

# 中国汽车工业的发展道路： 回顾与展望——合作与自主问题

郭孔辉

(吉林大学汽车动态模拟国家重点实验室, 长春 130025)

**[摘要]** 文章对中国汽车工业发展道路存在的重大分歧和争论——“合作与自主问题”进行了分析和阐述, 提出了中国汽车工业发展的出路, 并阐明通过主动争取双赢平等的国内外合作, 创造自有知识的自主品牌, 形成自己的核心技术; 中国完全有能力也有条件走自主开发之路。

**[关键词]** 中国汽车工业; 发展道路; 合作与自主

**[中图分类号]** U46 **[文献标识码]** A **[文章编号]** 1009-1742(2004)08-0017-04

## 1 中国汽车工业发展的背景与回顾

### 1.1 认识汽车工业

汽车是惟一的一种“零件以万计, 产量以百万计, 保有量以亿计”的“第一商品”, 它的巨大市场潜力, 不断产生科技进步的不竭动力, 使之成为各种高新技术争相应用的强大载体。

世界上几乎所有发达国家都走过发展汽车工业、从而带动国民经济发展的道路。

汽车的生产和使用, 改变了社会的生产方式, 也改变了人们的生活方式和文化观念。流水线大生产方式首创于汽车工业, 精益生产方式也同样产生于汽车工业; 这两种生产方式都对社会的发展起了重大的推进作用。它独特的“门到门”快速运送性能, 改变了人们的日常活动半径, 大大提高了人们生产与生活的效率。

### 1.2 道路曲折的中国汽车工业

新中国的汽车工业从诞生至今, 已经年逾半百。但是她似乎还没有长大, 她伴随建国后的动荡, 走过了艰苦曲折的路程。

改革开放之前, 在计划经济体制下, “三十年一贯制”, 一直生产着属于国外三四十年代的产品

“老解放”; 汽车被定位为“生产工具”, 私用轿车被当作“资产阶级的奢侈品”而禁止生产。

改革开放后, 引进国外的资金与技术, 使我国生产的轿车跃上20世纪90年代的水平。但是从整体上看, 在质量、品种和规模上与国外仍有很大差距, 特别是自主发展的能力差距更大。这就造成了同类产品的一而再、再而三地引进, 甚至重复引进的局面。

### 1.3 早期发展中的合作与自主问题

“老解放”的投产, 标志着中国汽车工业的诞生, 它是中苏合作的结果, 可以说中国汽车工业原本就是合作的产物。而随后的“三十年一贯制”, 却并非合作的必然, 而是自主的计划经济的产物。

改革开放后大搞引进合资, 几经周折, 挣扎于“引进—落后—再引进—再落后”的怪圈, 终于在近几年开始生产国际先进的轿车, 但并未跳出这一怪圈。接着国企争相寻求外企合作, 形成了“越依附越有利的联盟”; 国企之间成了表面上的兄弟, 暗地里的敌手。强力的关税保护, 未能为成长争取空间和时间, 反而泯灭了自己的志气和能力。长期的“目录管理”政策扼杀了许多有志气企业“生的权利”。国家对合资的优惠政策, 使得得天独厚的

“三大三小”获得丰厚利润。专一合资开始向多头合资转变。由于合资获利丰厚而又轻而易举，“引进—消化”政策成了“只引进，不消化”的空头口号。对外方的技术依赖习惯愈加根深蒂固，加上外方紧握技术大权，使中方坠入“缺乏能力—只能依赖—越依赖越缺乏能力—越缺乏能力越依赖……”的“第二怪圈”。这不能全责怪外方，主要还是中方决策的问题。

## 2 关于发展中国汽车工业的争论

在发展中国汽车工业问题上，多年来一直存在着重大的分歧和争论。

### 2.1 中国要不要着重发展汽车工业

中国是一个潜力巨大的汽车市场。长期以来由于汽车供应不足，汽车生产利润丰厚，所以发展汽车工业成为我国各地区的自发倾向，这就促成了我国汽车工业的“散、乱、差”局面。尽管国家对汽车工业一直采取“目录管理”政策，但直到目前，分散投资和引进所造成的“散、乱、差”局面不仅未得到根本扭转，反而形成了不公平、不合理的竞争状态。

