐渐减轻，高级要素的重要性与日俱增。汽车工业的高级生产要素主要包括：高等教育人力(如汽车产品设计人员、汽车工程师)、汽车研究所、先进的信息基础设施等。

高级生产要素是企业开发新产品、设计新工艺流程的必要条件。人才不但属于高级要素，也可以创造出高级要素。企业拥有数量相当的科技人才可以为企业的未来发展，为提高企业竞争力创造良好的机遇。目前，中国已经拥有一大批熟悉汽车制造工艺的科学家、工程师和工程技术人员。但是，与国外汽车先进国家相比，中国在高级生产要素的投入、产出方面仍然存在很大差距，很多人才特别是懂得汽车高科技(如计算机辅助设计技术、信息技术)的人才流失海外。汽车工程专业大学生尤其清华大学等名牌院校的毕业生，其首选去向往往是出国和外企，对国有汽车企业少有兴趣。

2、需求状况

波特认为，“在产业的国际竞争优势中，母国的客户形态具有关键性的意义。”内需市场的规模可以导致企业规模经济或规模不经济。超前性的内需和挑剔性的客户能够帮助企业改善产品质量。下面分别从这两个方面来分析中国对

汽车产业需求状况。

第一，从内需规模来看。中国国民经济持续快增长，与之相适应，居民收入水平迅速提高，为汽车内需的扩张提供了非常有利的条件。

第二，从内需质量来看。其一，中国缺乏良好的汽车消费环境和先进的汽车文化。其二，目前，安全、节能、环保的经济型轿车在相当程度上代表了全球轿车需求方向，而中国市场消费者却大都偏好能耗高的豪华型高档轿车。其三，目前，中国对汽车消费者权益保护还不够，国外流行的缺陷汽车产品召回制度还未在中国实行，“挑剔型”顾客还有待培养。

3、企业战略、结构和竞争

企业战略中的核心问题是企业目标。企业目标受到所有权结构、公司管理模式、人员流动及激励方式等因素的影响。国外大汽车公司一般都建立起了与市场经济相适应的以股份公司为主体的法人治理结构，以保证公司激励和约束机制的有效运行。而现阶段我国处于经济转轨期，大多汽车及其相关企业还未真正建立起完善的公司法人治理结构，这导致了中国汽车企业管理水平的低下。

二、提升中国汽车行业的竞争力措施

基于中国汽车产业的发展的现状，并结合以上分析，中国汽车产业的发展在未来几年内宜采取以下政策：

1、改善汽车工业的生产要素结构

首先，政府要加大财政扶持汽车工业的力度。凡是属于基础性的、关系到整个汽车行业发展前途的研究项目(如电动汽车的研发)，必须由国家财政来承担其经费。地方政府应当加大与汽车工业有关的高校的财政支持力度，改革劳动人事制度、工资报酬制度以及社会保障制度，创造吸引和留住汽车高级人才的政策环境。汽车工业企业也要大力加强人力资本开发，改进高级人力资本的激励方式(如高级技术人才和管理人才持股、享有购买股票期权的权利、实施退休金计划等)，建立一流汽车研究所，与有关高校加强产学研大联合。其次，先进的信息基础设施也是高级生产要素。当前信息产业正在以前所未有的速度发展，21 世纪将是网络革命时代，而电子商务则是实现这场革命的主要形式。因此，中国汽车工业要抓住机遇，在这方面投入较多的资金和人力，加强企业信

息基础设施建设，与发达国家的汽车电子商务保持同步甚至超前发展。

2、改善汽车内需条件

首先，经济全球化发展有利于汽车厂商公平竞争的开展，必然导致汽车价格总水平的下降，这将极大的刺激居民购买汽车的积极性。然而，针对汽车征收的各目繁多的税收却严重制约了居民潜在需求向现实需求转化的能力。因此，政府应当下决心清理各种不合法、不合理收费项目，较大幅度地降低汽车产业的税负水平。尽快开征燃油税，以取代烦琐不堪的公路养路费。其次，政府应当与汽车厂商密切合作，共同营造有中国特色的汽车文化，如举办各种大型汽车展览会、成立品牌车迷俱乐部等。再次，由于安全、节能、环保的经济型轿车在相当程度上代表了全球轿车需求方向。为此，政府应当实行差别税率政策，鼓励经济型轿车发展，即对安全、节能、环保的经济型轿车征收较低税率，而对能耗高的豪华型高档轿车则征收较高税率。最后，政府应当加大保护汽车消费者权益的力度，尽快推出缺陷汽车产品召回制度，努力培养“挑剔型”顾客。

