

上海扩大汽车及零部件出口 的基本思路和发展设想

阎 蓓

摘 要：本文在对上海汽车及零部件出口的现状分析和SWOT分析的基础上，提出上海汽车及零部件出口的发展目标和思路以及培育以嘉定为依托的“上海汽车及零部件出口基地”的设想，并提出促进上海汽车及零部件出口的有关政策建议。

关键词：汽车；零部件；出口；产业

中图分类号：F752.62 文献标识码：A 文章编号：1006-1894(2007)04-0016-06

一、上海汽车及零部件出口的现状分析

1. 上海汽车及零部件出口企业的现状 汽车整车及零部件制造业是上海的六大支柱产业之一。近年来，以整车为龙头，不断加强汽车生产技术的引进、消化和吸收，建立零部件生产管理体系，上海的汽车整车及零部件制造业迅速发展，已经形成国内规模大、技术水平高、竞争力强的汽车及零部件制造体系。2005年上海汽车工业总产值为1 043亿元，居全国第一，近3年（2002~2004年）汽车制造业的工业总产值平均增长率达20.2%。与此同时，由于加强引进国际著名汽车生产企业的先进技术和管理经验，上海汽车整车及零部件的质量性能和技术水平也接近于国际市场同类产品。

在汽车制造业蓬勃发展的基础上，通过实施“以轿车为重点，带动零部件生产出口”的发展战略，加强与国际著名的汽车制造跨国公司的合作，近几年上海汽车及零部件的出口也快速增长。2005年，上海汽车整车出口额为1.34亿美元，零部件年出口额由2000年的1.1亿美元上升为2005年的20.7亿美元。

上海汽车及零部件出口有以下几个特点：

（1）出口企业类型以三资企业为主，大部分出口产品通过合资企业的外方合作方销售渠道进入国际市场。上海目前有汽车及零部件生产出口企业460家，其中：年出口1亿美元以上的企业2家，年出口1 000万~1亿美元的企业27家，年出口500万~1 000万美元的企业44家。在上海汽车集团所属的汽车及零部件出口企业中，三资企业占70%；70%以上的汽车零部件出口进入全球汽车零部件采购体系。

（2）出口贸易方式以OEM为主，自主知识产权和自创品牌的出口产品比例逐步提高。如上海汽车集团出口到欧美、日本的汽车零部件中，采用OEM方式的占80%。近年来，拥有自主知识产权和上海本土品牌的汽车及零部件出口产品逐年增加。2005年，上海出口小轿车4 720辆，同比增长115.6%；出口卡车3 335辆，同比增长2.64倍。2006年7月，民

营企业上海华普汽车集团公司已成功向利比亚出口了2 000辆自主品牌的整车,目前还有新的出口订单正在洽谈中。

(3) 出口市场趋于多元化。以欧、美、日为主,扩展到东南亚和澳大利亚等国家和地区。2005年,上海汽车零部件对美国、日本和欧洲等的出口额占汽车零部件总出口额的比例分别为35.9%、14.8%和12.9%。

(4) 出口产品有研究开发机构的支持。上海汽车零部件生产企业十分注重引进技术和获得技术支撑,上汽集团的企业内部研发中心、集团工程院和合资建设的泛亚汽车技术中心等三个层面的研发机构,逐步构筑了上海汽车零部件的核心开发能力。

2. 上海汽车及零部件出口的SWOT分析 下面笔者从优势和劣势以及机遇和挑战方面进行具体分析。

(1) 配套较为齐全的汽车工业基础。汽车工业作为上海的六大支柱产业之一,拥有“大众”、“通用”、申沃和华普等4家整车厂,460家零部件生产企业,上汽集团和德国大众合资成立的上海大众公司经历20年的发展,已成为我国规模最大、市场保有量最多的现代化轿车生产基地。成立于1997年的上海通用汽车公司也广泛涉足整车和零部件的生产、销售、设计与测试等领域。可以说,上海拥有良好的汽车工业基础。