过去，人们对轿车提供便利的向往与政府因汽车带来社会问题（能源、环保、交通阻塞）而采取的以抑制为主的政策，形成了尖锐的矛盾。几年前，是否要让“轿车进入（中国人）家庭”还是激烈争论的焦点。近两年来由于人们对市场规律与汽车工业在国民经济中的作用有了认识，国家经济状况的改善也促使更多人转变了对私用轿车以及轿车进入家庭的认识，反对“轿车进入家庭”的人越来越少了。特别是中央已经将大力发展公共交通、“鼓励轿车进入家庭”写进了“十五”规划，一些持反对观点的人只好“偃旗息鼓”，但他们提出的汽车会带来的社会问题确实还有待认真解决。现在有一点是肯定的，发达国家的家用轿车密度已达1~2人拥有一辆轿车，它们并没有限制私用轿车的发展。因“汽车成灾”而剥夺中国普通百姓享有私用轿车的权利，这种理由是不能成立的。发达国家通过不断的技术创新，采用先进的环保与节能技术和标准，以及合理的城市规划和交通管理，来解决汽车的能源、环保和交通堵塞三大问题，不断满足人们对交通便利的需求。通过发展汽车工业带动国民经济的发展，是所有发达国家发展的共同历程。

### 2.2 中国要不要和能不能自主发展汽车工业

一些人看到近年来世界汽车工业大兼并、大重组的趋势，便主张中国不必搞什么“自主的汽车工业”。他们说：“世界将只有六大汽车集团，难道中国还能成为第七个？”他们认为，“在经济全球化时代，民族工业的概念已经过时”。他们说，“什么叫中国汽车工业？在中国的汽车工业就是中国汽车工业”，“因为工厂设在中国人家也搬不走，工人必然是中国人，税收要留在中国。因此，我们要不求所有，但求所在”，“只要双赢，何必自主？又何必强求自主开发能力？”甚至认为，“在经济全球化的时代，民族工业已成为一种有害的陈腐概念”。一种更加理论化的见解是：“在经济全球化时代，资本的跨国流动的比例与速度大大增加，企业股权在不同国家间转换已是常态。”因此，今后就分不清汽车企业是属于哪国，当然也就无所谓“中国自主的汽车工业”了。

近来有一种更具体的观点认为：外国汽车厂家不想在中国搞技术开发是因为它们发展得还不够大。等它们在中国的产量足够大之后，就自然会到中国来搞开发。“那种急功近利地要自主开发和那狂热的民族情节，都是莫须有的。”换句话说，中国在自主开发问题上不应该也不需要有什么作为，只要静等某个跨国公司在中国占有足够大的市场规模，中国就自然有了强大的汽车工业，也就自然有了自己的开发能力了。这种看法太天真了，以为在经济全球化时代，各国各集团之间已经不存在利益的差别，不需要自主权了。这并不是当今世界的现实。

世界经济的新现象、新问题，的确需要理论界进行深入研究，做出深刻的回答。但是，另一些汽车工业的业内人士，根据切身的体会却另有看法。

改革开放以来，由于资本和技术的引进，中国的汽车工业发生了巨大的变化。由于引进合资，我国的汽车制造能力从四五十年代的解放牌水平一下子提升到可以制造奥迪 A6、帕萨特 B5、别克等先进轿车的水平；由于国产化的实施，汽车零部件制造能力也有很大的提高。

但是，这些高水平的轿车往往在未达到基本国产化的预期目标时，就已经落后了。我国几大主要汽车集团都引进了2~3轮仍然跳不出“引进—落后—再引进—再落后”的“怪圈”。在这些合资企业中，不做汽车产品的开发工作，因为开发工作都在外方“本部”进行；由于“任何的技术改动都要

经外国本部批准”，因此就更不能进行任何开发工作。几大集团也都试过“联合开发”，花不少资金向“外国本部”派出一批又一批的设计技术人员，“外国本部”总是执行特别的保密措施，使“联合设计人员”接触不到任何核心开发技术。尽管做了很大努力，也难以在产品开发上有较大长进。

他们的体会是，尽管当今是全球化经济时代，尽管大家都是一个合资公司的伙伴，然而跨国集团的当家企业与本国企业并非已经没有差别。“引进合资”的确迅速地改变了我国制造能力的面貌，外国品牌在市场上也的确具有名牌效应；但同时也使我们丧失了产品发展的主动权和开发技能，成为一种技术依赖型企业；越依赖越没有能力，越没有能力就越要依赖。这又是一种“怪圈”，不妨称其为“第二怪圈”。它与前述“第一怪圈”有着内在的深刻联系。

其实，卷入这两个“怪圈”不能归罪于别人。当初日本与韩国也都是从引进起步的，但它们能认真进行技术消化，创立自主品牌，通过艰苦的努力捍卫本国的自主发展权和提高产品的自主开发能力。现在日本和韩国（特别是日本）都有自己独具特色的著名汽车品牌，同时也造就了一大批开发创新人才，形成属于自己的杰出的开发创新能力。

当然，这些企业现在也不可避免地卷入经济全球化的洪流。它们的相当部分股权已归于跨国集团，但它们的品牌和发展权一般都没有丧失，它们已经具有捍卫自己成为“平等伙伴”地位的能力。

