# 中国汽车产业为何大而不强

来源：网络 作者：空山新雨 更新时间：2025-06-10

*第一篇：中国汽车产业为何大而不强中国汽车产业为何大而不强李显君2024.5.16无论从单一年度还是历史年度记录上，中国都成为汽车产销第一规模大国，却难以进入汽车强国的行列。本期和下期我们将刊发清华大学李显君教授的专论，分别论述“为何我国汽...*

**第一篇：中国汽车产业为何大而不强**

中国汽车产业为何大而不强

李显君2025.5.16

无论从单一年度还是历史年度记录上，中国都成为汽车产销第一规模大国，却难以进入汽车强国的行列。本期和下期我们将刊发清华大学李显君教授的专论，分别论述“为何我国汽车产业大而不强”以及“怎样才能做到大而强”的问题，以拓展视野、加深认识，为政府制定有效的产业政策提供参考，为企业自主创新和参与国际竞争提供借鉴。

自2025年，我国汽车产业开始起飞，年均复合增长率达到25.6%，被称为“井喷”。2025年我国汽车产销双双突破1800万辆，真正成为汽车产销第一规模大国。然而，从汽车产业竞争力和创新力上看，我国仍然与发达国家存在很大差距，这种现象即为“规模竞争力”和“规模创新力”悖论，或统称为“创新竞争悖论”，通俗地讲就是“大而不强”。

一、什么是大而不强？

所谓“大”，是指规模上的大。它包括两个方面：一个是以整车物理量为统计指标的规模，即“物理规模”；另一个是以生产总值或销售收入等价值为统计指标的规模，即“价值规模”。显然，就价值规模而言，我国汽车产业并不是最大的。

什么是“不强”？关于这一点，分歧很大。主流意见是，我国汽车产业不强只是体现在缺乏核心技术或关键技术上。笔者认为这是一个很大的认识误区，会对我国汽车产业建立国际竞争优势产生很大危害。因为任何国家任何产业的发展绝不仅仅靠技术，技术只是产业发展诸多系统要素中的一个。如果“只是缺乏核心技术”的观点被认同，那么我们的政府和汽车企业会将产业变强的努力仅仅放在技术上。

事实上，缺乏核心管理同样是中国汽车产业不强的最重要表现之一。笔者认为，缺乏核心管理比缺乏核心技术更严重，因为技术可以购买和引进，但管理不能。成功的管理不能够成功移植，必须通过企业自身的实践不断总结、积累和升华。

二、正确理解“不强”的含义

如何正确理解我国汽车产业的“不强”？笔者认为，必须从企业竞争力角度才能做出系统判断，因为企业是构成产业基础，在此基础上，我们才能找到提高产业竞争力的系统方案。企业竞争力包括两个方面：直接竞争力和间接竞争力。直接竞争力是市场上直接表现的竞争力，包括市场占有率、质量、成本、品牌和服务。间接竞争力主要包括技术、管理、企业家、创新、整合能力、政府等，它决定直接竞争力。

除了技术和管理不强外，与西方发达国家相比，我国汽车产业在竞争力的多个方面表现为不强，最直接体现在三个方面：

第一，没有创造出世界级品牌。尽管中国汽车产业全球产销量第一了，但它没有培育和创造出世界级企业和世界级品牌。自产业革命以来，除了中国汽车产业，还没有一个国家制造业的物理规模全球第一而没有世界级企业和世界级品牌。没有自己品牌的产业，规模再大也不能说有竞争力。

第二，市场占有率低。目前只有三个国家汽车年产量破千万辆，美国是在1965年，日本是在1980年，我国是在2025年。1965年，美国汽车产量占世界总产量45.4%，出口率20%，自主品牌占国内汽车总产量的92%。1980年，日本的这三个数据依次为28.3%、53.9%和98%。而2025年，中国这三个数据分别是21%、2.3%和45.6%。从这个角度说，我国竞争力是不能与美、日两国当年相比的。

第三，成本及价格无优势。我国劳动力成本很低，但为什么许多汽车的价格比发达国家高？因为三个重要因素决定产品的成本：技术、管理和社会成本。由于我们缺乏核心技术，因此在核心零部件上国外企业对我们高定价；由于我们缺乏核心管理，使得我们企业的运作成本远远高于发达国家企业；一个国家社会成本不合理，该国企业成本难以有竞争力，因为社会成本最终要分摊到每个企业的每个产品之中。

三、对大而不强的原因分析

是什么原因导致了我国汽车产业的大而不强？在过去5年，笔者基于演化论和系统论，对中国汽车产业发展过程中的“大而不强”现象进行了规范研究和国际比较研究，主要结论可简要概括为如下六个方面：

1.战略定位不当

技术演化理论认为，发展中国家企业或后来者由于技术基础薄弱和管理能力不足，不能从高端产品发展，而应从低端起步逐渐进行技术积累。例如日本和韩国的汽车产业就是从小型车或低端经济型轿车发展起来的，丰田和现代是最典型的代表。但2025年之前，我国传统大汽车集团，一直坚持高定位。上汽集团在购买了罗孚两个平台后，最初的定位是高端，荣威750的最高定价30万左右，但市场表现不尽如人意；近两年推出10万左右的荣威550让上汽集团体会到了后来者定位的合理性价值。后发企业之所以要从低端到高端的定位，是因为技术学习和技术积累是一个渐进的过程。

