

加入 WTO 对我国汽车工业的影响及对策

加入 WTO 对我国汽车工业既是挑战，又是机遇。关税方面，在短期内和局部领域会给我国汽车工业带来阵痛，但加入 WTO 将引起我国汽车产业政策、规则方面的调整，对我国汽车工业的影响是深刻、长期和全面的。如果我们顺势利导，加大调整和改革力度，在有限的保护期内，尽快融入世界汽车市场的大格局中去，可以使我国汽车工业走上健康发展道路。

一、WTO 有关汽车方面的主要条款与我国汽车工业产业政策的比较

1、WTO 有关汽车方面的主要条款

货物贸易方面的条款：国内税和其他费用在汽车销售、购买、运输、分配或使用诸环节对国内产品和进口产品一视同仁；取消进口数量限制，以近三年实际平均进口量作为过渡期，以第一年发放的配额量为基础，年增长 15%，直至 2005 年取消配额，汽车贸易量的进口基数是 60 亿美元；从 2000 年起关税每年下调 10%，2006 年前整车进口关税平均降至 25%，零部件进口关税平均降至 10%。

贸易技术壁垒方面的条款：《贸易技术壁垒协议》（简称 TBT）规定推行强制性技术规格、非强制性技术规格和产品认证制度，但该协议在“在各方同意的国际标准中，对旨在保护发展中国家使用的特有技术生产方法和生产过程中的技术规定、标准和测试方法存在根本差异的，不应予以使用”。

投资与技术转让方面的条款：WTO 从 2001 年开始执行与货物贸易有关的投资措施协议（TRIMS），该协议规定：不得规定国产化比例；进口与出口不得挂

钩；不得限制进口部件总成装车；不得以外汇平衡为理由限制进口；不得规定出口数量；可拒绝执行强加上述要求的合同。

服务贸易方面的条款：必须提供市场准入渠道，允许跨国资本自由流动；不得采用数量配额和垄断专营方式限制国外供应商数量；不得进行服务贸易总额或资产总额的限制；不得实施股比与投资总额的限制；不得对法人形态进行限制；禁止向本国服务商提供补贴；必须实行国民待遇；必须给予最惠国待遇等。

2、我国汽车产业现行主要政策或规定

货物贸易方面：对进口汽车有数量限制，并征收 10% 的消费税，15% 的车辆购置费；整车进口平均关税为 55%，其中，轿车、轻型车整车进口征收 80~100% 的进口关税，零部件进口平均关税为 35%。

进口车价主要由整车到岸价、消费税（5%至 8%）、增值税（17%）、关税（80%至 100%）构成。

服务贸易方面：外资不得进入中国汽车服务领域，如进出口、融资、保险、租赁等；生产汽车、摩托车和发动机产品的中外合资、合作的外方股权比例不得高于 50%；规定法人形态，在整车与发动机领域不得以独资形态出现；外商不得独资在我国建立客运和货运运输公司。

投资与技术引进方面：规定国产化率，并根据国产化率制定进口关税的优惠政策；鼓励出口政策；引进技术的审批必须考虑国产化要求，否则不予批准。

可以看出，WTO 中的主要条款与我国现行汽车政策之间矛盾的焦点在于市场准入方面，我国现行的汽车产业政策或规定在投资、技术、服务、贸易等领域限制国外企业的进入，恰恰与 WTO 的基本原则相对立。

二、加入 WTO 对我国汽车工业的影响

1、关税调整的影响

关税调整包括整车和零部件两个方面。

整车方面：目前我国进口轿车价格是由到岸价、消费税（5%~8%）、增值税（17%）、关税（80%~100%）所构成。以上综合税率按车辆档次（排气量）的不同，从 121.68%至 154.35%不等。另外，还包括商检费用、运输费用、金融费用以及选装件价格、经销商费用和诸如许可证转购等其他的费用。以进口一辆排气量为 2.2 升、到岸价约为 15 万元人民币的丰田佳美轿车为例，其消费税为 8%、增值税为 17%、关税为 80%，那么综合税率应为 129%。以 15 万元乘以 129%等于 19.5 万元。再加上金融、商检、经销等其他环节的费用约 8 至 10 万元，这辆车的实际价格至少在 42 万元以上，至少比到岸价高出 27 万元人民币。

