

2011年10月11~12日,“2011全球汽车论坛”在成都召开。中国机械工业联合会执行副会长、中国汽车工程学会理事长张小虞对于中国如何改变世界汽车市场格局,以及中国如何实现从产销大国向创新强国的转变提出自己的看法。张小虞认为中国汽车工业取得了巨大的发展,促进了世界汽车工业的变革。但是一个仅仅依靠产业政策来推动的产业,是不可能具有持久竞争力的,中国汽车产业要发展,一定要按照工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化的方向发展。

依靠政策推动的产业不具有持久竞争力

○ 张小虞



张小虞

中国机械工业联合会副会长、中国汽车工程学会第六届理事会理事长、中国汽车人才研究会名誉理事长、全球汽车精英组织顾问。1962年,考入清华大学动力系汽车拖拉机专业,1968年毕业后,到新疆汽车厂工作。1978年调到一机部汽车局规划处工作。曾历任中国汽车工业联合会规划司司长、机械工业部汽车工业司司长、国家机械工业局副局长等职。

加入世贸组织十年来,我国汽车工业发生了很大变化,取得了快速发展。同时中国汽车工业的发展也促进了世界汽车工业的变革与发展。过去,中国汽车工业常常被描述为生产规模小、劳动生产率低、产品开发能力弱、整车几乎没有出口、自主品牌缺乏市场竞争力、缺少零部件工业基础等等。与世贸组织谈判的时候,中国的汽车工业是个幼稚的工业,是谈判双方争论最集中的

话题之一,我们希望汽车工业能够在有效期限里得到一定的保护。最终,我们取得了五年多的过渡保护期,这也给了我们喘息的机会。

入世短短的10年里,中国汽车工业由最令人担忧的产业成长为令人振奋的产业,广阔的市场空间使得汽车世界的重心向中国转移,中国企业家有了广阔的思维方式和视野,产品质量得到了提高,缩短了与国际先进水平的差距。在21世纪世界汽车工业发展进程中,中国注定要扮演举足轻重的角色。

十年来,我国汽车产量、汽车产值、汽车出口额大体增长了近十倍,我国的汽车工业成为支撑世界汽车工业发展的重要力量。十年前,我国的汽车产量只有200万辆,当时仅占有世界汽车市场份额的百分之几;今天我们已经占有全球汽车市场四分之一的份额。我国汽车产业的产品结构发生了很大的变化,不再以商用汽车为主,而改以乘用车、家用轿车、小型汽车为主,这与国际汽车产业的产品结构越来越接近。自主品牌取得快速发展,2010年轿车产能中30%来自自主品牌,而十年前这个数字大概还不到2%。在这样的过程中,我国大企业的市场地位已经基本确立,它们已经成为或者正在成为具有国际竞争力的大集团,一汽、东风、上汽、长安、广汽、北汽在中国市场中扮演着越来越重要的角色。把中国汽车做好,世界汽车工业的四分之一也就做好了。

中国市场也给跨国公司带来了生机,产品质

一个仅仅依靠产业政策来推动的产业，并不是一个成熟的产业，并不是一个完全具有持久竞争能力的产业。所以汽车工业要发展，一定要按照中央既定的五个目标，即工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化发展。

量、节能环保都得到全面升级。与世界先进水平相比，我们还有很大的差距，但这样的距离正在缩小。2001年开始实行国一排放标准的时候，我们跟国际通行标准相差10年。如今，我们大大缩短了这个差距，我们仅用10年就完成了欧洲20年才完成的排放标准升级。我们的安全标准、环保标准，节能标准也正快步与国际接轨。

政府的投入力度也达到了空前程度。政府明确提出发展新能源汽车、发展电动汽车的规划后，科技部一项国家财政经费投入就超过了20亿人民币，并支持汽车产业轻量化发展，支持企业前瞻性产学研结合研究。同时，企业自身用于研发的投入也在持续增加，这其中既有国内企业的投入，也包含了国外企业在中国的投入，跨国企业在中国研发活动日益活跃。

在“十二五”规划纲要中，明确提出鼓励跨国公司在华设立研发中心，新一轮的合资合作被赋予新的含义。如果说十年前，我们的国际化还处于比较被动的状态，如今一部分国际化合作，包

括技术方面的合作，都有很大的改观，平等对话也得到体现。现在，新的产学研合作机制正在建立，政府与企业携手解决零部件落后的问题，并已取得实质性进展；以新能源汽车为主体的节能工程有序推进；整车出口有了提升，商用车的出口成为了我国的出口主力。