3、加快国有汽车企业的股份制改造积极培育积极而充分的国内竞争环境

政府应加快国有汽车企业的股份制改革步伐，尽快建立起与市场经济相适应的公司法人治理结构，以保证公司激励和约束机制的有效运行，不断提高中国汽车企业管理水平。目前，当务之急是培育积极而充分竞争的国内市场环境，包括大幅度放宽行业进入限制，允许各类负责任的投资者特别是非国有投资者的进入；进一步打破部门和地区的行政性垄断，形成开放、统一的国内市场，规范竞争秩序，通过制度建设约束种种限制和扭曲积极竞争的行为等等。积极而充分竞争的市场环境是新模式成功的基础和关键，缺少这一条，其他将无从谈起。如果能够打好这个基础，完全有理由预见，在一个不太长的时间内，中国汽车产业就会出现一批初步具备国际竞争力的优势企业，其中既包括合资企业、外商独资企业，也会包括内资或内资为主的企业。这批企业将构成实现“大国竞争优势”目标的中坚。

第二节 中国汽车行业竞争趋势分析

汽车行业竞争激烈历来都是有的，尤其对于正处在行业调整转折期的中国市场上，各个乘用车企业，坐立山头，竞相施展各自的本领，以图在当今国际，国内汽车市场上赚取最大化的利润收入。然而历数国内能够登上市场高端的汽车企业，其所给出的市场业绩却是参差不同，市场蛋糕分配严重不均匀。在这

个经济效益决定一切的年代里,也就必然会引发出不同市场占位人员的“红眼”,“白眼”。

随着我国汽车保有量迅猛增长,包括能源、交通、环境承受力在内的资源要素能否提供足够支撑,成为汽车产业可持续发展的一大瓶颈,节能将是未来汽车产业竞争的一个焦点。

我国将大力推广天然气、液化石油气、生物柴油、甲醇、二甲醚、氢燃料等多种新能源汽车。国家也陆续出台“汽车燃料消耗限制标准”、“燃油税”、“新能源车购置奖励”等相关政策,着力引导发展小排量节油型汽车和新能源汽车。大力发展小排量节油型汽车,推进轿车柴油化和发展替代能源汽车,是未来汽车产业结构调整的方向,要使 1.5 升排量以下轿车占市场的 60%。据了解,国家发改委是参照欧美国家轿车市场的构成而定下 60%比例的。

面向“十三五”,发展节能与新能源汽车仍然是科技工作支持汽车产业发展的重中之重。有关部门将继续组织节能与新能源汽车重大专项,在原来组织的电动汽车专项布局基础上,增加了包括各种代用燃料、混合动力汽车产业化等技术的研究。继续坚持不懈地支持燃料电池汽车技术的发展将成为国家的长远战略。

提高传统汽车的燃油效率,仍是节能、环保的重要途径。同时,先进柴油机技术的推广与应用并不排斥、更不能替代其他先进节能环保技术的应用。在发动机技术路线上应该是两条腿走路,一条腿是不断提高传统燃料汽车的燃油效率,发展先进汽油机和柴油机技术;另一条腿是大力发展替代燃料技术,新能源汽车和混合动力、电动汽车等先进技术。

目前全球汽车市场呈现萎缩趋势,西欧及北美等传统发达国家的情况与全球整体变化趋同。与此同时,全球汽车产业的生产规模不减反增,目前每年全球有 1500 万辆汽车属于过剩产品,各大汽车生产商都在全球范围内寻找新的市场增长点。在发达国家汽车市场逐渐饱和,美国、英国、法国、意大利等国汽车销售持续疲软的同时,以亚洲、东欧、南美的中国、马来西亚、泰国、匈牙利、巴西等国为代表的发展中国家,以其庞大的人口(为发达国家的 6 倍之多,且绝大部分为无车人口)和较快的经济增长速度为基础,近年来汽车市场发展迅速,成为新的世界汽车市场。全球汽车市场的重心逐渐由发达国家向发展中国家转移,并以这些地区为转移重点。