过渡期后汽车整体关税可能下降至 25%，但不会所有车型税率都为 25%。轿车关税有可能会比其他车型高一些。加上增值税、消费税、正常的销售利润等，轿车整车价格不会像一般人所想象的那样大幅度下跌。在一辆国内实际价为 42 万元的轿车中，关税只有 12 万元，约占 30%。即使 2006 年中国进口车关税降至 25%，这辆车的国内实际价最多不过降低 9 万元。况且，我国的关税减让是分阶段实施的。从价格角度看，目前我国轿车的价格普遍低于同类进口车型，加入 WTO 后价格对国产轿车的冲击是有限的。

国家开发银行支持的天津夏利、长安奥拓等微型轿车，国外市场同档次轿车的平均价格约为 5000 美元左右。而夏利、奥拓的部分车型 1999 年以来已降至 5 万元人民币以内。从价格上相比，即使入世六年后，国产微型轿车也并不

惧怕进口的同类车。而国家开发银行支持的一汽大众捷达、神龙富康等中档轿车，国际上同档次车的价格约 8000 美元，按照目前关税及汇率计算，报关后价格约合人民币 15.1 万元，稍高于上述国产车型价格；按加入 WTO 六年后的关税及现有汇率计算，国际上同档次车报关后的价格约合人民币 10.5 万元，低于上述两种中档国产轿车目前的价格。可以说，加入 WTO 后轿车排量越大，级别越高，价格优势就越不明显。国产与进口轿车在技术水平和质量水平方面差距很大，国外轿车品种、规格之多，对消费需求不同层次的覆盖面之广，是目前国产轿车所不能比拟的。据有关调查显示：国际同类产品价格即使高于国产车，20%左右的消费者仍将购买进口车；进口车价格与国产车基本持平时，将有 80%的消费者购买进口车。因此，一旦“入世”，中国汽车市场将会受到价格与品质因素的双重影响，而不单单是由价格来左右。这是进口汽车冲击国产汽车的最主要因素。

零部件方面：加入 WTO 以后，零部件进口平均关税将由目前的 35%降至 10%。随着轿车整车市场的竞争日趋加剧，也会要求其配套件同步降价。在选择配套件时，将逐步采用国际通行的竞争定价。比较采购原则，配套价格一般仅比国际价格高 3~5%，原来配套零部件企业获得的较高额利润将不复存在，许多企业已经出现或即将出现不同程度的亏损。

我国汽车零部件工业总体滞后主机的发展，基础薄弱。其原因：

(1) 投资严重不足，投资比例不合理，我国汽车工业对主机的投资远大于零部件。“六五”、“七五”、“八五”期间对零部件的投资仅占汽车工业总投资的 30%左右。国际零部件企业一般都有几百万套（件）产量，为多家整车企业配套，而国内零部件企业，即使是国产化搞的最早、规模最大的上汽集团，也不

过是几十万（件）产量。大多数零部件企业没有形成规模经济，普遍成本高，效益差，基本不具备国际竞争力。

(2) 结构极不合理，几十家企业生产同一类零部件产品，产品水平不高，生产规模，许多企业铸、锻、冲、机加工、热处理、总装等样样具备，“小而全”难以形成经济规模。

(3) 产品和工艺水平不高，引进车型国产化缓慢。许多工艺难点仍未突破。一些高新技术产品尚属空白，关键件难以国产化。

(4) 产品开发能力弱，难以适应整车更新换代要求。

2、投资与投资政策

加入 WTO 在投资与投资政策领域对我国汽车工业的影响，主要表现为对现有投资的冲击，投资政策变动引起的中外合资企业中控股权的争夺，以及外国独资企业与中资企业、合资企业的竞争。

