

中国私用轿车发展的现状与问题

郭孔辉

(吉林工业大学, 长春 130025)

[摘要] 目前国内对中国应不应该发展私用轿车, 中国应着重发展什么样的轿车, 中国应不应该发展自己的轿车工业, 中国轿车工业的出路在哪里, 以及应如何发展中国的轿车工业, ……等等, 讨论颇多, 已经成为社会上普遍关心的问题。文章试图分析目前提出的有代表性的各种观点, 并对有关问题提出笔者自己的见解, 以供参考。笔者认为解决“汽车灾难”问题的根本出路不在抑制私用轿车的发展, 而在于发展汽车高新技术, 加强城市规划与交通管理。文章在肯定引进合资对提高我国汽车制造技术和管理水平的重要作用的同时, 指出它的负面影响是逐渐丧失产品开发的主动权; 提出中国汽车工业的总战略应是: “自强不息加国际合作”, 其中包括: 高新技术战略、自主双赢战略、内联自强战略、自主品牌战略和跨越赶超战略。

[关键词] 中国汽车工业; 私用轿车; 家用轿车; 现状与问题

1 前言

目前国内对中国应不应该发展私用轿车, 中国应着重发展什么样的轿车, 中国应不应该发展自己的轿车工业, 中国轿车工业的出路在哪里, 以及应如何发展中国的轿车工业, ……等等, 讨论颇多, 已经成为社会上普遍关心的问题。本文试图分析目前提出的有代表性的各种观点, 并对有关问题提出自己的见解, 以供参考。

2 抑制还是发展

我国平均轿车保有量是 355 人一辆, 是世界平均水平的 1/32。中国经济在以举世瞩目的速度发展, 汽车(特别是轿车)的市场潜力, 令国际各大汽车集团垂涎三尺, 急不可待地纷纷进军中国市场。德国的大众、奔驰, 美国的通用、福特、克莱斯勒, 意大利的菲亚特(依维柯), 日本的本田、丰田、三菱等都在中国建立了基地, 只等中国国门大开, 立即长驱直入。

如果我国的轿车保有量达到世界的平均水平,

约需增加 1.2 亿辆轿车, 每年需更新轿车 1 000 万辆以上(按更新率约 10% 计)。难怪世界各大汽车集团的目光都盯住中国。

目前我国实际上对轿车实行着以限制为主的政策。由于各种税费, 使国内轿车的实际价格比国际市场高出 1 倍以上。而且购买和使用轿车还有许多人人为的麻烦, 购买力处于被抑制的状态。尽管如此, 多年来, 我国的私人购车总量仍以年均 26% 以上的速度增长。市场潜力之顽强可见一斑。在这强大的市场效应的作用下, 在我国轿车的价格与性能同国外反差过大的情况下, 轿车走私成了我国一大社会问题。

随着汽车数量的增加, 也带来了像交通拥堵、环境污染和能源紧张等“汽车灾难”问题。一些好心人将发展我国汽车工业特别是家庭轿车视为“洪水猛兽”, 主张大力抑制我国轿车(特别是家庭轿车)的发展。但是另一些人认为“轿车进入家庭”和汽车工业的蓬勃发展, 将成为国民经济发展的“领头羊”, 这是所有发达国家的共同经历。发达国家的汽车工业产值都占其整个制造业的 10% 以上,

与汽车工业有关的就业人口也占总就业人口的10%以上(美国七个就业岗位中有一个与汽车发展有关)。我国最大的城市上海,汽车工业利税约占全市利税总和的10%。

据估计,我国特有的这种人为抑制轿车进入家庭的做法,多半不会持久。正像10年前许多人主张严厉限制使用空调一样,如今已经没有人再坚持这种观点了,因为广大人民的愿望是不可阻挡的。小平同志说“发展是硬道理”大概也是这个原因吧!