事实上，从政府方面，我国汽车产业也一直坚持和鼓励高端定位的思路。例如政府一直倡导的“集团化、规模化和专业化”的背后就是仅仅从产业发展的终极状态的另一种“高定位”理念，而忽略了汽车产业演化是一个从低端到高端逐渐技术学习和技术积累的过程。2025年前，上海和北京等很多城市限制小排量车进入市区。这与日本和法国政府在20世纪50~60年代大力倡导和发展国民车或经济型轿车正好相反。

2.政府关于汽车发展政策滞后及愿景不明

在计划经济体制下，我国汽车生产由政府决定。但2025年以前，我国到底发展什么样的轿车仍不是很清晰，这严重影响了资源配置和创新路径的方向，表现在四个方面：

第一，与韩、日两国政府相比，我国中央政府没有及时制定系统清晰的汽车产业政策。在汽车产业建立的40年后，即1994年，中国才推出第一部汽车产业政策。日本政府在汽车产业发展之初就出台了一系列政策，特别是20世纪30~50年代，这已被国际公认为是日本汽车产业成功的重要因素。韩国汽车产业开端于1962年，同年政府就颁布了《汽车产业促进法》。

第二，将近半个世纪，我国有关部门不完全清楚应该发展汽车产业链的哪个环节。2025年以前，我国政府一直聚焦在汽车生产环节，而忽略了汽车研发和后市场两端。

第三，几十年间我国一直在争论要不要发展轿车产业以及怎样发展。2025年前政府一直没有相对完整而明确的政策，这耽误了我国发展轿车产业的宝贵时间。相比之下，日本在1948～1950年也有过类似的争论，但1951年日本政府就旗帜鲜明地提出要发展轿车的明确方案。1952年通产省又印发了《理解国产轿车意义》的手册，重申了保护和扶植国产轿车的必要性，并定位于发展小型车。1955年日本政府颁布了《国民车扶植大纲法案》，倡导使用国产车；1956年出台了《振兴机械工业临时措施法》，这是日本扶植汽车产业最大的产业政策，核心是扶植中小零部件企业。

第四，自20世纪80年代开始，中国是否发展自主品牌轿车争论了20年，争论的高峰是2025年广州花都的“何龙之争”。直到十六届五中全会正式提出“坚持自主创新，建设创新型国家”后此种争论才告结束。从发达国家各种产业发展的历程看，发展自主品牌是一个必然的过程，是竞争和创造利润的需要。而中国却在20年的争论中丧失很多机会，中国政府在这一点上同样没有及时提出鲜明的指示。

3.过度引进技术及创新链断裂

“引进、消化、吸收、再创新”是追赶型国家产业发展和技术创新的基本模式。日本和韩国的汽车产业发展是最典型的例子。借鉴这个两个国家的成功经验，我国汽车产业也从技术引进开始，并力图通过消化、吸收到最后的创新。然而，三个原因导致了我国与韩、日的发展思路一样但发展结果却不同。

一是在2025年以前，大多数传统大企业仅仅引进成套技术，而花在对引进技术进行解构和分析消化的努力不足，导致了我国汽车企业缺乏匹配关键技术的过程，而这一过程是技术学习和模仿不可或缺的过程。数据显示，我国汽车产业引进费用与消化吸收投入的比率非常低，仅为1∶0.07，而韩国和日本汽车产业发展之初这一比率为1∶8。因此，大规模、甚至是无节制地引进成套技术，使传统国有汽车集团至今不能建立面向国际竞争的核心技术能力。

二是国内传统汽车企业对研发投入和重视不够，特别是20世纪80年代进入全面合资时代后，这种倾向越来越明显。研发强度(指研发投入占销售收入的比重)是衡量企业创新的重要指标，发达国家汽车公司研发强度都高于4%，而我国汽车企业平均低于2%。值得注意的是，国内新兴汽车企业的创新产出和创新速度普遍高于老国有企业。

三是汽车企业知识链不完全。新兴企业发展时间短，还无法建立起完整的知识链。传统企业虽然时间较长，但由于没有意识到知识链的意义，因此大多数企业缺乏完整的研发数据、客户数据和竞争数据，进而不能建立企业的知识库，而这是新产品开发和技术创新的关键的第一步。

4.创新引擎缺乏

任何国家任何产业的发展都需要创新驱动力。创新理论鼻祖约瑟夫·熊彼特指出：“经济发展的根本动力是创新，企业家是创新的灵魂。”导致我国汽车产业缺乏创新引擎的最直接原因是企业家精神欠缺，而这是由这个行业国有企业成分过高导致的。在1984年以前，所有整车企业都是国有企业。目前从资产角度分析，中国150家整车企业国有比重仍然超过70%，而民营成分不足10%。这一体制中，企业领导者由政府任命，并非真正意义上的企业家。一个缺乏企业家精神的产业如何能够实现创新呢？

