

# 我国汽车工业如何迎接 WTO

金履忠

(科技部中国科技促进发展研究中心, 北京 100038)

**[摘要]** 文章指出, 我国轿车工业形势严峻及其原因。为迎接 WTO, 要从实际出发, 不同汽车类别, 采取不同对策: 要大力改进农用车; 大力开发微型车这个现实存在的、潜在的广大市场; 抓紧新型电动汽车的开发; 增强国有巨型汽车企业中低档轿车的自主开发能力, 提高其国际竞争力; 放宽政策引进外资, 发展中高档及高档轿车。使占汽车产量的绝大多数、适合广大城乡人民需要的汽车生产, 掌握在有自主知识产权的民族工业手里。

**[关键词]** 汽车工业; 迎接 WTO; 对策

## 1 我国轿车工业形势严峻

我国汽车工业(不包括农用车)中发展最晚、最快的是轿车, 但存在问题最多、最大的也是轿车。轿车工业的形势相当严峻。主要表现在两个方面: 首先, 是需求不旺。根据分析, 我国轿车工业应该是需求很旺盛的。比如世界汽车的产量、保有量中, 大约 70% 是小轿车; 在我国, 轿车只占 30%。从普及率来讲(每千人保有汽车数), 我国为世界平均数的 2%。但我国去年轿车的产量只有 57 万辆, 大约仅为农用车 320 万辆产量的 1/6。轿车的生产能力, 只发挥了一半左右, 就普遍滞销。

其次, 是缺乏国际竞争力。我国轿车价格大体上是国外同等车型的 2 倍, 质量还没有人家好, 油耗高, 无故障运行里程比国外车短得多。我国轿车工业过去一直靠高关税保护, 进入 WTO 后, 关税迅速下降, 生存就比较困难了。我国载重车工业是有相当国际竞争力的, 最缺乏竞争力的是轿车工业。

## 2 形势严峻的根本原因

汽车工业界比较流行的说法, 多是讲税费太

高, 结构过于分散等等。这些当然是重要的。但笔者以为, 即便这些问题都解决了, 按目前我国生产的轿车型号, 仍然不可能像农用车、摩托车那样大量进入家庭。笔者以为, 根本的原因有三条:

首先是轿车工业的市场战略出了问题。国家把轿车作支柱产业。要成为支柱产业, 就应该像电视机、冰箱一样, 大量进入家庭。可是现在产量很低, 不过五十几万辆, 其中进入家庭的比例还不到一半。因此如以进入家庭的数量来比, 轿车还不到农用车的 1/12。这是因为我国的轿车工业没有适应我国主要的市场需求。在“高起点, 大批量”的思想指导下, 我们现在生产的轿车, 大都照搬发达国家 80 年代的中低档车型, 如桑塔纳、捷达、富康以及中高档车型奥迪、别克等。中低档的国内售价大约十几万元一辆。这些车的价格, 在发达国家, 只占人均 GDP 的 1/2~1/3; 可是在中国, 约为人均 GDP 的 20 倍。至于中高档的则要好几十万元一辆。不能适合国内市场主要的需求, 销售自然也就旺盛不起来。这是问题的根子。

与此相比, 虽然农民收入比城市居民要低得多, 可是农用车诞生 20 年, 年产量已达到 320 万辆。为什么农用车发展这么快? 一个重要原因是价

位对头、适合农民的购买力和需要。现在一辆三轮农用车，有 5 000~6 000 元的，价格与农户均年收入差不多（1995 年为 7 068 元）。价位选对了，于是大量进入农民家庭。

其实，发达国家的汽车工业起步时，也是从低档车开始的。甚至在二战后，欧洲发达国家由于人民都不富裕，当时大量发展的，就是现在的微型车。当代的著名厂家，如雷诺、雪铁龙、标致、大众、欧宝、菲亚特等等，当时就是以发展微型车起家。然后随着人民生活水平的提高，中、高档车才发展起来。现在人家的人均 GDP 已是二三万美元，而我们才 700 多美元。在这种情况下，不去生产人家还不富裕时的车型，却去生产人家发达后的中档、中高档车，能有大的市场基础吗？

