

WTO与汽车工业发展战略： 整车还是零部件优先

吴贵生，李纪珍，郑青山

(清华大学 经济管理学院，北京 100084)

摘要：在分析、对比我国零部件工业和整车产业经济绩效的基础上，文章认为零部件工业尽管先天不足，但却取得了更好的经济绩效，同时，由于相对比较低的进入壁垒以及加入WTO之后面向全球化的竞争，零部件工业的竞争力和发展前景应该比整车产业要好一些。在此基础上，提出加入WTO之后，应该优先发展零部件工业，在零部件已有一定基础的前提下，放开政策，扩大轿车作为消费品的需求，从而拉动整个汽车工业的发展。

关键词：汽车工业发展战略；零部件工业；整车产业；WTO

中图分类号：U111 **文献标识码：**A **文章编号：**1000-0062(2000)06-0067-05

长期以来，落后的中国汽车工业一直受到关注，特别是面临加入WTO后的挑战更是引起学术界、政府、企业界的普遍担忧。然而，这种担忧更多的只是针对轿车产业，对处于“散、乱、差、小”的零部件工业^①关注的人相对则少得多。

根据中国汽车工业的发展目标，到2010年将形成年产600万辆汽车的生产能力，其中轿车400万辆，并形成3~4家年产汽车100万辆以上具有独立自主的产品开发能力和国际竞争力的大公司集团，真正把汽车工业建设成为国民经济的支柱产业。应该说，这个目标的实现与否很大程度上取决于我国汽车零部件工业的发展。

一、我国零部件工业发展的历史与现状

一般而言，世界各国发展零部件工业有两种模型：(1)以市场竞争为基础的传统模式，这种模式零部件厂家的独立性强，与整车厂家的关系是水平分

工状态，整车厂以多种方式直接与零部件厂打交道；(2)以合作为基础的“转包”(Subcontracting)模式，这种模式是精益生产方式的一部分，它的特点是各个厂家之间利益交错，零部件厂商与整车厂是垂直分工体系，整车厂家处于金字塔的顶端，它指导下面的第一层次的配套厂(多为大型骨干企业)参与关键零部件的设计、制造，如总成，第一层次的厂家又转包给众多的第二层次的零部件厂家(多为中型企业)制造普通零部件，更多的小企业为第三层次，再接受前两个层次的订单。前一个模式以美国为代表，欧洲很多企业也属于这种模式；而后一种模式以日本为代表，韩国的零部件工业体系与日本近似。

我国零部件工业是随着整车产业的发展而逐步建立起来的。建国初期，汽车零部件产业基础薄弱，只能承担部分汽车的修配任务，1953年重点建设第一汽车制造厂时，根据汽车配套需要，国家和地方共安排了86个零部件厂同步建设或改造。后期零部件工业的发展也基本是这种近似于日本的模式，尽管中间零部件工业由于“大跃进”以及汽车市场几次供

收稿日期：2000-10-10

作者简介：吴贵生(1947-)，男，清华大学经济管理学院教授；李纪珍(1974-)，男，清华大学经济管理学院助教。

^①从广义上说话，构成汽车的所有零件和部件均属零部件的范畴，一般也包括总成。然而，由于历史原因，轮胎、汽车玻璃、蓄电池、通用汽车轴承等零件不包含在严格意义上的零部件之列，而划分为“相关产品”。这里为讨论方便起见，零部件没有将发动机列入，但结论可能是一样的。

不应求的影响涌现出很多厂家,但总的说来,骨干零部件企业基本都是为几个大的整车厂作配套,并且与最优规模都有一定的差距,造成的结果是零部件工业的发展严重依赖于整车而且落后于整车。

进入 20 世纪 90 年代后,通过技术改造和技术引进,我国汽车零部件工业的落后局面有一定的改观(特别是上海的零部件工业已经有了一定的基础),目前零部件产品质量和数量基本满足国内部分轿车和轻型车的配套需要,部分产品也有出口,有些生产工艺装备和监测手段已经接近或达到国际 20 世纪 80 年代的水平,产业集中度、管理水平也有一

定的改观,一批骨干企业的市场占有率显著提高。但从整体看,我国的零部件工业还远远未摆脱分散落后的被动局面,产品水平仍然不高,几乎没有自主研发能力,始终处于被动配套的状态。^①

