

# 浅谈我国汽车工业“十二五”发展

中国汽车工业咨询委员会 副主任 安 庆 衡  
北京汽车行业协会 会长

## 一、我国汽车工业“十一五”总体情况和特点

“十一五”期间，我国汽车产量年均增长 30%左右，2009 年国产汽车销售 1364 万辆，汽车生产和新车销售数量排名世界第一；汽车保有量达到 7619.31 万辆，我国已成为世界汽车生产与消费大国。

### （一）产销量保持高速增长

“十一五”前四年我国汽车工业承接了本世纪初的高速发展态势，产销规模逐年迅猛增长，2009 年我国汽车产量和销量双双跨越千万辆大关。

在国际金融危机的背景下，2009 年全球汽车市场仍然处在低迷的状态。但得益于《汽车产业调整和振兴规划》以及一系列扶持政策有效落实，我国汽车工业在逆势中保持了强劲的发展势头，2009 年，汽车产销分别为 1379.10 万辆和 1364.5 万辆（分别比 2005 年增加 1.42 倍和 1.37 倍）；2009 年，摩托车产量 2542.77 万辆（是 2005 年的 1.43 倍）。

2009 年，全国汽车行业规模以上企业累计完成工业总产值 31971.32 亿元，同比增长 25.19%，主营业务收入 31900.04 亿元，同比增长 25.32%，实现利润 2420.22 亿元，同比增长 54.86%。

### （二）汽车工业国际地位逐年提升

2005 年，我国汽车产销量在世界各国中的排名分别为第 4 位和第 3 位，汽车产量占全球的比重为 8.69%。2009 年中国汽车产销量双双排名世界第一，汽车产量占全球的比重上升到 22.6%，中国已经成

为名副其实的世界汽车产销大国。

2005 年，摩托车产量约占全球总产量的 50 %，2009 年我国摩托车产销量在世界各国中连续 15 年排名第一，摩托车产量占全球的比重提高到 51%。

表 1.1 2007-2009 年世界主要汽车生产国产量情况（万辆）

序号	国家	2007 年	2008 年	2009 年
1	中国	888.2	934.5	1379.1
2	日本	1159.6	1156.4	793.5
3	美国	1078.1	870.5	571.2
4	德国	621.3	604.1	521
5	韩国	408.6	380.7	351.3
6	巴西	297.7	322	318.3
7	法国	301.6	256.9	205
8	西班牙	288.9	254.2	217
9	印度	225.4	231.5	263.3
10	墨西哥	209.5	219.1	155.7
11	加拿大	257.9	207.8	149
12	俄罗斯	166	179	72.2
13	英国	175	164.9	109
14	泰国	128.8	139.4	96.8
15	土耳其	109.9	114.7	87
16	伊朗	99.7	105.1	75.2
17	意大利	128.4	102.4	84.3

### （三）产品出口逐步扩大

2005 年我国首次成为汽车数量净出口国，2005 年以后中国汽车整车及零部件出口金额超过进口。“十一五”前三年，我国汽车出口快速增长，年均增速为 57%。

从汽车产品出口的结构上看，近几年，乘用车出口数量增加迅速，其中 2008 年乘用车出口量已经接近货车，客车出口比重明显下降；2000 年轿车出口远远落后于进口，到 2008 年轿车出口数量已超过进口，小于 1.5 升的小排量车出口金额也超过进口。商用车产品出口始终保持优势地位。进口汽车产品中乘用车占绝大多数，这说明国内生产企业已经初步具备开发和生产满足国内大众需求的产品，进口整车汽车产品以弥补国内生产产品的空缺为主。

### （四）汽车工业成为国家重要支柱产业

从我国汽车产业进入快速增长阶段开始，汽车产业在国民经济中的重要地位就开始不断加强，并已成为支撑和拉动我国经济持续快速增长的支柱产业之一。“十一五”期间，汽车产业增加值在全国 GDP 中的比例整体上处于上升趋势；2006 年至 2009 年，汽车工业完成工业增加值分别为 3719 亿元、5448 亿元、6319 亿元和 7683 亿元，占 GDP 比重分别为 1.79%、2.12%、2.10%和 2.29%；有关专家预计：2010 年汽车产业增加值所占 GDP 的比重将达到 2.5%。汽车工业已成为我国国民经济的重要支柱产业。

