

中国汽车“两个国内市场”和应采取的政策

Problems of “the Two Domestic Markets” of China's Automobiles and Their Solutions

蒋一子

(中国汽车工业总公司,高级工程师 北京 100036)

一、中国汽车市场的现状与特点

汽车产业不是以行政管辖或使用地域界定的,而是由产品本身特征而决定的。按国际惯例,包括二轮和三轮摩托车、三轮和四轮汽车。当前全国年产量四轮汽车和农用车约 180 万辆,三、四轮汽车和农用车约 380 万辆,二、三、四轮汽车,农用车和摩托车约 1 150 万辆。

1. 摩托车年产量达到 780 万辆,成为世界最大摩托车生产国。1995 年增长 250 万辆,还在快速发展,年产量达到自行车 3 000 万辆的 1/4,在大城市市区以外的广大地区出现摩托车逐步代替自行车的趋势。

2. 农用车年产量约 230 万辆。本世纪初美国的“T 型车”和本世纪中日本的三轮车的“简易汽车时代”,在中国广大农村再现,产销量都超过他们,成为世界历来最大的简易汽车生产国。1995 年增长 60 万辆,还在快速发展。其产销量达到汽车总产量 150 万辆的 1.5 倍,将在农村逐步代替畜力、人力车和运输用拖拉机,而成为农村实现初始汽车化的主力军。

3. 中型车年产量 30 万辆,是世界最大的同级车生产国。其在公路运输中的主导地位久盛不衰。人们期望商用车向两头发展,而中型车居高不下,重型车发展缓慢,只有中型车的 1/10;轻型货车放慢了发展速度,产销量大体与中型车相近。

4. 廉价的“代用轿车”,包括微型客车、吉普车和双排坐皮卡等发展也快,年产量近 30 万辆,几乎与轿车总产量相近,微型客车为微型轿车的 2 倍,吉普车和双排坐皮卡接近中型轿车,分占了一大部份轿车市场。

5. 廉价的“面的”和小公共汽车,发展很快,数量超过“豪的”和大公交车,并共同组成多元化的公共交通,改善了普通百姓“生、老、病、事”出行难的问题,提高了因公出行的效率,受到普遍的欢迎。

6. 全国居民储蓄额 3 万多亿元;据估测有 600 万人具备购买轿车的能力,但家用轿车只有 5 万多辆。人们普遍认为大力发展公用轿车,国家难于承受。因此,想在一二十年内使轿车超过商用车可能会成为一种奢望。

7. 现有 600 多家汽车厂(汽车厂 100 多家,客车装配厂 100 多家,农用车厂 200 多家,摩托车厂 100 多家),10 多年来呈现了不断大分散的趋势。汽车工业的集中化任务艰巨。

中国汽车发展走了一条似乎不合乎当代世界汽车发展规律的道路。按传统观念看不上眼的汽车发展了,有的大发展了;期望发展的汽车却发展得慢。但这又似乎是不以人们意志为转移的客观存在的事实。这种态势是否正常合理?是暂时的还是会继续这样发展下去,长期存在?或者,下一步将会如何向前发展?我国发展汽车是单纯仿效发达国家的当前发展模式,还是按照中国的实际情况发展?这些是汽车工业发展的重大课题,要按照实践是检验真理的标准和经济技术发展的规律来进行研究。

二、中国是“两个国内汽车市场”

中国当前是“两个国内汽车市场”,一个是以城市为中心,集团购买为主体的先进技术的高档高价汽车市场;另一个是以农村为中心,个体购买为主体的传统技术的廉价低档汽车市场。

需求、购买力和车价相适应,从而形成市场。集团消费是高购买力。个体消费从百元级到千元级到万元级,万元级中又有 1 万元级、几万元级和 10 万元级之别。对当前市场按车价和购买力分为几个层次:

(1)几千元到 1 万多元:摩托车、三轮和微型农用车,占二、三、四轮车的 85%以上,占三、四轮汽车的近 60%。基本上是村镇个体购买自用。

(2)2 万元到 5 万多元:轻型农用车,轻型普通客货车(含小公共),微型客货车(含“面的”),吉普

车和普通皮卡。占三、四轮汽车的 20%。以乡镇企业和村镇个体购买营业用为主,城市集团和个体购买营业用次之。

(3)6 万元到 10 万元:中型货车、中级轻型客车、微型轿车。占三、四轮汽车的 10%。以城市集团和个体购买营业用为主。

(4)10 万元以上:重型货车、大中型客车、高级轻型车、轿车。占三、四轮汽车的 10%。基本上是城市集团购买。

中国当前是廉价汽车的大市场。个体购买自用的主要是几千元到 1 万元级的汽车,极少数人购买几万元以上的自用汽车。

研究产生“两个国内汽车市场”的根本原因,是因为中国是发展中的人口特多的国家。发展中国家不同于发达国家,具有经济上贫穷与富裕、传统技术与先进技术并存的“二元社会”(第三世界经济发展的著名理论)的特征。这种“二元社会”的特征反映在中国汽车市场上表现为“两个国内汽车市场”。