更令人吃惊的是，在2025年中央政府没有正式提出自主创新战略之前，中央和地方两级政府对国有企业的量化考核指标体系中没有自主创新和发展自主品牌指标(笔者称之为“战略考核”)，主要是对年度利润和营业收入进行考核(笔者称之为“战术考核”)。国有企业领导者一般一个任期3～5年，而开发自主品牌需要短期大量投入，长期方可回收，大量的研发支出势必影响任期内的年度利润。这种对创新的战术而不是战略考核机制，必然导致任何一个国有企业领导者很难积极主动地进行长期创新投入。大型国有汽车企业的总经理和董事长，经常被提升为地方或中央部委领导，而不管其创新绩效和对自主创新的贡献度。这就是政府为国有企业领导设置了一条不创新也能够晋升的通道。

5.产业竞争结构扭曲

尽管目前我国很多产业的竞争结构已经相对合理，但是1997年之前由于政府过度干预，汽车产业竞争结构发生了扭曲。最大的扭曲是改革开放后政府20多年限制民营资本进入整车产业，这导致了该产业的不充分竞争。哈佛大学竞争战略专家迈克尔·波特认为，国内充分竞争是一国产业建立国际竞争优势的前提；国内充分竞争促进企业开发新产品、提高质量、降低成本、积极投资于新技术。

需求是产业竞争的核心要素之一。但是1990年之前，政府规定轿车属于资本品而不是消费品，个人不允许购买，只能是政府和企事业单位购买。集团用户对轿车的价格和质量不敏感，难以对当时国有轿车企业产生降低成本和提高质量压力。这一政策长期抑制了广大消费者购买轿车的需求，制约了中国汽车产业的发展。

6.整合能力缺乏

为什么我国很多汽车企业集团在国内外并购及重组中失败案例较多且损失较大？为什么一些企业集团“集而不团”、分子公司各自为政？主要原因是整合能力缺乏，造成了一方面无法对所并购的企业及资源进行有效整合，另一方面无法协调统合内部旗下分、子公司战略分工和运营。

我国汽车企业整合能力缺乏，主要表现在集团总部没有建立有效的经营模式，于是出现了靠召开董事会管理旗下子公司或合资企业的“会管企业”，以及靠委派的总经理个人的思想和管理方式“人治”企业。任何企业发展都需要引进和利用外部资源，集团总部必须能够向旗下企业和所并购企业输出采购模式、研发模式、生产模式、管理模式和文化模式等。不能输出这些模式，只是资本输出到位，最终是不能真正整合分、子公司和所并购的企业，从而导致失败。

**第二篇：我国钢铁行业“大而不强”**

我国钢铁行业“大而不强”

智研数据研究中心网讯：

内容提要：目前我国钢铁行业“大而不强”，普通钢材的产量非常大，但生产的附加值高的产品却非常少，缺少高端技术和核心科技。国家急需扶持一批在国际上有竞争力的大型钢铁龙头企业，这样才能在激烈的竞争中立于不败之地。联想到中国作为最大的钢铁生产国却没有铁矿石的定价权，其中因素很多，行业集中度太低无疑是一个非常重要的因素。无论是从追求更高的效益，还是增强竞争力的角度，提高钢铁行业集中度都是非常必要。

内容选自智研数据研究中心发布的《2025-2025年钢铁行业市场供需分析及投资方向研究咨询报告》

2025年中国生产粗钢近6.27亿吨，是名副其实的钢铁大国。但在生产成本大幅上升的情况下，全行业的盈利水平下降。同时，中国钢铁行业的行业集中度却远远低于世界其他钢铁大国。过低的市场集中度，不仅使企业无法获得规模经济效益，也限制企业自身的技术创新，进而限制了企业国际竞争力的提升。

行业集中度，是指某行业的相关市场内规模最大的几家企业的有关数值(如：产值、产量、销售额、销售量、职工人数、资产总额等)所占整个市场或行业的份额。它是衡量整个行业的市场集中程度的测量指标。分析行业集中度有助于让我们清楚地了解该行业的市场结构、产品特征、进入退出壁垒等问题，并可以此来制定行业政策。

以我国钢铁行业为例，最新统计数据显示，2025年我国生产粗钢62665.4万吨，比上年增加5308.7万吨，增长9.26%，占世界钢铁产量的44.3%，稳居世界第一，是名副其实的钢铁生产大国。但是，与世界其他国家相比，我国钢铁行业的行业集中度却较为偏低。

根据以上数据分析，2025年中国钢铁行业前五强的钢产总量为3.17亿吨，占全国钢产量的50.6%。

但从全球来看，美国前4家钢厂的产量占全国的61%，日本前4家钢厂的占全国的75%。相比之下，我国钢铁行业的行业集中度严重偏低。造成这种现象的原因很多：

一是由于我国经济的高速发展和大规模固定资产投资产生的对钢铁的巨大需求，使钢铁行业具有较高的利润回报，许多中小钢铁厂应运而生。

二是地方政府为发展经济的需要，大力鼓励发展高利润的钢铁行业，提供给当地钢铁生产企业某些优惠政策，这些优惠政策使本来在市场化条件下，并不产生利润的钢铁投资项目产生了利润，再加上钢铁行业并不承担全部的环保成本，使得钢铁企业不按照市场化规律进行生产，反而为利用地方政府的优惠政策加大投资，致使我国国内的产能重复建设，导致行业集中度降低。