### （五）中国汽车工业成为世界汽车工业重要组成部分

中国加入世界贸易组织以来，汽车跨国公司全方位进入中国市场，汽车跨国公司实施积极的本地化发展战略，并将中国市场发展纳入其全球战略。目前，除雷诺公司外各跨国汽车公司都有产品在中国合资企业生产。从 2001 年至 2009 年，合资企业乘用车产品品牌数量和销

销量分别增长了 6.21 倍和 9.9 倍。

#### （六）产品结构进一步优化，整体产品结构基本形成

乘用车比例从 2005 年的 68.87% 提高到 2009 年的 75.29%，其中轿车从 48.49% 提高到 54.17%；重型货车占全部货车的比例从 2005 年的 11.74% 提高到 2008 年的 15.47%；中型货车比例从 2005 年的 13.59% 下降到 2008 年的 9.39%。根据公安部公布数据，2009 全国民用车辆拥有量为 7619 万辆（包括三轮汽车和低速载货车 1331 万辆），比 2005 年增长 1940 万辆；2009 年私人汽车拥有量为 5218 万辆，比 2005 年增长 3370 万辆；私人汽车拥有量占总保有量的比重为 68.49%（比 2005 年增长 10 个百分点），私人购车已成为汽车消费主流。

#### （七）自主创新能力有所提高

改革开放为我国汽车工业提供了引进技术、合资合作的发展条件，通过合资合作使国内汽车企业积累了经验、技术、人才和资金。奇瑞、吉利等企业实现了从简单模仿到正向开发再到自主创新的转变。一汽、上汽、东风、长安四家企业近几年逐步加强力量开发自主品牌，我国汽车工业的自主创新已经从单项技术和产品创新向集成创新和创新能力建设方面发展，自主创新正在跃上新台阶。

#### （八）自主品牌产品取得长足发展

“十一五”期间自主品牌产品发展迅速，自主品牌企业持续的努力与付出，与合资品牌的竞争格局已经基本形成，成为推动中国汽车工业发展的重要力量。

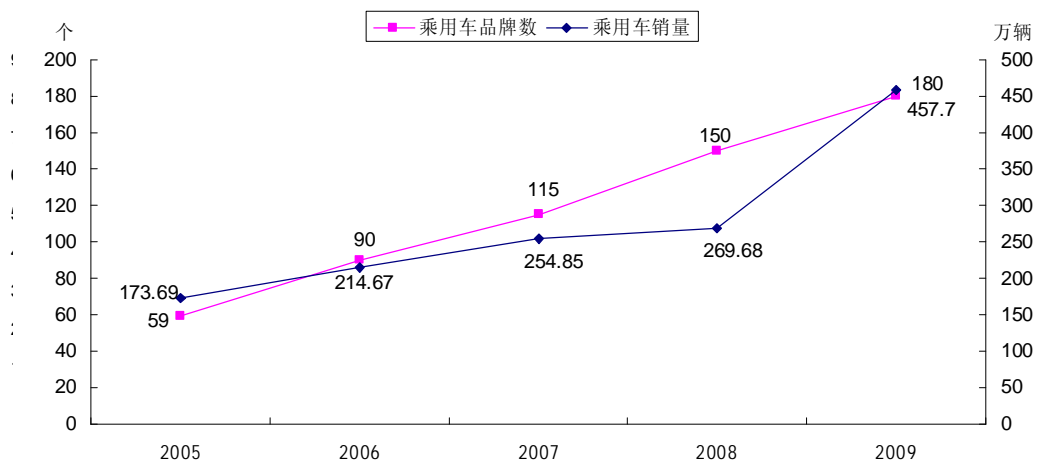


图 1.7 2005-2009 年轿车自主品牌数量及销售数量

截止 2009 年：乘用车自主品牌数量达到 180 个，较 2005 年末期增长 200%，销量达到 457.7 万辆，占乘用车销售总量的 44.3%，是 2005 年全年的 2.63 倍；轿车自主品牌数量达到 83 个，较 2005 年末增长 196%，销量为 221.73 万辆，占轿车销售总量的 29.67%，是 2005 年全年的 3 倍。