在投资政策方面，目前我国《汽车工业产业政策》中对投资有严格的限制，加入 WTO 以后，这些限制迟早要取消。

从宏观的角度看，股权比例和法人形态等方面限制的取消，意味着中方将让出汽车企业的主导权。因为即使在目前规定法人形态与股权比例条件下，外方仍始终控制着技术产品的主导权，对合资企业在技术方面的授权和转让极其少。股权比例限制的取消，使中方在合资企业中的发言权更小，而法人形态限制的取消将使外方掌握除在市场、金融方面之外的全部权利。这样，我国汽车工业将可能成为国际跨国汽车公司的生产、消费地。

从微观的角度看，投资政策调整的影响并非完全对我国汽车企业不利。原有的投资政策实际上抑制了合资企业的技术创新，保护了外方投资者，用行政

手段 规定股权比例或让出一定市场的方式直接强制要求外方输入技术，这在短期内是有效的，但在极其有限的竞争空间内，技术的输入不仅是有限的，且输入技术的“品质”大都是次优、甚至是已经淘汰的，技术转让费和技术引进费也是极其昂贵的，产品更新周期大大长于跨国公司。投资政策的调整将使企业之间的竞争更加充分，产品更新换代更快，真正形成技术创新机制。

零部件与整车不同，国家只是对关键零部件有股权比例与法人形态有限制，目前我国零部件企业之间的竞争不充分主要不是来自外方，而是来自地方与汽车集团对零部件市场的分割。因此，加入 WTO 以后，对我国现有零部件行业的“散”、“乱”、“差”进行“整合”在所难免。在现有市场份额下，不仅外资不愿进入，而且已有的一批规模不经济、缺乏竞争力的外资企业，外方考虑的首先不是发展，而是退出的问题。对于有实力的外资企业，将可能在市场整合的过程中随着市场的集中逐步拓展。零部件的整合对我国零部件企业，特别是具有较高技术水平、较强经济实力的企业是有利的。

3、产品与市场和技术

产品方面：我国现有轿车产品都是引进国外的车型，其中上海别克、广州本田、一汽大众奥迪 A6、神龙富康、上海大众帕萨特 B 陷等具有 90 年代水平，其余如普通桑塔纳、捷达、夏利、奥拓等属 80 年代水平。具有 90 年代水平的轿车目前在 我国保有量很少，而保有量大的几种车型在发动机工况、节能、安全、环保、电子技术应用等方面，与现代轿车相比存在许多不足。

技术方面：加入 WTO 以后，我国的汽车技术开发面临着艰难的抉择。一方面，基础研究、基础储备特别是缺乏技术开发带头人，边际成本大大高于国际汽车企业；即使产品开发出来了，又将面临市场问题，开发高成本形成的产

品高价格难以同国际产品相抗衡。目前一汽、东风公司等，虽然在国内汽车行业中属技术力量较强的，但自主轿车开发能力与国际水平差距大。一汽多年来，只开发了红旗轿车，而其他厂家尚无成熟的轿车产品上市。上汽总公司虽然建立起合资性质的技术开发机构（泛亚技术中心和大众技术中心），但其技术产权仍掌握在外方，仍培育不了自己的技术开发能力。我国汽车行业的技术开发只有少数局部的开发实践，没有完整的现代化的轿车整车开发技术，许多开发实质上还是仿制。

市场方面：加入 WTO 以后，我国汽车产品的生命周期将大大缩短，像普通桑塔纳那样近 18 年的产品生命周期将一去不复返。产品生命周期缩短对我国新产品将是一个严峻的挑战，特别是对于缺乏规模经济的零部件项目。随着整车产品更新换代的速度加快，每种产品数量将减少，如果仅为一种整车配套，那么零部件厂家将效益不高甚至亏损。

以上分析说明：今后几年国产轿车市场占有率呈下降趋势是不可避免的，而为了阻止市场占有率快速下降对我国轿车引起的负面影响，全面大幅度降低整车价格从而向国际价格回归是今后几年的必然趋势，而大幅度的降价必然给轿车生产企业带来利润较大幅度的减少。从产品的角度看，目前单车的利润水平是在竞争不充分的条件下产生的，加入 WTO 以后，市场竞争不充分逐渐为竞争充分的市场所代替，从而降低整车单件的利润水平是一种必然趋势，但市场竞争充分条件下的利润率水平将难以维系我国部分国有企业和合资企业的高成本运行。