三是大型的钢铁企业自身发展缓慢，远低于行业的发展速度，一方面这些大型钢铁企业内部积累发展式缓慢，好多企业并未将全部资本集中用来发展钢铁行业，而是选择了多元化的发展模式。另一方面，钢铁产业内部的兼并重组进程缓慢，很大程度上限制了企业规模的扩大。

我国钢铁行业前四名的产量百分比：C4基本在50左右。因此，中国的钢铁行业尚属于寡占Ⅲ型市场结构。这对具有明显规模经济的钢铁行业来说还不够高。为了加强我国钢铁企业的综合竞争力，我国还应继续加大钢铁行业的重组力度。要充分发挥政府的中介作用，来推动钢铁企业兼并重组，逐步提高钢铁行业的市场集中度，实现《钢铁产业调整和振兴规划》的目标。

我们知道，进入壁垒是影响市场结构的重要因素，是指产业内已经存在的企业对于潜在进入企业和刚刚进入这个产业的新企业所具有的某种优势。分析我国钢铁行业的进入壁垒，对于进一步了解钢铁行业的产业结构有一定的意义。笔者分析认为，我国钢铁行业主要的进入壁垒包括以下几个方面：

首先，政策壁垒，我国对钢铁项目投资实施审批制，规定了市场准入条件。任何想要进入钢铁行业的企业必须获得国家的审批许可证，在当前我国钢铁产能明显过剩的情况下，国家明显收紧了对新的进入企业的审批。因此，进入钢铁行业此时较为困难。

其次，资本壁垒，我们知道钢铁行业的起始资本量非常大，有明显的规模经济特征。因此，对大多数企业来说，进入钢铁行业的资本量是一个非常重要的限制因素。

最后，技术壁垒，随着科学技术的发展，目前各个行业对钢铁的需求已不仅仅局限于原来的普通钢材，新型无缝钢才、合金钢材等都需要高超的生产技术，普通的钢铁企业根本不掌握核心生产科技，因此亦难以在竞争激烈的钢铁行业中立足。

总体来说，目前我国钢铁行业“大而不强”，普通钢材的产量非常大，但生产的附加值高的产品却非常少，缺少高端技术和核心科技。国家急需扶持一批在国际上有竞争力的大型钢铁龙头企业，这样才能在激烈的竞争中立于不败之地。联想到中国作为最大的钢铁生产国却没有铁矿石的定价权，其中因素很多，行业集中度太低无疑是一个非常重要的因素。无论是从追求更高的效益，还是增强竞争力的角度，提高钢铁行业集中度都是非常必要。

**第三篇：喜剧为何而喜**

喜剧为何而喜

小时候你和小伙伴玩耍的时候，你被对方打疼了，这时候你会掉眼泪，你会哭；成年后，你不再容易为疼痛而哭了，但当你和你男朋友或者女朋友分开的时候，你肉体没有受伤害，你还是忍不住哭了，而且比被人打一顿哭的还厉害还持久。因为你肉体上没感觉难受，但是心里感觉难受了。你看，你可以说让你心或者肉体感觉难受的，会让你哭。但是，什么会让你高兴，让你大笑呢？你为何对一些事情和行为会感到好笑呢？你为何都能笑得流出眼泪呢？这个问题好像并不像你为何而哭那么容易得出答案。那么，到底你为什么会笑？喜剧又是为何而喜的呢？

一、穿上旧衣服上街

现在我们做个实验，请找出你十年前甚至更早的衣服（如果还有的话）。穿上它，不管多么吃力，花多大力气，也都要穿上它，不要照镜子。穿着这件旧衣服去你附近的人最多的地方走一圈。假如你真的这么干了，你会发现，你的回头率比一个长发飘飘的美女的回头率都高，如果你是一个长发飘飘的美女，你的回头率会是之前的几倍。大街上的人，不仅会上下打量你，还会忍不住咯咯笑个不停，甚至有的会拿出手机给你拍照录视频。现在你回到家，照镜子，面对镜子里面的自己，你自己都笑出声来。你发现，你的衣服就仿佛绷带一样绷在了身上，个别地方还被撑破了（对于大多数人而言），而且这件衣服的款式已经落后了，看上去非常土。你会忍不住哈哈大笑，你觉得自己这个形象真是太逗了！

那么，你为何对自己的形象发笑呢？这背后的深层原因是什么呢？

二、不协调性与打蛋器

当你穿上旧衣服的时候，你发现这件旧衣服非常不合身，你在镜子里发现穿着旧衣服的你，充满了不协调性，正是这种不协调性让你发笑。当你穿上旧衣服的时候，你是在制造了“不协调性”。而这种“不协调性”正是喜剧的本质。你穿的衣服和你的身体越不合适，这种不协调性，越强烈，那么它的喜剧效果则越好，越容易让你发笑。当然，对于这种不协调性，也是有个范围的，一些无厘头喜剧，可以说是这种不协调性的上限。如果你过度的制造这种不协调性，那么效果可能会适得其反。比如，一些段子剧会靠人物来卖傻卖二卖恶心，来实现喜剧效果，这是过度的不协调性，是低级的劣质的不协调性。可以这么说，喜剧就是在制造“不协调性”。当你制造了不协调性，你就会让人发笑。在任何让你发笑的东西里，你都可以看到这种不协调性的存在。