#### （九）节能减排有序推进、循环经济发展起步

为了促进汽车行业节能减排，国家实施了一系列的政策措施。

2004 年，国内有关部门分别制定和颁布了《轻型汽车燃料消耗量试验方法》及《乘用车燃料消耗量限值标准》。《乘用车燃料消耗量限值标准》的实施分为两个阶段，第一阶段于 2005 年 7 月 1 日起实施，第二阶段于 2008 年实施。实施第二阶段限值要求后，乘用车油耗水平比 2002 年乘用车油耗水平总体降低 15%左右。《第三阶段乘用车燃料消耗量评价方法及指标》标准草案近日已原则通过。

对于新能源汽车的研发和产业化工作，国家制定了一系列规划和政策措施。2007 年底，国家发布《产业结构调整指导目录（2007 年

本)》，新能源汽车正式进入鼓励产业目录，有关部门制定颁布了《新能源汽车生产准入管理规则》。截止目前，《公告》已发布了 11 批《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》，共有包括混合动力、纯电动、燃料电池汽车等在内的 64 个品种的新能源轿车、客车等产品列入目录；今年 6 月 30 日，国家发改委、工信部、财政部公告了“节能产品惠民工程”节能汽车(1.6 升及以下乘用车)推广目录(第一批)。安徽江淮、比亚迪、北京现代、重庆长安等 16 家企业的 71 个车型入围第一批推广目录。这些产品都会享受国家相关补贴政策。

#### (十) 中国汽车零部件体系初步建成

我国汽车零部件工业已形成较大规模、较好水平、门类齐全的工业体系，为我国汽车生产配套及维修提供基本保证，零部件产值及出口值居世界第四位；企业自主开发能力逐步提高,基本具备商用车及经济型轿车零部件开发能力，为自主品牌汽车发展奠定了基础；零部件产品水平提高,为整车更新换代，技术升级创造了必要条件；零部件企业集群化发展，专业化协作能力加强，促进了汽车产业发展；汽车零部件成为汽车商品出口主力，国际贸易竞争力逐步提高。

2009 年，规模以上 11110 家零部件企业，实现工业总产值 12299 亿元，同比增长 22.59%，主营业务收入 12313.65 亿元，同比增长 23.71%，出口交货值 1009 亿元，同比下降 17.03%。

## 二、我国汽车工业发展主要问题

### (一) 自主知识产权的核心技术缺乏

目前，国内主要汽车生产企业已经形成了车身开发能力，对整车和重要总成具备了二次开发和匹配开发的能力。但是由于我国汽车工业起步晚，缺乏足够的研发人才、开发平台、技术体系、知识产权等方面积累，我国整车生产企业在乘用车产品的核心零部件和平台技

术，商用车产品的发动机电控系统零部件方面尚未掌握核心技术。整车生产企业的核心竞争力与跨国公司相比还相差较大。

## （二）自主品牌综合竞争力较弱

我国自主品牌整车产品的品牌影响力还不足，由于我国自主品牌汽车的起步较晚，品牌的树立还缺乏坚实的自主技术基础，完善有特色的企业文化，以及共同成长的市场群体等方面的支撑，尤其在全球市场中，中国自主品牌汽车的综合竞争力尚未形成。

## （三）产品节能减排技术极待提高

我国石油资源严重短缺，在加快建设节约型社会的大环境下，推动汽车产品节能减排势在必行。但是，目前我国汽车产业节能减排技术与国际水平还相差很大。

经过“十五”、“十一五”的技术攻关，我国在新能源汽车研究方面取得了很大进展，部分产品实现了小规模生产和示范运行。但整车产品在续驶里程、可靠性和工程化上仍落后于国外先进产品，零部件产业链未形成，产品成本较高。

## （四）零部件发展滞后，整零关系还不协调

我国汽车零部件行业基本形成了产业体系，为年产千万辆汽车的生产 and 为 5000 万辆汽车的维修服务提供了基本保证，产业规模已经位居世界前列。但是，近几年来我国汽车零部件产业的发展，明显滞后于整车的发展步伐，更难以对未来我国汽车产业的自主开发与创新形成强有力的支撑。