伴随新经济社会的发展进程，“知识与技术资本”所占的比例势必越来越大。靠什么来维持“平等伙伴”的地位，将成为日益尖锐的问题。分工地位是由实力决定的，也随实力的变化而改变。“后来居上”是经常发生的。因弱小而地位低微，这并不可怕，可怕的是不求进取还自我陶醉的阿Q精神。

说到这里也许有人会以为上面的议论是反对国际合作，主张闭门造车。其实不然，当今只有傻瓜才会主张闭门造车。互利互惠的国际合作和企业间的合作是我们始终要争取的。为此付出必要的代价也是应该的。但是千万不要以牺牲自己的发展权为代价。

我们希望合作是可持续的，而合作是以共同的利益为基础的。由于合作的双方利益常常不能完全相同，如果能求同存异，各方都为双方的利益与发

展考虑，那么合作就可能持续。

有一种说法：“合资像是结婚，应是互相需要，真诚结合。我们现在刚找到一个有能力的对象，一心只想白头偕老；难道可以在刚结婚的时候就盘算着自己增长能力，有朝一日好把对方撵走，这样的结合岂非注定要分裂吗？！”

其实，我们不必把真诚合作和自主发展对立起来。合作与结婚确有不少相似之处，但又不完全一样。就算可以比作结婚，找一个有能力的丈夫，或富甲一方的阔太太，就事事完全依赖对方，并努力让对方感到自己完全不需要增长才干，也不需要有任何独立性，这样才能白头偕老？我们想有点本事，有一点自己生存发展的空间，这算不算过分？就算是夫妻，各自也应该有独立的人格，双方都有能力的合作应该比一方依附于另一方的合作更有价值。双方都有能力，都有贡献，才能双赢。如果一直如一位外方经理所说的“中方的贡献等于零”，能实现可持续的双赢吗？

所以，不要怕让外方知道我们希望增长能力，不希望完全依附于对方，这道理外方是能够理解的。

当然，不同合作对象的特性也会不同。有的是追求真正的双赢，有的只求一时的自身利益，有的希望你成为由他任意摆布的附庸。对于不同特性的对方，我们也要有区别地对待，像孙中山在遗嘱中说过的，我们要“联合世界上以平等待我之民族，共同奋斗”。

我国历史上有过对象不同的“国共合作”。中国共产党与孙中山的合作是真诚的合作；而蒋介石，他要我们成为他的附庸，我们就要更强调团结中的自主，甚至是以斗争求团结。如果完全依附于蒋介石，不敢自主发展，中国也就没有今天。

### 3 中国汽车工业的出路

有人说：“不是我们不想发展自主的汽车工业，而是因为我们与外国大公司的差距实在太大了，我们根本不可能与人平起平坐，更谈不上赶上人家。”

事实上，世间万物都有其发生发展与消亡的过程。当今的庞然大物都是由当初弱小得不屑一顾的状态发展过来的。由于它的自强不息，不断地由相对弱小变得相对强大。当然，如果它自暴自弃，自毁前程，那就只好接受不平等的现实。历史的发展总是“后来居上”，“长江后浪推前浪”，“青出于蓝

而胜于蓝”。

汽车最早是1886年德国人Benz发明的，德国因而成了世界最早的汽车中心。1914年美国人福特创造了流水生产与零部件互换技术，1920年福特T型车生产速度达到每分钟一台，使世界汽车工业中心移到美国，福特也成了世界汽车霸主。后来美国又通过股份制和资本运作，由几十家小公司重组成了规模更大的通用汽车公司，超越了福特。20世纪80年代日本丰田发明精益生产方式，造就了日本汽车质量与成本优势。现在，似乎只有日本汽车最有竞争力。有人注意到汽车制造中心的不断西移，推测“继日本韩国之后可能是中国吗？”

世界在运动，汽车工业在变革，大变革伴随着新机遇。国土与人口不到中国十分之一的日本与韩国能做到的事情，难道有着五千年文明的泱泱大国就注定做不到？！

我国大的合资企业之所以坠入“两个怪圈”，原因是多方面的：十年动乱，致使我国在技术上与国外的差距进一步扩大，一部分企业领导人对发展自己的开发能力失去信心和勇气；政府高层决策失误，没有坚持“引进—消化—创新”的路线，取消了“消化与创新”，把引进外资作为主要的政绩指标，使“合资”成了“引进”的代名词，不能不说是重要原因。

除此之外，还有两方面更为直接的原因：一方面外方力图强化控制，不想让中方介入产品开发。另一方面，不少中方觉得没有必要去争取增长自己的开发能力，躺在外方身上感觉挺舒服，品牌香、水平高、获利快，不用辛苦，那么，“就让傻瓜们去自主开发吧”！