关于这种不协调性，我们可以为它找到一个形象的载体，那就是打蛋器。

打蛋器正是这种不协调性概念的一个具体化的形象。你仔细看一下打蛋器的形状，它前头细，后面则突然变粗，而且要比前头粗很多。当你用一支筷子打鸡蛋的时候，你觉得把鸡蛋打碎需要一点时间，但当你用打蛋器打鸡蛋的时候，你发现把鸡蛋打碎非常省力。这正是得益于打蛋器的这种不对称的结构。前面细，后面粗，这种不对称性的结构，方便你发力，更容易使上力气。使用同样的力气，打蛋器的末端要比一支筷子的末端所传递的力气要大很多，所以效果就会更好。这正是喜剧的这种不协调性的最好的诠释。当你打鸡蛋的时候，你肯定不会用手拿着打蛋器的头，用它的把手来打碗里的鸡蛋，这样根本使不上力气。所以说，这种不协调性的非对称性结构是有顺序要求的，它必须是开始的时候平稳，而在后面才突然变大变重，只有这样效果才会好，顺序反过来，则完全不灵。小到一个滑稽的动作，几句搞笑的对白，一个桥段，大到一个故事的整体结构，都可以看到这种不协调性的存在。

三、结构的不协调性

喜剧可以分为很多种类，有的侧重于结构，有的侧重于表现个性化的人物，有的侧重于语言的幽默，有的则是主要靠人物的滑稽行为让人发笑。那么这里咱们先看一下一些喜剧在结构方面的不协调性。

在结构性上，《疯狂的石头》可以说是结构的不协调性的典型。来看一下这个故事的脉络：工艺品厂保卫科长包世宏要保护厂里的翡翠，而这个翡翠则面临着有三伙人来偷它，一个是工艺品厂长的儿子谢小萌，一个是本地盗贼道哥和他的两个兄弟，一个是国际大盗麦克。简化一下，也就是说这是一个警察和三个小偷的故事。这不是一个警察或者一帮警察抓一个小偷的故事，这不是传统的猫抓老鼠的故事。而是一个警察和三个小偷的故事。你看，在双方的数量上就出现了不对称性，也就是说具备了不协调性。仔细看一下这像不像那个打蛋器的结构？在正方向上力量偏少，而在尾部则力量很大。一帮警察抓一个小偷，这是正常的逻辑，是具备协调性的顺序的，而三个小偷遇到一个警察，这才具备不协调性的顺序。警察抓小偷，这件事是协调性的，而让贼与贼之间发生偷窃，这是具备了不协调性的。如果是三组贼之间发生偷窃，那么则更容易为这种不协调性建立戏剧性，更容易建立戏剧张力。所以，如果你打算创作一个结构性的喜剧，那么就先着手制造出一个不协调性的结构，再慢慢为这个不协调性的结构建立更强的戏剧性。

另一个不协调性的典型是电影《笨贼妙探》。来看一下这个故事的脉络：盗贼麦尔斯在一次偷盗钻石的时候，遭到警察的追捕，他不得不把钻石藏在一个建筑工地里，之后被警察逮捕，监禁两年。出狱后，他发现以前藏钻石的工地竟然成了警察局。为了找回钻石，他不得不伪装成警察进入了警察局。由于自己以前是盗贼，对盗贼的心理和行为了如指掌，这成了他当警察的优势，他因此而表现出色，他没有找回钻石，却在抓捕罪犯的过程中表现优异。到最后，这个盗贼竟然成了一个相当出色的警察。

简化一下就是：一个盗贼假装警察却一步步成为了出色的警察。

看一下这个结构，它具备了强烈的不协调性。在这个结构中，盗贼为找钻石而进入警察局，这是打蛋器的把手，而随着他进入警察局，开始不得不变成一个真正的警察，这是打蛋器的把手通往打蛋器末尾的那个逐渐变粗的一段，到最后盗贼用自己的勇敢和智慧抓住了罪犯，成为了一个杰出的警察，这是打蛋器的末端。开始是贼，最后成为杰出的警察，这是一个极强的非对称性结构，它具备了强烈的不协调性。

关于这样的结构，我们可以说它是反常规，反常态，也可以说它是角色错位，可以说它是一个反转结构，但这样的词可以用来概括大部分剧，而不仅仅是喜剧。所以，我认为“不协调性”这个词，用来概括喜剧的这种特性是最为形象和最为准确的。

在这里要特别说明的是，有的故事结构是协调性的结构，虽然是常规的故事脉络，但是在剧情的进展上使用了其他的手法，也同样达到了喜剧的效果。但是，对于短篇的作品来说，一个小品，一个微电影，则是必须要有完整的结构的，如果你想达到好的喜剧效果，那么就必须是具有不协调性的完整结构，否则效果就会很弱。比如在前一篇文章《喜剧为何不喜》中，我们提到的九孔团队的作品《梁祝外传》和小沈阳团队的作品《上海新滩》的对比。《梁祝外传》是没有一个强烈的不协调性的结构的，所以它就不那么好笑。在6月20日这期的《欢乐喜剧人》中，宋小宝团队的作品《黑展昭机智巧审驸马爷》，整个故事是完全平铺下来的，展昭要审驸马爷，最后就审完了，要杀驸马爷。你看，这个脉络它是平铺下来的，是没有不协调性的结构的，所以它就远不如之前的《上海新滩》好笑。