“二元社会”和“两个国内汽车市场”特征的主要点是:

并存。集团不买低档车,个体买不起高价车,两个市场平行地存在。

长期。长期并存于从不发达到发达的现代化国家的全过程;而又与国家大小和现代化的进程有关。本世纪初美国的 T 型车时代和本世纪中日本的三轮车时代,都经历了 20 年左右的时间,当时他们都是 1 亿人口。而我国是 12 亿人口,又实行共同富裕的政策,人均收入和购买力相对平均并较低,因此“二元特征”更为明显。我国要到下世纪中叶才能基本实现现代化,因此历时更长,“两个国内汽车市场”可能会经历几十年的时间。

转化。即从贫穷到富裕、传统到先进,不断地转化。“两个国内汽车市场”也会逐渐从廉价低档车向高档高价车转化。

三、发展和转化趋势初探

1. 农用车的发展与转化

中国是世界巨大的汽车潜在市场,主要是农村市场。今后 15 年国家的“扶农政策”,将使农民购买力增加。“为了富,要修路”,低等级公路会增长;“有路要有车”,农用车将是大发展时期。当前农户农用车的保有率只有 2~3%,农村还有 6 000 万台人力、畜力车,现有农用车只为其 10%左右。到 2000 年农用车如能再翻一番,有可能达到年销售量 500 万辆。

当前三轮农用车约 200 万辆,微型农用货车约 20 万辆,轻型农用货车约 10 万辆。

(1)三轮车便宜实用,还会大发展。一般收入较

好的农户就能买得起,又比摩托车实用安全。

(2)微型农用货车将逐步替代三轮车。农户大都是先买拖拉机,再买货车,然后买轿车,因轿车不适用于下地赶集。外国农户用车大都是载重量 1 吨以下的微型货车。北美的大农场,用价高的皮卡;日本的小农户,用廉价的微型货车,其皮卡的产量也很大,主要销往北美,当前在国内年销量大约 5 万辆左右。我国也是小农户多,因此微型农用货车发展比较快,因其价格与三轮车较近,安全性好于三轮车,是必然的替代车型。到 2000 年如果能从现在占农用货车的 10%增长到 20%,就有可能达到年销售量 100 万辆,今后将有大发展的前途。先进的微型货车已进入发达的农村,但要进入广大农村,还要对农村的使用条件进行适当的改造。

(3)轻型农用货车将被轻型货车替代。由于轻型农用货车不断追求高级化,其价格已与低档轻型货车接近,而质量远不如轻型货车,因此被替代是必然趋势。

(4)小公共汽车的进入村镇,将带动、促使廉价、适用、可靠的农用客车的发展。

(5)由于从发达国家引进的轿车价高,不适用于较差的道路,因此自主开发适用于国情的轿车,势在必行。当前有些工厂在开发农用轿车,这是一种探索和创新,是一种可贵的行动。只要开发出廉价、适用、可靠的轿车,其发展是势不可挡的;阻止是无效的也是错误的。

2. 货车的发展与更替

“二战”后,发达国家的货车出现向两头发展的趋势,就是载重 2 吨及以下的轻型车、微型车和 5 吨及以上的中重型车、重型车都是发展的,而 2.5 吨到 4 吨的汽车都是下降的。

我国情况也一样,“一汽”生产的车由 4 吨车升到 5 吨,和“东风”厂一起大力发展中重型车,产量已是世界最大的。轻微型车和农用车的大发展,已仅次于美国,成为世界第二。

中长途大批量运输用载重量 5 吨及以上的中重型车和重型车。短途小批量集散运输用轻型车。城乡家庭、小商贩和小单位(含大单位中的小单位)的微量运输用载重量 1 吨以下的微型车、客货两用车、轿车变形货车,还有两厢式轿车。重、中、轻型车随货物运输量的增长而增长,并以国民生产总值为相关因素。到物质生产由数量增长转到水平提高时和国民生产总值主要依赖于服务业增长时,重、中、轻型车将进入饱和期,并以钢的消费量饱和为标志。微量运输汽车的发展将视汽车进入家庭的保有率而定,达到饱和期将更远。因此我国货车还远未饱和,当前的市场波动是暂时现象。

