

1985~1987 年政府低息贷款 60 亿法郎,官民一体,强化联合研究开发,合资建设百万台级的发动机厂和变速箱厂,改组和强化零部件工业。两年内政府资助 25 亿法郎,培训提高人员的水平。

英国在 50 年代前半期汽车产量和出口量都居欧洲第一,世界第二。到 60 年代中期,民族的英国利兰公司产量达 100 万辆,占国内产量 50% 以上。石油危机后,竞争实力下降,原因是政府政策失误,导致公司失败。

1. 自由化政策,在美国三大子公司的竞争下,英国的民族中小公司自由联合成一家英国利兰公司。政府却只资助陷于危机的克莱斯勒子公司,而使英国利兰公司丧失了时机,石油危机后因竞争实力下降而陷入危机。

2. 拯救政策失败,政府为拯救英国利兰公司而收为国有,投资 22 亿英镑。但该公司为小而全的混合体,技术陈旧,改造需要长的时间和更大财力,加上其他原因,长期亏损一蹶不振,竞争失利,市场占有率只有外国子公司的一半,进口车多于国产车。

3. 私有化政策使国有英国利兰汽车公司解体,最终被外国公司分散吃掉。

我国已失去了集中力量培育民族大公司的多次机遇,现已为时较晚,任务非常紧迫,政府更应采取强有力的扶植政策。

1. 采取集中扶植政策。各国经验都是集中扶植 1~3 家民族大公司而获得成功,在国内产量和出口量还不很大时,扶植的公司过多会延误形成具有国际竞争规模的民族大公司的进程。

2. 用经济办法鼓励联合兼并的政策。外国许多大公司都是靠联合和兼并而壮大起来的。但是当企业还没有感到生存威胁时,是不会自愿被兼并和联合的。因此有的国家的政府采取经济手段使有一定实力的公司接受兼并和联合。

3. 实行比开放政策更加优惠的政策。民族大公司关系到国家汽车工业的成败,理当给予比经济特区和外资企业更为优惠的政策。国外也有政府去扶植外资公司而使民族大公司丧失发展时机而招致整个汽车工业惨败的教训。

4. 给民族大公司充分的自主权。政府对民族大公司确定总体目标和扶植政策,公司对国家保证实施。在此前提下,给予民族大公司定项目、定产品、集资和进出口的充分权利。

在当前强大跨国公司的垄断竞争下,扶植有国际竞争实力的民族大集团,建设汽车工业强国要经历一个艰难的历程,成败在于政府的政策和汽车行业在国家整体利益前提下下的共同努力。

(责任编辑 冷远猷)

工 业

我国轿车工业发展方向质疑

Problems on Development of China's Car Industry

陈子鸣

(北京矿冶研究总院,教授 北京 100044)

陈 冲

(北京海贝公司,工程师 北京 100037)

近来发展轿车工业的呼声很高,《科技导报》1994 年第 8 期上杨忻和彭阳的文章是比较典型的一篇,笔者有些不同看法提出来供大家参考。

一、为什么要发展轿车工业

本来嘛,已经是市场经济了,发展轿车工业自然是适应市场的需要。已经有一个很好的轿车市场在那儿了,还需要呼吁什么呢?从一些发表的文章看,发展轿车工业似乎还有以下一些理由:

1. 工业龙头说,认为轿车工业是一切工业的龙头,发展轿车工业能带动其它各项工业的发展。

对于这种说法笔者不敢苟同。首先,我同意,一个综合性强的工业的发展会带动一大批其它工业的发展,但是这个工业本身发展的基础是自身的需要。航天工业对整个工业所起的带动作用恐怕要比轿车工业更有力,但是发展航天工业的目的决不是为了去带动其它工业。日本,由于国家政策不侧重于发展航天工业,它的航天工业并不如我们发达,但是并没有影响其整个工业的发展。因此,主次关系必须弄清楚,应该是,轿车工业本身如果适应了市场的需要,发展了,的确能起到带动其它工业的作用,而不是为了发展其它工业而委身轿车工业来起这个带头作用,因此要发展轿车工业还必须去寻找自身发展的理由。

