

# “十二五”北京汽车产业出口规划

北京市经济和信息化委员会

北京市商务委员会

二〇一一年十二月

# 目 录

一、全球汽车产业贸易格局.....	2
二、国内汽车产业出口现状.....	3
三、北京汽车产业出口现状.....	4
四、北京汽车产业出口面临的形势.....	5
五、指导思想、发展思路和目标.....	6
(一) 指导思想。.....	6
(二) 发展思路。.....	6
(三) 发展目标。.....	6
六、工作重点.....	7
(一) 全球布局，分类拓展市场。.....	8
(二) 创新方式，多渠道扩大出口规模。.....	8
(三) 提升质量和服务平台建设水平，建设汽车出口基地。....	9
(四) 加快电动汽车产业化，抢占海外市场先机。.....	9
七、保障措施.....	10
(一) 积极配合国家对外经贸合作发展战略。.....	10
(二) 支持企业加快提升产品竞争力。.....	10
(三) 充分调动和利用政府资源。.....	11
(四) 营造良好的出口政策环境。.....	11
(五) 强化国际化人才队伍建设。.....	12

为适应国内外汽车产业发展形势，推动北京汽车产业外向型发展，增强产业国际竞争力，同时提升“北京创造”的国际影响力和服务全国、辐射世界的的能力，为首都经济社会发展发挥更大作用，特制定本规划。规划年限为 2011 年至 2015 年。

## 一、全球汽车产业出口贸易格局

全球汽车出口贸易特点有：

**贸易主体集中度较高。**从贸易结构看，全球汽车出口贸易主要集中在美国、西欧等第一类市场，约占贸易总量的 60%。包括巴西、俄罗斯、印度、中国等在内的第二类市场贸易额约占 15%。非洲等第三类市场出口贸易额约占全球 25%。

**主要汽车生产大国出口比重较大。**2009 年德国汽车出口总量占其汽车产量的 68.8%，日本占 45.6%。德国、日本、美国分列汽车出口贸易额前三，三国汽车出口贸易总额约占全球的 40%。

**海外建厂成为拓展国际市场的主要方式。**目前，大型国际汽车公司基本遵循“整车出口-散件组装-海外建厂”的发展模式，且形成产量以海外工厂为主的局面。2009 年，本田、丰田、现代分别有 72%、53%、48%的销量来自海外工厂。

### 专栏：三类市场划分

按汽车工业发展水平、市场准入标准，可将全球汽车市场分为三类：第一类所属国家或地区的汽车工业发展较为成熟或对汽车排放、技术法规要求较严格，主要包括美国、加拿大、西欧、日本、韩国、澳大利亚等。第二类市场汽车工业发展较快，具备一定基础，对汽车排放、技术、营销等准入标准要求与国内相差不大，主要有金砖五国等。其余市场为第三类市场。

## 二、国内汽车产业出口现状

2010年，中国出口汽车54.5万辆，占国内汽车产量的3.0%。主要特点包括：

1. 零部件出口比重较大。2010年，全国汽车企业完成出口金额283亿美元，其中零部件占72%。

2. 出口产品基本覆盖所有类别。其中，乘用车出口以轿车为主力军。2010年，中国轿车出口占乘用车出口总量的62.9%，奇瑞、本田（中国）、重庆力帆分列前三。商用车产品涵盖货车、客车的几乎所有品种，东风、哈飞、长城、福田等企业货车年出口量均超过2万辆，位居前四名。

3. 出口企业、出口地较为集中。奇瑞、长安、长城、东风、北汽等前10家企业出口量占全国的77.4%。安徽、重庆、河北、北京等出口量排名居前。

此外，中国汽车出口还呈现出主要满足第三类市场需

求、出口方式由整车出口向建设散件组装厂转变等特点。

### 三、北京汽车产业出口现状

“十一五”期间，北京累计出口整车超过 17 万辆，整车与零部件累计实现出口金额约 62.6 亿美元。2010 年，北京汽车产品出口金额 13.5 亿美元，约占北京汽车工业产值的 4%，约占全国汽车出口金额的 3%。其中，整车出口 3.7 万辆，占全市汽车工业产销量的 2.5%，占全国汽车出口总量的 6.7%。特点有：

