Modern Management 现代管理, 2023, 13(10), 1332-1342
Published Online October 2023 in Hans. https://www.hanspub.org/journal/mm
https://doi.org/10.12677/mm.2023.1310168

汽车产能过剩对于企业盈利能力的影响

边心玥，刘　捷

北方工业大学经济管理学院，北京

收稿日期：2023年8月22日；录用日期：2023年9月11日；发布日期：2023年10月26日

摘　要

在汽车工业的高速发展和中国汽车产业转型的背景下，世界各国汽车厂商纷纷加大投资，增加产能，加速扩张，使我国汽车产业产能过剩及不平衡问题进一步凸显。生产能力过剩，是导致产业发展的主要隐患所在，无法充分发挥的生产能力所耗费的生产成本将侵蚀影响到公司盈利，从而削弱降低了国内制造汽车的优势，也对汽车行业造成了巨大的影响。本文利用相关的财务指标，以新能源汽车与传统燃油汽车为研究对象，多维度地构建了汽车行业的盈利能力分析体系，对汽车产能过剩对汽车行业盈利能力的影响进行分析，指出汽车行业产能过剩的原因，并提出解决对策。

关键词

产能过剩，盈利能力，汽车行业，财务指标，解决对策

The Impact of Overcapacity in Automobile Production on Corporate Profitability

Xinyue Bian, Jie Liu

School of Economics and Management, Northern University of Technology, Beijing

Received: Aug. 22nd, 2023; accepted: Sep. 11th, 2023; published: Oct. 26th, 2023

Abstract

Under the background of the rapid development of the automobile industry and the transformation of China's automobile industry, automobile manufacturers from all over the world have increased investment, increased production capacity and accelerated expansion, which further highlights the problem of overcapacity and imbalance in China's automobile industry. Overcapacity is one of the biggest risks leading to the development of the industry. The cost of the capacity that cannot be fully utilized may erode and damage corporate profits, and weaken the advantages of producing cars in China, which has brought a great impact on the automobile industry. This pa-

文章引用: 边心玥, 刘捷. 汽车产能过剩对于企业盈利能力的影响[J]. 现代管理, 2023, 13(10): 1332-1342.
DOI: 10.12677/mm.2023.1310168

per uses relevant financial indicators, takes new energy vehicles and traditional fuel vehicles as the research object, constructs the profitability analysis system of the automobile industry, analyzes the impact of automobile overcapacity on the profitability of the automobile industry, points out the causes of overcapacity in the automobile industry, and puts forward solutions.

Keywords

Overcapacity, Profitability, Motor-Dom, Financial Index, Solution

Copyright © 2023 by author(s) and Hans Publishers Inc.
This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).
http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/
Open Access

1. 引言

我国市场经济现已进入了高质量增长阶段，汽车行业作为国家龙头行业，对国民经济发展的促进作用很大，但是由于我国经济发展模式的粗放，体制机制不完善，汽车行业企业在国民经济的高速成长中也逐步显露出了盲目投资、以过低水平发展的问题，产能过剩风险也日益凸显，而且由于汽车行业的市场供求结构变动也很大，所以汽车行业企业的生产经营也举步维艰[1]。产能过剩成了制约我国经济发展的顽疾，政府部门对于防范行业出现产能过剩高度重视，自 2006 年 3 月起国务院出台了多条通知对汽车行业投资做出合理的引导和规划，推进汽车行业转向高质量发展，为汽车行业消除过剩的产能指明了方向。

研究汽车产能过剩对企业盈利能力的影响不仅可以对汽车产能过剩的相关理论研究作一定的补充，还可以帮助政府识别汽车行业的产能波动情况，掌握行业的运行特点，及时制定合理的政策，为汽车相关企业的投资决策提供合理的参考。同时，在缓解汽车行业过剩生产能力、增强汽车行业市场竞争力等方面也给出了具体的指导意见，对于推动汽车行业乃至整个中国经济良性发展都有着重大意义。

2. 文献综述

2.1. 国外相关研究综述

对产能过剩的概念，外国学者一般认为产能过剩是一种实际生产产出低于产能产出的现象。E. Chamberlin (1933)在《垄断竞争理论》中提出产能过剩实质上是一一种“过剩的生产能力”，并从微观层面出发，主张在市场处于垄断竞争过程中，边际成本曲线(MC)低平均成本曲线(AC)，导致了市场价格上涨与浪费的现象，从而存在着产能过剩[1]。Cassels J M (1937)指出不能随意使用产能过剩这一术语，其核心思想认为产能过剩是指生产要素能够生产的潜在产量与实际需要生产的产量之间的差额，在大多数情况下，潜在产量受经济环境的制约。根据允许企业调整产出规模的时间段，分为短期存在的固定要素的过剩能力与长期存在的所有要素的过剩能力，在这两种情况下，存在的过剩产能将在一定程度上取决于所考虑行业所采用的各种生产要素的估值[2]。