第二，产业的战略目标定位有问题。我国搞轿车，长期以来，只是想堵住进口，所以实际上采取了两大措施：一个是强调提高国产化率，而不强调提高国际竞争能力。第二是用高关税保护。初期是 200% 以上的关税，以后经过若干次下降，现在中档车的关税率为 80%，中高档为 100%，比全国平均进口关税率 17% 高出好几倍。

对轿车工业如此长期偏爱的结果，就像温室的花朵一样，国际竞争力很低，与船舶工业形成鲜明对比。我国船舶工业从 80 年代初开始，就以提高国际竞争力为主要目标，船出口到了香港，后来到欧洲等发达国家，现在销到五六十个国家。船舶工业一开始，就不强调国产化率，第一艘船出口，国产化率还不到 50%。今天船舶工业大大发展了，国产化率也不过 70% 左右。现在形势很好，前年出口额占到国际市场份额的 5%，去年接到的订单，已占到世界出口份额的 18%。

国家不保护的、以提高国际竞争力为目标的产业和企业，健康地发展起来了。而我国的轿车工业，长期用高关税保护，单纯强调提高国产化率，结果是弱不禁风。我们并不反对提高国产化率，问题是要以提高国际竞争力为前提，不能离开提高国际竞争力，片面强调国产化率。

第三，所谓以市场换技术，强调走合资道路，捆住了自己手脚。对合资要全面地看。与过去的“上海”牌轿车比，桑塔纳确实提高了很大一个档次。但我们把市场让给了这些合资外方以后，是否换来了先进技术呢？

我们曾经对 7 个产业（程控交换机、移动通信

设备、数控机床、芯片、软件、钢铁工业、轿车）做过技术创新战略研究，从中得到普遍一致的概念，即合资外方给我们的技术，大多是已进入成熟期、甚至已开始衰退的技术。比如上海大众的桑塔纳。德国大众跟我们合资以后，我们刚投产，德国大众母公司就把这个产品淘汰了。其后十几年，德国桑塔纳 4 次换型，其中两次大改。可是上海大众的桑塔纳，15 年了，还是老样子。直到 1997 年后才出了个桑塔纳 2000，但改动不很大，没有什么质的飞跃。

出现这个问题不是偶然的。上面所说的 7 个产业，基本都是这样。例如贝尔公司从 1981 年起，就和我们合资在上海生产程控交换机，在交换机合资企业中，技术转让是最多的。但快 20 年了，中方仍未掌握其核心软件。

另一个问题是，合资企业难以形成自主开发能力。上海大众最典型。迫于中方的压力，德方曾勉强同意搞技术开发中心，也盖了一个楼，但实际的作用并不大。上海大众轿车改型为桑塔纳 2000 时，是德国大众和巴西大众为主，我们作为小兄弟参加进去的。1999 年又花了 1 亿美元，买了德方的帕萨特图纸资料来转型生产。帕萨特已经生产了若干年，图纸是现成的，净赚我们 1 亿美元。说明外方和你合资，不可能培养你的开发能力。因为跨国公司到中国来，是为占领我们的市场，而不是培养他的竞争对手。

所以，合资这条道路，用市场换技术的道路，虽有它积极的一面，但根本的问题是，不可能培养我们的自主开发能力，不可能让我们掌握汽车工业真正的先进技术。

美国兰德公司的研究人员说，只认识到“一个国家没有经济上的独立，其政治独立是不完全的已经不够了。在科学技术飞跃发展，并对经济越来越有决定性影响的今天，可以说，没有‘技术独立’，也就没有国家真正的独立自主”<sup>[1]</sup>。由此观察，在我国汽车工业中，举足轻重的中低档轿车工业，其自主开发能力的重要性，可想而知。

我们的轿车工业陷入困境，原因很多。如果要再加以概括，就是两条：第一，我们的轿车工业没有走技术创新的道路。创新不是一个单纯的技术概念，而是经济学的概念。首先它是以市场为导向的，以提高竞争力，特别是提高国际竞争力为目标的。我们的轿车工业，长期缺乏这样的指导思想。