二、零部件工业与整车产业投入产出对比

应该说,相比整车而言,零部件工业一直处于先天不足的发展环境,但其产出却更多。

(一)从投入角度看,零部件工业投入严重不足

表 1 “七五”以来我国汽车零部件工业的投资情况

| 时期 | 汽车工业 总投资(万元) | 整车产业 投资(万元) | 零部件产业 投资(万元) | 零部件占汽车 工业投资比例(%) | 零部件与整车 投资比例(%) | 汽车工业占全国 总投资比例(%) |
|-----------------------|-----------------|----------------|-----------------|---------------------|-------------------|---------------------|
| “七五”时期 (1986—1990) | 1 724 070 | 890 772 | 395 826 | 22.96 | 44.44 | 0.84 |
| “八五”时期 (1991—1995) | 7 560 544 | 3 643 429 | 2 103 946 | 27.83 | 57.75 | 1.18 |
| 1996年 | 1 949 043 | 840 975 | 595 406 | 30.55 | 70.80 | 0.85 |
| 1997年 | 2 039 577 | 996 241 | 556 900 | 27.30 | 55.90 | 0.82 |
| 1998年 | 1 961 231 | 1 070 864 | 462 420 | 23.58 | 43.18 | 0.69 |

资料来源:《中国汽车工业年鉴》,1999。

表 2 我国汽车工业进出口情况分析

| 年份 | 汽车零部件 进口总额 (万美元) | 汽车零部件 出口总额 (万美元) | 零部件 贸易逆差 | 零部件进口占 汽车工业总 进口比例(%) | 零部件出口 占汽车总 出口比例(%) | 汽车产业 进口比例 (出口/进口) | 汽车零部件工 业进出口比例 (出口/进口) |
|------|------------------------|------------------------|-------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|-----------------------------|
| 1989 | 34 750 | 4 772 | 29 978 | 26.18 | 59.42 | 0.061 | 0.137 |
| 1990 | 34 740 | 8 170 | 26 570 | 28.88 | 63.91 | 0.106 | 0.235 |
| 1991 | 58 263 | 10 138 | 48 125 | 35.10 | 66.33 | 0.092 | 0.174 |
| 1992 | 87 071 | 12 395 | 74 676 | 24.63 | 40.49 | 0.087 | 0.142 |
| 1993 | 97 065 | 17 165 | 79 970 | 18.14 | 40.46 | 0.079 | 0.177 |
| 1994 | 68 794 | 24 580 | 44 214 | 14.59 | 47.71 | 0.109 | 0.357 |
| 1995 | 85 464 | 37 609 | 47 855 | 18.12 | 52.13 | 0.280 | 0.440 |
| 1996 | 107 757 | 38 208 | 69 549 | 43.10 | 46.79 | 0.327 | 0.355 |
| 1997 | 92 800 | 44 718 | 48 082 | 44.65 | 45.27 | 0.475 | 0.482 |
| 1998 | 80 492 | 48 960 | 31 532 | 39.11 | 55.42 | 0.429 | 0.608 |

资料来源:《中国汽车工业年鉴》,1999。

① 付连学,岳欣,王亚莉,刘立华.中国汽车零部件工业现状、发展前景和投资效果分析.汽车工业研究,1998,(3).

从世界汽车工业的发展历史来看,零部件的投入和整车的投入一般大致平衡,占全部汽车工业的投入一般要在40%以上,有的甚至达到60%~70%。但从表1可以看出,自“七五”以来,我国汽车零部件的投入一直处于相对比重不足的地位(基本在20%~30%之间),这严重地影响了我国汽车零部件工业的发展

(二)从进出口情况看,零部件远远好于整车

由表2可以看出,相比整车而言,零部件的进出口情况要好得多,1998年零部件进口是1989年的2.3倍,而出口是1989年的10.25倍,出口每年平均增加29.5%。这个数字是相当可观的。近几年,在汽车行业整体不景气的情况下,5年的时间内出口金额也基本翻番

另外,汽车零部件占汽车工业全部进口的比重看总的情况是上升的,近三年的比重基本在40%左

右;而同时,汽车配件的出口稳步上升,占我国汽车工业产品出口的比重一直在50%左右,贸易逆差总体趋势是逐年递减,与零部件只占20%~30%左右的投资比例相对照,说明零部件的相对优势很明显。

(三)从零部件工业的市场绩效看,零部件好于整车

一般而言,整车的利润要高于零部件的利润,但从表3可以看出,1998年零部件的工业经济效益综合指数是好于整车的,尽管这个结果与近几年汽车工业不景气有密切的关系,但仍能说明问题

不可否认,当前我国的零部件工业还存在很多问题,如多数企业规模很小,产业集中度很低,与国际上零部件厂家的兼并重组趋势很不相称(不过,零部件工业的集中过程还是快于整车的,如表4所示);零部件整体缺乏技术开发能力,产品和工艺水平不高,往往依赖于大型的汽车集团等等