反对发展汽车,特别是反对发展“家庭轿车”,也不是没有道理的。主要是污染环境、缺乏能源、交通堵塞频繁等“汽车灾难”问题,目前在若干地区达到相当严重的程度。如果不解决这些问题就会威胁着我国经济与社会的可持续发展。解决这些“汽车灾难”问题,不外乎两条出路:一是强化抑制汽车,尤其是家庭轿车的发展;二是发展汽车高新技术,加上合理的城市规划和交通管理,以最大限度地减小“汽车灾难”的危害。全世界所有发达国家,其汽车的密度均比我国大几十倍,“汽车灾难”问题理应比我国严重得多,需要采取比我国更加严厉的抑制汽车发展的政策。但事实并非如此。“尽管各汽车大国都有人声讨汽车,但没有一个国家宣布从汽车上后退”(原机械部副部长吕福源语)。他们都是靠发展汽车高新技术和加强城市规划与交通管理来加以解决的。他们的经验值得我们借鉴。

3 中国私用轿车发展的现状^[1]

3.1 汽车总保有量

世界——近6亿辆;中国——1320万辆。

3.2 人均汽车保有量

中国平均:约100人1辆;世界平均:7.8人1辆,是中国的13倍;

美国平均:约每人1辆,是中国的100倍。

3.3 轿车保有量

中国:约338万辆,平均355人1辆;世界:4.3亿辆,平均11人1辆,世界人均轿车数是中国的32倍。

3.4 中国私用汽车增长情况

1985—1998年间销售的汽车中,私车年均增长26.24%;公车年均增长9.89%;1998年私人购车数已占汽车总销量的50%。1990~1998年间,

私人购买货车与客车的比例分别为:

	1990年	1995年	1998年
货车	70.2%	52.4%	45.03%
客车	29.49%	47.1%	54.44%

3.5 购买力现状与潜力

1) 1998年私人购车90万辆(不包括农用车283万辆)、400多亿元,占全行业全年销售额的1/3。

2) 摩托车主——潜在的私用汽车买主。

a. 摩托车全国保有量5481万辆中,4500万辆以上属私有;

b. 小排量(50ml)摩托车销售量下降;大排量摩托车年增长率达20%,总销量已占65%;

c. 摩托车主的眼睛同时盯着微(小)型汽车和自己的钱包。

3) 1998年居民人均年收入水平:城镇为5425元,农村为2160元。

4) 预测家庭年收入:

	2000年	2010年
城镇	1.8万元	3.6万元
农村	0.9万元	1.8万元

5) 预测有购车能力的户数(年收入 \geq 5万元):

	2000年	2010年
城镇	620万户	3700万户
农村	200万户	700万户

目前城镇中实现购车者不到有购车能力户的20%。

3.6 私用汽车市场的主要问题

1) 税费沉重

·中央与地方正式税费共20多种;

·各地明文规定的临时性税费40多种;

·上路前的一次性税费(占车价):非营业性40%~50%,营业性 $>$ 100%(如出租车);

·经常性税费(以上海为例)每年1~2万元,其中:保险费4000元,养路费1000元,修理保养费3000元,停车费2000元,汽油费3000元;

·乱摊派,乱收费,轿车好比“唐僧肉”,各路

“妖精”都想吃几口。

2) 官架排场, 地方保护, 市场分割

- 北京、深圳等地排斥小排量车辆;
- 上海、长春、天津则排斥外地生产的汽车。

3) 手续繁杂

- 购车要过十几关, 自跑要一个月;
- 交易市场一条龙, 可缩至1~2天, 新规要停车场地证明, 现又延长至1周以上。深圳领牌照起码15个工作日。

4) 改革税费涉及既得利益, 有的甚至想“趁火打劫”, 燃油税方案难以出台。

4 中国需要什么样的私用轿车

近几年国际上出现的“新一代轿车”NGV (New Generation of vehicle 的简称), 目标是将汽车燃料效率提高到现有轿车的3倍。也就是说, 实现这个目标之后, 排放污染和能源消耗均可降低三分之二。换句话说, 如果以维持现有的排污和能耗总量为前提, 则汽车数量可以增至现有数量的3倍, 若再配合以合理的城市规划与交通管理, “汽车灾难”问题是完全可以解决的。