国外众多学者纷纷通过理论分析和实战分析来研究企业窖藏生产要素所导致的产能过剩问题。Catherine J. Morrison (1985)通过研究耐用品行业窖藏劳动力生产要素的行为，发现企业在产出下降时雇佣相对多劳动力是一种减少雇佣成本的政策[3]。Abel (1983)通过分析企业窖藏劳动力生产要素，认为企业

在经济衰退周期中因调整劳动力要素的成本大于储存成本，企业会选窖藏行为，Ray C. Fair (1985)通过峰值法测算了美国制造业窖藏劳动力生产要素的行为，其结果验证了 Abel (1983)的结论，即跨期企业决策会窖藏劳动力生产要素，减少雇佣成本[4]；WEIL P (1987)通过大量的市场问卷调查分析，认为企业在经济波动周期中都会预留劳动力要素，并窖藏约 5%的劳动力要素[5]；Mishkin F S (1984)认为垄断企业会在经济环境不确定条件下生产更多产品进行存储，同样因为边际收益问题不会在市场需求不高的情况下销售完所有产品。部分国外学者研究发现，企业窖藏生产要素导致了产能过剩，同时也对经济周期的波动起到了推手作用[6]。例如，John C. Hilke (1984)关于经济周期与产能利用率的研究发现，在新古典主义经济学框架下，资本会受到新投资物品的冲击，并加速旧资本的折旧速度，产能利用率通过经济周期放大了其对均衡就业及生产要素使用率的影响[7]；Brad Barham，Roger Ware (1993)实证分析了德国、美国、日本和英国四个国家的窖藏劳动力生产要素行为及与各自经济周期的关系，研究发现企业一般按照经济周期中的劳动力使用生产效率来调整劳动需求量[8]；Tirole J (1985)分析经济周期波动受到企业产能利用水平和气质性的影响，并通过具体的数据分析证明了技术冲击可以通过产能利用率传导和放大到实际的经济运行中[9]。

2.2. 国内相关研究综述

国外的学者通常将产能过剩定义为实际产出小于产能产出的状态，这种说法是一种超额生产能力说。国内学者对产能过剩的理解则完全不同，围内学者从中国实际出发，从产能过剩对经济产生不利影响等方面阐述，认为产能过剩是一种供求失衡，也即供求失衡说。赵婉妤(2020)认为进一步探究产能过剩可能造成的关键性影响，对于科学把握产能过剩趋势、正确认识当前中国所执行的经济政策、更好地制定防范和化解产能过剩矛盾措施、推动经济发展都具有重要的理论价值和现实意义[10]。吴健涛(2019)提出，在经济迈入新常态背景下，中国正逐步走向自由竞争的市场经济，行业垄断格局逐渐被打破，固守传统管理模式进行的规格化制造已无法适应市场需求。在渐进式改革背景下，创新是企业适应发展的唯一选择，产能过剩治理必须依赖于技术创新[11]。王岳平(2006)指出只有当供给大于需要的产能总和超过了市场上厂商充分竞争所维持的能力，企业为争取市场占有率降价竞争，供过于求出现明显不良反应后，超出限度的生产能力才有可能成为物质过剩的生产力[12]。卢锋(2009)也认为在高产能劳动力物质过剩的很长时间内，因为市场的有效供求能力不足，而厂商的实际产出产能也总是超出的有效市场能力，而超出的实际生产能力也总是比厂商在参与有效市场竞争时所维持的能力高得多[13]。彭浪(2009)认为在平衡产能过剩的其它措施方面，从三个层面提出建议：国家层面要成立汽车 OAME 组织、发展大配厂、鼓励发展小型车、制定科学的旧车报废制度、扩大内需、控制公务车辆进口；企业层面要引导消费、满足个性化、扩大农村市场、自主创新等；还需要扩大出口，占领海外市场[14]。

