

# 促进我国汽车产业自主创新的财政政策探讨

梁正席<sup>1</sup>, 梁东瑾<sup>2</sup>

(1.四川工商职业技术学院, 四川 都江堰 611830; 2.西南财经大学, 四川 温江 611130)

**【摘要】**我国汽车产业在近20年中发展迅速,但不可忽视的是在飞速发展的同时产生的问题,其中自主创新不足是我国汽车产业面临的重大问题之一,这一问题致使我国很难从汽车大国走向汽车强国;财政政策作为国家宏观调控的手段,在促进汽车产业自主创新的过程中起到了不可或缺的作用。国家要加大对汽车产业自主创新的财政政策扶持力度,提高我国汽车产业自主创新能力。

**【关键词】**汽车产业;自主创新;财政政策

**【中图分类号】**F407.471 **【文献标识码】**A **【文章编号】**1673-1891(2011)02-0062-04

汽车产业作为国民经济的重要支柱产业之一,所占经济规模大,对整个经济的带动效应强,是决定一个国家综合经济实力的重要产业。中国汽车行业在近二十年中取得了长足发展,已经由一个零基础的汽车弱国变成了年产、销量均为世界第一的汽车大国。但是目前中国汽车产业存在很多问题。其中,自主创新不足是一个相当严重的问题,由此带来了汽车企业核心研发能力和自主品牌的缺乏。在国际竞争越来越激烈的大背景下,自主创新不足已经严重制约着我国汽车产业健康而快速的发展。

## 1 我国汽车产业自主创新不足的表现

我国汽车产业大而不强。尽管我国汽车产、销量位居世界第一,但是自主品牌发展不够,竞争力不强,主要表现为规模小,认可度不高,市场占有率低。一些企业尽管拥有庞大的生产规模,但只是跨国公司的加工厂,没有掌握核心技术;虽然汽车产业有较大的产量,但放眼望去多以仿制和联合生产为主。比如广汽、上汽、一汽等国内最大型的企业,销售最好的车型却均属于国外品牌合作生产(广汽本田、丰田,上汽通用,一汽大众)。还有一个问题就是大而分散。我国自主汽车企业总数远远超过美国、日本等发达国家,但是一年的自主汽车总产量却不及发达国家一家大型汽车企业几个月的产量。

模仿和联合生产,大而分散的格局也使我国国产车企在很长时间内失去了创新方面的竞争力,而只能把低价格作为竞争的主要手段。由于国内高端市场已经几乎被国际知名品牌垄断,国产品牌在国内多以中低端市场为主要市场,几次往高端市场的探索也以失败告终。根据中国汽车工业协会的数据,2007年自主品牌轿车的销量为124.22万

辆,只占了轿车销售总量的26%。2009年自主品牌乘用车销售457.7万辆,占乘用车销售总量的30%。其余份额都被国外品牌占有,性能上的劣势无疑是自主品牌市场占有率低的重要因素之一。而性能上的劣势又可以归结于自主创新能力的缺乏。

目前我国的汽车企业研发资金投入不足。与世界汽车巨头相比,我国汽车龙头企业在研发投入方面的差距更为明显。根据有关资料显示,2008年上汽的研发强度为4.31%,而丰田的研发强度为5.59%。技术革新在汽车产业的竞争中占有相当重要的地位,是决定一个企业持续发展能力的重要因素。国内大型车企和国外品牌尚且有如此差距,不难想象一些稍小稍弱的企业在产品研发上的劣势。于是很多企业选择了一味的模仿然后走低端低价路线的策略。以大量的其他投入来换取微小利润。如此便形成了低端——创新能力差——再低端的恶性循环。

## 2 财政政策在汽车产业自主创新方面的实际应用

财政政策是国家根据一定时期政治、经济、社会发展的要求,制定的旨在引导市场发展方向财政性调控措施。财政政策作为国家宏观调控的手段,通过一系列具体措施推动或抑制一些产业的发展。虽然财政政策不是影响汽车产业发展的决定性因素,但是财政政策上的支持对于汽车产业的发展起到了不可或缺的重要作用。在中国汽车产业腾飞的二十年中,财政政策的支持起到了极其重要的作用。