第二, 我们的轿车工业所走的, 是做跨国公司附属的道路, 而不是敢于与跨国公司去竞争。直到今天, 我们也没有摆脱这条路。这些才是我国轿车工业处于困境的根本原因。

### 3 我国汽车工业如何迎接 WTO

列宁说, 具体问题具体分析, 是马克思主义的灵魂。迎接 WTO, 不同汽车类别, 应有不同对策。

首先, 要花大力气改进农用车。有人说, 我国的农用运输车最不怕 WTO。从国际竞争力看, 的确如此。因为还没有任何一个跨国公司, 可以生产价位低于 1000 美元一辆的农用车, 我国的农村运输市场并未受到跨国公司的威胁。但是, 我们丝毫不能自满。虽然我国农用运输车发展的历史, 可以说是不断技术创新的历史, 可是近几年变化不是太大, 尤其是三轮农用车大量采用的 195 柴油机, 几乎是 20 年一贯制, 已到了非改进不可的时候了。如果不下决心, 花大力气改进落后的发动机等重要部件, 仅靠价位低, 农用运输车在我国农村的优势地位, 总有一天会动摇。对此, 我们必须有危机感。

第二, 应大力发展微型车。这里说的微型车, 排量应在 0.8 L 以下 (有人认为应该再小一些, 因为日本是 0.66 L 以下)。微型车不一定是轿车, 也可以是微型货车。

#### 1) 发展微型汽车是世界的发展趋势

一些报道说: “几乎所有的主要汽车制造商都在研制廉价的汽车, 研究新的、节约成本的制造方法来生产东南亚、印度和南美洲各新兴市场上人们买得起的汽车”<sup>[2]</sup>。“当今世界汽车发展的一个趋势是: 面向大众的汽车小型化, 一些以生产高档轿车为主的公司, 也放下架子, 生产车身短小的低档小汽车, 如德国奔驰、美国福特等”<sup>[3]</sup>。

其中, 日本经验值得借鉴。他们在 50 年代专门制定了《轻四轮车法》(日本的轻四轮车即微型车, 发动机排量在 0.66 L 以下), 从税收等多方面鼓励发展微型车。到了 1990 年, 丰田、日产等大公司联名上书日本通产省说: 《轻四轮车法》是日本还是穷国时制定的, 如今日本已不是穷国了, 建议取消。通产省的答复却是: 轻四轮车节能、少污染、少占地, 有社会效益, 还应继续发展。日本轻四轮车的保有量占全部汽车保有量的比重, 1984

年为 21%, 1994 年上升为 25%; 在货车、厢式车中占 57.5%, 在轿车中占 10%。

其实, 我国近年来汽车生产的实践也证明, 微型车比其他车种发展快, 在整个汽车产量中, 无论增长速度还是所占比重均呈上升趋势, 见表 1。

表 1 1990—1997 年我国整个汽车和微型车的发展情况<sup>[4]</sup>

Table 1 The development of automobiles and mini-vehicles in China (1990—1997)

产 量 /辆	1990 年	1997 年	1997/ 1990	微型汽车增长
				倍数/整个汽 车增长倍数
全国汽车产量	509 252	1 582 628	3.1	
其中微型车产量	45 772	502 253	10.97	3.5
其中微型车所占比重	9%	31.7%		
全国轿车产量	42 409	487 695	11.5	
其中微型轿车产量	3 083	131 339	42.6	3.7
其中微型车所占比重	7.3%	26.9%		

表 1 说明, 从 1990 年到 1997 年, 我国微型车年产量的增长倍数为整个汽车增长倍数的 3.5 倍, 其中微型轿车的增长倍数为整个轿车增长倍数的 3.7 倍。微型车占整个汽车产量的比重, 由 9% 上升到 31.7%; 微型轿车占整个轿车产量的比重, 由 7.3% 上升到 26.9%。说明发展微型车不仅是世界的发展趋势, 也是我国的发展趋势。