2.3. 文献述评

我国汽车整车制造业能力的物质过剩是由于世界上整车生产技术向新兴领域转移与拓展的必然产物，因此我国整车企业需要依照惯例构建自己的汽车零部件供应体系，而传统体制之外的国内零部件企业则因为出现的技术问题与海外贸易壁垒罕有机会融入该体系中，这也就形成了对国外汽车品牌零部件市场的增长路径依赖性，也将导致我国车辆零部件制造商的创新能力严重欠缺。

文章通过对中国汽车产能过剩的现状以及现有文献的研究分析，分别从国家整体、企业、政府和消费者四个层面阐述中国汽车行业产能过剩的原因及对策。面对汽车行业利润下滑、库存积压等现状造成的资源配置不合理问题，文章分析出目前汽车行业产能过剩的原因是整体经济、基础设施建设的落后；企业前期发展不当、产品缺乏特性；政府体制障碍、干预不当、政策不适；消费者的人均收入低下以及

理性人行为。综合汽车产能现状以及过剩原因分析，有针对性地提出了以下对策：发展国家经济、提高国家综合实力、提升国家地位；企业进行改革创新、兼并重组、结构升级；政府要合理制订相应政策、完善配套设施及制度并扩大内需；消费者要积极支持本国产业、合理消费。总之，文章希望通过对汽车行业产能过剩的分析为汽车行业以及其他相似过剩行业健康稳速成长提供借鉴。

产能过剩造成资源配置扭曲、不良贷款膨胀、企业倒闭和效率低下等问题，成为推动经济转型升级和结构优化的障碍，直接危及国民经济的健康运行，与地方性债务和房地产泡沫并列为中国经济的三大风险。为化解过剩产能和提高产能利用率，中国政府出台了一系列日趋严厉的政策措施。中国汽车行业产能过剩问题是我国当前经济发展中的一个难题，同时也是资源供需不平衡所带来的难题。产能过剩问题广泛存在于我国规模庞大的工业行业当中，但由于汽车行业始终是我国经济社会发展的主要支柱产业，其产能过剩问题严重制约着工业经济发展，因此目前政府部门已经高度重视，并将整治汽车行业产能过剩问题当做了政府部门工作重点。

文献主要研究了汽车产能过剩的原因以及解决过剩问题的相关政策，没有提到汽车行业目前面临的挑战以及对企业盈利能力的影响。本文主要研究了汽车产能过剩对企业盈利能力的影响，以此分析汽车产能过剩的原因，继而提出相关解决的对策。

3. 我国汽车行业产能过剩概述

受疫情影响，国内汽车销量接连两年表现低迷，更多的整车厂商面临亏本运营，产业加剧洗牌。因此，中国汽车行业的产能劳动力过剩问题也越来越多了。据中国全国乘联会的最新统计资料(见表 1)，截至 2021 年底，有汽车销量数据的中国车企仅为 86 家(见表 2)，产能利用率仅为 52.47%。需要注意的是，这 86 家车企的发展极其不平衡。据图表的分析，有 16 家车企销售将达到 60 万台，6 家车企月销售将达到 20 至 60 万台左右，有 20 家车企预计在 2021 年的销售将达到 1906.6 万台，合计产能将达到 2499.4 万台，平均产能效率将达到 76.2%。此外，年销量低于万台的中国车企还高达 29 个，在 2021 年的总销售额为 9.96 万台，平均产能为 492.2 万台，但平均产能效率却只有 0.02% [15]。

Table 1. Automobile production capacity table in 2019
表 1. 2019 年汽车产能表

序号	企业产能利用率数值范围	企业数量(个)	年产能	
			数量(万辆)	占总数比例(%)
	乘用车企业总计	128	3990.5	100
1	大于 100%的企业合计	8	439	11
2	80%~100%的企业合计	7	710.7	17.81
3	60%~80%的企业合计	10	746.5	18.71
4	40%~60%的企业合计	8	379	9.5
5	20%~40%的企业合计	19	686.3	17.2
6	10%~20%的企业合计	8	308	7.72
7	小于 10%的企业合计	32	493	12.35
8	没有销量的其余企业合计	36	228	5.71

数据来源：https://baijiahao.baidu.com/s?id=1659247756117948215&wfr=spider&for=pc。

Table 2. Automobile production and sales table in 2021
表 2. 2021 年汽车产销表

序号	企业销售量数值范围	企业数量(个)	2021 年产能		2021 年销售量		平均产能利用率(%)
			数量(万辆)	占总数比例(%)	数量(万辆)	占总数比例(%)	
	乘用车企业总计	86	3703.8	100	2145.6	100	57.93
1	大于 60 万辆的企业合计	16	2050	55.35	1661.06	77.42	81.03
2	20 至 60 万辆的企业合计	6	449.4	12.13	245.55	11.44	54.64
3	10 至 20 万辆的企业合计	10	331	8.94	130.58	6.09	39.45
4	5 至 10 万辆的企业合计	9	113	3.05	64.74	3.02	57.29
5	1 至 5 万辆的企业合计	16	267.9	7.23	47.12	2.2	17.59