1. 出口主体相对集中，北汽福田、北汽有限为整车出口的主力军。前 10 名零部件企业出口额占零部件出口的 76%。

2. 出口产品以商用车为主，商用车占总出口量的 95%，但高附加值产品较少。

3. 整车产品基本出口到第三类市场，分布在亚非拉国家，约占总量的 98%，出口到二类市场占 2%。

4. 出口方式仍以一般贸易为主，但开始探索在海外建设散件组装厂。

此外，本市汽车企业海外营销网络初具规模，但网络控制能力依然较弱。同时，新能源汽车出口实现突破，抢占了国外部分市场。

#### 四、北京汽车产业出口面临的形势

进入“十二五”，随着国家刺激汽车消费政策的退出，国内汽车产业增长将趋缓，竞争将进一步加剧。在此背景下，国内各企业融入国际市场的意愿更加强烈，纷纷加紧开拓海外市场，实施外向型发展。

北京正着力建设中国特色世界城市和国际商贸中心，需要外向型产业的支撑，并通过产业的国际化发展，提高区域创新能力，扩大国际知名度和影响力，提升城市品牌形象，同时吸引国内外高端人才聚集。

北京汽车工业拥有外向型发展的基础。基本建立起较为完整的整车制造和零部件供应体系，并在商用车和运动型多用途汽车（SUV）等部分乘用车领域具有国内领先的研发制造能力。福田与戴姆勒、康明斯、北汽自主品牌、北京长安汽车进一步丰富了北京汽车外向型发展的合作模式和产品资源。

但是，北京汽车工业外向型发展也面临挑战，在发展初期需面对国内企业的同质化竞争和日、韩、德等国的跨国汽车企业的封堵，且在国际化经营、对外投资管理等方面经验不足。遭受国际贸易壁垒和国外反倾销、反补贴、保障措施调查的风险不断加大。人民币升值等因素，也造成企业对外竞争优势削弱。

## 五、指导思想、发展思路和目标

### （一）指导思想。

大力实施出口战略，培养具有较强国际竞争力的汽车产业，推进北京汽车工业融入全球汽车产业，提升“北京创造”国际影响力，为建设中国特色世界城市、打造国际商贸中心做出贡献。

### （二）发展思路。

进一步推进北京汽车产业结构调整，提升产业竞争力，创新出口方式，针对不同市场实施差异化、多渠道出口战略，推动北京汽车出口从出口战略、贸易方式和售后服务体系等方面转变，不断扩大出口规模，使汽车出口成为北京外贸和北京汽车产业发展新的增长点和重要支撑力量。

### （三）发展目标。

十二五期间，北京汽车出口金额年均增长 20%，到 2015 年力争当年实现出口金额 40 亿美元。汽车出口量、出口金额在国内位居前列。具体目标为：

**企业国际竞争力明显增强：**通过实施出口战略，提高重点企业统筹国内国际资源的能力，进一步增强整体竞争力，成为首都外向型经济的重要组成部分。北汽福田成长为世界

级商用车企业，北京成为其全球运营中心、研发中心、结算中心。北汽集团自主品牌轿车、北京长安汽车公司在国际市场占据一定的轿车市场份额。同时，形成若干零部件出口规模在 1 亿美元以上的龙头企业。

**市场结构更加优化：**以高水平整车产品抢占一类市场，以散件组装、海外建厂方式拓展二类市场，以整车出口、散件组装方式巩固三类市场。2015 年，向一类、二类、三类市场出口的金额比例为 5:55:40。

**产品结构进一步完善：**实现两个转变，即整车由商用车为主向商用车、乘用车并重转变，零部件出口由外资主导向自主品牌、外资并重转变。2015 年自主品牌轿车出口达到 4 万辆。到 2015 年，中重卡、高端轻卡、轿车等产品出口金额比重超过 60%。

**渠道服务能力全面提升：**推动营销网络建设从依赖当地经销商向自主营销体系转变。加强售后服务体系建设，提高售后服务能力。到 2015 年，在全球完成 3000 家以上网点布局，自建、共建营销网络比重超过 50%。

**贸易方式有所转变：**由目前单纯依赖产品出口为主向产品、技术、品牌、资本输出相结合转变。

## 六、工作重点

为实现以上目标，重点开展以下工作。

## （一）全球布局，分类拓展市场。

1. 在一类市场实现突破。培育北京汽车企业进一步提升自主创新能力，支持其通过研发和技术改造，提升产品排放、安全等级，开发适应国外市场需求的高附加值产品，提高轻卡、中重卡、轻客、SUV、中高端轿车及电动轿车等产品的竞争力。先期以新兴发达国家为突破口，出口高端轻卡、皮卡、轻客、新能源汽车等产品。在“十二五”中后期进入美国、日本、韩国等市场。