#### 2) 我国发展微型汽车有特殊重要的意义

a. 这是汽车工业能否成为我国支柱产业的一个关键问题

笔者认为, 如果我国轿车工业以发展每辆 3 万元左右微型轿车为主, 就可以较快地突破年产 100 万辆, 进而可以向 200 万辆, 甚至更大规模的年产量挺进。

这样讲有根据吗? 请从摩托车的换代来思考。摩托车发展到一定阶段后, 有相当一部分要向微型车转化, 这几乎是一个规律。日本的情况最明显。日本摩托车产量, 1973 年为 376 万辆, 1982 年上升至 706 万辆, 以后逐年下降, 到 1993 年为 319 万辆, 比 1982 年减少了一半多。我国摩托车年产量已达千万辆, 其中高档的进口车每辆已近二三元。摩托车是没有驾驶室的, 要受风吹雨淋, 两个轮子也不如四个轮子安全。随着人们生活水平的提高, 必然有换用轿车的要求。但目前轿车的价格太高, 他们买不起。如果每辆 3 万元左右的微型轿车

投放市场，即使10%的摩托车转化为这种微型轿车，其年需求量将达100万辆，加上现有轿车产量，轿车年产量即可突破150万辆；如果20%的摩托车转化为微型轿车，轿车年产量就可突破250万辆，那就差不多为现有轿车年产量的5倍；此外，还有数量可能大大超过微型轿车的其他微型车，即客货两用及专门运货的微型车。可见微型车这个现实存在的、潜在的市场，前景广阔，亟待我们去开发。开发价格适当、适销对路的微型车，培育好这个市场，汽车工业的振兴完全可以像农用车、摩托车一样大有希望，成为支柱产业也将不会是遥远的事。

也许有人会说，我国大城市停车难，堵车现象严重，轿车不宜大量发展。笔者认为，这种看法虽不无道理，但并不全面。大城市、特大城市的交通，应主要依靠轨道交通等公共交通方式，无论出租车或私人用汽车只能作为补充，不可能有很大的发展。但在广大的中、小城市及城市间（含大城市与卫星城市之间），随着公路数量增加和质量提高，轿车有广阔的活动空间。这个问题，摩托车已作出了很好的回答。国家并不允许一般摩托车进入北京、上海等特大城市，但它却能以每年50%的速度增长，达到年产千万辆。说明不能只从大城市的情况来研究轿车的发展。

b. 节油、降低污染、少占地的问题在我国更为突出

我国石油储量不算丰富，人均剩余可采储量只有世界平均水平的1/10。东部一些大油田已进入衰退期，西部油田大规模开发尚需时日，近10年来年产量增长十分缓慢。从1993年开始，石油进大于出，之后逆差逐年加大。1997年纯进口已达3385万t，需外汇几十亿美元。随着经济发展和人民生活水平提高，纯进口量将会不断上升，节油问题十分尖锐。微型汽车发动机排量小，有利于节油。与1.8L排量（桑塔纳轿车）相比，0.9L的微型车（大发、长安牌为0.8L）大体可省油一半，0.6L（日本轻四轮车限定在0.66L以下）的差不多可省油2/3。换句话说，1辆桑塔纳轿车的用油，可供2辆0.9L的微型车用，或供3辆0.6L的微型车用。可见微型车的省油效果十分显著。大量发展微型车，可大大缓解我国对进口石油的依赖。

我国城市污染已相当严重，在世界十大污染城

市中，北京、兰州榜上有名，其中汽车尾气排放成为重要的污染源。微型车比其他汽车的污染要轻得多。在汽车发动机转速与技术水平相当条件下，排量为0.9L的微型车的废气量约为1.8L车的1/2，0.6L的则仅为其1/3。因此发展微型车将大大减少汽车的尾气排放，是降低城市污染较为简便易行和有效的措施。

微型车的长度、宽度均较小，占地面积小，1辆“面的”（如大发、长安）的占地面积约是1辆桑塔纳的1/2，其对缓解城市停车场少、道路面积小的紧张状况，有很大的积极作用。

正是由于微型车有省油、污染小、占地少这些优点，微型车成为世界的发展趋势。我国特别需要解决这些问题。而且我国还是一个购买力不高的国家，不是更应当大力提倡、积极扶持其发展么？

还有，对于微型车，我们比较容易取得自主开发能力和国际竞争力。

一个尖锐的问题摆在我们面前：我们是真想还是假想把汽车工业振兴为支柱产业？我们是真想还是假想减轻城市空气污染？如果我们是真想，就应大力发展微型车（微型轿车及其他微型车），而且在政策上予以鼓励，而不是相反。