数据来源：https://baijiahao.baidu.com/s?id=1659247756117948215&wfr=spider&for=pc。

一面也是由于各企业都志向高远，要生产更多的新车，可是汽车市场却趋于平稳，企业再难消化更多的新车供给。根据中国汽车工业协会对外发布的数字，2022 年中国汽车产销分别实现了 2841.89 万套和 2850.51 万套，同比增加了 0.84%和 2.45%的运动，增长是近 13 年来最低标准，说明了尽管中国的汽车销售已开始回归到了一个理性发展的状态，但 2020 年以后井喷式的发展也将无法再现。所以，除非中国汽车销量在今后几年保持了 20%以上的稳定增长，不然，中国产能劳动力过剩也将不可避免。

从各企情况分析(见表 3)，产能效率高于 100%的车企有 8 家，也就是说这八家车企的市场需求已经远超过了工厂产能，正面临着供不应求的状况。而生产效率在 80%~100%以上的汽车企业则有 7 家；而高于 60%~800%以上生产效率的汽车车企则只有 10 家。而剩下的 103 型家车企产能效率都低于 60%，也处于产能严重过剩的区间。其中，产能效率低于百分之几十的 32 家，再加上还没有完全实现汽车销量的 36 家企业，也存在着随时被汽车行业淘汰的重大风险。但随着中国国内在新能源领域对汽油渗透率的连年提高，传统燃油汽车占有率还会继续下降，而一直以燃油车型为主要销量主体的中国传统新能源汽车行业，则依然存在着不同程度市场份额的下降[16]。显然，新能源产能扩张与燃油车产能闲置之间的矛盾，日益明显。

一边市场疯狂增长，一边产能严重过剩，数据表明，有 11 家中国传统企业产能利用率高于 100%，另有 4 家中国新能源公司产能利用率也高于 100%。以东风本田国内为例，因为其目前在国内有 3 家整车厂，原本规划的年产能是 76.8 万部，但是在 2022 年东风本田销量就已达到了 79.3 万部，所以便由东风本田在日本神笼的二厂规划建立了新能源车生产。以特斯拉国内市场为例，当前的年交付量就已经维持在了 5 万台的水准上，其产能利用率也达到了 100%，并且随着特斯拉车型对国内销量的需求量也愈来愈大，于是就不断被传来了关于各类企业投资建厂、收购产线等的传闻。

乘联会的数据显示，截至 2022 年底，车企产能 TOP20 产能合计为 3749 万辆，占总量近九成，但是整体的平均产能利用率却低于 50%。产能利用率在 70%以上仅有 5 家车企，其中只有比亚迪和特斯拉中国可以说是以新能源车产能为主，其余车企的产能大头还是在燃油车上。不乏部分现在或者曾经的主流车企产能利用率低于 40%，甚至有的产能利用率低于 15%。

调查显示，到 2030 年预估包括大众汽车、丰田汽车和通用汽车等 10 家主流车企，将有 1/3 的内燃机汽车产能可能会最终闲置。相比之下，新能源汽车产业兴起，在技术、产品、模式等方面全方位创新，发展势头强劲。即便如此，1~4 月整体新能源的产能利用率却下滑到 69.4%的水平。

Table 3. Capacity utilization rate of major new energy vehicle enterprises from January to April in 2023
表 3. 2023 年 1~4 月主要新能源车企产能利用率

2023 年 1~4 月主要新能源车企产能利用率					
序号	企业	22 年实现产能	23 年 1~4 月产能利用	23 年规划产能	23 年产能占比
1	比亚迪	250	93.2%	350	31.8%
2	特斯拉	100	90.0%%	100	9.10%
3	上汽通用五菱	50	60.0%	60	5.50%
4	吉利(含几何、极氪)	40	67.5%	60	4.50%
5	长安(含深蓝)	40	82.0%	60	5.50%
6	埃安	40	90.0%	50	5.50%
7	小鹏	30	25.5%	40	3.60%
8	理想	25	93.6%	40	3.60%
9	蔚来	25	45.60%	35	3.20%
10	长城	20	52.50%	50	4.50%
其他		180	60.0%	255	23.2%
合计		800	69.4%	1100	100%