从国外的经验来看,美国、日本等汽车强国非常注重财政政策对汽车产业的引导。日本政府很早就把科技发展作为日本谋求生存发展的唯一出路。在日本,汽车工业起步比欧美国家晚20年,现

在能跻身世界一流汽车强国,政府鼓励汽车产业创新的政策(贴息贷款、直接补贴、加速折旧、免税等)起到了非常重要的作用。美国政府在本国汽车产业处于困境的时候,加大财政政策扶持力度,通过减免汽车企业税收,提供优惠贷款等多项政策促进汽车产业技术革新,并在不同的时期实行促进自主创新的专项计划,例如PNGV计划,这项计划建立了汽车企业之间,汽车企业与政府、学校之间的合作关系。整合了各行业的资源并充分利用,大大的提高了研发效率<sup>[2]</sup>。

在我国,财政政策在一定程度上也起到了促进汽车产业自主创新和自主品牌发展的作用。例如在2006年出台的《关于企业技术创新有关企业所得税优惠政策的通知》中规定,技术开发费在100%扣除的基础上再按当年实际发生额的50%在所得税前加计扣除。该项规定无疑促进了汽车企业加大研发支出,从而带动了汽车产业自主创新的发展。近年来奇瑞、吉利、长安等民营企业得到飞速发展,自主品牌所占市场份额有所提高。在金融危机的冲击下,2009年开始实施汽车下乡政策和小排量汽车购置税减免政策,在这两项政策的带动下,据中国汽车工业协会统计,在政策出台的当年,1.6升以下排量的轿车和微型客车销售719.553多万辆,同比增加了71%,成为乘用车市场增长的主力。而小排量汽车大多出自于自主品牌汽车企业,政策在一定程度上促进了自主品牌和汽车产业自主创新的发展。国产汽车在获得政府采购的政策扶持后,逐步加大了自主创新研发费用的投入,例如奇瑞汽车在2005年被列入政府采购目录,促使奇瑞在新能源汽车等前端技术研发的不断创新,形成了一批自主创新成果。

### 3 我国财政政策在促进汽车产业自主创新方面存在的问题

我国的财政政策虽然在一定程度上推动和引导了汽车产业自主创新,但是距离汽车强国政策起到的作用尚有差距,离我们的目标也还有一段距离,政策还不完善,有待改进。具体表现在:

#### 3.1 财政政策对外资汽车业和合资汽车业的倾斜抑制了国产汽车企业自主创新

许多地方政府为了吸引国外投资者,采取了一系列优惠政策,造成了汽车产业合作品牌企业和自主品牌企业之间税收的差别对待<sup>[4]</sup>。在一定程度上降低了自主品牌的市场竞争力。对几家大型国企的支持力度较大,在财税政策上给予了很大的支持。在政策的庇佑下,合资汽车企业依赖引进的外

国公司技术扩大生产规模赚取高额利润,研发自主车型势必会增加企业成本,降低利润。外国母公司拥有先进的研发技术,我国企业很难有机会参与汽车的研发设计过程。存在的技术差距导致合资品牌企业大多由外国公司提供研发好的车型,再由我国企业加工生产。因此合资汽车企业慢慢淡忘了自主创新的必要性。自主品牌企业由于缺乏政策的支持和与合资品牌竞争的压力,生产规模、市场占有率不能与合资品牌媲美,因而打击了国产企业自主研发的积极性。政策倾斜的本意是希望以市场换技术,最后由于我国汽车企业与外国汽车企业技术差距太大,无法提供竞争性产品,以及外国企业对其核心技术的保护致使我国成为了外国汽车企业的加工厂,外国企业利用我国廉价的劳动力和庞大的市场获取高额利润<sup>[5]</sup>。即使转让来的技术,大多也是在国外已经淘汰的技术。政策的倾斜不仅抑制了合资企业的自主创新,对自主品牌的自主创新也造成了一定的不利影响。