第三，要抓紧发展电动汽车。尤其是高能、廉价蓄电池的研制，争取早日实现这个“技术跨越”。

第四，中低档轿车（如桑塔纳、捷达）应以提高国际竞争力作为目标。

有的同志可能怀疑这能否做到。要害是我们不能在这一档次的轿车上取得自主开发的能力。从国内其他行业，其他相同条件的国家来看，是可以做到的。

与韩国比，50年代，我们有了长春汽车厂，他们还没有汽车工业。基础比我们差，技术力量也比我们薄弱得多。可是经过十几年努力就打进了美国。我国的船舶工业，80年代初就打进国际市场。还有我国的数字式程控交换机，它是微电子，又是计算机和软件技术。过去把它看得很神秘，可是我们从90年代初开发出来，发展很快。已有5个品种（号称5朵金花），与世界先进的程控交换机处于差不多同等水平，被称为“程控交换机现象”。移动通信系统设备也是高新技术，包括手机，都已经做出来了。还有我们的航天工业，尤其是载人宇宙飞船的试验机“神舟”号，发射回收成功，证明确实具备国际竞争能力。我们的轿车工业，难道比

载人宇宙飞船、程控交换机还难？

提高国际竞争能力，一是要加强企业管理等，以大力降低成本，这里不详细说了；二是要提高企业的自主创新能力。

我们能不能提高自主创新能力？有人认为不可能，理由是自主开发投资太大。1999年11月，在一个座谈会上，讨论入世后轿车能否站住脚。有位高级工程师说，外国开发一个轿车要20亿美元，我们怎么有那么多的钱搞开发？记者问，怎么办？某负责人回答：走合资开发的道路。

我国的现代轿车工业，合资15年的实践证明，没有一个合资厂开发出我们自己的轿车产品出来。我们有什么理由说，今后合资厂就可以自主开发出来？15年的经验还不能说明问题吗？

我们是否需要国外这么多的技术开发费用，根据我国许多产品自主开发的经验，完全不需要。这里有四个例子。

a. 蜂窝式移动电话设备，国外开发用了8亿美元。我们共花了7000万人民币，折算起来，我们不到它的2%。

b. 程控交换机，国外开发用了1亿美元。我们最早开发的“巨龙”型只花了1000万人民币，也是不到2%。

c. 长3甲火箭，国防科工委宣布，开发费用只占国外的几分之一。

d. 羊绒分梳机，报载生产雪莲牌羊绒衫所需要的羊绒分梳机，我们自己开发的费用，只占购买意大利产品的1/10。

这样的事例还有不少。从中可以看出，即使国外说他需要20亿美元，我们也绝对要不了这么多。跨国公司用这来吓唬我们，我们也用它来吓唬自己。

为什么我们的开发费用低得多？第一，国外开发的时期比我们早。简单比方，当时他有10个技术问题需要解决，等到我们开发的时候，也许只需要解决5个就可以了。第二，搞试验，有些试验设备需要进口，但是有一部分我们自己可以做，这个价钱就比他低。第三，人工费，我们肯定比他便宜得多。所以几个因素加起来，一般来说，他多少亿美元，我们顶多是多少亿人民币，就拿下来了，一般都并不需要这么多。

其实，自主开发轿车，并不神秘。比如捷达轿车尾部改型，中德双方都要求开发。德国人看不起

我们，说“既然你要做，就搞个东西试试看”。果然我们开发出来了。德国人一看确实不错，认帐了。他给了我们9000万人民币，把知识产权买去了。

同样的事情发生在神龙。“富康”车要改为三厢型，结果却是由人家来开发，我们出了几亿法郎。

一汽得的钱虽少，但这个事实说明，我们并不是不能开发。再回头看，50年代我们开发的红旗轿车，和当时其他世界名牌比，并不是落后很多。后来我们和世界水平的差距拉大了，是计划经济体制造成的，并不是我们开发不出来。