数据来源：https://baijiahao.baidu.com/s?id=1768210930493980433&wfr=spider&for=pc。

4. 汽车产能过剩对企业盈利能力的影响

近年来我国严重的汽车产能过剩已经成为汽车行业所面临的头号难题，汽车产能的过剩对企业盈利的能力会有或多或少的影响，下面让我们通过分析不同车企的财务指标，了解汽车产能过剩对不同汽车企业盈利能力的影响。

4.1. 对燃油车企的盈利能力影响

Table 4. Financial indicators of Great Wall Motor Co., Ltd. over the years
表 4. 长城汽车股份有限公司历年财务指标

长城汽车股份有限公司历年财务指标				
财务指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务收入(亿元)	1347.00	1334.00	1015.00	937.81
营业利润(亿元)	82.53	67.25	53.62	45.31
主营业务利润率(%)	6.01	4.93	5.19	4.71
净资产收益率(%)	12.66	11.26	9.58	8.45
总资产收益率(%)	4.58	4.08	4.02	4.03

数据来源：https://emweb.securities.eastmoney.com/PC_HSF10/FinanceAnalysis/Index?type=web&code=SH601633。

Table 5. Financial indicators of Guangzhou Automobile Group Co., Ltd. over the years
表 5. 广州汽车集团股份有限公司历年财务指标

广州汽车集团股份有限公司历年财务指标				
财务指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务收入(亿元)	1068.00	734.78	606.48	573.85
营业利润(亿元)	79.98	73.91	60.51	67.11
主营业务利润率(%)	7.27	9.77	9.58	11.24
净资产收益率(%)	7.93	8.42	7.27	8.46
总资产收益率(%)	4.65	4.98	4.32	4.98

数据来源：https://emweb.securities.eastmoney.com/PC_HSF10/FinanceAnalysis/Index?type=web&code=SH601238。

以长城汽车(见表 4)和广汽(见表 5)为例。

长城汽车股份有限公司其主营业务收入增长比较缓慢，但是营业利润与主营业务利润率增长比较稳定，净资产收益率与总资产收益率也处在稳步增长阶段。由此可以看出，长城汽车股份有限公司在汽车产能过剩阶段当中，企业盈利能力并没有受到很大影响。公司的业务实力在同行业中保持较高水平，公司的经营绩效在良好态势，公司的经营收入正在稳健阶段。

广州汽车集团股份有限公司其主营业收入增长比较稳定，但营业利润与主营业务利润率处于起伏不定阶段，净资产收益率与总资产收益率也有波动。由此可以看出，广州汽车集团股份有限公司在汽车产能过剩阶段中，主营业务收入增长的同时每年营业成本也在稳定增加，导致营业利润与主营业务利润率处于有增有减的状态，说明企业的盈利能力变弱，公司整体成本过高，资产没有被充分利用。净资产收益率与总资产收益率有波动，也说明公司经营效率较低可能是由于市场竞争激烈或管理不当导致的。这可能导致销售收入下降或成本过高，从而使利润率下降。

4.2. 对新能源车企的盈利能力影响

Table 6. Financial indicators of Xiaopeng Automobile Co., Ltd. over the years
表 6. 小鹏汽车有限公司历年财务指标

小鹏汽车有限公司历年财务指标				
财务指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务收入(亿元)	248.40	200.42	55.47	21.71
营业利润(亿元)	−91.39	−48.63	−27.32	−36.92
主营业务利润率(%)	−36.69	−24.12	−49.09	−171.42
净资产收益率(%)	−23.12	−12.70	−14.65	−96.42
总资产收益率(%)	−13.33	−8.81	−10.13	−43.63

数据来源：http://emweb.eastmoney.com/PC_USF10/pages/index.html?code=XPEV&type=web&color=w#/cwfx。

Table 7. Financial indicators of NIo Automobile Co., Ltd. over the years
表 7. 蔚来汽车有限公司历年财务指标

蔚来汽车有限公司历年财务指标				
财务指标	2022 年度	2021 年度	2020 年度	2019 年度
主营业务收入(亿元)	455.07	331.70	151.82	73.67
营业利润(亿元)	−145.60	−105.70	−56.11	−114.10
主营业务利润率(%)	−29.30	−11.12	−33.62	−144.36
净资产收益率(%)	−49.71	−34.17	−53.77	−4247.88
总资产收益率(%)	−16.25	−15.38	−16.21	−68.29

