

# 中国汽车产业安全性研究

杨公朴,王 玉,朱 舟,王 蔷,李太勇

(上海财经大学 国际工商管理学院,上海 200433)

**摘要:**产业安全评价体系包括两个层次:产业层次的分析从产业发展和产业间技术经济联系两个角度进行;企业层次的分析从本国资本对战略性产业的控制力、对战略性产业内重要产品的控制力以及政府对战略性新兴产业内部主要企业重大投资和发展方向的控制力三个方面进行。本文集中分析中国汽车产业的安全性问题。

**关键词:**汽车产业;产业安全;评价体系

**中图分类号:**F407.471 **文献标识码:**A **文章编号:**1001-9952(2000)01-0022-06

冷战结束后,国际竞争表现为以经济实力为核心的综合国力之争,经济安全成为关系国家安全的战略问题。其中,产业安全是这一问题的核心。产业安全是指一国对国内重要产业的控制能力及该产业抵御外部威胁的能力(主要体现为产业的国际竞争力)。本文将集中分析中国主导产业之一:汽车产业的安全性问题。

## 一、产业保护与产业安全的关系

产业安全性问题是在跨国公司对发展中国家的直接投资和市场争夺规模不断扩大,并在一定程度上威胁民族国家经济主权的背景下提出的。对这一问题的认识,首先应当明确的是:作为发展中国家,我们不应坐视跨国公司利用其在资本、人才和技术上的优势争夺本国资源和市场。但在开放的市场经济环境下,我们不可能也不应该样样自力更生。因此,一国的产业发展应强调国民经济整体在国际竞争中的战略行动能力,相应地,在产业政策上要求政府针对性地选择应自主发展和保护的产业和产业体系。

### (一)产业保护与产业安全

迄今为止,在民族工业的保护政策及保护程度方面仍缺乏成熟的理论。企业跨国化的发展及企业国籍归属的模糊化,也使对民族工业的保护缺乏操作性。从发展的角度看,有关产业保护的政策应强调产业之间的动态体系和综合国力的增强,使产业保护政策服务于提高产业安全性的目标。

收稿日期:1999-09-09

作者简介:杨公朴(1926—),男,浙江余姚人,上海财经大学国际工商管理学院教授、博士生导师,硕士;王玉(1953—),女,浙江宁波人,上海财经大学国际工商管理学院教授、博士;朱舟(1972—),女,湖南株洲人,上海财经大学国际工商管理学院的讲师,博士;王蔷(1964—),女,上海人,上海财经大学国际工商管理学院副教授;李太勇(1972—),男,湖南邵阳人,上海财经大学国际工商管理学院博士研究生。

从各国的发展情况看,产业保护并不等于产业安全,产业安全也非产业保护的必然结果。对中国的产业政策而言,发展与保护同样重要。产业发展才是实现中国各战略产业、支柱产业安全性的唯一途径。从中国汽车产业的发展看,高关税的保护使得在相当长时间内,国内汽车生产厂因面临短缺的市场环境而安于进行小规模、高成本生产,并取得超额利润。目前中国汽车产业存在的产业组织不合理及过度竞争等问题,在一定程度上正是长期保护的结果。应当说,导致中国出现产业安全问题的主要原因不是缺乏产业保护,而是由产业组织不合理、行业内企业技术联系被割裂等影响企业及行业竞争力的因素造成的。进行大规模产业整合,重建各行业内部以市场为导向的技术联系,才是中国企业扩大规模、提高竞争力和增加抗风险能力、实现产业安全性的根本办法。

从现阶段来看,产业发展应成为维护产业安全的关键。目前,尽管许多著名跨国公司在华投资,但它们投资的单位规模并不大,超过10亿美元的项目较少。而且,由于中国基础产业部门开放较晚、政府管理严格,外国资本大多集中在下游产业。“大规模系统化投资刚刚开始,不应过高地估计其发展程度,也不应过早地限制其发展”(王志乐,1996)。否则,有可能会伤害我国开放国门、发展经济的方针。