殊不知依赖型合资犹如用鸦片治病，抽上几口，马上精力倍增，忘乎所以……。鸦片可以入药，但是千万可别上瘾，一旦上瘾，就会身心日趋衰败，接着就是等待死亡！

中国具有充足的质优价廉的劳动力，特别是受过良好教育的知识分子。中国市场大，需要各种不同层次与特点的商品，回旋余地也大。中国人最了解中国市场，这往往是外国人最缺乏的。世界汽车产业正处于技术与经济结构大变革的时机，不但有挑战更有机遇。在走向知识经济和全球经济“重新洗牌”的时机，只要自强不息，不犯路线错误，改变中国汽车工业在国际合作与分工中地位的被动局

面是完全有可能的。

世界在变革，机遇随时有。但机遇只惠顾那些有志气有准备的人，从不留给那些只想等待而无所作为的人。

中国已经加入WTO，汽车行业的竞争会更加激烈。在新时期中国汽车工业的出路大体有两条：

一条是努力主动争取双赢平等的国内外合作，不是一味依赖。充分利用国内外物质与人才资源，努力形成有竞争力的自主品牌，通过创造自有知识的自主品牌，锻炼队伍、造就人才，形成自己的核心技术，使我国汽车工业进入“创新—增长能力—再创新—进一步增长能力”的良性循环。

另一条是被动地卷入跨国公司根据本身利益而推行的“全球化重组”。中国的汽车集团自然地成为跨国集团的“子公司”，而且还是缺乏技术能力的“子公司”。也许有人还可以称之为“双赢的战略伙伴”。但“没有能力的伙伴，也是没有用的伙伴”，迟早会面临被遗弃的命运。“没有技术上的独立，就没有经济上的独立，也就没有政治上的独立”。在知识与技术在资本中的比重越来越大的今天更是如此。

有没有“第三条路”？——先抽鸦片治病，又不上瘾，增强体力之后达到可持续的双赢？目前看来，大概国企较难，民营相对容易。这实际上是回归第一条路。问题在于许多人抽鸦片时压根没想别上瘾。

我们要争取走第一条路（或回归第一条路），避免走第二条路。我们有理由相信，只要坚持体制改革，坚持“引进—消化—创新”的路线，努力争取双赢平等的国际合作，鼓励自主品牌，发扬创新精神，从技术的自主权逐渐演变为技术的主导权，实现从“装配制造的本土化”向“开发本土化”与“知识本土化”转变，力争尽快形成自己的核心技术，中国的汽车工业就有进入良性循环的可能。

汽车是一种由上万件复杂零部件组成的高技术产品，开发难度比零部件数目少的较简单的产品要大得多。但中国拥有13亿人口，且各方面都在飞速发展。只要我们不妄自菲薄，同心同德谋发展，就一定能闯出一条具有中国特色的汽车工业发展道路，中华民族的全面振兴是完全能够实现的。

（下转第27页）

- [12] 窦贤. 断流枯水考验黄河生态[N]. 科学时报, 2003 - 04 - 18
- [13] 籍传茂, 侯景岩, 王兆新. 世界各国地下水开发和国际合作指南[M]. 北京: 地震出版社, 1996

## Supplementary Suggestion for Countermeasures for Exploitation and Utilization of Water Resources of the Northwestern Region of China

Zhao Wenjin

(AGS/Ministry of Land and Resources, Beijing 100037, China)

[Abstract] Freshwater resources are the material basis for human subsistence and economic and social development. The problem of water resources is very severe in the process of development in the northwestern region of China. This paper further discusses the problem concerning the implementation of the "principle of harmonious co-existence of man and nature" during the development of the northwestern region, and suggests that in the process of exploitation and utilization of water resources in the northwestern region it is necessary to consider issues from the fact that the region has only a small total amount of water resource but very large annual evaporation and very small annual precipitation. Efforts should be made to broaden sources of water and economize on water, prevent various kinds of waste of water resources, raise the effectiveness of water use, reduce water pollution, recover water resources and improve the environment. It is advisable to take actively the way of "storing water under the ground", expanding groundwater and developing groundwater rationally, and meanwhile to adhere to expanding usable freshwater resources continuously.

[Key words] water resources; exploitation and utilization; northwestern region of China

---

(cont. from p. 20)

## The Way in Development of China's Auto Industry: Cooperation & Self-Reliance

Guo Konghui

(State Key Laboratory of Automobile Dynamic Simulation, Jilin University, Changchun 130025, China)

[Abstract] The paper gives an observation and review of serious arguments on the way in development of China's auto industry, presents some points on the way out for the auto industry, and explains that China will be able to march on the sustainable development path through balancing win-win cooperation against self-reliance.

[Key words] china's auto industry; way in development; cooperation & self-reliance