

# 对我国汽车产业发展的一些思考

王务林

科技日报社, 北京 100081

## 1 对我国汽车产业取得成就的原因的理解

我国汽车产业近年取得巨大成绩,为国家经济建设做出重大贡献,从量上看已经具备参与国际竞争的能力。取得这些成就的原因是多方面的,但是我认为有两个因素在我国汽车产业发展过程中起到了举足轻重的作用。

### 1.1 内需市场形成并迅速扩大

改革开放使得中国经济取得前所未有的发展和成就,并已经和正在创造世界罕见的内需市场。这种具有完备内需特征的市场成为中国汽车产业发展的主要动力,也使得国际上任何汽车企业巨头均低下了“高傲的头颅”,以各种方式参与到中国市场竞争中,在这一过程中,市场的作用无与伦比且充满巨大诱惑。甚至在某种程度上可以认为,中国迅速扩大的市场让在欧美等传统汽车市场处于衰落过程的汽车产业又重新获得发展机会。正是内需市场迅速壮大,我国一些地区由此进入汽车社会初级阶段。因为尚缺乏应有的准备而使得这些地区面临着环境污染、交通拥堵、交通事故频发等压力,不过这无需过分担心,凭着国人的智慧可以解决由汽车社会带来的一系列问题。现在摆在我们面前的重大问题是:面对充满变化的内需市场,如何保证中国汽车产业未来的健康、持续发展。

### 1.2 区域优势资源作用凸显

汽车产业链自身发展的内力使中央和地方政府形成了GDP的博弈,这种博弈的结果之一就是产生强烈的区域发展平衡诉求,必然导致地方政府集聚优势资源向汽车产业倾斜。以地方政府意志为纽带、迎合汽车企业扩展战略而创造了特定时间的产业繁荣,这种繁荣能否继续保持值得关注。

随着我国社会和经济的发展,上述两种因素将来可能存在变数。当这些因素改变时,我国汽车产业会发生怎样的变化?与此同时,我国汽车产业在国民经济中所占比重将进一步提高,汽车产业安全的重要性将显得更为迫切。因此,在未来10—20年,如何保证中国汽车产业安全和持续发展将至关重要。未来的汽车技术变革、汽车产业格局变化、汽车社会问题等会对汽车产业造成决定性影响。

## 2 当前我国汽车产业发展中需要引起注意的3种关系

在汽车产销量2010年突破1800万辆后,我国成为名副其实的汽车制造和消费大国,我国汽车产业已经引起国际社

会的高度关注。而中国持续向好的经济发展态势,决定了汽车产业尽管发展过程中有可能出现一些反复,但在未来几年内还将以一定速度增长。在目前的发展态势之下,我国汽车产业有以下3种关系需要引起关注和警觉。

### 2.1 自主创新与产业安全之间的关系

自主创新已经成为国人对汽车产业的寄托和期望。一直以来,政府、行业内外、相关机构以及关心汽车产业发展的人们对此关注的热度不减。我国汽车产业经过多年努力,在自主创新和开发方面已经取得一系列的成就。在这一过程中,需要引起注意的是:自主创新到底有无边界?有怎样的边界?如何界定自主创新与汽车产业安全之间的关系?这既牵涉到理念、战略、决策和管理问题,又涉及技术梳理和决断问题。如何理性、科学地诠释这二者之间的关系,将会影响到我国整个汽车产业未来的布局和发展。

### 2.2 新兴产业技术与传统产业技术之间的关系

从“十五”开始,政府和社会各界均期待着我国汽车技术能引领世界,为此而付出巨大努力;“十一五”期间,汽车行业出现一种“弯道超车”的技术跃进式思潮,该思潮一直影响着决策层;而在“十二五”期间,我国政府已将新能源汽车产业作为战略性新兴产业,重点给予支持。这些决策和指导思想无疑是正确的,但由此引发的汽车产业中新兴技术与传统技术关系的问题,却一直处于无解或乱解的状态。新兴技术与传统技术如何辩证统一、新兴产业的技术过程或趋势如何判断、如何寻求新兴技术转化的可行性和时机的平衡,是新兴技术发展过程中必须要解决的问题。这些问题的解决,可能需要一种合乎科学规律的思维模式来帮助完成,这种模式将直接影响到我国汽车产业未来的发展。值得强调的是,有些问题并不能仅仅从新兴技术本身来寻找答案,因为新兴技术与传统技术的取舍,远比柯达关于传统胶卷技术和数码技术之间关系的决策要复杂得多。

### 2.3 国内车企与跨国车企之间的关系

这看起来似乎是陈旧的话题,但未来产业技术和产业链条的变革将使我们重新审视这两者之间的关系。未来10—15年,推动并形成国内车企与跨国车企之间合作模式的动力,将来自于彼此综合竞争优势和竞争需求,内需市场对此合作模式的影响力将会弱化。这种合作关系或模式的建立,可能影响到中国汽车企业在国际化中的地位。我国汽车企业到底如何发展,必然成为这一老话题中全新的战略问题。

