# 在WTO架构下构筑中国汽车工业国家竞争优势

来源：网络 作者：紫云飞舞 更新时间：2024-01-11

*摘要：本文以迈克尔.波特的“国家竞争优势” 理论 为指导，强调必须构筑 中国 汽车 工业 国家竞争优势以应对跨国汽车集团的强有力的挑战，并给出了具有较强操作性的构筑中国汽车工业国家竞争优势的路径依赖。　　关键词：汽车工业 国家竞争优势 ...*

　　摘要：本文以迈克尔.波特的“国家竞争优势” 理论 为指导，强调必须构筑 中国 汽车 工业 国家竞争优势以应对跨国汽车集团的强有力的挑战，并给出了具有较强操作性的构筑中国汽车工业国家竞争优势的路径依赖。

　　关键词：汽车工业 国家竞争优势 钻石体系

　　一、在WTO架构下中国汽车工业发展战略的理论思考

　　迈克尔.波特教授的《国家竞争优势》发表以后，在西方引起了强烈的震动，受到国际贸易学、管 理学 、产业经济学、区域经济学等多个学科的专家学者的关注。

　　波特认为，“企业是国际市场上所扮演的主角。┅┅企业不只在一国之内发展，还各自有一套全球竞争战略，进驻许多国家。”⑴而“国家是企业最基本的竞争优势，因为它能创造并保持企业的竞争条件。国家不但影响企业所做的战略，也是创造并延续生产与技术发展的核心。”⑵波特指出，“产业是 研究 国家竞争优势时的基本单位。”⑶可见，“国家竞争优势”就是国家整合相关资源，协助和促进特定产业提高生产效率、增强国际竞争力以占领国际市场的能力。波特认为，一国的特定产业能否在国际竞争中崭露头角，取决于该国的生产要素、内需条件、相关产业和支持性产业以及企业结构、企业战略和同业竞争等四个关键因素，这四个因素构成了该产业国家竞争优势的“钻石体系”。

　　在WTO架构下，中国汽车工业能否持续增长，取决于其国际竞争力的强弱。笔者认为，基于汽车工业领域的国际竞争呈现的新特征，应该把国家竞争优势理论作为制定中国汽车工业发展战略的理论基础，要着眼于中国汽车工业国家竞争优势的构筑。这是因为：

　　⒈斯密指出，“┅┅分工的范围必然总是受到交换能力的限制，换言之，即受到市场范围的限制。”⑷在WTO架构下，中国汽车市场真正成为世界汽车市场的一个有机组成部分，必然导致汽车工业及其相关产业之间的国际分工越来越细化。一个汽车厂商甚至整个汽车工业都无法在一个自己可控制的区域内创造出有国际竞争力的产品或产品组合。中国的汽车工业企业要想在国际竞争中取胜，必须依赖于政府、 社会 、相关行业及支持性行业提供全方位的服务，才能生产出满足国际消费者偏好的拳头汽车产品组合。

　　⒉发达国家正在设置更高的汽车产品技术壁垒和环境壁垒，以占领发展中国家的市场并保护本国的市场。尽管发达国家的企业也向发展中国家转移某些技术，但是大多数发展中国家并不能得到他们所需要的技术，如汽车新产品研发技术、关健系统总成制造技术等。于是，发展中国家在汽车市场竞争中将会长期处于不利地位。

　　⒊发达国家在实现汽车工业 现代 化之后，正积极运用信息技术改造自己的汽车工业，使得他们的汽车工业日益信息化、知识化。而广大发展中国家尚未实现汽车工业现代化，现在又面临着汽车工业信息化、知识化的挑战。单独依靠一个汽车厂商，不可能自主地运用高新技术改造传统汽车工业，很难应对跨国垄断汽车集团的强有力挑战。

　　二、构筑 中国 汽车 工业 国家竞争优势的路径依赖

　　波特强调，“政府的政策其重要性不在于政策本身，而在于它对钻石体系会产生什么样的 影响 。”⑸ 因此，政府应当通过改善汽车工业的“钻石体系”结构，来增强其国际竞争力。同时，汽车厂商作为汽车工业的微观基础，应当为国家竞争优势的构筑做出自己的贡献。

　　(一)推动汽车工业制度良性变迁

　　不少人强调技术创新对于汽车工业 发展 的强大作用。但是它是以制度不起作用、不存在交易费用为前提的。必须认识到，技术创新的绩效受一定的制度安排制约。诺斯指出，“有效率的 经济 组织是增长的关键要素;西方世界兴起的原因就在于发展了一种有效率的经济组织。”⑹因此，中国汽车工业国家竞争优势的构筑最终是由制度决定的。