“新一代轿车”NGV 是美国首先提出的概念。1993年9月29日, 美国总统克林顿发动一个“新一代汽车伙伴关系计划”(Partnership for a New Generation of Vehicle, 简称PNGV), 这个计划是一个空前的政府与产业界合作的计划, 也是一个“官、产、学、研”大规模统一行动的高新技术产业化计划。主要目标有三^[2,3]:

1) 显著提高美国未来汽车制造业的竞争能力;

2) 使有关汽车的关键创新成果实现产业化;

3) 开发“新一代轿车”NGV, 其燃料效率为1994年可比标准轿车的3倍(百公里油耗由9L降至3L)。

政府方面参加这个计划的有以下部门: DOC、DOD、DOE、EPA、NASA、NSF、DOT、OVP、NEC、OSTP、OMB 等及许多国家研究所。

产业方面参加这一计划的有三大汽车集团——通用、福特和戴姆勒-克莱斯勒, 由该三家的最高层组成一个“美国汽车研究理事会”(The United States Council for Automotive Research, 简称USCAR), 协调进行“竞争前的研究与开发”。

其他方面参加这一计划的包括不少有特殊专长的供应商、大学和其它研究单位。美国政府从

1993年开始每年提供3亿美元(多用于较有风险的项目和起粘接剂作用), 三大汽车公司的研发投入每年在10亿美元以上, 与国家各研究所、各大学一起为上述目标在统一的计划下共同努力。计划到2000年完成概念样车, 2004年完成产业化样车。

对于美国的PNGV的认真实施, 我国内许多人感到迷惑不解: 一个世界第一强国的总统, 竟然去抓一个机械产品——汽车的升级换代问题, 岂非“小题大作”! 但是, 美国上下以至所有发达国家, 并不这么看。不但美国互相竞争的三大汽车集团愿意为此艰巨目标而共同携手, 而且举国上下似乎形成了一个“运动”。截至1999年, 美国已为此成立了758个研究项目, 已有分布于38个州的453所高校、国家实验室、技术供应商以及政府部门卷入这一计划, 调动着数以百亿计美元的资金加以实施。现在已经看到许多高新(包括许多军用)技术的研究成果, 正在向该规模最庞大的工业转移, 并得到更新与发展。它正在使世界上数以亿计的汽车脱胎换骨, 冲击着钢铁工业, 影响着石油和其它能源工业以及有色金属、化工、电子等工业的命运, 导致整个工业生产结构的重大变化。克林顿宣称: “只有阿波罗登月计划可以与之(PNGV)相比”。

美国的大动作引起日本、欧洲政府和各大汽车制造商及有关学术部门的极大关注, 争先恐后地投入研究开发。德国大众公司宣布已开发出3L油耗(百公里)的轿车“Lupo”(车型较小, 燃料效率为现有车的2倍以上)。日本本田公司宣告已实现NGV的准备(“Insight”牌, 百公里油耗3.4L的中型车燃料效率已接近PNGV的目标), 正试图逐渐小批量投放美国市场。

国际上声势浩大的PNGV的进展情况可以说明以下几点:

1) 发达国家的决策人认为, 汽车不仅是人们代步的一个工具, 或是一个普通的机械产品, 它是发展国民经济的“领头羊”, 是发展高新技术的最强大的载体。它以独一无二的规模推动着产业结构的改头换面, 带动着国计民生和科技文化的巨大进步; 称它是“改变世界的机器”——“The Machine that changes the World”(一本著名的汽车生产方式专著的书名)。

2) 解决“汽车灾难”问题的出路(特别是车辆密度小的我国), 不在于抑制汽车产业的发展,

而在于加强汽车（特别是轿车）高新技术产业的发展（当然还要有一定的城市规划与交通管理）。

3) 在汽车产业全球化的大环境下，各企业单枪匹马的拼搏是不可能成气候的。只有像美国 PNGV、USCAR 和我国的“两弹一星”那样大兵团联合作战，才能达到预期的效果。在汽车产业领域实力弱小的中国尤其如此。