当然,从产业安全的角度,我们也应及早对跨国公司的投资方向和投资规模加以关注。目前各世界级大型汽车厂商均与中国汽车企业建立了合资合作项目。这些世界汽车巨人投资的零部件生产厂在短时间之内就可以改装成为汽车整车厂。越来越多的跨国公司将在中国按其全球发展战略编织各自的分工体系,并将提高其在中国市场的投资、市场占有率和影响力,这一过程对原有的分散经营的众多国内企业必将产生重大影响。因此,尽管目前外国资本对中国重要产业介入的深度和广度仍相对有限,但从长远来看,在进一步吸引跨国公司大规模投资的同时,中国的基础工业、战略性产业和支柱产业的安全性问题应当提上议事日程。

## (二)产业安全的评价体系

产业安全是针对国外资本和技术进入东道国市场、抑制当地民族工业发展的现象提出的。部分学者由跨国公司对东道国资本和市场的控制联想到其对产业和经济安全乃至政治独立性的威胁,他们把产业安全定义为:本国资本对影响国计民生的国内重要经济部门掌握控制权,国民经济各行业的发展主要依赖本国的资本、技术和品牌,支柱产业具有较强的国际竞争力。相应地,其产业政策建议包括中国各产业的发展应主要依赖国内的资本、技术和品牌,并对部分重要行业实行外资禁入,限制外资进入部分支柱产业和战略性产业,限制外商出资比例和合资年限等内容。

关于产业安全问题,我们的看法是:产业安全的实现与否不应机械地以持股比例度量,产业安全不应成为限制外资、保护落后的理由。首先,20世纪70年代以后,跨国公司的政治属性发生了很大变化,跨国公司的经济属性决定了跨国公司的利益与其母国政府的政治利益存在着一定差异。跨国公司的市场垄断不应被视为等同于其母国的政治霸权。其次,中国经济发展的实践证明,不加选择地追求平衡发展的产业体系违背了国际分工和专业化原则,只会导致低效率和资源浪费的结果,使中国不能形成真正有竞争优势的产业,进而影响产业安全水平。作为发展中国家,利用外国资本和技术仍将在较长时间内构成中国对外开放政策的重要内容。再次,限制外国直接投资与投资自由化的国际趋势完全背离,不利于中国改善投资环境、扩大对外开放政策的实施。过早地限制外商投资,不但不利于资源利用和市场竞争态势的形成,也意味着放弃部分重要产业的发展机会和市场培育努力。最后,从消费者主权角度来看,外商对市

场的控制固然是其资本雄厚、品牌技术全球化运作的结果,但也是其高质量产品的市场竞争结果。过早限制外资进入,可能限制中国相关市场的培育,导致消费者福利水平下降,产业安全性也不会因国内企业的低水平发展而得以实现。

关于产业安全问题的分析可从产业和企业两个层次展开:

1. 产业层次。产业层次的分析,包括产业发展和产业间技术经济联系两个角度。(1)产业生命周期理论认为,产业的发展要经历形成、成长、成熟和衰退四个阶段。对处于产业形成期的幼稚产业和处于衰退期的产业,不应过分强调产业安全研究。这是因为,前者因产业尚未形成,发展波动性较大,市场结构和产业组织均不成熟,且远未形成稳定的产业技术体系,其发展重点在于培育相关产品市场。此时,发展问题优先于安全问题,特别是当这种产业存在广泛的技术经济联系,对国计民生有重大影响时,产业安全问题的重点在于培养产业和产业体系,推动有关产业内企业竞争力的形成,通过引进、吸收国外的技术和管理,培育自己的民族品牌。简单地摒弃外国资本和技术只能延迟产业发展。同样,对处于衰退期的产业,也不应过多地考虑产业安全问题。维护无市场、无未来发展潜力的衰退产业的安全,实际上是对稀缺资源的浪费。因此,产业安全问题应当是对处于成长期和成熟期的战略性产业、支柱产业和主导产业进行的研究。(2)从国家经济安全的角度考虑,产业安全性研究应从产业间技术经济联系的角度着眼,对产业安全的判断还应包括对战略产业的前后向关联产业的竞争力和发展状况的判断。以汽车业为例。判断汽车产业的安全性还应包括对钢铁业、机床业等相关产业安全性的分析。汽车产业的安全性只有在其相关产业充分发展和竞争力提高的基础上才能实现。