(1)农用车顶替了一大部份轻、微型车。由于大量的农用车分担了广大农村的少量和微量的运输

任务,因此影响了轻、微型车的更大发展。

(2)中重型车顶替了大部份重型车。

在外国重型车很发达,全世界重型车总产销量约35~45万辆,美国最高时约17万辆,西欧约20万辆,前苏联建了15万辆的卡马河厂,但未达到设计产量。

在中国重型车发展缓慢的主要原因是中重型车原设计的超载能力大,相当于低吨位的重型车。因中重型车产量大、成本低,而价格仅相当重型车的一半左右,故而实际上成为廉价的重型车,顶替了大部份低吨位的重型车。再从宏观看,发达国家公路好,专业运输和集疏系统发达,能集中大批量运输。我国各企业自备车多,国营专业运输不发达,不敌个体运输户“游击战”的冲击;而个体运输户多并且其购买力又低,大量购买中重型车,使其成为中长途运输的主力车型。

随着对外港口运输的发展和公路的改善,需要发展大吨位的重型车,而大吨位的重型车需要量又不会太大,这就限制了重型车的发展。

中国公路运输还要大发展,主力车型将是中重型车还是重型车?如果运输体制没有大的改变,在相当长时期内可能还是中重型车为主。在中国的实际情况下,如能像奔驰公司那样,在中型车的基础上用系列化的办法发展重型车,大量生产,不仅成本低,且有利于生产能力从中型车向重型车的转换,这无疑是最有竞争力的。

3. 关于“代用轿车”的更替

(1)吉普车 开放初期吉普车的年产量只有1万多辆,原来普遍认为,轿车发展后吉普车不会再发展了,可是事实却相反,吉普车增长了近10倍,反而占了轿车的市场,这是因其既廉价又适应当前的道路条件。如果引进的轿车不作适合国情的改造,可能会由农用轿车来完成吉普车的更替任务;而吉普车只有在适应自己的使用条件下才能占有一定的市场。

(2)微型客车 大量发展“面的”,是一种适应当前国情的创举,因为廉价而实用,适应了当前居民的收入水平,深受普通百姓的欢迎。目前已遍布全国城市,成为出租车中最大量的车型,其销量与我国销量最大的一种轿车相近。其发展前途有两种:其一是逐步由“等价轿车”替代。微型客车适用于携带物品多的旅客(像英美在机场接送的大车厢出租轿车),适用于一家人出游、家庭购物、商店送

货等,理应保留,对其只应是部份的更替。微型客车在日本的产销量约30多万辆,因此在中国也会有几十万辆的市场。其二是在尚无“等价轿车”更替前,微型客车在全国绝大多数城市仍然使用。有人认为大城市取消“面的”是时间问题;其实是“群众观”与“国际化城市的市容观”的抉择问题。在国家经济尚不发达、人民并不富裕的发展中国家,盲目追求发达国家国际化城市的模式,只不过是表面繁荣的形式主义。至少在15年内应让没有轿车坐的中低收入的百姓能坐上“门到门”的便宜的出租车。用牺牲群众的利益去追求形式主义的“国际市容”,并不是正确的抉择。

四、关于汽车工业发展的政策

要从“两个国内汽车市场”客观存在的实际出发,研究符合国情的汽车工业的发展政策。

1. 两个市场要有统一的产业政策和统一的规划,以免重复发展和重复建设,造成重大浪费。

2. 针对两个市场采用两种方针,即普及和提高的两种方针。只有“高起点,大投入,高价车”的提高方针,是不完全符合当前中国的实际情况的。还应采用传统技术,“低投入、多产出”,发展廉价低档车,以此普及的方针满足广大人民的需要;同时还能起到缓解资金紧张的作用。

3. 要制定汽车的使用政策,宏观调控制造和使用两个部门的协调发展;否则会使二者互相脱节。汽车制造厂造出汽车,而使用部门由于各种原因却不能或仅能限制使用,就会造成大的浪费。同时要运用宏观调控防止地方和部门保护主义的滋长。

4. 两个市场担负不同的历史任务,高档车市场是国际竞争的主战场,廉价车市场则是国内需要的大市场。要集中力量将生产高档车的大型民族企业搞上去,使其具有国际竞争力,否则就没有中国汽车工业在世界上的地位。

5. 两个市场导致先进和传统的两种技术、大小两类工厂的并存,大厂用大投入高起点生产高档车,小厂用传统技术少投入生产低档车,由此又导致汽车工业大大地分散化和低劣化。这种状况不应长期存在,必须打破行业界线,让大型汽车企业进入廉价低档车市场,提高低档车的性能、质量和汽车工业的集中化程度,这样做也便于低档汽车向高档汽车的转化和过渡。 (责任编辑 蔡德诚)

(上接第36页)

3. 引进和开发相结合,特别是从长远来看,软件开发还应依靠自己的力量,应借助大专院校和科研单位的智力资源。

4. 从现在起培养技术、艺术人才,这是最关键

的一条。

(编者注:本文转载自《影视技术》;参考文献较多,全系外文,今略去,需者请与作者联系)

(责任编辑 王宏章)