



# 汽车行业概览

**【主要内容】** 本文从产量、产品结构进和主要厂家生产规模等几个方面描述了当前全球和国内汽车行业的总体状况，以期在较短的篇幅内以最新的数据资料勾勒汽车工业的概貌

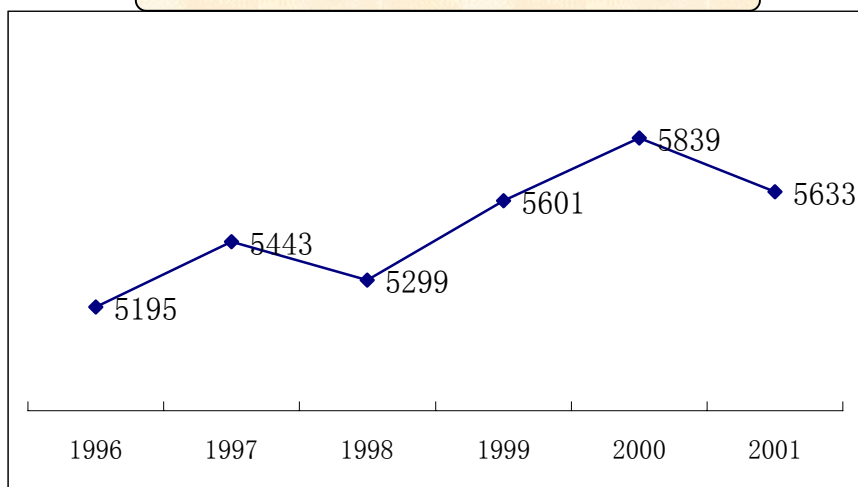
**【关键字】** 汽车 产量 产品结构 厂家规模 发展趋势

## 全球行业背景

汽车是近代工业的宠儿，它集冶金、机械、电子、化工等各项工业技术于一身，历经百年的积累，早已成为现代社会最重要的产业。传统经济和科技大国美国、日本、德国、法国都以汽车作为支柱产业。上世纪末进步较快的发展中国家韩国、巴西也选择汽车工业作为发展重点并先后取得成功。

2000 年，全球汽车总产量达到创记录的 5839.2 万辆，2001 年稍有所回落，为 5632.5 万辆。车型方面，仍以轿车为主。

图 1 1996—2001 年全球汽车总产量（万辆）



（数据来源：世界汽车制造商协会（OICA））

随着信息产业和生物科技的热潮涌起，在世界经济结构化转型、日韩经济萧条的背景之下，汽车工业作为传统产业的代表似乎夕阳迟暮，不再为人们所关注。然而实际上，汽车产业也正在发生深刻的变化。

### 1、并购、合作频频，“6+3”体系初步形成

汽车业的兼并与合作从来就没有停止过，正是由于汽车生产的规模效益，以及不同市场领域的渗透需要，使得近 10 年来的并购达到了一个空前的规模，从 1998 年戴姆勒奔驰与克