#### 3.2 国家对于汽车产业自主创新的扶持和研发投入不够

与上述对外资汽车企业的倾斜形成鲜明对比的就是国家对于本土车企的扶持力度不足。由于我国汽车产业起步晚,起点低,没有国家对于车企的直接性扶持政策,我国自主汽车企业很难在科研创新领域与国际汽车大公司竞争。一直以来,政府对企业自主创新的激励不够,政策实施不到位,没有明确汽车产业自主创新的目标和汽车产业自主创新发展规划。鼓励自主创新的政策没有延续性,没能激发企业进行自主创新研发的积极性。而不足之处主要有:政府采购政策实施效果不佳,虽然国家已经将自主品牌汽车纳入了政府采购名单,但是在实际操作中,采购量远没有达到计划量。2007年进入政府采购的自主品牌占采购轿车总数的20%,而实际采购比例只有5%左右<sup>[6]</sup>。政府在汽车研发资金投入偏低,汽车产业自主创新需要投入大量的研发资金,因此需要很大的人力、物力和财力,目前国家对企业自主创新的支持力度还不大。国家提供的研发资金只占企业研发总额的20%~30%,而国外的比例为30%以上。无论是研发资金投入金额还是投入的比例都与汽车强国有很大的差距。缺乏研发资金,自主创新很难得到发展。

#### 3.3 缺乏引导自主创新汽车消费的激励财政政策

目前,没有明确的政策支持消费者购买自主品牌汽车。而且仅有的一些鼓励购买政策也是范围狭窄,鼓励力度不够。比如,对小排量汽车的补贴

和购置税减免在一定程度上激发了小排量汽车的销量,但是小排量汽车仍然只是汽车市场的一部分,另外一部分自主品牌车型没有受到政策的扶持;汽车下乡和购置税减免政策的实施在一定程度上促进了自主品牌汽车的发展,2009年使自主品牌轿车的市场占有率从25%提高到30%,但是力度有限,实行的时间也不长,并没有带动起整个自主汽车产业的良性循环。促进新能源汽车的消费的政策也没有收到预期的成效:由于新能源汽车目前价格还较为昂贵,技术也不够成熟,一些普通的购置税减免或是补贴显然无法带动起消费者的购买热情。致使很多消费者不会购买性能类似却比传统汽车价格高的新能源汽车。

#### 4 促进汽车产业自主创新的财政政策建议

我国汽车产业自主创新的发展离不开财政政策的支持。财政政策作为国家宏观调控的一种手段,能够弥补市场机制的不足和缺陷,在国民经济中起着至关重要的作用。尽管财政政策不是提高自主汽车企业自主创新能力的决定性因素,但是国家财政政策的支持对国产汽车的自主创新是十分重要的,鉴于目前财政政策在落实中存在的问题,特提出如下建议:

##### 4.1 完善市场竞争环境

市场换技术策略的失败,政府应该反思政策方向的错误,意识到发展自主创新的必要性,依赖国外技术只能导致我国创新能力退化。公平的市场竞争是促使汽车企业技术提升的重要条件。政府不应该以提高产业集中度和扩大规模为由造成汽车企业不公平竞争,应该取消对合资企业的优惠政策,同等对待国有企业和民营企业。其次建立企业自主创新的考核评价机制,确立产量、利润、自主创新能力等多方面的综合考核指标。政府应该制定以自主品牌和自主创新能力为准入标准的制度,让自主创新成为企业提高竞争力的重要因素<sup>[1]</sup>。

##### 4.2 加大汽车产业自主创新研发资金的投入

我国汽车自主品牌在传统汽车制造业中缺乏核心技术,而如今新能源汽车给了我们一个赶超外国先进水平的机会。无论是新能源汽车还是传统汽车都需要自主创新作为技术支撑,同时通过技术的提升,增加消费者对自主创新汽车的认可度。首先国家应该设立专项资金,大力培养技术人才,支持各自主汽车企业派遣有潜力的技术人员到国外

学习技术,学习国外知名汽车企业的研发方法和借鉴其核心技术,引进国外汽车技术人才和先进技术,其次国家应设立激励汽车自主研发的专项资金,为企业自主创新提供坚实的后盾,技术是企业发展的关键因素,大多国内企业缺乏足够的研发资金,因此政策的扶持非常重要,无论是新能源汽车还是传统汽车,在技术上都有很多漏洞,与汽车业发达的国家都有很大的技术差距,这也是今后我国汽车产业变强的最大障碍。笔者认为加大研发资金和培养研发人员是解决我国自主汽车创新不足的最根本的方法,而解决这两个问题都需要国家加大资金投入。