(2) 逐步扩大的国内汽车市场需求和整车企业本土化的要求。作为全球第三大汽车消费国和第四大汽车生产国,中国汽车市场的发展前景良好。据有关预测,到2010年,中国的汽车数量可达7 167万辆,其中轿车可达2 070万辆。美国通用汽车公司预测,到2025年,中国将成为全球最大的汽车市场。与此同时,进入中国的大量整车企业也迫切需要就近取得适宜的零部件配套条件,这些都为上海汽车及零部件生产的发展奠定了良好的市场基础。况且,随着许多国际知名的汽车零部件供应商进入中国和上海,建立零部件合资或独资生产企业,上海汽车零部件生产企业的定位不仅在中国市场的配套,还在于区域性或全球性的零部件基地。

(3) 相对国外较低的生产成本。相对于欧洲、北美及日本等发达地区,中国在生产汽车零部件方面的劳动力具有明显的成本优势,如亚洲每辆车的制造成本平均比西欧和北美低1 000~2 000美元左右。上海的劳动力价格虽然略高于国内其他地区,但肯定低于日、美、欧地区。此外,在我国加入WTO前国家对汽车产业的高关税和强制性国产化的保护条件,也为上海有关汽车零部件企业提高质量水平,基本达到国际上汽车零部件的同等质量水平创造了条件。

(4) 研发与设计能力弱。研发与设计能力是企业的核心竞争力,也是国内汽车零部件企业的弱项。与跨国公司相比,上海企业零部件企业普遍缺乏自主开发能力,缺乏自有知识产权,零部件的生产或按图、按样加工,或靠仿制生产,无从掌握核心技术,也就制约了企业竞争力的提高。

(5) 经营规模小,抗风险能力低。规模小、集中度低,是中国汽车零部件企业的通病,也是上海汽车零部件企业的劣势之一。据称,目前国际上最大规模的汽车零部件企业年销售额达160亿美元以上,而目前国内最大规模的同类企业年销售额不足10亿美元,差距非常明显,这与汽车零部件企业规模经济的要求也是不相适应的。

(6) 合资整车企业中中方配套话语权较小。改革开放以来,国际汽车生产巨头几乎都已进入中国发展,其中大部分整车厂都实行了全球采购汽车零部件。目前,中国国内零部件企

业与整车厂的关系,主要是产权隶属和市场供求两种关系,还远没有达到共同合作的关系。再者,合资整车企业在选择配套供货零部件企业时,往往由外方甚至是跨国公司总部的全球采购部门作出决策,中方配套话语权较小,这也是上海汽车零部件企业发展的障碍之一。

(7)汽车零部件工业的全球化发展趋势。上海汽车零部件出口的首要机遇在于全球汽车工业特别是汽车零部件工业的发展趋势,即组织集团化、技术高新化、供货系统化和经营全球化。近年来,世界各大汽车公司纷纷改革供应体制,实行全球生产、全球采购,即由向多个汽车零部件厂商采购转变为向少数系统供应商采购;由单个汽车零件采购转变为模块采购;由实行国内采购转变为全球采购。如世界排位前20名的著名汽车零部件公司几乎都已在北京或上海设立办事处或投资控股机构。这一变革,有利于上海的汽车零部件企业寻找机会,扩大向世界各大汽车公司的零部件供货。

(8)对汽车零部件出口,上海相对于东南亚地区具有一定的比较优势;成为全国国家级“汽车及零部件出口基地”后,在国内领先优势更为明显。目前,亚洲地区作为全球最具潜力的全球汽车及零部件制造基地,东亚和南亚的零部件生产和制造基地格局尚未定型,而上海既有一定的劳动力优势,又兼具一定的技术人才优势,还同时有国内逐步扩大的国内消费市场作为市场优势,有可能获得领先于亚洲其他地区的零部件生产发展空间。在国内来看,上海自2006年8月开始,已经获得国家级“汽车及零部件出口基地”的授牌,促进汽车产业发展、扩大汽车及零部件出口的能级将进一步提升,优势更为明显。

(9)国内和国际汽车零部件市场总体容量不断扩大。一方面,我国是世界上汽车产业发展最快的国家之一,与汽车数量增长相配套的零部件产业面临良好的商业机会。仅国内市场占有率最高的桑塔纳,每年的配件总需求就达到60亿元人民币。另一方面,随着汽车产业零部件采购全球化和低成本化的发展,一批跨国公司纷纷选择中国建立独资或合资零部件生产网络和采购网络,又打开了前景广阔的全球采购供货零部件市场机遇,2005年,世界汽车产品的出口超过9500亿美元,占世界货物贸易量的10%,市场潜力巨大。