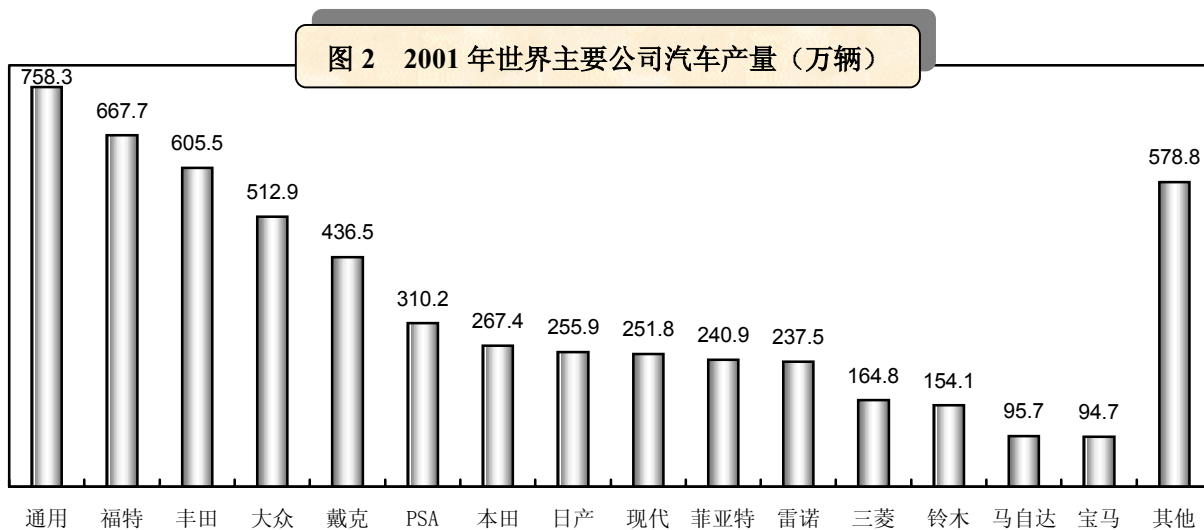
莱斯勒的合并开始，紧接着雷诺并购日产、三星，通用与菲亚特结成合作关系，宝马收购劳斯莱斯，进而现代在收购起亚之后与戴克结成全球伙伴，最新消息显示通用成功收购大宇。热闹过后初步形成“6+3”（6家全球性集团和3家较大规模的独立公司）的全新格局，目前形成的集团体系结构如下：

六大全球性质的集团体系：

- 1) 通用—欧宝—福克斯豪尔—绅宝—菲亚特—五十菱—铃木—富士重工—大宇
- 2) 福特—美洲虎—沃尔沃—马自达—阿斯顿马丁—兰德罗孚
- 3) 丰田—大发—日野
- 4) 大众—斯科达—西亚特—布加迪—兰博基尼—本特利
- 5) 戴姆勒奔驰—克莱斯勒—三菱—现代—起亚
- 6) 雷诺—日产—三星—达齐亚

三大独立的非全球公司

- 1) 雪铁龙—标致—塔尔伯特(PSA)
- 2) 本田
- 3) 宝马—劳斯莱斯



（数据来源：世界汽车制造商协会（OICA））

注：考虑习惯分类形式，日产、菲亚特、三菱、铃木、马自达、大宇等公司的产量数据仍然独立呈现

从2001年全球各主要汽车厂家的产量来看，美国企业状况不佳，日本企业丰田一支独秀，欧洲企业PSA上升最快。

通用虽然仍列榜首，但已经是连续两年下滑，回到了1998年的产量水平；

福特去年产量增加10%，近年下降9%，回到了98、99年的水平；

丰田连续4年增长，首次突破600万辆大关；

戴姆勒—克莱斯勒在合并后短暂地风光了一年后已经连续两年下滑；

标致—雪铁龙（P S A）则以平均 13%的增幅连续 3 年上升，并先后超过雷诺、本田、日产和菲亚特，进入前六名；

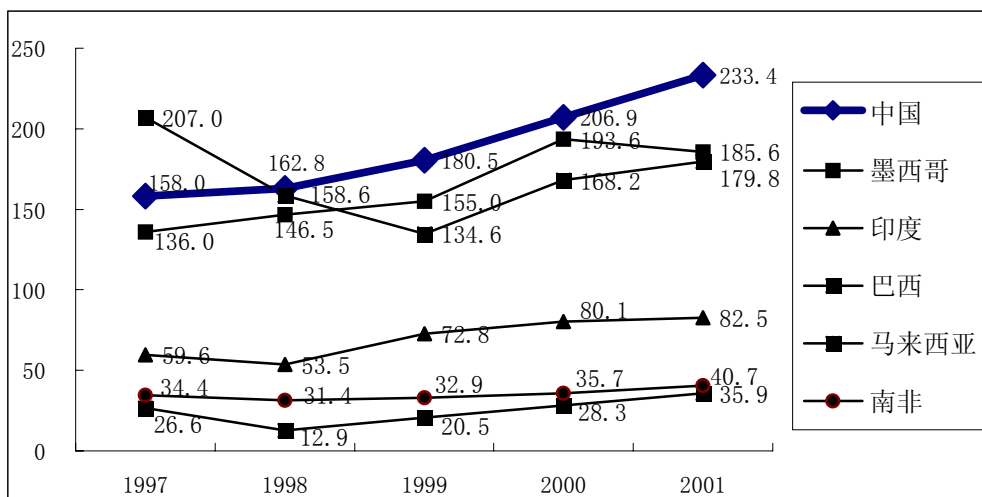
现代在经历了 1999、2000 两年 45%和 87%的惊人增长后，于去年放慢了脚步，比 2000 年增长 3%