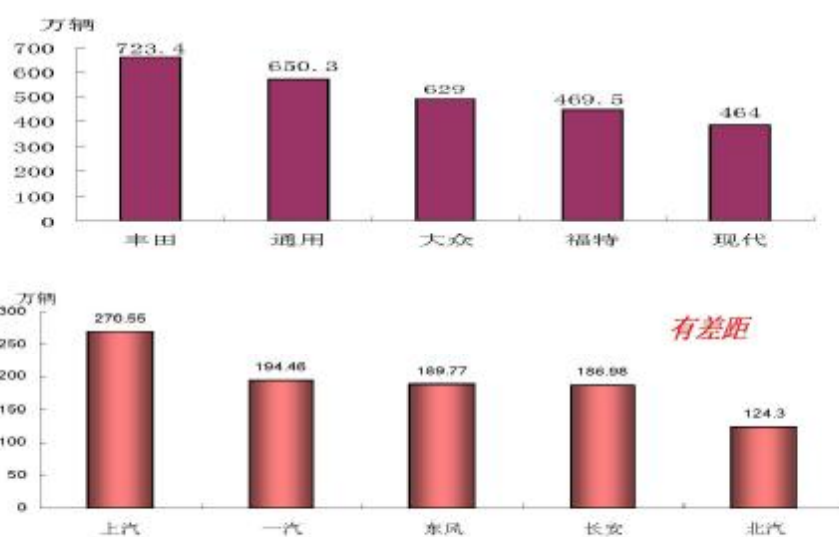
## （五）产业组织结构需要进一步调整

2009 年，上汽、一汽、东风、长安和北汽 2009 年产量分别为 270.5 万辆、194.5 万辆、189.8 万辆、187 万辆和 124.3 万辆，丰田、通用、大众、福特和现代等 5 家公司的产量分别为 723.4 万辆(含在中国生产

62.7 万辆)、650.3 万辆(含在中国生产 76.8 万辆)、629 万辆(含在中国生产 139.7 万辆)、469.5 万辆(含在中国生产 23 万辆)和 464 万辆(含在中国生产 81.2 万辆), 与国际跨国公司相比其规模还小很多。而国内年产量低于 10 万辆的企业占大多数。

我国汽车企业规模小, 严重制约了企业的持续赢利能力, 难以实现规模经济, 导致竞争力不强。

2009年世界前5家和中国前五家汽车企业汽车产量



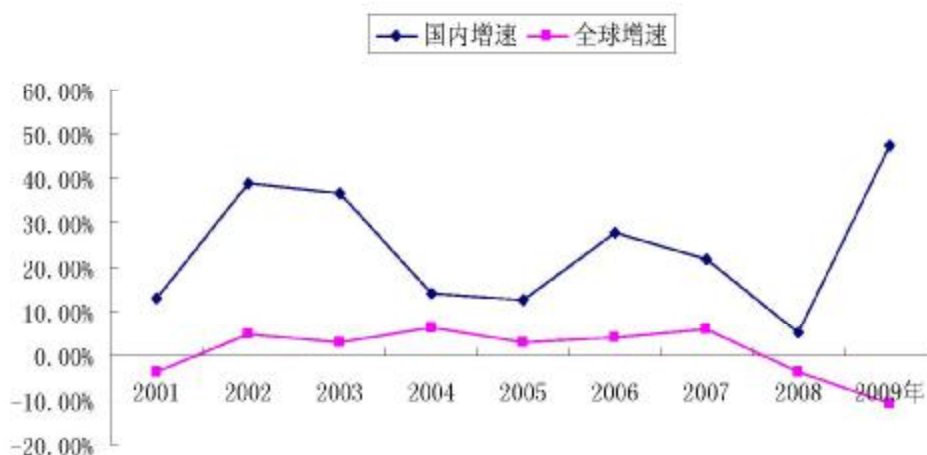
### 三、我国汽车工业发展趋势

#### (一)、产业规模将持续快速发展

可以预见在“十二五”期间, 我国汽车市场将保持快于全球市场的增速, 产业规模将位居世界首位。随着产业规模在量方面的持续扩大, 为产业自主创新、自主开发, 以及新能源汽车技术等方面提供了机遇, 为我国从汽车大国向汽车强国转变提供了有力支撑。