2. 重点拓展二类市场。支持北京汽车企业在二类地区投资建厂和建设散件组装工厂，生产高端轻卡、皮卡、SUV、中重卡等产品。

3. 巩固并扩大三类市场空间。通过建设散件组装工厂和整车贸易方式，出口各类商用车和自主品牌轿车、SUV产品。

## （二）创新方式，多渠道扩大出口规模。

探讨多种模式，统筹利用各方资源，推进汽车出口。

### 1. 创新模式，带动整车与零部件出口。

利用多种渠道推动整车出口。借鉴福田戴姆勒、福田康明斯合资模式，提升自主品牌影响力，并利用戴姆勒、康明斯海外营销平台和渠道，带动整车及零部件出口。

扩大自主品牌关键零部件企业的出口。在总结并购经验，加快关键技术消化吸收的同时，继续推进关键零部件领

域的海外并购，平移部分产能，建设北京基地。利用并购企业的全球网络，促进自主品牌关键零部件企业进入跨国汽车企业全球供应链，拉动关键零部件出口。

## **2. 加大与央企部门合作，合力拓展海外市场。**

加大与央企合作，借助其资金实力、海外渠道和境外工程等资源，争取整车采购订单或援外车辆订单，并通过资金代垫、委托销售等多种方式，共同拓展海外市场。

### **（三）提升质量和平台建设水平，打造汽车出口基地。**

完善北京汽车零部件产业链，降低成本，提高汽车产业竞争力。推动汽车制造业集聚区形成出口规模，打造国家级汽车和零部件出口基地，逐步树立“北京品牌”形象。

支持企业加强技术和市场研究，开展引进消化吸收再创新，开发具有一定国际竞争力的拥有自主知识产权和自主品牌的产品；推动本市有实力、有潜力企业及相关机构建设境外营销网络和售后服务网点、检验检测、国际认证注册、物流等公共服务平台，不断提高商务服务完善度，增强企业开拓国际市场能力。

### **（四）加快新能源汽车产业化，抢占海外市场先机。**

充分利用本市电动汽车产业基础和示范运行效应，调动国际汽车产业资源，研发、生产适应海外需求的电动汽车产品，并以邮政、出租、公交等领域为突破点，重点拓展欧美、

新兴发达国家及新加坡、台湾等国家和地区，推动建设国际电动汽车研发制造中心和关键零部件制造基地。

## 七、保障措施

完成以上重点工作需从以下几个方面进行支持。

### （一）积极配合国家对外经贸合作发展战略。

建立与国家外交、商务等部门的定期沟通机制，研究、掌握国家外交、经贸政策方向与趋势，抓住机遇，结合国家外交战略、经贸合作战略的实施，发挥比较优势，在一二类市场实现突破，针对三类市场推进产业转移，争取国家层面支持。

### （二）支持企业加快提升产品竞争力。

争取市产业统筹资金专项支持，重点支持企业针对三类市场进行适应性开发，在产品质量、性能等方面进行提升、改进。加大研发力度；针对一、二类市场，研发满足汽车排放、安全、法规等要求和右舵使用习惯的高附加值汽车产品。鼓励企业加大海外出口产品生产线技术改造，降低产品成本。

支持企业在二、三类市场加快建设组装工厂和投资建厂，带动整车和关键总成及零部件出口，同时通过技术许可、

技术转让等方式，加快海外建厂和合资合作进度，提升品牌影响力。

### （三）充分调动和利用政府资源。

加大政府层面沟通交流，引导、支持本市重点企业借助政府资源，与目标市场的当地政府、当地工业与投资等国家主管部门和商会建立稳定的沟通渠道。先期以中东欧、东南亚、中南非洲、拉丁美洲等区域为重点工作对象，覆盖二三类市场，获取当地在零部件进口关税、产业政策倾斜、网络渠道建立、整车出口配额和关税优惠等方面的支持。

强化与我驻外使领馆的合作与交流，发挥其沟通渠道和信息平台作用，推动本市汽车出口企业加强与国外政府、商会的沟通，争取支持，为企业创造在海外发展的良好环境。

### （四）营造良好的贸易政策环境。

建立完善汽车出口协调、预警和应急响应机制，支持本市汽车行业主动利用贸易救济手段，维护行业利益和产业安全。加强国际规则培训，指导本市汽车企业积极有效地应对国外不公平贸易作法。加强对国外汽车企业贸易壁垒信息的搜集和研究，为企业争取公平贸易环境。加强出口信用保险、信贷等方面支持。争取本市和国家政策、资金支持，加快完善出口公共服务平台建设。

## （五）强化国际化人才队伍建设。

完善人才引进政策，丰富人才引进渠道，支持在海外建设企业研发中心，引进海外产品研发和熟悉国外市场、法律法规、技术趋势等情况的国际型人才，为建设世界级汽车企业和外向型经济提供人才保障。

市有关部门按照此规划，研究、制定《北京汽车产业出口实施方案》。