## 2、发展中国家进步较快，中国表现突出

近 10 年来，美国和日本的汽车生产徘徊不前，生产能力向发展中地区转移，尽管在东南亚和南美经济危机的影响下，韩国、马来西亚、巴西的汽车产业曾出现短暂滑坡，但转移的总体趋势仍是明显的，

尤其值得一提的是，在百万产量级别的国家里，中国的增长速度是最快的，并且势头还在加快。

图 3 近 5 年主要发展中国家汽车产量（万辆）



（数据来源：世界汽车制造商协会（OICA））

## 3、生产组织系统精益、敏捷化

上世纪 60—80 年代由丰田公司创造并发展的精益生产方式已经为各主要厂家普遍应用。并行技术、柔性生产等模式无一不是率先在汽车制造业中成功应用。时至今日，在 IT 技术的支持下，国际级汽车企业中 E R P 应用已经相当成熟。

## 4、从单纯汽车制造向全面服务延伸

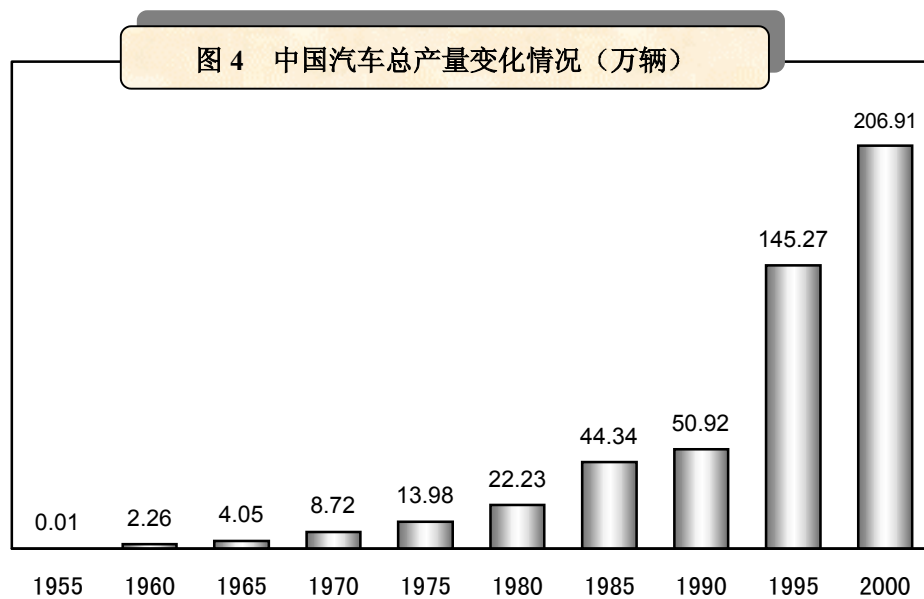
汽车的租赁、信贷已经成为各大公司不可缺少的业务。福特公司拥有美国最大的汽车租赁公司 Hertz；通用所属的专业汽车金融服务机构资产规模高达 1700 亿美元；2000 年通用汽车金融服务公司的利润占通用汽车公司总利润的 36%，福特汽车金融服务的收入也大致占到整个福特汽车公司收入的 20%以上。



## 我国市场现状

### 一、产量规模

我国汽车工业在经历了曲折而漫长的发展之后，在上世纪 80 年代后期开始快速增长，总产量在 1992 年首次超过 100 万辆大关，之后又在国家宏观调控政策的影响下，出现徘徊。随着宏观政策的放宽，整个汽车行业在 1999 年恢复 2 位数的增长率，并于 2000 年历史性的突破 200 万辆大关，产量已经超过英国、意大利、巴西，在 2001 年达到 233.4 万辆，成为总产量排名世界第 8 的汽车生产国，其中卡车总产量已经名列世界第一。