四、桥段的不协调性

对于一些故事而言，从故事的故事线来看，它是一个偏常规的故事，但却是一个很好笑的故事。这是因为这个故事内部有一些这种不协调性的桥段或者是小段落。下面来看一下在协调性的故事结构下的喜剧是如何实现喜剧效果的。

电影《独自等待》的主要故事脉络是这样的：陈文（夏雨饰）喜欢上了刘荣（李冰冰饰），并对她展开了追求，但是刘荣并没有答应他，却仍给他若即若离的感觉。经过一番努力，陈文最终发现刘荣并不喜欢自己，而此时他才知道，像哥们一样和自己一起玩的李静（龚蓓苾饰）其实暗恋了自己好几年。

从这个故事脉络上，你看不到这个结构的不协调性，但它仍然是一个高质量的故事，高质量的喜剧。它没有在结构上制造不协调性，而是在具体铺展情节的时候，制造一些小的不协调性，一些有趣的人物行为，有趣的桥段。比如：

刘荣邀请陈文去自己家做客，陈文以为刘荣对自己有了想法。在到了刘荣家之后，刘荣就说感觉热要去换衣服，并露出奇怪的眼神，这更让陈文确定了之前自己的想法，他以为这是刘荣对自己的暗示。于是自己脱光了衣服，而这时候，陈文的几个朋友捧着生日蛋糕冲出来，却看到陈文光着身子坐在沙发上。

从这个桥段中，我们可以看到从一开始，陈文的猜想和刘荣等几个朋友的做法是有严重错位的，而这种错位就制造了严重的不协调性。当陈文脱光了衣服，朋友们捧着生日蛋糕出来的时候，事情的真相得以揭露，陈文的反应和他几个朋友的反应形成了严重的不协调性。所以，在这一瞬间你会笑喷。

五、台词的不协调性

有的喜剧比较侧重语言的幽默，靠对白制造一些不协调性，来实现喜剧效果，比如《我爱我家》，里面更多的用的是相声的技巧。关于台词的不协调性，下面我们看一下相声《小偷公司》里的台词的不协调性。

《小偷公司》

牛群：啊，冯巩！冯巩：没错。

牛群：相声演员。

冯巩：是我。牛群：我真羡慕您的工作。冯巩：您可别这么说。

牛群：光动嘴不动手，说完相声身上一点伤都没有。冯巩：你打算让我们说完相声就见血是吧？

牛群：所以我的工作没法跟您比。冯巩：怎么呢？

牛群：我们三天两头被人打得鼻青脸肿的。冯巩：哦，你参加了拳击运动。

牛群：老得玩命呀。冯巩：对抗性是强。

牛群：风险太大。冯巩：那才见精神呢！

牛群：提心吊胆。冯巩：习惯了就好。

牛群：生怕人逮着。冯巩：你躲得快点儿。

牛群：让人逮着就往死里打呀。冯巩：那对方就犯规了。

牛群：他管你那个。就前几天6个小伙子把我吊起来打，一边打嘴里还骂骂咧咧的。冯巩：怎么骂的？

牛群：让你小子偷钱包儿！冯巩：不是，你是小偷呀？

在这里，我们可以看到他们二人的对话，前面只是常规的对话内容，到后面突然揭露真相，原来是小偷，到最后，你被逗乐了。相声里，管这种技巧叫三翻四抖。这种三翻四抖的技巧有模式可循，可操作性强，能很好的制造不协调性，从而让人发笑。

六、行为的不协调性

只要谈到故事，就不能不谈人物，前面谈了故事结构，桥段和台词，却没有谈人物和人物关系，主要原因是人物太重要，在同一篇文章里说不完，所以只能以后单独写一篇文章来说一下人物的不协调性。这里只简单说一下人物行为的不协调性。当剧中的人物，做出不协调性的动作的时候，我们会一下子被逗笑，这也是那些低劣的段子剧之所以还能生存的原因。它可以制造一些夸张的动作，让一些人，装疯卖傻，做一些奇怪的行为，不管它用的手段多低级，它都能让一部分人发笑，因为它是在制造不协调性。

人物行为不协调性的例子有很多，比较典型的一个是憨豆先生，一个是蜡笔小新。憨豆先生是一个老头，是一个成年人，而他却拥有小孩子的大脑，做小孩子的动作，他的行为和他的真实年龄有强烈的反差，这具备了强烈的不协调性，所以他的行为让你发笑。小新，一个5岁的小男孩，他却有很多成年人的行为，见到美女就问东问西，说成年人才说的话。他的行为也具备的强烈的不协调性。一旦在一个人物身上塑造了这种不协调性，那么就可以让他做出不协调性的行为，而且可以一再运用，屡试不爽。