数据来源：http://emweb.eastmoney.com/PC_USF10/pages/index.html?code=NIO&type=web&color=w#/cwfx。

以小鹏汽车(见表 6)和蔚来(见表 7)汽车为例。

小鹏汽车有限公司 2019 年度~2020 年度主营业务收入稳定增加，但从 2020 年度~2021 年度主营业务收入突然爆炸式增加，随后 2021 年度~2022 年度主营业务收入增长又趋于平缓，主营业务利润率一直处于负数，呈现负值减小状态，净资产收益率与总资产收益率做负值减小状态。由此可以看出小鹏汽车有限公司在汽车产能过剩阶段中，随着新产品的推出，研发成本与经营成本也随之爆发式的增加，导致企业经营利润一直处于亏损状态。主营业务利用率逐年负值减小状态，说明企业在面对产能过剩的条件下，采取了增强销售能力的措施，但是公司成本过高，使得主营业务利润降低。净资产收益率与总资产收益率的负值减小状态，说明了公司经营效率在逐步改善，财务结构在变得更加合理，闲置资金被合理利用，

许多长期贷款和不良资产被清理。但是由于经营成本的过高，公司仍然一直处于亏损状态。

蔚来汽车有限公司其主营业务收入增长比较迅速。营业利润一直处于波动状态，且一直亏损，主营业务利润率一直为负数，净资产收益率与总资产收益率同样也一直处于负数，由此可以看出未来汽车有限公司在汽车产能过剩的风波当中，虽然主营业务收入增长比较迅速，但是在面对高额的研发成本与经营成本的压力下，营业利润还是处于亏损状态，从主营业务利润率的趋势可以看出，在 2019 年度~2021 年度公司找到了合适的经营策略，公司的运营效率逐步向好，资金周转趋于正常，销售能力在稳步提升，但是 2021 年度~2022 年度主营业务利润率再次变为负增长，可能是在市场竞争激烈的情况下，企业的销售能力与企业的生产能力失衡，导致企业的库存过多。因此净资产收益率与总资产收益率也处于先负值减小，再负增加状态。

5. 汽车产能过剩的原因

5.1. 市场因素对中国汽车行业产能过剩的影响

市场因素论主要是从经济周期波动、社会市场化程度、国内供求市场、国际供求市场这 4 个方面分析其对汽车行业产能过剩的影响机制。

5.1.1. 经济周期对中国汽车行业产能过剩的影响

随着全球化进程加快，世界经济体相互之间联系紧密，经济周期的变化会带动全球经济的波动。当经济发生变动时，各种相关要素都会相应的变动。当汽车市场经济发展较好时，投资者预期这种良好的发展趋势会维持一段时间，此时他们就会增加投资，扩张产能，经过一段时间的积累之后市场上的产品供给就会出现大于需求的现象，而市场需求并不是无限的，多余的产品供给无法被消化，市场的竞争机制就会使汽车生产厂商为了增加产品销售率而降价，这样又会出现产能过剩。反之，当汽车市场的发展情形不太乐观时，他们就会减少投资，降低生产，使企业现有产能水平得到充分运用，这将有利于缓解产能过剩现象一定程度得到[17]。

5.1.2. 市场化程度对中国汽车行业产能过剩的影响

在市场经济体制下，汽车行业的市场化程度越高，市场环境相对公平，有利于企业之间的充分竞争。良好的市场环境使企业有更多的机会来弥补自身的不足，而且在宽松的市场环境中，汽车上下游企业也会健康发展，汽车企业设备利用率提高，抗风险能力不断加强。当市场环境变动较大时，企业不能及时做出相应的举措，无形中降低了产能利用率。当市场化程度低时，市场环境大多受到管制，汽车企业经营障碍较多，企业抗风险能力弱，当市场行情发生变动时，企业承受能为有限，利润降低，产能利用率下降，潜在产能过剩风险凸显。

5.1.3. 国内供求市场对中国汽车行业产能过剩的影响

汽车市场的供给和需求情况发生的微小变化都会对我国汽车领域的相关产业的生产经营状况产生较大的影响。最近几年，经济增速放缓，我国的消费需求以及投资热情也随之减弱，导致就是市场上的需求不能消化掉市场上多余的供给，企业过剩的产能无法释放，出现产能过剩的现象。与此同时，消费升级之后，人们对汽车产品有了更高的要求，但是汽车厂商的生产能力有限，市场上充斥着大量中低端产品，导致了汽车供给结构的错配，从而出现低端汽车产能过剩，高端汽车产能不足、结构性过剩的现象。