表3 1998年汽车工业综合经济效益对比表

| 经济指标分类 | 总资产贡献率(%) | 成本费用利润率(%) | 全员劳动生产率(元/人·年) | 工业经济效益综合指数 |
|--------|-----------|------------|----------------|------------|
| 整车 | 6.51 | 1.21 | 47497 | 82.08 |
| 零部件 | 8.25 | 6.20 | 24568 | 84.00 |

资料来源:《中国汽车工业年鉴》,1999。

表4 1986年以来汽车工业企业数目及其变化过程

| | 企业数目最高所在年份 | 当年企业数目 | 1998年企业数目 | 已减少数目 | 减少程度(%) |
|-----|------------|--------|-----------|-------|---------|
| 整车 | 1992年 | 124 | 115 | 9 | 7.83 |
| 零部件 | 1991年 | 1914 | 1628 | 286 | 14.94 |

资料来源:《中国汽车工业年鉴》,1999。

从上述数字的简单对比,不难看出,尽管零部件工业投入相对要少,但是零部件的产出却更多,零部件工业更有竞争力。

造成这种局面的原因很多。比如从关税角度看,长期以来,我国实行的是高关税率和梯形的关税结构,这样,整车进口的高关税保护了国内已有的整车厂家,并吸引新的厂家从事整车装配的生产。从而使国内大多数汽车厂家,特别是轿车生产企业毫无例外采取这样一种发展模式:先采取进口全散件组装汽车,发展装配厂,而后才是发展零部件工业(谢伟,吴贵生,1999)。这样,必然是降低对零部件的投

入。然而,由于我国特有的国情,特别是劳动力成本的优势,以及零部件的需求巨大(比如零部件的国产化率直接与零部件的进口关税挂钩),反而导致零部件工业的经济绩效更好。

但是,长期对零部件的忽视使得零部件工业整体从技术上而言,过去是,现在以及将来的一段时间内将仍然是中国汽车工业发展的薄弱环节。

三、零部件工业最新发展趋势

进入20世纪90年代以来,特别是近几年,整个

世界范围内的零部件与汽车工业一样处于不停的变革之中,但零部件的变革有它的独特特点:

(一) 整车和零部件配套厂的从属关系开始发生某些变化,以德尔福从通用中独立出来为代表,整车和零部件配套厂分离的趋势越来越明显,整车厂在提高核心能力的同时,零部件的自制率在下降。在分工上,整车厂更越来越倾向于配套厂完成一部分原来主要由整车厂完成的产品开发、局部组装的工作,以达到减低成本的目的,这给配套厂的产品开发能力提出了很高的要求。

(二) 在汽车产业全球化、集中化的同时,全球范围内采购零部件的采购体系开始形成。丰田驻华总代表岛原信治在北京 2000 年 6 月份举行的国际汽车展上指出,当代汽车的高技术含量程度越来越高,企业面临着成本升高与降低价格的两难,而在保证技术含量的前提下,不增加成本的关键就是零部

件的全球采购。从市场看,整车厂和零部件配套厂牢固的上下游的体系正在变化,整车厂越来越倾向以最有利的世界范围内采购零部件,都在考虑资源外包(Outsourcing),这促使配套厂的竞争更加激烈化,而且是在全球范围内的竞争,从而导致配套厂将发生新的分化组合,产业将更趋集中,将涌现一批特大型的零部件配套企业。网络和电子商务的迅速发展也为全球化采购提供了有利环境和技术手段。

(三) 从目前汽车零部件的技术发展趋势看,模块化、系统化、电子化、数字化的趋势越来越明显,这将减少直接配套商的数目,如表 5 所示。不少大汽车公司将原来从多数零部件厂商采购的模式改变为从少数系统供应商采购,从单个零件采购转变为系统采购,因而在这个过程中,有影响的直接配套商的议价谈判能力将有所增强。

表 5 全球汽车零部件供应商变化趋势

(单位:个)

| 年份 | 1988年 | 1998年 | 2002年 | 2008年 |
|--------------|-------|-------|-------|-------|
| 世界级供应商(系统总成) | 0 | 50 | 25 | 16 |
| 一级供应商(子系统总成) | 3 900 | 250 | 100 | 75 |
| 二级供应商(模块化部件) | 7 500 | 1 000 | 800 | 0 |
| 材料、零件、工装模具 | 6 000 | 600 | 450 | 250 |
| 维修服务 | 3 600 | 960 | 600 | 350 |