(10)汽车零部件企业利润空间不断缩小。整车企业配套价格下压,原材料价格上涨,造成汽车零部件企业利润空间不断缩小。目前,以美国为代表的世界发达地区汽车市场将进入另一轮回调之中,使汽车零部件供应商承受整车生产商的价格压力;而进入WTO后过渡期,国内整车企业降低汽车价格的大部分成本和压力最终被分摊到零部件生产企业头上,从而引发零部件生产企业生存空间受到空前挤压。

(11)零部件进口壁垒减少,国际竞争更趋激烈。加入WTO后,中国汽车零部件工业所受到的冲击比整车更大。我国汽车零部件的平均关税将从加入WTO前的25%左右降至10%,目前汽车进口的配额已取消,汽车零部件进口平均关税也已下降到位。同时,鼓励国产化的级差关税政策将取消,国内的整车厂也将转向“全球采购”。这些,都使上海汽车零部件工业面临更为激烈的国际市场竞争。

(12)零部件生产企业的生产能力和快速反应能力有待提高。以上海汽车零配件企业目前的生产能力及信息化状况,要在汽车零部件全球采购中占有一席之地,还有待于提高能力。目前,世界级汽车企业按照QCDS或QCDD原则(Quality质量、Cost成本、Delivery交付、Service服务或Design设计)进行供货商的选择,这对上海零部件生产企业的生产、设计和服务能力提出了更大的挑战。此外,汽车行业信息化有着鲜明的行业特色,一个

典型汽车制造企业的信息系统一般分为信息基础设施及网络系统;ERP系统和PDM系统;包括呼叫中心、客户数据管理、品牌管理、潜在客户跟踪的CRM系统和协同商务平台及知识管理等4部分。同时,一些现代信息技术与制造相结合形成的计算机辅助设计(CAD)、计算机辅助制造(CAM)、计算机辅助工艺编制(CAPP)、柔性制造系统(FMS)、计算机集成制造系统(CIMS)也已应用成熟。上海汽车零部件企业在如何打入整车厂的供应链、如何提高按时交付的能力、如何提高快速反应能力以及如何提高企业的综合管理与经营能力等4方面,还面临严峻的挑战。

二、上海汽车及零部件出口的发展目标和基本思路

1. 发展目标 2007年上海汽车及零部件出口目标约为25亿美元,2005~2010年,上海汽车及零部件的出口额年均增长率将达30%以上。

2. 基本思路 未来几年,上海发展汽车及零部件出口的基本思路是:

第一,以上海汽车工业集团为骨干,扩大国际经济合作的领域,构筑上海汽车及零部件出口的中坚力量。上海将充分依托汽车制造业现有的产业基础,积极参与跨国公司全球汽车零部件生产和采购竞标,跟踪汽车零部件重点出口项目,加强与国际大型零部件公司的合作,通过核心业务的资源配置系统归类、结构调整、资产重组,逐步建设“5+1”零部件生产出口体系,即动力传动系统、底盘系统、车身饰件照明系统、空调系统、电子电器系统和锻热加工工艺系统,推行汽车零部件企业系统管理的模式,最终形成既为集团内部配套,又向国际市场拓展的新格局,使上海汽车集团的汽车零部件生产逐步进入全球汽车零部件采购网络。

第二,以上海国际汽车城产业园区为载体,加快园区的建设和招商引资,培育上海汽车及零部件出口的新增长点。在上海嘉定区国际汽车城现有基础上,积极延伸并建设国际汽车城产业园,加大招商引资力度,积极吸引大型跨国汽车生产商,将汽车零部件生产企业向将要新建的上海国际汽车城产业园区聚集,积极培育并加快建设“上海国际汽车城汽车零部件出口基地”,并以上汽集团及其外国合作伙伴的共同业务拓展为契机,扩大汽车及零部件的出口。