5.1.4. 国际供求市场对中国汽车行业产能过剩的影响

当前，我国对外贸易市场繁荣，国际市场的风吹草动对我国汽车行业产生较大的影响。近年来，我国对外开放的力度不断加大，国际汽车市场尤其是发达经济体，这些国家汽车制造业工艺水平高，产品

质量好，加之进口关税降低，强势占领中高端汽车消费市场，对我国汽车行业冲击较大，导致国内汽车行业积聚过多产能。另一方面，“一带一路”战略的持续推进，沿线国家经济快速发展也为我国汽车行业缓解过剩产能带来了机遇。“一带一路”国家大多汽车工业基础薄弱，发展前期主要依靠进口，巨大的需求量能够将国内过剩的产能转移出去。当国际市场形势较好时，整体经济状况比较稳定，国际市场需比较旺盛，激发对汽车产品的需求，有利于释放汽车产能，当国际情形不太乐观时，也会使国内汽车行业产能过剩更严重。

5.2. 政府干预行为对中国汽车行业产能过剩影响

当前，我国大部分省(市)主要是第一产业为主导产业，而在第二产业中汽车行业属于投资规模大且回报率高的行业。汽车行业的发展一方面增加地方政府的财政收入，另一方面可以增加当地就业，有利于当地经济发展。政府在市场中有宏观调控的作用，其投资行为以及环境约束会导致汽车行业出现产能过剩现象。

地方政府以较低的土地价格、低廉的劳动力成本、金融资金的支持，以及补贴的方式对汽车行业进行投资。通过各种优惠政策吸引汽车企业来当地投资建厂，使在位汽车企业受到激励会扩大产能，同时汽车企业的生产经营成本降低。但市场的容量是有限的，需求短期内不会大幅增长，从而引致了产能过剩。

环境约束也是十分重要的一点。各地政府为了追求经济，走“先污染后治理”的发展之路，继续引进高污染、高耗能企业。汽车企业就是如此，地方政府提供的环境污染治理政策降低了企业的投资成本，尽管其对周围环境产生污染，但是这些费用在企业中利润占比小，汽车行业的发展并没有因此受到阻碍，而且由于其资产专用性，汽车企业产能只会越来越大或者至少维持原水平，重复建设也带来汽车行业的产能过剩现象。

6. 汽车产能过剩的解决之道

6.1. 传统汽车产能过剩对策

汽车企业自己也要提高产品结构调整能力，以增强企业的科技与产品升级，以提高服务质量，并借此来提高市场竞争能力。同时提高企业品牌品位，不管出口在国外，还是在本地销售，高端的、有品质的车型永远是首选，在一个区域内任何一个消费者都无法抗拒一个高品质的车型。而其中，奇瑞、吉利汽车也先行一步，旗下中高端产品帝豪和瑞麒今年来的市场表现堪称耀眼。而国内产品虽然也应该不断发展，但不能再在中低端市场上苦苦挣扎，向高端走，才有可能是唯一的出路。在物流方面，企业应改善供应链管理和物流体系，减少存货积压和其他成本，提高企业的运营效率和盈利能力。还可以通过与合作伙伴的协作，促进汽车行业的整合和协作，共同解决产能过剩问题。政府也可以为汽车企业政策支持，对汽车产能过剩的市场制定一套可执行的规划，控制企业内部产能的增长，有效稳定市场需求，增强供需平衡能力。总之，传统汽车势必会被替代，企业加快转型是重中之重[18]。

6.2. 新能源汽车产能过剩对策

过去两年，中国新能源车市场呈现出井喷走势，产销大幅度提升。2020 年全年，中国新能源技术汽车销量只有为 136.7 万台，在 2022 年的销量将达到为 350 万台。而在 2023 年则可能达到为 600 万台，达到中国国内客运汽车销量 1/4 左右。面对新能源汽车的增长，市场中的各个主体都要发挥作用[19]。

1) 政府充分发挥国家宏观调控的作用，积极改善经济政策条件，推动清洁能源车辆应用。政府发挥

有效市场主体和有作为政府的作用，营造促进清洁能源车辆发展的良好市场环境和政策氛围。化统筹规划，形成健康有序的发展布局。进一步优化新能源车产业布局，遵循地区集中、主体集中的原则，依法依规做好生产窗口引导，严格规范清洁燃料车的专项建设标准和新建生产制造基地要求，认真做好违法建设项目清理整治，大力促进落后企业和无效生产能力的退出[20]。