2. 企业层次。在企业层次上,产业安全应包括以下几个方面:(1)本国资本对战略性产业的控制力;(2)本国资本对战略性产业内重要产品的控制力。包括对产品销售渠道、品牌、生产技术的控制力,以及本国资本独立经营、自主开发的能力;(3)本国政府对战略性产业内部主要企业(企业集团)重大投资和发展方向的控制力。包括有关产业组织政策对战略性产业内的市场结构、产业组织发展的影响力,政府对产业发展的布局、规划和协调能力等。

## 二、国外汽车产业发展趋势和中国汽车产业继续发展存在的问题

当前国外汽车产业的发展与竞争状况突出表现出以下特征:

1. 产业内部组织结构为金字塔型结构。广泛的专业协作决定了在汽车产业内部,为数不多的整车厂由数量众多的零部件厂支撑,呈现出金字塔型结构。汽车产业中的巨型公司通过专业化与社会协作来扩大企业的协作半径,提高生产率。

2. 产业集中度高,表现为寡头垄断的竞争结构。汽车产业是规模经济最显著的产业之一。瑞斯(1972)提出,生产多种车型企业的最小综合有效规模是每年200万辆。目前全球达到该标准的公司只有5家。汽车企业追求规模经济的必然结果是市场结构向寡头垄断格局演变,厂商规模向大型化、集团化方向发展,使汽车厂商得以构造竞争优势,保证产业和企业安全。

3. 进行国际化经营,发挥垄断优势,提高国际竞争力。产业的可持续发展与产业发展所需资源的供给能力和产品的市场规模存在密切的关系。为了突破本国资源和市场的限制,降低在单一区域经营的风险,汽车生产大国都积极利用世界性资源和市场,进行国际化生产和营销。

4. 组成战略联盟,共谋企业发展。汽车产业的全球化经营加剧了行业内的竞争,各大厂商力求在竞争中实现合作,共谋发展。汽车厂商在研发、营销及生产上的战略联盟日益普遍。

1953年长春第一汽车制造厂的建立标志着中国汽车产业的诞生。其后建立的十堰“二汽”

及一批整车和零部件厂,奠定了中国汽车产业的基础。1978年以后,中央和地方加大了投资力度和技术进步的步伐,初步建成了8个轿车生产点,并开始组织轿车批量生产。20世纪90年代以来,国家对汽车产业特别是轿车工业的投资力度进一步加强,轿车工业仍是重点。在这一背景下,中国汽车产业出现了迅速增长的局面。但是,中国汽车产业的进一步发展也存在一些问题,主要包括:1. 人均收入水平较低。2. 道路条件太差,道路密度与人均拥有公路里程分别为美国的近1/6和1/30。3. 产业集约化程度低,规模不经济问题极为突出。分散投资使汽车生产的专业化水平低,生产效率低下;企业技术开发能力落后;骨干企业资金严重缺乏,资产负债率高;零部件工业发展落后,影响了整车的成本、质量和水平。分散化的投资还导致中国汽车产业的过度竞争现象。4. 流通费用过高。据估计,消费者一次性购车时的流通费用占售价的比例平均在30%以上。高流通费用抑制了私人购车欲望,影响了轿车的市场规模。5. 产业技术水平低,技术开发实力差。中国目前的主力产品大部分属20世纪80年代引进的国外汽车公司70年代末、80年代初处于技术成熟期的产品,从整体上看,比发达国家落后一、二代。企业技术开发能力相对更落后。6. 关联产业发展缓慢,影响了汽车产业产品的质量和水平的提高。

在上述背景下,为从较高起点上加快发展中国自己的汽车产业,提高汽车企业竞争力,中国各大汽车厂商竞相引进国外技术。技术引进竞争的结果,一方面加大了竞争强度,迫使各公司进一步加大引进力度,另一方面,企业丧失了技术开发的自主权和产品、工艺的决定权。通过引进、消化、吸收提高国内企业生产水平和设计开发能力,通过让出部分市场培养国内企业的最初设想远未实现,产业竞争力低下更直接导致了中国汽车产业安全问题的提出。