　　⒈推动汽车工业宏观管理体制创新在向市场经济体制转轨的过程中，汽车工业是为数不多的政府长期实行严格行政审批的领域。政府通过实行“目录制”来控制新汽车厂商准入、现有汽车厂商投融资以及汽车产品市场准入等微观市场行为。行政审批机制长期僭越市场机制，造成我国汽车工业发展缓慢且缺乏活力。 目前 国家经贸委已经用所谓“公告制”取代目录管理。然而，公告制的基础仍是目录管理，其本质并没有改变。应当加快推出汽车产品“型式认证”制度，尽可能地让汽车市场的资源配置功能复位。

　　⒉完善汽车工业 企业 资本结构和法人治理结构我国大多数汽车工业企业是国有企业和中外合资企业。与国有汽车工业企业投资主体单一、政企不分相适应，企业的法人治理结构还没有得到很好的优化，这往往使得国有汽车工业企业目标不明确、缺乏效率，甚至出现“内部人控制”现象，造成国有资产流失。中外合资汽车企业则因其固有的资本结构缺陷，往往受到跨国汽车集团全球战略的制约，其技术研发部门被合资外方掌握。为此，政府应当努力完善汽车工业企业的资本结构和法人治理结构：

　　其一，积极推动国有汽车工业企业投资主体多元化，鼓励民有资本充分介入汽车行业，坚决避免“一股独大”的资本结构。

　　其二，下大力气扶持中外合资汽车工业企业的中方母公司，帮助其成立自己的全资子公司和汽车研发机构，改变合资外方掌控技术研发的被动局面。其三，严格执行《公司法》的有关规定，引导投资主体多元化了的汽车工业企业构建有效制衡、规范运行的法人治理结构。

　　⒊持续推进微观财政政策供给创新

　　在现行分税制财政体制下，作为中央地方共享税的增殖税成为地方政府的重要财政收入来源;企业所得税不是按地域而是按所有制性质征收，即中央企业的所得税由国税局征收，而地方企业所得税由地方税务局征收。“然而┅┅被选举经任命当政的 政治 家和官僚与其他人一样，他们的行为至少有一部分是受个人利益的驱使，而不是受 社会 利益之类的崇高思想支配。”⑺现行分税制所造成的中央政府与地方政府之间以及地方政府相互之间的博奕格局使得地方保护主义盛行，地方政府千方百计地保护当地汽车厂商，外地产品很难进入本地市场，全国统一的、竞争有序的汽车市场难以形成。对于中央政府三令五申反对地方本位主义，地方政府总是“阳奉阴违”。地方政府还极力阻挠跨地区、跨行业和跨所有制的有利于形成规模经济的并购重组行为，其动机是防止税收流到其他征税主体手中。为重构全国统一的汽车大市场，保护和促进公平竞争，优化汽车产业组织结构，中央政府有必要持续推进微观财政政策供给创新：其一，将汽车工业增殖税划为中央税，按某一特定时间段地方政府征收的增殖税为依据确定中央向地方返还额度，以维护地方政府的既得利益。其二，将汽车工业企业所得税划为中央地方共享税，地方政府按企业所属地域征收应得企业所得税份额。其三，汽车消费税或类似汽车消费税的税种应当由地方政府征收，以提高地方政府发展与汽车有关的基础设施和服务的积极性。 编辑。

　　(二)改善汽车 工业 的生产要素结构

　　企业 要生存 发展 ，就必须有一定的生产要素。波特把生产要素分为基本要素(basic factor)和高级要素(advanced factor)两类。汽车工业的基本要素主要包括地理位置、非熟练劳动力、资本等。随着 科学 技术的发展，汽车工业对基本要素的依赖程度逐渐减轻，高级要素的重要性与日俱增。汽车工业的高级生产要素主要包括：高等 教育 人力(如汽车产品设计人员、汽车工程师)、汽车 研究 所、先进的信息基础设施等。高级生产要素是企业开发新产品、设计新工艺流程的必要条件。人不但属于高级要素，也可以创造出高级要素。企业拥有数量相当的 科技 人才可以为企业的未来发展，为提高企业竞争力创造良好的机遇。 目前 ， 中国 已经拥有一大批熟悉汽车制造工艺的科学家、工程师和工程技术人员。但是，与国外汽车先进国家相比，中国在高级生产要素的投入、产出方面仍然存在很大差距，例如企业科技人才比例、企业R&D强度、科技成果转化率方面都偏低。以一汽为例，一汽的技术开发人员约为2600人，仅占全公司职工总数的2.6%，而日本丰田公司的职工总数与一汽相似，但技术开发人员近万人，占职工总数的9.8%。更为严重的是，汽车高级科技人才流失比较严重。例如，天津汽车工业公司高级技术人员流失相当严重，甚至其下属某企业的总工程师、副总工程师等高层技术人员近年也都流失。作为技术精英的聚集之地的一汽、东风集团，高级技术人员流失也相当严重。很多人才特别是懂得汽车高科技(如 计算 机辅助设计技术、信息 网络 技术)的人才流失海外。汽车工程专业大学生尤其清华大学等名牌院校的毕业生，其首选去向往往是出国和外企，对国有汽车企业少有兴趣。