第三,以重点出口企业为支撑,促进一批成长能力强、出口潜力大、年出口额在1000万美元以上的企业快速发展,奠定上海汽车零部件出口的产业基础。以目前汽车零部件出口生产企业和进出口贸易公司为基础,加大产业发展和促进出口的支持力度,加大吸引外资力度,加快与全球大型汽车生产制造商的合作进程,争取尽快形成一批年出口1000万美元以上的重点出口企业。

三、关于培育以嘉定为依托的“上海汽车及零部件出口基地”的设想

1. 加强区内产业联动和协同发展,做大存量 “国家汽车及零部件出口基地”将以嘉定的“上海国际汽车城”内的现已基本建成的8平方公里汽车零部件产业基地和正在建设的10平方公里产业基地为基础,加大现有区域内的产业联动,做大汽车及零部件生产与出口的存量,形成“出口基地”的内部增量。“国家汽车及零部件出口基地”还

将与嘉定正在建设的3平方公里的“出口加工区”和50余平方公里的“嘉定工业区”等区域的发展有机结合、协同发展,着力引导汽车零部件企业入驻嘉定“出口加工区”,以充分利用出口加工区的国外货物入区保税、国内货物入区退税、区内基建物资和生产设备免税等政策,延长汽车及零部件生产的产业链,不断提高“国家汽车及零部件出口基地”的整体建设水平,提升“出口基地”的产业能级和出口潜力,构筑“出口基地”扩大汽车及零部件出口的新优势。

2. 加强上海国际汽车城汽车零部件出口基地与上海汽车集团的战略合作,扩大增量
依托上海市政府和嘉定区政府为“出口基地”建设、发展提供的良好发展环境,构筑扩大出口的促进平台,积极推进上汽集团与嘉定区在发展汽车产业、扩大汽车及零部件出口等领域的合作。充分发挥“国家汽车及零部件出口基地”的产业集聚效应,积极吸引上海汽车(集团)有限公司的新能源汽车生产企业、特别具有自主品牌、自主知识产权的整车生产企业以及配套的汽车零部件出口企业入驻“出口基地”,强强联合,优势互补,集成各方面资源,重点发展核心部件的制造能力以及关键系统和整车的集成能力,逐步培育具有国际竞争力的自主品牌整车和零部件产品,高起点打造汽车整车的国际化自主品牌,为“出口基地”的发展引入新的“领头羊”,增添新的生力军。

3. 培育“出口基地”的骨干企业,夯实基础
充分利用国家给予“出口基地”的扶持政策,积极设计促进“出口基地”建设、发展的政策,大力推进“出口基地”内的汽车及零部件企业的出口,千方百计吸引汽车及零部件出口企业入驻“出口基地”,尤其是要吸引自主品牌、自主知识产权的汽车及零部件出口企业入驻“出口基地”,培育一批年出口额500万美元以上及1000万美元以上出口骨干企业,夯实“出口基地”的产业基础,增强扩大汽车及零部件出口的实力。

四、扩大上海汽车及零部件出口的有关政策建议

立足于中国汽车及零部件制造业发展的现状,着眼于发展汽车产业的极端重要性及其市场发展需求,为了进一步促进全国和上海发展汽车及零部件生产制造,扩大汽车及零部件的出口,笔者提出以下3点政策建议。

(1) 建议对所有汽车零部件出口采取全额退税的政策。对汽车零辅件的出口,建议也恢复到原来全额退税的做法。即对所有的汽车零辅件如塑料件、线束、动力转向机、制动系统、散热片等产品,增殖税率为17%,出口产品退税率也由13%上调为17%。这也是不违背WTO规则的一项中性出口促进政策。

(2) 建议将橡胶轮胎及带织物的汽车零部件等产品纳入汽车零部件统计范畴;并对汽车轮胎制造业实行特殊的优惠政策。一是继续对汽车轮胎生产企业进口天然橡胶实行关税调整前的优惠关税,即征收进口关税税率为12%,以提高我国汽车轮胎制造业在国际市场的竞争力。二是对汽车轮胎的出口退税,也实行出口产品零税率,即汽车轮胎的出口退税率由13%上调为15%。

(3) 建议对汽车零部件出口生产企业的研究开发经费、开发自创品牌的出口产品的技术性研究支出以及自创品牌的国际认证费用等给予一定的补贴。

(作者单位:上海市外经贸委)