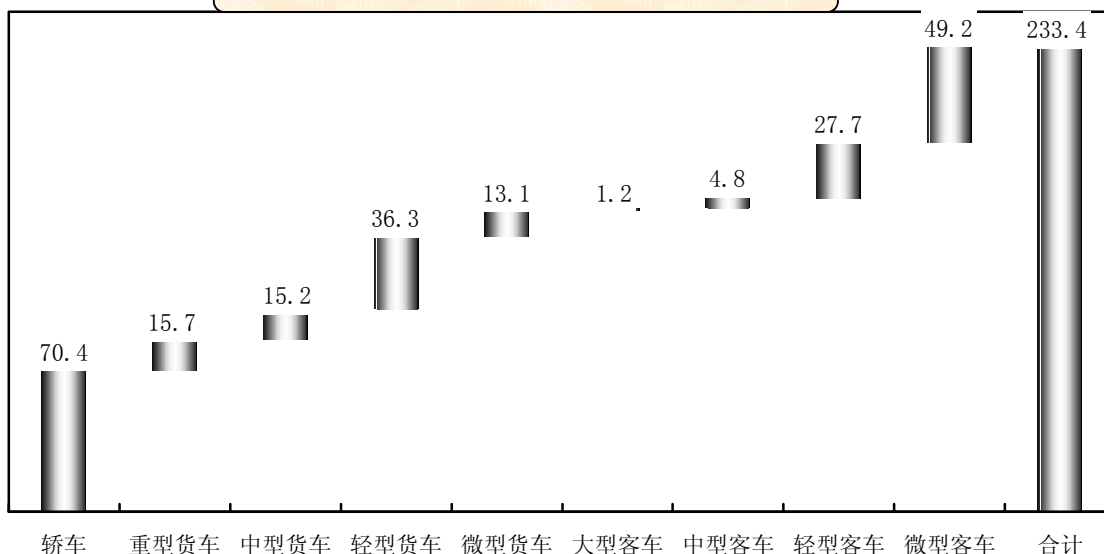
（数据来源：《中国汽车工业的发展与竞争力分析》，冯飞；世界汽车制造商协会（OICA））

### 二、产品结构

上世纪 80 年代，整个国际汽车工业的情况是轿车占绝对多数，货运商用车以 8 吨以上的重型卡车为主。而当人们纵览发展了 30 年的中国汽车工业时，却发现几乎所有的产能都集中在 1.5—5 吨的轻量型货车领域，由此得出了“缺重、少轻、轿车几乎空白”的尴尬结论。

时至今日，产品结构已经极大优化，轿车比例大幅上升至 30.1%，重型卡车的比重也于 2001 年首次超过中型卡车。

图 5 2001 年中国汽车总产量构成情况（万辆）



（数据来源：《2001 年汽车行业的基本情况》，国务院发展研究中心产业部课题组）

“十五”计划确定了当前汽车产业结构的发展方向，产品结构的调整方向是增加轿车占汽车总量的比重，计划到 2005 年，将轿车产量占总产量的比重提高到 35% 以上，载货汽车中重型车和专用车的比重增加。提高柴油载货车、轻型柴油客车的比重，中型车要全部实现柴油化。

其中轿车重点发展排量 1.3 升以下，百公里油耗达到国内先进水平，售价 8 万元左右，符合国家安全、节能、排放法规及私人用车要求的经济型轿车。载货汽车重点发展适应高速公路需要的（排量 9 升以上、输出功率 300 马力以上）重型车。积极利用轻型车和微型车现有生产基础和条件，开发、生产适合农村使用条件的轻、微型客货车。