世界上所有发达大国，实际上都走过发展轿车工业带动国民经济增长的道路。偌大的中国也不例外。走向 21 世纪的中国，被抑制的轿车需求，将不可避免地冲出牢笼而大行其道，呼唤着数量可怕的私人轿车——不是中国轿车就是外国轿车，但必须是基于高新技术的、能解决“汽车灾难”的、可持续发展的轿车。中国必须做好准备！

中国潜在需求数量巨大的私人轿车必须满足以下要求：

- 污染最小
- 能耗最低
- 交通方便，费时最少（ITS）
- 经济实惠
- 需求的多样性

总之，我们需要“CNGV”（“中国新一代轿车”），这也是我们关心 PNGV 的原因。同时，要解决城市规划与交通管理问题，出台一套合理的政策与法规。

5 中国轿车工业路在何方

中国轿车工业路在何方？这是业内人士讨论（争论）最多的问题，大致可归纳为两个方面。

5.1 引进合资是利是弊

改革开放以来，我国汽车工业大量引进外国的技术、资金和管理，打破了我国汽车工业“三十年一贯制”的严重落后的状态。在制造技术上从国际 40 年代水平一下跨越到国际 80 年代水平，有的甚至是 90 年代的水平。至今，轿车、货车、客车、大型车、小型车、微型车，以及各种零部件已引进得相当齐全。但是，往往还没等到实现国产化，这些产品在国际上就已经落后了，甚至已经淘汰了。在合资公司中技术大权都掌握在外方手中，中方没有任何发展技术、开发产品的主动权，始终跳不出“引进一落后一再引进一再落后……”的怪圈。

一个无情的现象是，在中国市场上有竞争力的汽车产品都是引进的外国品牌，因此各大小汽车制

造厂通常都不愿致力于技术创新开发自己的品牌，而主要致力于引进国外现成的产品。走这条路的厂家往往就兴旺发达。有些试图自主开发新产品的厂家在市场上往往都惨遭失败，有些人从中吸取了教训，认为“自主开发？此路不通！”。然而，如果长此下去，技术上完全依靠外方，中国将不断丧失发展的独立性与自主权。作为合资的一方的中方技术无份，资金短缺，过去的一个主要资本——受关税保护的市場（这是外方最需要的）也将因中国加入 WTO 而逐渐（也很快）地失去它原有的价值。这样合资的伙伴关系能够“白头偕老”吗？

5.2 中国要不要有自己的产品开发能力

1) 有相当一部分有经验教训的人认为，中国不可能自主开发有竞争力的轿车。因为新轿车的开发太难了。轿车不但集聚了各种高新技术，而且还是精雕细刻的工艺品；为了在市场上取胜，不但要性能超群，而且要成本低廉。因此各大跨国汽车厂家都不惜投入巨资来开发新产品。以美国三大集团为例，一般开发一种新轿车需投入 10~20 亿美元。我国哪个汽车集团能够做到？这对于年产 100 万辆轿车的厂家来说，就算每两年开发一个新车型，每辆轿车需摊的开发成本为 500~1 000 美元；我国的大轿车厂年产量不过 20 万辆，每辆轿车分摊的开发成本就要 2 500~5 000 美元；这样的轿车一辆要卖多少钱？这还只是从开发投入的可能性来说的，要从技术水平、技术积累和开发的人力资源来说也远远不能与跨国公司匹敌。他们的结论是：从现实考虑，我们必须依靠跨国公司来开发产品；等到将来有一天，我们也有那么多的资金和人才时再考虑自主开发。持这种意见的人也无法估计所说的这“一天”要等哪年才会到来。

2) 更有一部分人认为，中国不但不能自主开发有竞争力的轿车，而且也不必自主开发。他们认为，汽车工业全球化越演越烈，若干年后全球只有 5~6 个跨国汽车集团，现在连老牌汽车大国——英国都已经没有自己独立的汽车工业，中国难道还能独树一帜？