所以，如果你想让人发笑，那么就努力制造“不协调性”，如果你的故事不能让人发笑，那么就是你没有制造好“不协调性”。如果你想创作喜剧，请拥抱“不协调性”。

七、问题

1.找出你喜欢的几个喜剧电影，看看它们是否具备“不协调性”？它们是如何制造“不协调性”的？

2.仔细看一下刚刚播出的这期《欢乐喜剧人》，看看里面的哪些作品具备了“不协调性”结构，哪些没有，对于没有“不协调性”结构的作品，你是否有好的修改办法？

**第四篇：2025第十二届中国汽车产业高峰论坛**

第十二届中国汽车产业高峰论坛

会议通知

2025年汽车高峰论坛将汇聚政府官员、市领导、行业领袖及知名学者，共同把脉中国汽车产业：城市规划和交通运输将如何影响中国的汽车产业？中国是否需要培育新能力和建立新的商业模式？中国应该在多大程度上参与并推动全球层面的行业变革？

智能城市与汽车产业：中国与世界

随着全球城市化进程的推进，城市规划和管理将从根本上影响其宜居程度。中国的城市交通问题尤甚于世界其他任何国家，要予以纾解，唯有多管齐下：让公交担纲主力，鼓励人们以多种方式拼车出行，出台各种私车限行措施等。

市政府和消费者固然是推动这一大势的主力军，汽车产业包括乘用车和商用车（货车和客车）更是一股不可或缺的关键力量。汽车产业必须与其他利益相关者持续对话，才能为城市提供恰当的交通运输工具，而城市也应致力于为新点子和新技术的涌现提供一个适宜的环境。

中国是世界上大城市最密集的国家，人口500万以上的城市有88个，1500万人以上的超大型城市有6个（北京、上海、广州、深圳、重庆和成都）。中国目前 已发展成为全球最大的汽车市场，并已接近发达国家的先进技术水平。全球性的发展趋势为中国市场带来了冲击，而中国也应当有能力在城市化和交通运输维度上塑 造或影响这一趋势。

会议日程

会议门票

参会费

标准费用(Standard fee)RMB 6,800;USD 1,100

优惠费用(Early-bird fee)RMB 6,000;USD 950(2025年9月25日前付费)

注意事项

参会费包括参加所有会议和讨论、午餐、茶点以及所有会议资料的费用，但不包括旅行或酒店费用。参会费必须在会议召开之前交纳。

**第五篇：中国汽车产业发展情况调查报告**

中国汽车产业发展情况调查报告

调查目的：了解汽车消费者构成情况与消费行为，消费者对汽车品牌的认知与偏好。

调查时间2025年07月15日

调查地点：厦门汽车城

调查方法：搜寻相关国家政策法规文件，访问相关人士统计方法：数据全部由

调查者：

由于汽车工业的重要性，中国政府比对任何其他工业都更加在政策上关注这

个工业。但是20年实践的事实证明，虽然汽车产业政策比对任何其他工业的政策都产生了更大的作用，但其结果却是失败的。失败的根本标志就是多年的产业政策使中国汽车工业没有发展起来自主开发能力，甚至连原有的开发能力也丧失了。导致这种后果的直接原因是：中国的汽车工业政策从来没有把培育自主产品开发能力作为重点，而是始终把主要的政策目标放在“产业集中度”和规模上。这种思维定势可以概括为：汽车是一个规模经济效应非常明显的工业，一个轿车项目如果不一次达到年产15万辆甚或30万辆的规模就没有经济可行性，而任何低于这种目标规模的轿车项目都是重复投资和重复建设，是对国家资源的浪费；由于单个企业的规模越大越好，所以对于整个工业来说，少数大企业在总产量中所占的比例越高越好，即产业集中度越高越好。

从事后看，产生上述思维定势与历史背景有关：在改革开放初期，中国汽车工业与世界发达国家汽车工业的巨大差距给中国政府和工业界以强大的冲击。当时，世界主要的汽车企业都具有年产百万辆的规模。相比之下，中国的汽车企业规模小、技术水平低、专业化程度低(小而全)。这种差距所产生的冲击直接导致了“高起点、大批量、专业化”方针的提出，而在当时的条件下贯彻这个方针，就自然地倾向于依靠引进外国先进技术，从而逐渐导致合资模式的产生。思想认识上的局限性并不致命，问题是在计划体制的惯性下，一旦中国政府决定把汽车工业作为支柱产业，那么随之而来的就是采用行政手段来贯彻这些原则，而长期坚持行政手段则导致了结构性的僵化。

汽车工业第一次被中国政府明确为支柱产业是1986年。1986年4月公布SPSS软件统计分析的《中华人民共和国国民经济和社会发展第七个五年计划(1986～1990年)》提到：“把汽车制造业作为重要的支柱产业。按照高起点、大批量、专业化和联合发展的原则，以骨干企业为龙头，形成长春第一汽车制造厂、湖北第二汽车制造厂、济南重型汽车制造厂以及军工部门等汽车制造基地，同时改建扩建一批技术比较先进的汽车零部件专业化生产企业。”