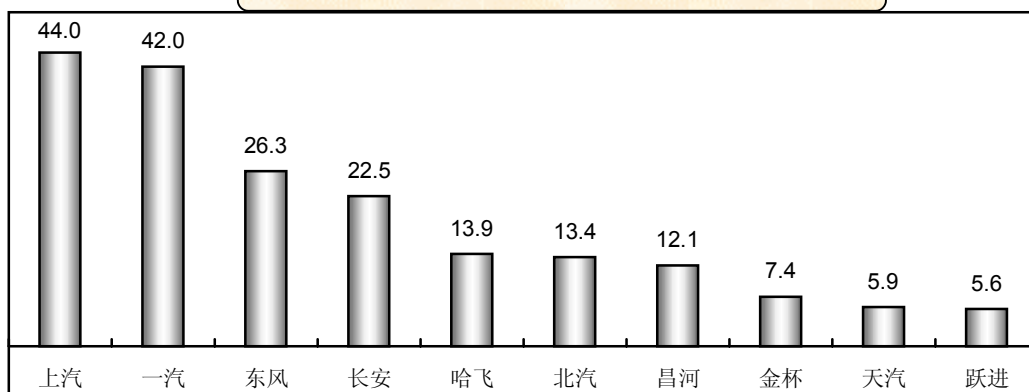
目前的产品结构优化目标是多年来最为理性的，从发展进程上看也是比较理想的，随着汽车行业的进一步市场化，整体结构的发展将会更加乐观。

### 三、竞争格局

#### 1、总体的厂家格局

中国的目前有生产整车的企业 103 家，数量之多堪称世界第一，近 10 年的市场化发展，使得汽车生产的厂家集中度有所上升。目前，前 15 名企业的产量超过全国总产量的 90%。

图 6 2001 年中国汽车产量前 10 名企业 (万辆)



(数据来源:《中国汽车工业产销快讯》)

然而即便是产量最大的上汽和一汽集团,2001 年产量也勉强超过 40 万辆而已,而国际汽车产业普遍认同的规模经济水平是 100 万辆,因此厂家规模仍然太小。总体而言,随着国家政策明确倾向于一汽、上汽、东风这 3 家领头羊,厂家的集中度会进一步升高,随着上汽牵手五菱、一汽并购天汽,未来的国内汽车业将进一步寡头化,而这正是汽车产业发展的必然趋势。

## 2、合资互联的结构

中国汽车业的进步,离不开与跨国汽车企业合作而产生的推动影响。从 1983 年北汽和克莱斯勒的合作开始,世界汽车巨头先后跨入中国市场,通过合资合作的形式建立自己的根据地。

下表列出了主要国际汽车企业在中国的主要的整车生产和技术合作关系:

表 1 目前国际汽车企业在国内主要的整车技术或生产合作关系

外方企业	国家	2002 年 《财富》 全球 500 强排名	国内的合作企业
大众	德国	21	一汽大众 (长春)、上海大众
通用	美国	3	上海通用、金杯通用 (沈阳)、
标致—雪铁龙	法国	65	东风神龙 (武汉)
日产	日本	58	风神汽车 (广州)、郑州日产
本田	日本	41	广州本田
铃木	日本	381	长安铃木、昌河铃木 (景德镇)、柳州五菱、秦川奥托
五十铃	日本	404	江铃 (南昌)、庆铃 (重庆)、北轻汽五十铃 (北京)
戴克	德国	7	北京吉普、亚星奔驰 (扬州)、包头北方奔驰
菲亚特	意大利	49	南京依维科、江苏南亚
福特	美国	45	江铃全顺 (南昌)、长安福特 (重庆)



丰田	日本	10	沈阳金杯、沈飞日野、天汽、四川丰田（成都）
现代-起亚	韩国	133	东风悦达起亚（盐城）、江淮瑞风、北汽现代
大宇	韩国		桂林大宇
宝马	德国	112	华晨宝马（沈阳）
马自达	日本	296	海南马自达（海口）
沃尔沃	瑞典	267	济南重汽
雷诺	法国	125	三江雷诺（孝感）
三菱	日本	171	湖南长丰、沈飞客车（沈阳）、东南汽车（福州）
富士重工	日本	462	贵航云雀

行动最坚决的德国大众无疑是最成功的，牵手一汽和上汽两大集团，始终引领着中国轿车行业的风潮。通用后来居上，虽然首个合作项目—金杯通用的并不成功，但在与上汽的合作中尝尽甜头。标致—雪铁龙在中国的投资也有在广州的失败经历，但在与东风的合作中步伐稳健，尽管没有大众和通用那样利润丰厚，但也成绩不俗。日本企业同样相当成功，铃木和五十铃、丰田都将相同的产品技术在不同时期卖给了多家企业，可谓精明。本田采取“经济规模”的战术，投资有度、定位准确，是所有合资方中受益最快的。