4、零部件的国产化

零部件国产化政策的调整，将是我国加入 WTO 以后对汽车零部件调整政策的一个核心问题，从某种程度上讲，国产化政策调整对零部件企业的影响大

大超过关税调整对企业的影响。但政策的调整与经济变量的调整对企业的影响方式完全不同。

1994年颁布的《中国汽车工业产业政策》中的一个重要方面是国产化政策。该政策规定凡是达到一定国产化标准的，可享受不同的优惠税率：零部件100%进口，国产化率为0时，关税为50%；国产化率达到40%，关税为30%；国产化率60%，关税为24%；国产化率80%，关税为20%。

从这一政策的初衷看，国产化政策是为了培育我国的技术开发能力，增加就业。在国产化政策的引导下，我国轿车生产企业将主要精力放在国产化方面，许多企业以国产化代替了企业的自主开发。加入WTO以后，取消或者减弱国产化趋势将加强。一是来源于WTO本身对国产化的否定；二是国际汽车产业是以市场为评价标准，加入WTO后我国轿车生产企业对零件要遵循全球采购、全球供货的规则；三是国产化政策不仅没有真正培育起我国零部件的技术开发能力，相反各集团在自身利益的驱使下，建立起了通用性差、没有市场竞争力的小而全的零部件体系，许多企业为国产化而国产化。取消或者减弱国产化的要求直接有利于我国的轿车整车厂，使其在零部件采购方面具有重大的选择权，可以更多地从技术和成本方面考虑零部件体系，在更大的空间优化配置资源。

取消或者减弱国产化的要求对我国零部件企业的影响程度是不同的，其影响程度完全取决于产品的成本和质量在国际上是否具有竞争力。

从产品本身的特点看：轿车零部件按其产品特征可以分为铸锻毛坯件、大型结构件、高技术功能件和一般小件。铸锻毛坯件和一般小件属于低附加值产品，是发达国家向发展中国家产品转移的对象，此类产品具有明显的生产地和消费地指向，跨国零部件企业一般也要求当地化生产，因而对我国汽车工业影

响不大。大型结构件如车架、车身、车桥、内外饰件等因体积大，不易运输，进口成本高，此类产品也具有生产地指向，因而也不是跨国公司出口的重点，但跨国公司可以采用合资、独资等方式实行当地化生产。因此，只要零部件企业的量、价格等方面具有竞争优势，在国内就具有较强的竞争优势。而高技术功能件，如电子控制系统、安全系统和尾气净化系统等高技术件，这些零部件的技术完全掌握在跨国公司手中，我国零部件企业不具备竞争优势。

从零部件的国产化率看：由于汽车零部件的关税将进一步下调，因而依赖进口材料越多的零部件企业，更有利于降低采购成本。相反，生产零部件的国产化率越高，对零件采购成本下降的空间就越小。

从企业的所有制性质看：我国汽车工业的零部件企业所有制性质多种多样，有国有、集体、民营和中外合资企业。在中外合资企业中，又有同汽车跨国零部件公司的合资，同非汽车公司的合资，相比较而言，入关对它们的冲击较小，而对于其它所有制类型的企业，则有较大程度的冲击。

5、汽车服务贸易

我国汽车服务贸易是比汽车生产更加幼稚的行业，其体制仍基本上沿袭计划经济下的旧体制。目前除合资企业可以销售本企业的产品外，在经营范围方面限制相当严。

加入WTO以后，我国在汽车服务贸易领域将逐步开放，开始可能在汽车销售、售后服务等方面，然后涉及到汽车保险、融资和消费信贷等领域。

汽车服务贸易的开放，最直接的表现是汽车市场竞争格局将发生变化。一方面汽车服务贸易的逐步开放，意味着我国将允许国外汽车公司或汽车贸易公司在中国设立分公司。另一方面关税下降和配额不断增加，降低了国外汽车贸