### 3 影响我国汽车产业未来发展的主要因素

对上述3种关系的处理,将会影响我国未来汽车产业健康、科学、持续发展。在处理这些关系时,需要理清多种影响因素。笔者认为,以下5方面因素需要重点关注。

#### 3.1 市场因素

未来,我国汽车产业一定是在如何平衡内需市场和外需市场进程中,获得进一步发展。产业的资本属性可能是多元化的,市场驱动力将是产业变革的决定因素。如果未来10年,我国汽车企业仍主要停留在内需市场竞争,其结果只能是自主汽车企业不太可能具有影响产业发展的发言权,只能成为强势跨国公司的附庸,我国汽车制造大国地位有可能都会失去,更谈不上汽车强国。

#### 3.2 技术链因素

产业链自身的特征和产业链链接点所产生的收益,是汽车产业投资者和相关资本都高度关注的。长期以来,我们更多地关注汽车产业链,而忽视了技术链。我国汽车产业自主开发颇受诟病的原因之一,就是漠视对汽车技术链的理解和判断、将技术链和产业链割裂开来。从经济学角度看,产业链所关注的是投资收益,而技术链关注更多的是成本的付出和资本的活跃程度;从构成链条的本质上看,产业链可以分割,是不连续的(某些链条购买);而技术链是无缝的、连续的(有些链接想买也买不来)。技术链对产业链的影响,将直接决定我国汽车产业未来发展的模式,对于战略性新兴产业尤其如此。

#### 3.3 国有资本和行政因素

在未来我国汽车产业发展过程中,国有资本和政府职能的影响,将贯穿整个汽车产业链,不仅影响着汽车产业的产前和产中部分,也会显著影响将要创造更多利润和附加值的产后部分。以汽车产业前端和中端为载体的汽车后产业发展,将引发我国汽车产业未来发展模式的变革,它将会更合理地配置汽车产业相关资源,解决由汽车产业进一步发展而引发的一系列问题。如何充分利用国有资本保证产业健康持续发展,是今后考量政府行政策略的重要方面。

#### 3.4 区域发展平衡因素

当前我国汽车产业在区域发展布局中已经出现一些问题,这主要是地方政府鉴于行政体制而过度干预造成的。我国未来区域发展平衡诉求,会直接影响相关产业的发展模式。如何利用区域优势,在产业链中寻求更高附加值的链接点,将成为地方政府今后必须面对的课题。

#### 3.5 国家经济发展因素

未来10—20年,是我国经济与社会发展的重要转型期。

在产业方面,将以主要依靠资源型逐步向以人本为重要特征的系统资源优化型进行转变;社会资源综合有效利用将直接影响到一些产业的发展变化。与此相适应的汽车工业,将会更加注重系统资源的利用,其产业链布局将具有一定的“独占性”和“侵略性”,这直接导致一些具备质变特征的技术将应用在汽车产业。

### 4 针对当前汽车产业发展3个层面的建议

针对当前汽车产业发展现状,笔者有3个层面的建议。

在中央政府层面,需要整合国家资源干预汽车产业链的构建,为产业链提供系统化服务,以保证汽车产业的安全。长期以来,我国政府过度干预汽车产业链的完善和发展,但针对汽车产业发展过程中的技术链缺失问题却无系统而完整的理念和措施,无论在战术上和战略上,均未得到足够重视。现在来看,汽车产业已经产生缺乏系统化应对技术链策略等问题。为解决该问题,当前需要政府做的事情可以分两步进行:第一步,系统明晰我国汽车技术链中各环节的发展态势,梳理出我国汽车技术链中的“链接点对标与发展路线图”,客观评价所用资源的有效性和可能性,制定应对措施;第二步,在国家层面上建立针对汽车技术链的链接基地,用国家力量解决一些关键链接点的重大技术问题,为汽车产业链中高端链接点提供高附加值的支持。

在地方政府层面,需要持续有效平衡汽车产业链链接点的分工,集聚地方资源选对并做精自己的事情,在产业群体中形成自己特色。汽车产业链较长,能较强带动相关产业的发展,使有关地方政府倾向于整车制造,这种倾向可能导致地方政府之间的无序竞争,同时也与中央政府产生博弈,造成汽车产业链中节点布局失衡。如何在竞争中合理配置地方政府资源,是地方政府需要考量的,地方政府要有舍弃的大度,才会得到更多的回报。

在汽车企业层面,需要采用专注、集聚战略参与汽车产业链的市场化分工。在高度的市场竞争环境中,采取何种战略使企业不断发展并在竞争中拥有一席之地至关重要。充分利用有效资源、采取集聚战略,使企业拥有独特的价值,从而开创未来竞争环境中属于自己的“蓝海”,才能保证企业具备系统竞争力,并获得更好收益。我国汽车企业最终将参与国际化分工,为此,现在就要根据自身特点在系统中把握相应机会、集聚相应资源、形成相应特质,以便在市场竞争中形成独特优势。占据产业链中相应的节点,这是中国企业必须要走的路。