2001-2009年全球汽车产量、中国汽车产量增速对比



## (二) 大企业集团将初步形成

“十二五”期间，随着企业规模的进一步扩大，企业在市场、技术等方面的竞争不断激烈，为了适应更为严峻的市场环境，企业对做大做强自身实力，提升核心竞争力的需要将更加迫切，可以预见，中国汽车工业的结构调整步伐将会进一步加快。

零部件已经初步形成东北、京津、华中、西南、长三角及珠三角6大产业集群。

## (三) 汽车技术发展长足进步，节能减排水平明显提高

“十二五”期间，自主研发投入力度不断加大，形成多层次的人才梯队、多层次的研发体系、合理的研发布局，基础理论水平达到国际水平，新材料、新工艺、新产品应用比例大大提高；引进技术及品牌的比例将有所下降，自主知识产权进一步增强。

通过重点技术的突破和广泛应用，“十二五”期间，我国汽车工业将取得显著的节能减排效果。

## (四) 二三级汽车市场快速发展

2009年前9个月，一级、二级和三级城市的市场增长贡献度分别为26.4%、39.7%以及33.9%；同时，一级市场的汽车销量增速为33.6%；

二级市场为41%；而三级市场的增速超过50%，达到51.4%，二三级市场增速远远高于一级市场。数据表明，我国二三级城市汽车市场快速发展是不争的事实。

#### （五）国际化发展不断加速

“十二五”期间，我国汽车工业实施“走出去”战略将成为提升产业竞争力的重要手段。国内主要自主品牌企业在进一步加大产品出口数量的同时，通过在海外设立研发中心、生产基地，以及并购国外企业资源等多种方式，逐步融入到世界汽车工业体系当中，借助比较优势不断加强自身核心技术水平，打造自主品牌。

#### （六）新能源汽车发展稳步推进

“十二五”期间，新能源汽车发展将加速稳步推进。将继续坚持“三纵（纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车）三横（动力电池、驱动电机、电控系统）”的研发布局，逐步突破和掌握新能源汽车核心关键技术和产业化工程技术。在重点实施小型电动乘用车和公共客车产业化的同时，推进并逐步实现各类新能源汽车产业化。

### 四、我国汽车工业“十二五”发展思路和目标

#### （一）发展思路

发展思路是以科学发展观为统领，坚持开放和自主发展相结合，调整优化产业结构，增强自主创新能力，发展自主品牌产品，提升综合竞争力，迈向汽车工业强国。

#### （二）发展目标

总体目标：

汽车工业保持稳定增长，结构调整取得明显成效，自主创新能力显著增强，自主品牌产品在国内市场占据主导地位，建成世界汽车出口重要基地和出口大国，全面提升在世界汽车工业中的地位。

产量和产值目标

结构调整目标

走出去目标

自主创新目标

## 五、我国汽车工业“十二五”发展重点

- 提高自主创新能力，大力发展自主品牌
- 做大做强企业集团
- 加快汽车产业国际化发展
- 开拓二、三级市场及农村市场
- 实施新能源汽车发展战略
- 进一步完善零部件发展体系
- 提升节能减排水平，提高综合利用效率
- 推进“两化融合”，提升行业综合竞争力
- 着力发展汽车服务业

## 六、政策与措施

- (一) 提高自主创新能力与发展自主品牌的对策与措施
- (二) 调整产业结构与促进企业兼并重组的政策与措施
- (三) 发展新能源汽车的政策与措施
- (四) 实施汽车国际化与产品出口的对策与政策
- (五) 促进汽车零部件发展的政策与措施
- (六) 鼓励和支持节能减排的政策与措施
- (七) 促进“两化融合”的对策与措施
- (八) 发展汽车服务业与提高服务水平的政策与措施
- (九) 推进汽车行业法制化管理的对策与措施

## 七、对汽车轴承行业发展的建议

轴承工业作为机械基础工业，其技术水平高低，对一个国家的工业技术发展水平具有一定的代表意义。如果说，一个不具有轴承工业的国家，不是一个完整意义上的工业化国家的话，那么，一个不具有先进轴承技术水平的国家，则很难说是一个拥有了先进制造技术的国