易的进入成本和进入条件。这样，原来我国汽车市场以国内整车生产企业为主、国内汽车进出口公司为辅的主体格局，将转变为国内整车企业（包括合资企业）、国内汽车贸易企业和以纯贸易方式进入我国的独资汽车贸易公司并存的格局，外商贸易企业建立销售网络，以新的销售方式直接威胁我国汽车行业已有的销售网络。我国现有轿车整车厂如上海大众、一汽大众、神龙公司、天津夏利等经过多年的努力，在全国建立了较为完善的营销网络和维修体系，具有明显的竞争优势，这是竞争对手在短时期内无法做到的。但当初建立起来的营销体系，其盲目扩张、装修豪华的车库和落后的管理与营销观念，在我国进入 WTO 以后将受到严峻的挑战。

三、国内外汽车公司在我国加入 WTO 后的应对措施

由于资料有限，在这里只能对加入 WTO 以后国内外汽车公司的调整作一些判断性的分析。

1、国内企业

目前国内的主要汽车集团有一汽集团、东风集团、上汽集团、北汽集团、天汽集团、重汽集团、中汽集团等七大集团，这七家汽车集团的主要经济指标差距较大，面临的问题有的是共性问题，如没有形成技术开发能力、人员富余的等，有的是个性问题。

因为轿车是我国加入 WTO 以后冲击最大的汽车产品，从汽车产品构成看，由于上汽集团的轿车几乎占该集团汽车产量的 100%，因此它面临的冲击最大。其次是天汽集团，轿车产品占汽车产品的 64.5%，一汽集团、东风集团、北汽集团的冲击相对小一些。这些企业集团轿车产品占汽车产品的比例分别为 28%、18.8% 和 9.6%；中汽集团和重汽集团则没有轿车产品，相对冲击更

小一些。

但从主要财务指标看，上汽集团承受力最强，而其余六家企业集团相对小一些。由于上汽集团有大幅下调价格的空间，而中国汽车工业仍有一定的保护期，这样，上汽集团逐步调整价格的空间就更大，因此即使考虑汽车产品结构因素，上汽集团对加入 WTO 的承受力在我国七大汽车集团中仍是最强的。若其他企业因降价使总资产贡献率下降 5%，则我国其他六大汽车集团将出现不同程度亏损，而目前即使没有加入 WTO，有些企业集团已经出现亏损。

在上述状态下，这些企业集团对加入 WTO 后拟采取的措施可能是：

(1) 谋求与国际跨国公司全方位合作，重汽集团拟与世界著名的重型卡车生产商——瑞典的 VOLVO 公司合作，在中国生产 VOLVO 公司 98 年推出的 FM 系列车型，并利用 VOLVO 公司技术改进斯太尔车。项目立项已获国家有关部门批准。一汽集团债转股后，德国大众公司拟回购一汽集团股份，与一汽集团全面合作，目前正在谈判中。天汽集团正在与日本丰田公司谈判合作事宜。

(2) 向政府要政策。这方面突出表现在一汽、东风和天汽集团。经企业积极要求，国家今年批准一汽集团 78 亿元债转股方案，12 月 2 日已签订了框架协议。东风公司债转股也在紧锣密鼓中，其中神龙公司债转股已与国家开发银行签订了框架协议。国家批准天汽公司将其优良资产重组上市，上市后已筹措 12.8 亿元。

(3) 转变经营机制，优化管理模式。一汽、东风汽车集团相继提拔了年富力强的领导，对集团内部的机构进行了一系列重大改革，使得部室机构和人员大大减少。同时，对企业内部进行了不同程度的重组。一汽集团在 1998 年成