目前的情况可谓“该来的都来了”，但从现状来看，多数的企业仍处于磨合期，戴克、福特、雷诺等巨头的合作状况都不甚理想，相信会进一步利用三菱、铃木、日产等合作伙伴的合作优势进一步寻求理想的“伴侣”

基于扶持“三大”的方针，可供选择的合作对象将越来越少，脚踏两只船的情况已经司空见惯，跨国巨头们面临着更为复杂的伙伴关系，未来的格局如何，还很难预料。

## 四、行业发展趋势

### 1、总体需求仍然增长

由于目前的国民经济将继续稳定增长，经济效益将继续好转，居民收入水平提高，公路建设将继续快速发展，积极的财政政策使得基础设施建设的开发仍然处于高投入期，这一切因素都使得需求将进一步扩大。据国务院发展中心的估计，我国汽车的市场需求量在 2005 年有望超过 550 万辆，到 2010 年有望超过 1200 万辆。

### 2、轿车和重卡比例扩大

中国加入 W T O 前的持币观望的购买力将在近两年内开始明显释放，随着居民收入的提高和汽车消费政策的鼓励，加上在车型和价格上都在逐渐与国际接轨，使得轿车的市场前景相当乐观

积极的财政政策和西部大开发，高速公路建设里程的大幅增长，以及物流产业的急速兴起，使得重型卡车的需求会进一步上升，国际级的卡车生产商如：沃尔沃、奔驰等已经开始



渗入国内，从产品的结构上也提高了可选择的范围。

### 3、厂家集中度进一步提高

合并仍然会不断发生，尤其是跨国巨头们会在他们的几个中国伙伴之间牵线搭桥，类似通用上汽五菱、福特铃木长安、丰田一汽天汽这样的事件便是资源整合的良好例证。

目前几大主要企业的生产能力都有剩余，在经过产品结构的调整和营销体系的优化之后，将能够占有更大的市场份额。

### 4、进口车比例上升

进口配额大幅上升。2000 年我国汽车及汽车零部件总计进口额为 40.54 亿美元，根据我国政府对加入 WTO 的承诺，2002 年我国汽车及零部件进口配额将增加到 79.4 亿美元，且以后每年递增 15%，到 2005 年配额全部取消。2002 年 1—5 月广东黄埔口岸进口轿车数量和金额比上年同期分别增长 23%和 22%。其中排气量 1500~2500ml 的中档轿车和越野车则分别增长了 57.5%和 49.2%。

价格不断下降。2002 年汽车进口关税大幅度下降。3 升以上轿车的进口关税由 2001 年的 80%降为 50.7%；3 升以下轿车的进口关税由 70%降为 43.85%。关税因素导致 2002 年进口车价格下降 10%—15%，到 2006 年 7 月 1 日，不管是整车还是零部件都不能超过 25%。

W T O 条款还约定，2004 年起将允许外国公司直接到中国来销售汽车，包括提供汽车的消费贷款，以国外汽车企业的实力，利用已经进入国内后获得的合作伙伴的营销网络资源，将相当程度上促进进口车的销售。

未来 5 年之内，中国的汽车产业将发生什么样的变化，现在没人能清楚知道，但可以肯定的是，中国的汽车工业正一步步地走进世界的舞台，敞开庞大的市场空间，精彩的市场变化理应拭目以待

#### 参考资料：

- 1、 世界汽车制造商协会(OICA)年度统计数据
- 2、 中国汽车工业协会 《中国汽车工业产销快讯》 2002 年第一期
- 3、 《汽车工业“十五”规划》 国家经贸委
- 4、 国家经贸委“十五”汽车市场需求预测课题组 《中国汽车产业的现状及发展趋势十年预测》 国研网 1999.11
- 5、 国务院发展研究中心产业部课题组 《2001 年汽车行业的基本情况》 国研网 2002.7.5
- 6、 赵萌、曹鹤、吴礼庆 《汽车业跨国并购孕机会》 中国证券报 2002.6.8
- 7、 冯飞（国务院发展研究中心产业部副部长） 《中国汽车工业的发展与竞争力分析》 国研网 2000.4.5