2) 企业要充分利用政府政策的同时加强技术创新，增加产品创新，提升产业核心竞争力。

3) 中国的新能源电动汽车公司要坚持开展协作，提升行业发展管理水平。我国新能源汽车产业为世界汽车行业发展提供了新动力，也给世界汽车行业发展带来了契机。

7. 结语

总之，汽车产能过剩对企业盈利能力的影响是显著且多方面的。汽车行业产能过剩涉及多方面的因素，解决这一局面需要整车企业合理安排产生和库存，必须有效地整合部门、企业和第三单位的力量，顺应市场需求，以应对竞争激烈的市场经济要求，提高企业的生产效率和盈利水平。必须根据市场需求与竞争对手情况，采取相应的经营策略和技术措施，以提高企业的核心竞争力，才能在激烈的市场竞争中，取得更长期的优势。

项目基金

该报告获得了北京市大学生科研和创新发展计划的专项资助，项目名称《汽车产能过剩对于企业盈利能力的影响》。

参考文献

[1] Chamberlin, E. (1933) Monopoly Competition Theory. 5th Edition, Harvard University, Cambridge, 5-18.

[2] Cassels, J.M. (1937) Excess Capacity and Monopolistic Competition. *The Quarterly Journal of Economics*, **51**, 426-443. https://doi.org/10.2307/1884835

[3] Morrison, C.J. (1985) Primal and Dual Capacity Utilization: An Application to Productivity Measurement in the U.S. Automobile Industry. *Journal of Business & Economic Statistics*, **3**, 312-324. https://doi.org/10.1080/07350015.1985.10509463

[4] Abel, A.B., Mankiw, N.G., Summers, L.H. and Zeckhauser, R.J. (1989) Assessing Dynamic Efficiency: Theory and Evidence. *The Review of Economic Studies*, **56**, 1-19. https://doi.org/10.2307/2297746

[5] Weil, P. (1987) Love Thy Children: Reflections on the Barro Debt-Neutrality Theorem. *Journal of Monetary Economics*, **19**, 377-391. https://doi.org/10.1016/0304-3932(87)90004-3

[6] Mishkin, F.S. (1984) The Real Interest Rate: A Multi-Country Empirical Study. *Canadian Journal of Economics*, **17**, 283-311. https://doi.org/10.2307/134958

[7] Hilke, J.C. (1984) Excess Capacity and Entry: Some Empirical Evidence. *The Journal of Industrial Economics*, **33**, 233-240. https://doi.org/10.2307/2098511

[8] Barham, B. and Ware, R. (1993) A Sequential Entry Model with Strategic Use of Excess Capacity. *The Canadian Journal of Economics*, **26**, 286-298. https://doi.org/10.2307/135908

[9] Asset, T.J. (1985) Bubbles and Overlapping Generations. *Econometrica*, **53**, 1499-1528. https://doi.org/10.2307/1913232

[10] 赵婉妤. 产能过剩对中国经济的影响研究[D]: [博士学位论文]. 大连: 东北财经大学, 2022.

[11] 吴健涛. 技术创新、科技补贴与产能过剩[D]: [硕士学位论文]. 大连: 东北财经大学, 2020.

[12] 王岳平. 产业结构对交通运输业发展影响的定量分析[J]. 管理世界, 2004(6): 65-72.

[13] 卢锋. 论中国汽车工业可持续发展的能源创新模式[J]. 甘肃社会科学, 2006(2): 203-206.

[14] 彭浪. 中国汽车产能过剩分析[J]. 中国市场, 2008(35): 18-19.

[15] 李向楠, 王頔, 张江洋. 经济新常态下产能过剩的原因及对策研究——基于中国地区间竞争的视角[J]. 全国流通经济, 2017(17): 57-59.

[16] 杨辰初, 张君. 我国汽车工业的产能不足和产能过剩[J]. 管理观察, 2016(5): 96-98.
[17] 仵程宽. 政府行为对产能过剩影响的双重效应[D]: [博士学位论文]. 成都: 西南财经大学, 2023.
[18] 杨文俊. 中国新能源汽车产业发展现状、问题及对策[J]. 农家参谋, 2020(17): 223.
[19] 张书敏, 劳才展, 潘若曦, 等. 中国汽车行业产能过剩原因及对策分析[J]. 中国市场, 2018(19): 12-13.
[20] 程小佩. 中国汽车行业产能利用率测度及影响因素研究[D]: [硕士学位论文]. 兰州: 西北师范大学, 2020.