立了富奥汽车零部件有限公司，其最终目的是仿效美国通用公司将一部分零部件企业从一汽集团独立出去，让其独立面对市场。

2、跨国汽车公司

在跨国汽车公司中，已经与我国合资的公司与没有同我国合资的公司对我国加入 WTO 的态度及其要求政府采取的措施是不同的。

已进入中国整车生产、销售的跨国公司将采取的措施是：

(1) 进一步要求降低配套零部件价格，使整车的降价转移到零部件，以抵御其他没有进入到中国整车市场的其他国外跨国公司企业产品的直接加入。

(2) 要求全球采购。与我国合资的国外企业如美国通用公司、德国大众公司、日本本田公司等都要求对国产化率的限制适当放低，对零部件实行全球采购。

(3) 要求有一个合理的保护期。为了抵御进口产品快速进入中国市场，在入关初期，它们要求进口配额不应放的太大，并且在配额限制上不应仅仅是轿车整车，还可包括零部件。

(4) 随着整车市场日益激烈的竞争，跨国公司下属合资公司将进一步要求扩大股权，以扩大其在合资企业中的经营权（因为 50% 的股权不能保证国际跨国企业的知识产权，在其它权限方面也受到限制。）

(5) 争取在汽车销售、维修和保险等汽车服务业方面从事经营活动。

没有进入中国整车生产的跨国公司将采取的措施是

(1) 利用区域优势，整车产品直接进入中国市场，以质量、价格等优势同国内整车企业竞争，韩国、日本的汽车企业最有可能采取这一策略。

(2) 独资办企业，福特等公司可能采取这一策略，对于跨国公司来讲，合

资的成本太高，一旦允许，就采取独资形式，其实质同现有的合资企业竞争。

(3) 要求中国政府扩大其产品直接进入中国市场的范围。

(4) 以汽车销售、维修、保险等汽车服务领域为突破口，相继进入中国汽车市场。

3、国际零部件企业

同整车企业对 WTO 的态度一样，没有进入中国零部件行业的跨国零部件企业，与已经进入我国零部件行业的跨国零部件企业所采取的应对措施是不同的。

已经进入中国零部件行业的跨国企业要求：

(1) 采取一定的保护措施，在保护时，应区别对待。对于技术含量低的零部件企业应全方位的开放，而对于高科技、高附加值的零部件生产企业，由于这类企业的投资很大，应作为特别的对象加以适当保护。

(2) 必须保持一定的国产化比率或称当地化生产的比例。

(3) 逐步降低关税，使这些合资企业有一个逐步适应的过程。

对于没有进入中国零部件行业的跨国企业，是通过合资方式还是贸易方式，取决于近期的成本比较和远期对中国汽车市场规模的战略评价。在目前只有几十万辆的规模下，难以对零部件跨国公司构成足够的吸引力，跨国零部件集团在华投资更多的是一种长远的考虑，战略布局的考虑，而距离中国比较近的国家如韩国、日本以贸易方式直接进入中国市场的可能性较大。

四、我国政府可能采取的对策

中国加入 WTO 后，关税的下调是一个过程，如何充分利用这一段保护期，将加入 WTO 对我国汽车工业的不利影响在保护期内降至最低，减少可能的冲

击，是政府 和汽车生产企业所必须考虑的。

汽车工业产业政策或有关规定的调整势在必行，如何调整，调整的程度，还要看最终谈判的结果。但调整的指导思想将是在有限的保护期内，以保护民族工业为目标，推动国内主要汽车集团快速成长。调整的重点从国产化转向培育企业的自我技术开发能力；调整的手段转向经济手段、法律手段；调整的领域从项目，生产领域转向技术、环保和汽车服务贸易等非生产领域。

据报道，目前国家机械工业局正在研究加紧扶植国内汽车企业的措施，将会公布一系列调整和扶助国内汽车企业的方案，内容除了加快推动企业重组和兼并步伐外，也会推出强化整个汽车行业的产品质量、减员增效、降低生产成本、调整产业和产品结构等几方面内部环境的措施，并提供较佳的私人购车优惠政策等外部环境。另外，为减轻部分主要汽车企业集团的债务包袱，政府将加快企业债转股的速度。近期，我国政府可能会对汽车工业采取以下一些比较大的措施：