资料来源:《世界汽车工业发展年度报告(1998)》,中国汽车技术研究中心,1999。

总之,竞争的全球化、激烈化将成为必然。而在加入 WTO 之后,减少、取消零部件进口配额将使得整车厂可以加大国际采购的自由度,10% 的平均进口关税使其可以大幅度降低零部件采购成本(据统计,国产化零部件的成本平均比国际采购约贵 20%,有些高新技术零件国内尚不能生产),这样,国外质优价廉的零部件将大量涌入我国市场,势必对分散落后的零部件生产企业形成巨大冲击。一批质量低下、技术落后的零部件企业在与国外企业的竞争中可能会成为被冲垮和兼并的对象;但另一方面,已有一定实力(品牌、质量和成本优势)的公司则可能会变成国外零部件巨人首先的合作对象,因为考虑到国外整车厂家为了更低的劳动力成本而倾向于在中国生产部分零部件,同时零部件工业在今后的发展过程中,一方面需要大量的资金投入,另一方面零部件厂家的现有筹资渠道严重不足,所有这些因素决定了外资进入壁垒将非常小,而且可以估计会有一个比较大的合资(包括独资)浪潮。

因此,国内的多数零部件企业将只有两条路可走:一是与国外的大厂家合资合作,不但是在资金上,更重要的是技术上;二是国内的厂家自行联合,组建成能与国外厂家抗衡的零部件集团,或者完全依托大的整车厂家。

四、我国零部件工业发展的思路

汽车工业是讲究规模经济的产业,零部件也是如此。当前,市场容量还是制约我国汽车工业以及零部件工业发展的一个关键因素。但是,综合上述分析,以国内需求为基础,发展外向性的零部件工业,可能是我国进入 WTO 之后的一个现实选择。即在当前我国汽车工业条块分割的封闭配套体系还没有根本性的转变,对汽车零部件工业的相对独立变化趋势所带来的深远影响认识还不够清楚的情况下,改变我国的零部件只为封闭的自成体系整车厂家配套的传统思路,提高其战略地位,坚持两条腿走路的

方针,一方面为我国整车配套,一方面积极参加世界范围内的零部件水平国际分工。

从经济形势、国内需求和政策环境看,中国汽车整车在未来5年内大幅度发展的可能性并不大,但是,零部件的快速发展,尤其是大批量出口,却不但可能,而且很有必要。其原因基于以下分析:

第一,是零部件自身发展的需要。国外大的汽车厂商与国内零部件厂家合资合作的趋势在增加,加入WTO之后更会有大幅度的提高。这样,在合资企业增加的同时,就可以促进我国零部件企业的技术和管理水平的提高,以及部分外向化的生产方式,这种外向性的发展思路不但可以提高零部件企业的经济效益,还可以促进职工素质和质量意识的不断改进,以及积累专业化和大批量生产的经验。在这个基础上,我国的整车生产将摆脱长期以来零部件落后困扰整车发展的局面。特别是随着1998年“上海通用汽车信息技术项目”的签约,零部件(也是整个汽车产业)的合资合作实现从“硬件”到“软件”的飞跃,而这与微软、英特尔在中国设立研究院类似,代表的可能是一种发展的趋势,因为配件本身的模块化、系统化的发展趋势以及企业自身从成本上考虑决定了研究开发当地化可能更经济。

第二,是整车发展的需要。在进入WTO后,我国汽车配件工业将逐步出现国内竞争国际化的市场格局,现有的封闭配套体系将在市场的力量下逐步崩溃,我国汽车整车将把很大一部分降低成本的负担向配套厂转移,也将逐步形成世界化的采购体系,对国产化的要求比例很可能会减低。这是不以配件厂的主观意愿为转移的,今后配套的条件会越来越苛刻。而从另外一个角度看,越来越多的国外整车厂家由于考虑资源外包,并且部分研究开发的功能可能会转移到发展中国家,从而给我国的零部件厂商提供了一个非常好的机遇和发展环境。目前,我国已有一些零部件生产厂家做到了这一点,如万向钱潮、徐州徐港、中欧电子、天津津住汽车线束等等,而且近几年零部件出口形势越来越好(如表2所示)。

第三,从整车与零部件的关系看,零部件的发展本身也不是一个孤立的问题,它与整个汽车工业,特别是整车产业的发展息息相关,没有强大的零部件

工业,完全采购于国外市场是不可想象的;同样,没有整车的发展,光有零部件工业也是不行的。国外已有的两种零部件工业发展模式可能都适合于我国。也就是说,我国零部件厂家在坚持两条腿走路的同时,实行的就是两种模式,一部分是垂直分工的转包模式(面向国内整车厂家),另一部分则是水平分工的传统模式(面向国外整车厂家)。