家。

我非常高兴地看到中国轴承行业近些年来取得了快速的发展。目前，中国汽车工业正从汽车大国向汽车强国迈进，当然离不开先进制造技术的支持，包括离不开轴承工业的支持。

我对轴承行业是外行，但我知道汽车使用的轴承数量非常大，品种非常多，要求非常高。粗略来说，按 1500 万辆汽车产量，配套轴承 7.5 亿套；按汽车保有量 8000 万辆计算，维修轴承 6.8 亿套，年汽车轴承市场总需求 14.3 亿套。再根据汽车年增长率 10% 计，增加市场需求量。到 2015 年我国汽车轴承需求量达 23 亿套。

汽车所需要的轴承不仅数量在增加，要求也越来越高，品种也越来越多。为了防止漏油，在汽车上过去使用的一些无密封的结构开始使用双密封；过去使用单密封唇，现在开始使用多密封唇；为了提高汽车的性能，过去使用普通的轴承，现在开始使用可调心轴承，一些变速器上开始使用大游隙密封轴承；为了简化汽车的结构，有些总成上过去使用单一的轴承，现在开始使用轴承单元等等。这些先进的轴承帮助汽车行业提高了汽车的整体水平。

为了满足汽车工业的要求，在轴承行业工作的国内外同仁们的努力下，轴承行业发展很快，国内不仅一些老牌的轴承厂如瓦轴、洛轴等发展很好，近些年发展较好较快的、以汽车轴承为主导产品的企业有：万向钱潮、襄阳轴承、天水海林、重庆长江等。中国轴承行业的实力正在增强。

我还注意到，轴承制造技术发展也很快。正是由于现代仿真技术、润滑技术、密封技术、降噪技术和新材料的发展，越来越多高精度、高技术含量、新结构的轴承能够提供给汽车行业使用，能够支持汽车工业的技术进步。

当然，国内轴承行业支持汽车行业的能力还需要提高。据我所知，全国有四、五千家轴承企业，其中销售额 500 万元以上的 1750 家。

而由于汽车轴承的要求相对较高，目前全国能够给汽车行业配套的轴承企业共有 30 多家。这个数量还不够大，是日、欧、美占据了世界轴承市场的大半壁江山，更占据了中国汽车轴承市场的大半壁江山。

有人问我，为什么汽车行业用进口轴承多于国产轴承？我想大概几个原因：

一是由于历史原因。国外的轴承厂家生产历史较长，国外的一些大汽车厂家也有百年的历史，这些企业多年合作，产品用起来顺畅，改便较难。特别是一些国外的汽车品牌，很强调使用原配，国内的产品进入配套，确实较难，这里有利益的原因，也有减少使用风险的原因。

二是有技术和质量的原因。应当承认，我们国产轴承的水平与国外还有差距，有的差距还不小，这也许就是中高档轿车百分之七八十都是用外国轴承的原因吧。使用了外国轴承，虽然价格高一些，但轴承占整车的成本比例不大，原有的价格体系已经形成，又对整车的质量提高有好处，有保障，改变的动力不大。

三是还有轴承企业自身的原因。轴承国内配的不多，进口不少，但国产轴承出口数量还相当可观，所以国产轴承用的少也不完全是水平问题，显然这里面有很多工作可做。

大会希望我能给轴承行业提点希望，我就不客气地提几点：

一、随着汽车工业的发展，汽车都在向更安全、更节能、更环保的方向发展，汽车厂对轴承厂的要求越来越高。轴承行业应该加大研发和技术投入，努力提高全行业、特别是提高制造高精度、特殊结构的汽车轴承的技术水平，为满足汽车行业的需求，也为减少轴承进口打下基础。

二是加强技术攻关，提高国产轴承的产品质量，提高国产轴承的使用寿命，确保汽车厂家放心使用。

三是发挥本企业优势，从自身最有优势的产品入手，寻求给汽车

企业配套的突破口，争取与厂家开展同步工程，并要坚持下去，循序渐进。当前应该先瞄准国产品牌、再瞄准中高档车、瞄准新能源车配套。

我衷心地希望轴承行业能与汽车行业共同努力，能够尽快改变国内高精度、高技术含量、高附加值产品比例偏低的现状，改变汽车轴承主要靠进口的现状，共同振兴我们包括轴承在内的现代制造业。

## **BEARING • 2010**

### **2010 上海国际轴承峰会演讲之六（2010/9）**