我们完成了对世贸组织的承诺，每年进口60亿美元整车零部件，并逐年递增15%，直至取消许可配额限制为止。过去十年里，我国汽车产业进口额大幅度增长，最高的时候达到了500亿美元。进口增长的同时，我们的出口额也在增长，2007年实现了进出口大体平衡。今年预计进出口总额将过千亿美元。由于国际金融危机导致的市场变化，2008年又出现了进口大于出口的情况，但是我国的汽车零部件已经进入全球采购供应链。在这样的环境中，我国汽车工业的成长有一个比较明显的特点——完全是依靠内需拉动增长。在内需的拉动下，汽车产销量在一定时期内仍将保持高速增长，但企业未来要面临很大的压力。外资企业已加紧在产业链各环节渗透，合资企业开始与内资企业争夺低端市场，内资企业发展空间正不断被挤压。进入后金融危机时代，无



天津长城汽车生产线

图片来源：CFP

论是发达国家还是发展中国家，贸易保护主义加剧，贸易争端增多，我国产品走向世界面临更大的挑战。新能源汽车已经成为世界各国振兴汽车产业的突破口。我国虽然在示范方面走在前面，但是综合竞争优势并不明显。这些都将是我国汽车产业面临的问题，也是我国自主品牌汽车亟待突破的困境。

国家以“三驾马车”拉动经济增长，汽车产业颇为受益。国家坚持扩大国内需求特别是消费需求的方针，促进经济增长由主要依靠投资、出口拉动向依靠消费、投资、出口协调拉动转变，汽车产业从2008年开始尝到了支持政策的甜头。随着经济增长方式转型和经济结构调整，产生了“三个不变”和“三个正在变”。“三个不变”是指整个中国经济社会发展基本矛盾、要增加物质财富的生产、要全面建设小康社会的总体方针没有改变；建设创新型国家的基本方针没有改变；汽车行业支柱产业地位没有改变。新的形势下，有三个方面正在发生改变：一是技术方面

正在变，我们正在加强技术创新，力求在新领域取得突破；二是世界汽车工业发展格局正在变；三是中国要成为世界产业强国的方向正在改变。我们要沿着产业方向努力进展，不仅仅是保持产业大国的地位，更要转型为产业强国。

“三驾马车”也好、“三个不变”也好、“三个正在变”也好，都是在推进中国汽车产业的发展。

回顾入世十年的发展，我们应该增强发展的信心。未来十年，我们的总体战略目标一定是由大变强。这期间一批强势企业集团会涌现出来，具有国际竞争能力的品牌会涌现出来，一批具有现代模式的营销体系会涌现出来。这三个方面将成为中国汽车产业强国的主要标志。后浪一定会推动前浪，国际化进程中、城镇化进程中、汽车市场化的进程中，我们要努力去取得越来越多的有利条件，以增强我们的竞争力。

有一个问题，关于政策和市场两个推动力，大家都很关心：随着一些汽车政策的变化，汽车产业还能不能具有竞争能力？我国的汽车产业在一段时间里，在计划经济向社会主义市场经济变革的过程中，特别是在2009年国际金融危机中得到了国家产业政策方面的极大支持。这种支持是有时效性和阶段性的，很快一年过去了，一年半、两年过去了，一些支持性的政策会慢慢退出。这种情况下，中国的汽车工业会面临更加市场化、更加国际化的形势，一个仅仅依靠产业政策来推动的产业，并不是一个成熟的产业，并不是一个具有持久竞争能力的产业。所以汽车工业要发展，一定要按照中央既定的五个目标，即工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化发展。在这五个目标推进下，汽车工业必将发生越来越大的变化，在竞争增长方式转变过程中、组织结构调整过程中坚持三个不变、同时推动三个变化，为汽车工业持续健康发展做出支柱产业应有的贡献。

胡锦涛总书记曾提出：技术的创新也好、技术的进步也好、产业的发展也好，都要有利于老百姓，让我们吃得更放心、住得更舒适、行得更便捷、身心更健康、生活更幸福，为人民幸福生活做出越来越大的贡献。幸福生活的创造就是汽车产业发展的最大的推动力，让我们为谱写人民美好幸福生活的新篇章而奋斗！



图片来源：CFP

"2011中国国际新能源汽车产业促进推广周"上的参展商品