这一部分人还有一个论点，认为外国公司在中国办汽车工业，所建的工厂不能带走，雇用的绝大多数是中国人，给中国创造大量的就业机会，沉淀在中国的利税也相当可观。其结论是：在经济全球化的洪流中，民族工业的概念已经过时；在中国的汽车工业，就是中国汽车工业。

3) 另有一部分人坚持不同的意见, 他们认为, 国际合作固然重要, 但是一个没有能力的伙伴, 不可能是平等的伙伴。一旦 WTO 全面实现, 中国最大的资本——市场将失去昔日的价值, 中国汽车工业只好成为跨国集团的附庸。中国是这么大的一个国家, 应该在汽车产业全球化中做出应有的贡献。

现在各跨国集团都提倡“双赢策略”。在汽车工业全球化进程中, 为了降低成本和更好地满足当地市场需求, 进一步占领市场, 也可能存在着生产、销售与开发的本地化趋势, 我们要争取真正双赢的国际合作。结论是: 在国际合作中只有自强才有平等, 才能成为好的伙伴, 才有真正的双赢。

6 中国轿车产业发展战略的选择

中国汽车工业的出路在哪里? 总的说来是“自强不息加国际合作”, 具体说来可考虑以下几条。

1) 高新技术战略 就是要用高新技术武装汽车产品。21 世纪初, 当先进国家都普及百公里油耗 3 L 的轿车的时候, 我国还能到处使用能耗和排污都比别人高 2~3 倍的轿车吗? 我们应从现在开始为“CNGV”(“中国新一代轿车”)做积极的准备, 以便在 2010 年前后实现“CNGV”的产业化。要制定相应的法规与政策促进高新技术的发展, 也让国外进来的技术都必须是符合中国需要的、可持续发展的高新技术。

发展高新技术不是为高新而高新, 也不必墨守外国的框框, 要结合中国的实际, 讲究实效, 以有利于经济社会发展为宗旨。

2) 自主双赢战略 在汽车产业全球化趋势的背景下, 许多跨国汽车集团都提出“双赢战略”(Twin-Win strategy), 希望与中国结盟进入中国市场。我们不能再闭关锁国, 也不搞狭隘民族主义, 但是我们也不要东条英机的“大东亚共荣圈”。要像孙中山先生在遗嘱中所说的“联合世界上以平等待我之民族, 共同奋斗”。我们要争取国际合作, 但不能以丧失自主权(包括技术发展的自主权)为代价。

3) 内联自强战略 在国际合作中, 只有自强才能平等。如果力量悬殊, 则不可能成为平等的伙伴。积极生长自己的科技创新能力并形成优势, 这不但是中国汽车工业的需要, 也是促进国际合作的需要。

国内各汽车集团联手, 借鉴美国 PNGV、US-

CAR 和我国“两弹一星”的经验, 强化“官、产、学、研”联合, 可以成倍、成十倍地增强自主创新实力, 并使每车分摊的开发费大幅度下降, 从而大大增强国际竞争与联合的地位。

4) 自主品牌战略 由于我国汽车生产规模很小, 自主开发能力过于薄弱, 即使实现“内联自强”, 实力也难与跨国公司匹敌。因而在开发自主品牌中, 宜采用“聚焦、聚宝”策略。所谓“聚焦”就是不分散使用自己的力量, 而把力量集中用在刀刃上。要有所不为才能有所为。所谓“聚宝”就是不仅用自己之所长, 还尽可能用各家之所长, 自己集中力量抓系统集成和某些关键的局部, 非自己所长可以通过全球择优采购。甚至缺乏的少数优秀人才也可以高薪从海外雇用。这样不受外方支配的“聚焦, 聚宝”过程所形成的品牌, 不同于目前“技术引进”或“联合设计”的品牌, 尽管在初始阶段不少零部件或子系统是通过全球择优采购, 由一些中性的供应商提供的(事实上国际汽车集团也越来越多地依靠中性供应商), 但却是自始至终不受他人支配的、实实在在的自主品牌。