所以，什么钱不够，必须走合资道路等等，都是跨国公司的误导，都是经不起推敲的。特别是把希望寄托在跨国公司身上，是一点把握也没有的。怎样才能行得通？

一是指导思想，要以提高国际竞争力为目标，要有这个雄心壮志。要像造船工业那样，开始不必追求很高的国产化率。只要整机比进口的还便宜，又不落后，不就站住脚了吗？

二是要组织企业联合攻关。我们现在转入市场经济，似乎企业之间只有竞争的关系，这种看法是不对的。发达国家包括日本，企业之间既有竞争，又有联合。70年代末，日本通产省组织四大电子公司联合攻关，解决芯片技术落后于美国这个经验，很值得借鉴。共性技术解决了，然后回去各自开发自己的芯片，去竞争。谁的质量好，成本低，谁就占领市场。可是共有的技术，是组织起来一齐攻的。我们有社会主义制度，应该比他们更有条件这样做。

笔者以为比较现实可行的，有这么一条道路，这就是我们这几个合资企业的母公司，就是一汽总公司（红旗轿车厂）、二汽的总公司，他们的开发中心力量都相当强，经过多年进口，应该说试验设备也基本够用了。只要政府出面精心组织，把这些企业力量真正集中起来，是可以搞出成果的。

我们还可以用各种方法引进软技术（不是买生产线），补我之不足。比如到国外去买产品设计，或者干脆买一个设计公司或者开发公司。另外，也可以让华人为我们服务。如美国的通用、福特汽车公司中，有不少高级技术人员是华人，都可吸引来为我们服务。我们解决不了的某些难题、关键问题，可以请这些方面的专家帮助解决。

总之，中低档轿车工业自主创新的问题，是摆在我们面前最严峻的问题，笔者以为是可以解决的。

韩国的道路值得借鉴。尽管韩国的起亚、大宇垮台了，但它的失败在于贷款太多，资产负债率太高，不能笼统地说它不行。人家自主开发这一条经验，还是成功的。起亚 70 年代末 80 年代初才搞轿车。第一步也是从合资开始，但目标跟我们不一样，一生产出来就进入美国市场，说明有了一定的国际竞争能力。办法和我国邯钢的经验差不多。按国际市场价格适当减少，作为销售价，再减去一定利润，得出成本价，然后分解到每个部件，严格按照此进行管理，所以产品价格就有竞争力。第二步就是自主开发。车身不能设计，就从意大利买设计。发动机是他们自己造的。怕用户不相信，向用户保证，如果不好使用，马上换成原装机。经过考验，发动机站住了。这下自主开发就起来了。

要自主开发，合资企业是办不到的。所以它用收买外方股权的办法，把合资企业变成单一的民族工业。可以说韩国企业合资的目的就是消灭合资。它开发的并不是发达国家中高档车型，而是中低档车。某些人以此讥笑韩国车是不对的，因为人家具备国际竞争力了。

基础比我们差得多的韩国，都可以走这条路，我们为什么做不到？

现在我们最缺的是什么东西？你说缺资金，有的企业，资金确实很困难。但像上海汽车工业公司，前几年一年有几十亿的利润。缺技术吗？原机械部汽车司组织的技术创新课题组提供的数据，日、韩、中三国，同样达到 140 万辆汽车产量的年代（中国是 1994 年），几个对比：

工程技术人员的数量，中国是日本的 1.2 倍，是韩国的 3 倍；

科学家和工程师的数量，中国是日本的 3.8 倍，是韩国的 11.6 倍；

申请专利数，中国是日本的 2.9 倍，是韩国的 2.9 倍。

无论科技人员的人数，申请的专利数，都大大超过日韩。虽不能说所有技术问题我们都解决了，但整体技术水平，应该不亚于他们。这个报告里分析了汽车工业的五大要素：人力资源、知识资源、资本资源、物力资源（钢材产量等）、基础设施，这五方面只有资本资源这一项，比他们差。比方说

人均装备率，中国只为日本的 0.3，为韩国的 0.5；R&D 费用占 GDP 比重，也比前两个国家要低。其他所有的资源都是超过日韩的。所以总起来说，我们的条件并不比他们差。