### 三、对中国汽车产业安全性的思考

汽车产业安全问题的研究直接关系到作为我国经济主要增长源的制造业的发展基础和增长潜力。这是因为,一方面汽车产业的发展与国民经济的关联作用相当显著。中国汽车产业的产值波动,具有与GDP变动同步、且波幅大于国民经济周期性波动的特点。从这一点来看,中国汽车产业如能保持平稳发展和宽广的未来发展空间,将有助于保持国民经济总体的稳步增长。另一方面,汽车产业作为一国的重要产业,其发展的波及效应极为广泛。中国汽车产业尽管规模有限,仍表现出对相关产业的强劲拉动作用。不但汽车制造业用料占相关产品产量的比重较高,而且与汽车产业相关的就业人数波及到基础产业及销售、维修、服务等业。据规划,到2010年,仅轿车行业年创产值就达4200亿元,年波及效益10520亿元,年购车和用车税收800亿元,包括相关产业在内提供就业机会1500万人以上。可以看出,中国汽车产业的发展和竞争力提高是关系国家经济安全的重要问题,必须加以重视。

中国汽车产业的发展已经有了一定基础,从发展支柱产业、以支柱产业带动整体经济升级的目标来说,汽车产业必须经历大改组、大调整。我们认为,提高中国汽车产业的竞争力,实现汽车产业的安全性,应从产业发展和产业保护两方面共同入手。具体内容包括:

#### (一)宏观层次的策略

1. 培育国内汽车消费市场。汽车生产的复杂性决定了汽车产品的高价值,因此,对汽车产品的需求是与社会成员的收入水平密切相关的。中国的经济发展水平决定了目前汽车消费的容量有限。但为扩大中国汽车产业的未来发展空间,应着力培育国内汽车消费市场。在市场培育的过程中,必须首先转变观念,学会分析市场,把握市场,要从现有产品的特性出发,进行适应性调整,提高产品技术性能,降低成本、价格和丰富品种。中国汽车产业发展的重要一环在于

平衡性能和价格,并以平民化的汽车价格开拓市场。只有如此,汽车产业的发展才能与目前的消费结构转变实现良好的结合,并伴随这一转变顺利实现汽车产业的上规模、上档次的要求。

2. 对汽车产品的关税保护。中国自1985年开始对轿车整车进口实施高税率,1986年进口关税税率高达220%。但自1992年以来的关税下降速度很快,目前整车进口关税保持在110%—150%。较高的进口关税在很大程度上阻挡了进口轿车冲破国门,并为国产轿车提供了宝贵的发展机会。由于中国汽车产业发展与国外存在较大差距,关税保护将在较长时间继续存在。但是,也应看到,汽车产业保护不应成为保护落后的借口,要想提高中国汽车产业的竞争能力,长期运用关税保护手段将造成抑制中国轿车产品需求、保护落后、阻碍企业规模化经营和专业化生产等不利影响。因而,中国汽车产业的长期安全性仍应通过产业发展加以实现。

3. 优化汽车产业的组织结构,改变过度竞争现状。目前中国轿车市场中,中高档轿车的主要竞争者是:一汽奥迪和红旗与上海通用的别克。普及型轿车的主要竞争者是:上海的桑塔纳,一汽的捷达,东风的富康。微型轿车的主要竞争者是:天津的夏利,重庆的长安奥拓,贵州的云雀,北京的中华,兵器的北方小福星,安徽蒙城的安驰。政府在产业组织政策与规划中已经认识到汽车产业的过度竞争问题,并在汽车产业的发展规划中将最后定点厂家的布局为“三大、三小和两微”。有关专家指出,目前中国组建3—4家特大型汽车集团的条件已基本成熟,应使2—3家汽车企业集团迅速成长为具有按专业化分工的总装、发动机、变速箱等生产基地,能自主开发整车产品,并使同类汽车产品产量居国内前三家的销售量在国内市场占有率达到70%以上。可以预见,随着市场竞争的加剧,重点企业的生产规模扩大、生产集中度提高是必然的结果。在这种情况下,中国汽车产业将最终形成大规模、低成本的良性循环,并在市场竞争的过程中提高自己的实力。