　　政府和汽车工业企业要高度重视高级生产要素的创造和培养，要千方百计地留住高级人才。从“十五”计划起，政府要加大财政扶持汽车工业的力度。凡是属于基础性的、关系到整个汽车行业发展前途的研究项目(如电动汽车的研发)，必须由国家财政来承担其经费。地方政府应当加大与汽车工业有关的高校的财政支持力度，改革劳动人事制度、工资报酬制度以及 社会 保障制度，创造吸引和留住汽车高级人才的政策环境。汽车工业企业也要大力加强人力资本开发，改进高级人力资本的激励方式(如高级技术人才和管理人才持股、享有购买股票期权的权利、实施退休金计划等)，建立一流汽车研究所，与有关高校加强产学研大联合。

　　先进的信息基础设施也是高级生产要素。当前信息产业正在以前所未有的速度发展，21世纪将是网络革命 时代 ，而 电子 商务则是实现这场革命的主要形式。因此，中国汽车工业要抓住机遇，在这方面投入较多的资金和人力，加强企业信息基础设施建设，与发达国家的汽车电子商务保持同步甚至超前发展。

　　(三)改善汽车内需条件

　　内需条件包括内需的水平、内需的质量、客户的性质和偏好等等。内需市场的规模可以导致企业规模 经济 或规模不经济。超前性的内需和挑剔性的客户能够帮助企业改善产品质量、创新产品设计、引领世界潮流。“在产业的国际竞争优势中，母国的客户形态具有关键性的意义。”⑻

　　⒉从内需质量来看。其一， 中国 缺乏良好的汽车消费环境和先进的汽车文化。政府应当与汽车厂商密切合作，共同营造有中国特色的汽车文化，如举办各种大型汽车展览会、成立品牌车迷俱乐部等。其二，安全、节能、环保的 经济 型轿车在相当程度上代表了全球轿车需求方向。为此，政府应当实行差别税率政策，鼓励经济型轿车 发展 ，即对安全、节能、环保的经济型轿车征收较低税率，而对能耗高的豪华型高档轿车则征收较高税率。其三，政府应当加大保护汽车消费者权益的力度，尽快推出缺陷汽车产品召回制度，努力培养“挑剔型”顾客。其四，汽车厂商应当通过自己的销售终端和发展“BTOC”模式的 电子 商务，及时了解消费者的需求动态，增加客户价值。

　　(四)大力发展汽车 工业 的相关产业与支持性产业

　　汽车工业国际竞争力还受与汽车工业的相关产业与支持性产业发展水平的 影响 ，如机械制造业、原材料工业(含冶金工业、橡胶工业等)、电子信息产业以及汽车服务业等产业。这些相关产业的发展，为汽车工业的发展提供了发展契机，对提高汽车工业国际竞争力有着重要的意义。总体上讲，中国汽车工业的相关产业不很发达。以钢铁工业为例，中国虽然已经成为世界第一大钢铁生产大国，但是汽车专用钢材的产量尚不能满足国内需求，需要从国外大量进口。又如汽车服务业：当今世界，汽车制造业的激烈竞争已使汽车产业的盈利向贸易与服务业转移，主要表现在以市场营销全球化、售后服务全球化和服务贸易全球化为核心 内容 的汽车服务业全球化进程日益加快，汽车 金融 、电子商务等新型贸易方式广泛 应用 。汽车服务业不仅是汽车产业链条的主要利润源泉，而且能极大地增强汽车厂商的市场控制和扩张能力。然而令人遗憾的是，在全球汽车服务业竞争格局中，中国的劣势甚于汽车制造业。因此，政府应当通过税收优惠和优先安排贷款等措施，积极扶持置身于汽车工业上游产业的 企业 ，推动它们建立规范的 现代 企业制度、加强技术改造和结构调整，实现产业升级和市场供求衔接。政府应当推动金融体制创新，允许规模较大的汽车工业集团的财务公司开展汽车金融服务，鼓励金融资本和工业资本合资设立汽车金融服务机构。各大汽车厂商要加紧整合自己的营销 网络 ，通过大规模地建立品牌店来掌控汽车销售终端，增强市场控制和扩张能力。

　　⑵迈克尔。波特：《国家竞争优势》，华夏出版社，202\_年1月第1版，第17页。

　　⑶迈克尔。波特：《国家竞争优势》，华夏出版社，202\_年1月第1版，第69页。

　　⑷亚当。斯密：《国民财富的性质和原因的 研究 》(上册)，陕西人民出版社，202\_年1月第1版，第17页。

　　参考 文献 ：⒈迈克尔。波特：《国家竞争优势》，华夏出版社，202\_年1月第1版。

　　⒊道格拉斯。C.诺斯等：《西方世界的兴起》，学苑出版社，1988年11月第1版。

　　⒌亚当。斯密，《国民财富的性质和原因的 研究 》(上册)，陕西人民出版社，202\_年1月第1版。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！