从那以后，政府在政策上对轿车领域给予了特别的注意。1987年8月，国务院北戴河会议明确建设一汽、二汽和上海3个轿车生产点。此后，进一步认定轿车生产应按“高起点、大批量、专业化”的原则，重点抓好零部件生产及相关工业，加速提高国产化率。1988年，国务院在《关于严格控制轿车生产点的通知》中明确提出轿车生产部局的“三大三小”战略，即国家只支持一汽、二汽和上汽3个轿车生产基地(三大)和北京、天津、广州3个轿车生产点(三小)，而不再批准任何其他的生产点。惟一的例外是军工系统的奥拓和云雀。1989年3月发布的《产业政策要点》把已经批准的轿车项目列为国家重点支持项目。此后，1990年国务院颁布《90年代国家产业政策》和1994年颁布的《汽车工业产业政策》仍然沿着相同思路，严厉限制定点企业之外的进入者。当然，这些政策在现实中并没有得到百分之百的执行，因为行政审批制度总是具有人为的灵活性。

这种政策思维定势的形成还有其他客观因素的影响。第一，在计划体制下，任何固定资产投资都涉及国家财政(这种状况只是从1994年实行分税制之后才有变化)，多个主体对生产同一种工业产品的投资所产生的“风险”总会造成国家财政的损失。第二，无论是80年代后半期还是90年代前半期，中国的经济绝大部分时间都处于通货膨胀的压力之下。中央政府不得不进行总需求与总供给的宏观调控，而调控的重点则是限制投资。这些因素都促使政府严厉限制国家定点企业以外的企业进入轿车工业。

随着世界能源危机的爆发，世界各个国家越来越注重对新能源的开发，因为原来的传统能源枯竭之后，能源危机将成为制约一个国家经济发展的瓶颈。尤其对于发展中国家，由于经济起步较晚，能源危机对经济的制约将显得尤为明显。比如我们中国。

新能源汽车是指采用非常规的车用燃料作为动力来源（或使用常规的车用燃料、采用新型车载动力装置），综合车辆的动力控制和驱动方面的先进技术，形成的技术原理先进、具有新技术、新结构的汽车。新能源汽车包括有：混合动力汽车（HEV）、纯电动汽车（BEV）、燃料电池汽车（FCEV）、氢发动机汽车以及燃气汽车、醇醚汽车等等。

中国新能源汽车产业始于21世纪初。2025年，新能源汽车研究项目被列入国家“十五”期间的“863”重大科技课题，并规划了以汽油车为起点，向氢动力车目标挺进的战略。“十一五”以来，我国提出“节能和新能源汽车”战略，政府高度关注新能源汽车的研发和产业化。

2025-2025年，我国新能源汽车产业的发展取得了重大的进展，我国自主研制的纯电动、混合动力和燃料电池三类新能源汽车整车产品相继问世；混合动力和纯电动客车实现了规模示范；纯电动汽车实现批量出口；燃料电池轿车研发进入世界先进行列。2025年12月，长安汽车自主开发的中国首款混合动力汽车——杰勋HEV的量产下线。

2025年，新能源汽车在国内已呈全面出击之势。2025年或将成为我国“新能源汽车元年”。2025年1-6月，我国新能源汽车累计销量366辆，同比劲增107.95%。仅仅在2025年6月一个月内就完成100辆的销售。2025年1-12月新能源汽车的销量增长主要是乘用车的增长，1-12月新能源乘用车销售899台，同比增长117%，而商用车的新能源车共销售1536台，1-12月同比下滑17%。在能源和环保的压力下，新能源汽车无疑将成为未来汽车的发展方向。如果新能源汽车得到快速发展，以2025年中国汽车保有量1.4亿计算，可以节约石油3229万吨，替代石油3110万吨，节约和替代石油共6339万吨，相当于将汽车用油需求削减22.7%。2025年以前节约和替代石油主要依靠发展先进柴油车、混合动力汽车等实现。到2025年，新能源汽车的发展将节约石油7306万吨、替代石油9100万吨，节约和替代石油共16406万吨，相当于将汽车石油需求削减41%。届时，生物燃料、燃料电池在汽车石油替代中发挥重要的作用。

结合中国的能源资源状况和国际汽车技术的发展趋势，预计到2025年后，我国普通汽油车占乘用车的保有量将仅占50%左右，而先进柴油车、燃气汽车、生物燃料汽车等新能源汽车将迅猛发展。

中投顾问发布的《2025-2025年中国新能源汽车产业投资分析及前景预测报告》共十一章。首先介绍了新能源汽车的定义、分类及各细分类别的相关概念等

内容，接着分析了新能源汽车的发展环境和国内外新能源汽车产业的现状，然后具体介绍了混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车、天然气汽车、液化石油气汽车、甲醇汽车、二甲醚汽车和太阳能汽车的发展。随后，报告对新能源汽车产业做了主要厂商运营分析、车用替代燃料分析和电池技术的研发分析，最后分析了新能源汽车产业的未来前景趋势。您若想对新能源汽车产业有个系统的了解或者想投资新能源汽车相关行业，本报告是您不可或缺的重要工具。综上所述：

能源危机的发展将成为制约中国汽车产业发展的瓶颈，因此中国急需新型燃料来替代传统的车用化石类燃料，比如甲醇，乙醚等清洁型燃料。唯有如此，中国的汽车产业才能可持续发展，否则中国的汽车业必将走进历史的死胡同。

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！