第四,从更现实的角度看,加入WTO之后,我国整车产业的集中程度将大大提高,如据国务院发展研究中心在一份关于加入世界贸易组织对中国的影响分析报告^①中的初步结论,2005年,中国汽车生产厂家的数目将在现有的110多家基础上减少27%。因此,现有的零部件厂家如不改变思路,今后可能无套可配。而只有通过联合组建成大企业或国外合资合作,同时面向国内外市场,增加国外市场上的出口,在国内市场上对整个产业范围内进行配套,从而扩大生产规模,才能摆脱长期以来的被动配套、落后于整车的局面。

五、结 论

综上所述,零部件工业尽管先天不足,但却取得了更好的经济绩效,同时,由于相对比较低的进入壁垒以及加入WTO之后面向全球化的竞争,零部件工业的竞争力和发展前景应该比整车产业要好一些。因此,加入WTO之后,应该优先发展零部件工业,并在此基础上,放开政策,扩大轿车作为消费品的需求,从而拉动整个汽车工业的发展。

上海汽车工业之所以能快速发展,从其对零部件企业的投资比例上可以一窥端倪。90年代,上海汽车工业异军突起,汽车及汽车零部件已形成了较为完善的体系。“七五”上海对汽车工业投资总量构成中零配件投资占到47%，“八五”上升到60%，“九五”预计达到73%。目前,上海汽配在全国已占据明显优势:早在1996年全国汽车产品销售收入排名100强中,全国零配件企业有16位,其中上海零配件企业即占10位,上海汇众、上汽齿轮总厂、上海延锋、上海纳铁福等已成为我国汽配行业的“小巨人”。

(下转第76页)

① 李善同等人用CGE一般均衡模型计算中国加入WTO之后的综合影响分析,摘自马洪、王梦奎主编,《中国发展研究》,国务院发展研究中心研究报告选,北京:中国发展出版社,1999。

The Coal-based Diversified Cleaning Energy Strategy

—— China's Future Sustainable Energy Development Strategy

WU Zong-xin, LU Ying-yun

(*Institute of Nuclear Energy Technology, Tsinghua University, Beijing 100084, China*)

Abstract China's primary energy demand will hit 5 billion tce by 2050, which will cause serious problems such as the insufficient domestic energy supply, huge oil supply gap, urban air pollution, global climate change etc. After various possible solutions for these problems have been analyzed, this paper advances the coal-based diversified clean energy strategy to achieve sustainable development. The main ideas covered in this strategy are as following (1) coal share in primary energy will continue to remain over 40%; (2) to speed up the development of nuclear and renewable energy in order to fill up deficient domestic conventional energy resources; (3) to develop clean coal strategy centered on synthetic fuels which are on the basis of syngas from coal gasification; (4) urban energy will mainly rely on clean energy.

Key words energy strategy; clean energy; coal gasification; nuclear energy; global climate change

(上接第 71 页)

参考文献:

- [1] 中国汽车技术研究中心. 中国汽车工业年鉴 [Z]. 1999.
 [2] 中国汽车技术研究中心. 世界汽车工业发展年度报告 [R]. 1998.
 [3] 余永定, 郑秉文. 中国“入世”研究报告: 进入 WTO 的中

- 国产业 [R]. 北京: 社会科学文献出版社, 2000.
 [4] 谢伟, 吴贵生. 关税政策与轿车工业发展 [J]. 中国工业经济研究, 1998, (11).
 [5] 马洪, 王梦奎. 中国发展研究: 国务院发展研究中心研究报告选 [R]. 北京: 中国发展出版社, 1999.

The Development Strategy of WTO and Auto Industry

Prioritizing Vehicle or Parts?

WU Gui-sheng, LI Ji-zhen, ZHENG Qing-shan

(*School of Economics and Management, Tsinghua University, Beijing 100084, China*)

Abstract Based on the analysis and the contrast of economic performance of China's auto parts industry and vehicle industry, this paper considers that parts industry has less input, but more output comparing with vehicle industry. With the view of entering WTO and the global competition, also taking into account the low barrier to entry of parts industry, the competitive capabilities of parts industry should be better than vehicle industry. Therefore, after entering WTO, China should have the policy of preferring parts industry to vehicle industry, and enlarging the need of cars as the basic consumption, then pull the development of China's auto industry.

Key Words development strategy of auto industry; auto part industry; vehicle industry; WTO