4. 推动关联产业的发展,形成汽车生产的配套产业体系。钢铁、橡胶、石油、机床都是与汽车产业密切相关的产业,其中一些产业目前的技术水平和产品质量还不能达到中国汽车生产的要求。实现汽车的产业安全,也应同时考虑到有关产业的发展和安全性实现。为此,需要重点扶持有关产业中与汽车零部件生产及配套服务的项目,同时鼓励有关产业的结构调整和产业技术体系升级,突破重化工业自身低水平循环的制约,实现产业内在素质的不断提升。

## (二)企业层次的策略

1. 强调国有资本对汽车产业的支持与控制。汽车产业对大量初始投资的要求,决定了政府在资金方面的支持是汽车产业发展的重要物质基础。由于中国汽车产业的主要企业仍为国有或国家控股企业,实现规模经济的重要方式在于通过政府部门来进行产业整合和资本经营,重建企业间的技术、经济联系。包括:(1)通过资本流动与重组,引导建立大型企业和企业集团,形成有较强国际竞争力的重点企业群体;(2)通过国有产权的流动重组和政策引导扶持,为实现重点企业的规模经营提供基本保障;(3)集中社会资源和资本,通过大规模直接投资为汽车产业的发展提供资金保障,实现在部分领域的突破。

2. 培育国有品牌。民族汽车品牌的发育是形成本国汽车产品竞争力的重要环节。中国的民族汽车品牌,仅存红旗和夏利。培育国产品牌是一个长期的过程,不仅需要技术、产品、工艺上有所突破和创新,还要求进行大量营销活动和广告投入,培育有效的配销渠道。

3. 提高科技含量,增加企业技术创新能力。有关政策应包括:(1)鼓励企业增加技术投入,建立重点产业快速折旧制度,实现技术开发由政府主导型向企业主导型的转变;(2)制定技术引进政策,把重点放在软技术的引进上,控制重复、低水平及与市场消费趋势发展相背离的技

术引进。组织消化吸收和改良攻关,并以经济手段促进技术转移;(3)加强各有关企业之间协同攻关能力。政府应在资金和技术上给以支持,组织重点技术的消化、改良和重点设备的国产化。

4. 建立技术介绍和评估的中介机构,帮助企业分析技术的水平和潜力。

就目前来看,过分强调汽车产业的安全性可能会将我们的视角由产业发展误导向产业保护。目前中国汽车产业的安全性问题尚不尖锐,这是由中国汽车消费市场规模所决定的,但仍必须密切关注有关竞争和市场形势的发展。另一方面,汽车产业的合资在很大程度上填补了中国在产品品种和技术方面的空白,大大缩短了中国汽车产业发展的过程。因此,对中国汽车产业内的合资企业和跨国公司的市场开发不应简单地加以限制,而应加强我们自身的竞争能力和对外资的管理能力、对先进技术的吸收能力,从而实现本国汽车产业的快速成长。

---

#### 参考文献:

- [1]王志乐. 跨国公司对中国经济的积极影响及带来的问题——关于跨国公司在华投资现状的调查报告[J]. 管理世界,1996,(3).
- [2]邵海明. 中国汽车行业分析报告[J]. 上市公司,1998,(1).
- [3]Dunning and Sauvant. Introduction: Transnational Corporations in the World Economy[M]. London: International Thomson Publishing Company. 1996.
- [4]Ohmae. "Putting Global Logic First" in Kenichi Ohmae. The Evolving Global Economy Making Sense of the New World Order[M]. Harvard Business Publishing. 1995.
- [5]国家统计局有关资料.

## Industry Security Research for China's Automobile Industry

YANG Gong-pu, WANG Yu, ZHU Zhou,  
WANG Qiang, Li Tai-yong

*(School of International Business Management Shanghai  
University of Finance and Economics, Shanghai, China, 200433)*

**Abstract:** The measurement system of industry security offered in this report has two levels: (1) Industrial level, from the aspects of industrial development, and the technology and economic relationship within the industry; (2) Enterprise level, from the aspects of the controlling power of the national capital towards the strategic industries and the important products in these industries, as well as the controlling power of the government towards the major investment and the development direction. This report also provides the relative strategies for realizing the automobile industry security.

**Key words:** automobile industry; industrial security; measurement system