目前我国汽车工业中有竞争力的都是引进合资的企业, 产品技术大权都掌握在外方手中。有竞争力的汽车品牌实际都是引进的, 都不是自主品牌。这是造成我国汽车工业一直跳不出“引进—落后—再引进—再落后”怪圈的症结所在。

5) 跨越赶超战略 国际上实力强大的汽车公司大多有近百年的发展历史, 都积累了深厚的技术基础与管理经验。我国的汽车工业虽也有 40 多年的历史, 但由于体制的制约, 与国际先进水平相比仍有很大的差距。如何赶超国际先进水平? 是一味瞄准国际现有水平, 一步一步地去追赶, 还是着眼于可预见的未来技术去赶? 这是一个需要认真思考的问题。

我们要依靠现有的工业基础, 面对现实的市场。但是我们决不能只看到今天的差距, 更重要的是要看到未来的差距。目前国际上的 NGV 技术, 对跨国汽车集团来说也是刚刚起步, 产业化还在准备阶段, 有不少高新轿车技术还依赖供应商。因此, 在一定意义上说, 在新一代轿车技术上, 我国与国际汽车集团的差距相对缩小了。

但是有一点值得注意, 汽车工业是规模最大的工业, 也是规模优势最显著的工业。只靠我国各个弱小的汽车企业自发地在国际市场的大海中与跨国

集团去联合、赶超与竞争，恐怕前途是渺茫的。美国三大汽车集团的实力比我国现有汽车企业大多多少？美国总统亲自出面组织 PNGV，让三大集团联合起来，并调动数百个国家实验室、高校和供应商协助进行高新技术的研究与开发，其目的就是为了保证美国在全球汽车工业的领先地位。如果我国的政府不采取有效措施，像搞“两弹一星”和美国的 PNGV 那样，不但给予集中的资金注入，还要给予具体的组织领导，使我国的汽车工业实现合理重组，使我国现有的力量集聚起来，有计划、有组织地进行跨越赶超，那么，跨国集团就会乘机按照他们的意图来重组中国的汽车工业，到那时中国汽车工业可能要重演“八国联军扫荡中原”的史剧。

参考文献

- [1] 中国汽车工业咨询委员会. 关于扩大内需, 促进消费, 大力开拓和完善私人购车市场的问题和建议 [J]. 中国汽车工业导报, 1999, 6
- [2] The Machine That Could - PNGV, A Partnership for a New Generation of Vehicles [R]. Prepared for US-DOS, by RAND Critical Technologies Institute, 1998
- [3] Review of the Research Program of the Partnership for a New Generation of Vehicles [R]. First to Fifth Report. National Research Council. National Academy Press. Washington, D. C. 1999

The Status and Problems in Developing Private Use Car for China

Guo Konghui

(Jilin University of Technology, Changchun 130025, China)

[Abstract] Should China develop its private use car? What kind of passenger car should China develop? Should China develop its own passenger car industry? What is the way out for China's passenger car industry? And how to develop Chinese passenger car industry? These questions are intensively concerned by more and more people, and lead to much discussion recently. In this paper, the author intends to give an analysis on some representative viewpoints that proposed recently, and also his own opinions. It is convinced that the way to solve the "auto disaster" problems is not to put more restrains on the use of private car, but to promote the applications of high-tech to automobiles, mean-while to strengthen city planning and traffic management.

The author confirms that the "technology import and joint venture" has had a positive impact on the progress of the manufacturing technology and management efficiency of Chinese auto industry, however there is also a negative effect on the self-development ability. It is proposed that the general strategy for Chinese auto industry will be "Self-Strengthening + International cooperation" which consists of the following strategies: high-tech strategy, twin-win with self-reliance strategy, internal union for self-strengthen strategy, self-own production right strategy, leap over development strategy.

[Key words] Chinese auto industry; private use car; family use car; state and problems

* * * *

更 正

由于我们工作的疏忽，将第 2 卷第 7 期《中国工程科学》封二图题“院士大会期间徐匡迪院士现场接受记者采访”错排为徐光迪，本刊编辑部对此深感不安和歉疚。