##### 4.3 利用税收杠杆促进自主创新汽车的发展

众所周知,税收具有强制性、无偿性、固定性等特征。税收作为财政政策里不可或缺的一种调控手段,能明显而迅速的促进一个产业的发展。近几年出台的汽车下乡政策和新能源汽车鼓励政策,小排量汽车购置税减免政策等都很好的证明了这一点。为了使自主创新汽车得到更快的发展,笔者认为:首先在汽车消费领域,国家应当对单位和个人购买自主创新的汽车减免购买环节的购置税或进行一定金额的补贴,引导汽车消费向自主国产汽车倾斜,财政政策的优惠范围不仅包括中低档汽车和环保汽车这两大领域,还应该包括中高档的新科技、新能源自主创新汽车,刺激中高端自主汽车消费,更能激发自主车企在高端汽车研发领域加大投入,也才能促进自主车企的健康发展。其次,国家应该加大对自主国产汽车企业的税收减免力度,让自主国产汽车业有更多的资金进行人才培养和新技术研发,甚至可硬性规定必须将减免的税收用于自主汽车企业的创新研发。

总之,我国汽车产业要想在国际上占有一定的地位,自主创新能力必须要有显著的提高。而自主创新能力的提高又依赖于国家财政政策的大力支持和配合。财政政策对于市场是一个信号灯,指明未来发展的方向,并在起到了一定的引导作用后逐步退出。当然,政策不是万能的,政策也不能替代市场。必须要权衡财政政策的利弊,灵活运用,在政策的扶持下不断提高汽车产业自主研发能力,加快自主创新的速度,提高自主汽车品牌的核心竞争力,只有这样,我国汽车产业才能稳健发展,也才能早日实现我国成为汽车强国的愿望。

#### 注释及参考文献:

[1]数据来源:中国汽车工业协会。

- [2]杜蕾,温枢刚.国外政府推动汽车工业自主创新的行为及其启示[J].科技管理研究,2009(5):55-59.
- [3]张少杰.我国汽车产业自主创新政策初探[J].商业时代,2007(5):84-85.
- [4]欧阳靖,罗会华.我国汽车产业政策失效的原因分析及其启示[N].湖南商学院学报,2007,14(3):5-9.
- [5]王薇.政府采购促进我国汽车工业自主创新研究[J].经济师,2009(2):60-61.
- [6]刘建民,谢蕊.助推汽车制造业自主创新的财税政策研究[J].财政研究,2008(11):22-24.
- [7]杨沿平,唐杰,周俊.我国汽车产业自主创新现状、问题及对策研究[J].中国软件学,2006(23):11-16.
- [8]阳立高,廖进中.浅谈产学研联合推进汽车产业自主创新的发展[J].汽车工业研究,2009(7):11-15.
- [9]雷海艳.浅谈我国汽车行业发展的现状及对策[N].湖北经济学院学报,2007,4(2):89-90.
- [10]吴秀波.2006:论促进汽车产业自主创新的税收政策[J].汽车工业研究,2006(7):6-10.
- [11]唐杰,杨沿平,周文杰.中国汽车产业自主创新战略[M].北京:科学出版社,2009:242.
- [12]刘力钢.中国汽车制造业企业发展战略[M].北京:经济管理出版社,2008:277.
- [13]Bronwyn H. Hall Joim van Reenen. How effective are fiscal incentives for R&D? April 1999.

## Study of Financial Policy to Promote Independent Innovation of China's Auto Industry

LIANG Zheng-xi<sup>1</sup>, LIANG Dong-jin<sup>2</sup>

(1.Sichuan Industrial and Commercial Vocational College, Dujiangyan, Sichuan 611830;

2.Southwestern University of Finance and Economics, Wenjiang, Sichuan 611130)

**Abstract:** China's automotive industry has developed rapidly in the past 20 years. The issues arising with the rapid development cannot be ignored. Lack of independent innovation is one of the biggest problems that China's automobile industry is facing, with the result of difficulty for China to change from a big car country to a strong one. Fiscal policy as a means of national macro-control, plays an indispensable role for promoting the automobile industry in the process of innovation. Government should enhance the financial support for independent innovation of China's automobile industry and to improve the ability of the independent innovation.

**Key words:** Automobile industry; Independent innovation; Fiscal policy