1、尽快取消以限制为主的消费政策，改善私人购车外部环境

长期以来，我国政府部门为了防止乱花钱购买公车，实行了以限制为主的轿车消费政策。据统计，各级政府部门规定的各种收费政策达 200 余种，占轿车实际零售价的 20~50%，由此导致车价高出国际市场价格一倍以上。当私人购车迅速增加，轿车进入家庭成为国民经济增长重要动力以后，现有的消费政策就成为障碍，其调整势在必行。在轿车进入家庭的起步阶段，高车价严重限制了消费和市场容量。市场容量上不去，生产厂家达不到规模生产的水平，成本也难以下降。目前几大轿车生产厂家除上海大众接近规模生产水平外，其他厂家差距尚大。打破这种僵局的首要措施是调整政策，将限制为主改成鼓励为

主，通过下调费用使目前市场上的主力车型价格降至 10 万元左右，销售量可能有一个大的增长，几大轿车生产厂家逐步接近规模生产水平，促进成本显著下降，并展开价格和服务竞争，从而进入价格下调，产销量增加，成本降低，价格进一步下调，产销量进一步扩大的良性循环。

与此同时还要继续积极稳妥地推进公车改革，除少数高级公务人员外，其他公车开支应当转变为私人购车的需求。

2、通过兼并重组进一步推动汽车工业改组，促进规模经济 and 专业化分工，以此为基础降低生产成本和销售价格

加强国内主要汽车集团的合作、联系，通过资产重组尝试集团之间的零部件产业交换，以扩大规模来降低零部件成本。国际汽车业之间的兼并成为国际汽车工业的发展潮流。但目前我国的汽车工业仍存在着地区割据的局面，加入 WTO 以后，将很难在激烈的市场竞争面前同国际汽车企业相抗衡。因此，国内主要汽车企业之间的联合将显得更为重要。在零部件方面，集团之间零部件的产业交换是利用集团各自优势、扩大零部件批量的有效办法，只有这样，在局部范围内将竞争对手变成合作伙伴，一致对付进入 WTO 以后面临的共同困难。

3、推动我国汽车工业积极参与全球汽车工业分工，寻求自身发展

汽车工业是要求规模经济、以全球为市场的工业。近年来汽车工业巨头之间的合并接二连三。可以预见，在今后三年内，若干个最具实力的大跨国公司将有全球大部分汽车市场份额。不论中国加入 WTO 与否，汽车工业生产、贸易的全球化是大势所趋，中国必须顺势而为。中国作为今后相当长一个时期最具市场潜力、本国汽车工业有一定基础但总体上较为落后、经济开放度已经

较高的国家，应当以积极参与全球分工的角度看待和处理与跨国公司的关系。

国家目前正在筹划重点支持三至四家汽车集团调整政策，支持它们进一步与国外大型汽车集团全面合资生产产品。这样可以使世界著名汽车集团与国内大型制造商形成风险共担、股权投资的机制，入世后世界汽车集团不是想方设法排挤合资企业，而是想方设法支持和发展合资企业。要力争在关税税率下调到位之前，使国内外汽车产品的价格差价大幅度缩小，这样才可能使加入WTO的冲击降至最低，最终使得一汽大众、上海大众、二汽神龙、上海通用、天津夏利、广州本田等合资公司以及中方控股的一汽、二汽、上汽等集团更加壮大，使得轿车工业在中国汽车工业的实质地位越来越高，并使中国的某些汽车产品在国际上具有一定的竞争力。从中国家电等产业发展过程看，只要政策到位，这种前景是完全可以期待的。

4、要求企业加强自身的管理

入世后，要求企业在质量控制，成本控制、减员增效等方面多下功夫，优化资源配置，进行内部整合，降低成本，提高产品质量；加大在科研开发上的投入，提高技术水平；扩大自身的销售网络，强化服务手段。要从策略上充分利用自己对国情的了解，避免同国外厂商的产品直接对抗，在车型选择方面，要针对广大市场，发展真正适合我国国情的经济性车型，如发展车型小、附加功能少，价廉的“准轿车”等，充分利用外国厂商对中国市场还相对陌生的时期，迅速占领市场，使国外轿车短时间难以延伸和派生。