因此，笔者以为，我们现在最缺的，是精神，是志气，这就是振兴我国民族汽车工业的精神，跟跨国公司竞争的志气和勇气。但这并不是科技人员的责任，而是我们某些居领导地位者的认识。他们总是相信某些跨国公司的宣传；总是把自主开发、自主创新看得很难；总是不相信我国科技人员的能力和水平，不让他们在实践中提高。只要我们团结起来，振奋民族精神，认真学习我国航天工业、船舶工业、通信工业的成功经验，振兴我国中低档的民族轿车工业，取得国际竞争力，就大有希望。

笔者以为，自主开发具有光荣传统的红旗轿车厂，应成为自主开发中低档轿车的先锋。要总结和吸收百年来我国维修汽车的经验，不仅要生产有自主知识产权的中低档轿车，而且要争取向那些缺乏自主创新能力的合资厂，提供换代产品。为此，除为国家领导人提供少量高档轿车外，重点应放在开发和大批量地生产中低档轿车上，为广大消费者服务。

第五，中高档和高档轿车，需要大量资金进行开发和建设；这方面我们的技术基础还相当薄弱；相当长的时间内，需要量也不会大。可以采取鼓励政策，放手引进外资，建合资以至独资企业。国家可以收税，还要解决部分就业问题，比单纯进口轿车有利，还可鼓励其外销。

只要我国有关部门采取恰当的政策措施，精心引导组织，实现以上目标，适合我国农村以及城镇广大人民群众需要的，占全国绝大多数的汽车生产，将掌握在我国有自主知识产权的民族汽车工业手里。我们有什么理由对加入 WTO 持悲观态度呢？

#### 参考文献

- [1] 张静怡. 美国兰德公司访问报告 [R]. 1985
- [2] 纽约时报 [N], 1997-10-03
- [3] 杨京德. 从巴黎汽车展看世界汽车发展趋势 [N]. 中国经济时报, 1998-10-12
- [4] 中国汽车工业年鉴 [M], 1998
- [5] 胡亚庄. 细看日本轻四轮车 [J]. 微型轿车, 1998, (1): 9~11

## How Will China's Automobile Industry Face WTO Entry

Jin Lüzhong

(Ministry of Science and Technology, Beijing 100038, China)

[Abstract] This article analyses the severe situation of automobile industry and its cause in China. In order to meet the challenge China will face after its entry into the WTO, different measures should be adopted for various types of automobiles, according to the actual situation: to devote major efforts to improving agricultural vehicles; to further develop minicars which turn out to be an existed and promising market; to speed up the development of new electric vehicles; to enhance the competitiveness in the international market of state-owned giant automobile companies by building up their capability of developing medium-low grade automobiles in-house and ; to develop medium-high and high grade automobiles with much more relaxed policy for attracting foreign funds. Hence , national industry will increase their autonomous intellectual property and produce the absolute majority of automobiles that caters to the demand of rural and urban residents in the country.

[Key words] automobile industry; WTO entry; strategy

\* \* \* \*

## 国际焊接界颁大奖 关桥院士获殊荣

2000年7月9日,在意大利佛罗伦萨举行的国际焊接学会(International Institute of Welding—IIW)第53届年会上,IIW秘书长M.Bramat向大会介绍了中国工程院院士、国际著名焊接专家、中国航空工业第六二五研究所研究员关桥在焊接科学与技术领域的突出成就与贡献。之后,IIW主席B.Braithwaite先生亲自把国际焊接学会1999年度荒田吉明奖授予关桥。

荒田吉明是日本著名专家学者,终生致力于超高能量密度热源的研究与开发及其在焊接与材料热加工领域的应用,为建立现代焊接工程、等离子体工程和高温技术在物理学和材料科学领域的应用做出了突出贡献,取得了国际公认的成就。荒田吉明奖是国际焊接学会于1994年通过决议设立的,旨在奖励在焊接科学与技术及相关领域的基础研究中取得突出成就并被国际焊接界公认为对焊接工程与有关学科的发展做出重大贡献的专家。该奖每年由IIW学术委员会的评审委员会从40多个IIW成员国提名的候选人中投票选举出一位成就突出的专家,经IIW执行委员会批准后作为当年的唯一获奖者。关桥院士是荣获这一国际大奖的第一位中国专家,他又一次为祖国赢得了荣誉。(颁奖照片见封二)

(艺 宣)