2. 经济发达标志说,认为工业发达的标志是汽车工业,汽车工业的发达标志是轿车工业,并列出一大堆数据说明那些发达国家每年都生产了多少万辆轿车,意思是说,只要我们大力发展轿车工业,轿车生产数量达到多少万辆之后,我们也就成了发达国家了。

这种理论我们并不感到陌生。1958年时,我们曾经被告诉说“钢铁产量是国力的标志,只要钢铁生产上去,就可以超英赶美了”,因此我们全民炼钢,以钢为纲,结果犯了个大错误。

不错,轿车的多少标志着一个国家的富裕程度,但那是富裕的结果,而不是富裕的原因,其实国家富裕的标志很多,又何必独宠于轿车呢!

3. 出口创汇说,认为轿车工业的发展可以寻求国际市场,用轿车出口为国家挣来大量外汇。笔者对此说并无疑义,确实一些发展中国家做到了这一点,如韩国、巴西,他们已经成功地把他们的轿车推向了国际市场。但是,目前由于种种原因我国的轿车工业还不具备这个条件。首先是由于国家的保护政策使得轿车在国内市场的利润太大,外销则利薄或几近赔本,其次是产品的质量 and 造型跟不上国际市场的要求,因此如果没有巨大的长期的政策动作推动,用轿车工业来创汇也是不现实的。

二、轿车工业国内市场的分析

如果承认以上的说法都不能成为我国发展轿车工业的依据,发展轿车工业的依据就必须从国内市场需求中去找答案。

分析国内市场时,必须把公款市场和大众市场两个性质完全不同的市场分开,才能把问题分析得透澈。

1. 公款市场

公款市场这个提法可能不太科学,但它是出于这样一个事实,即我国轿车工业从一开始就不是面向大众的。在计划经济时代,它是用分配的方式按指标分配的,“红旗”专供高干使用,“上海”则供一般干部使用,这是不争的事实。在转为市场经济之后,这个“分配”的形式变成了“购买”,但轿车工业不面向大众这个事实仍然依旧。开放以来建设的轿车厂都不是生产低马力大众车的,因此可以说建设时的主导思想依然是生产给干部使用的轿车。事实上,这些年所生产的轿车也是绝大多数都卖给国家了。当预测2000年的轿车拥有量时,必须估计一下这个公款市场。笔者认为,按全国人口平均的每千人拥有轿车数,我国虽然排在后面,但是如按每千名干部所拥的公车数量,我们就未必是个落后的国家。这样就有一个公用轿车饱和的问题。我国目前每年的轿车生产能力是20万辆左右,加上进口总数估计在35万辆以上。轿车毕竟是供少数人乘坐的高消费商品,如果按这个速度发展下去,仅仅在五年之间公有轿车就会增加100万辆。我们的干部人数有这么大的增长速度吗?

2. 大众市场

将轿车推向大众是近几年才提出来的新问题,因为一些轿车工业界的有识之士终于认识到,如果不面向大众,轿车工业最终将会面临死路一条。特别是1992年国家大抓反腐败,限制了轿车公款消费之后,骄横一世的轿车工业竟遭受到了狠狠的拦腰一击。一些工厂停产了,到1992年年底库存轿车达3.5万辆,这才把轿车工业面向大众的问题提了出来。自然,问题提了出来,少不了许多探讨和研究,特别是对国家达到什么经济水平时轿车可以进入家庭作了许多探讨,杨文就是其中比较乐

观的一种代表。

现在有一种较普遍的说法,到了人均国民生产总值600美元时,轿车就可以进入家庭。他们举日本为例,认为日本从1960~1965年,人均国民收入382~728美元,而每千人轿车拥有量从4.9辆一下子增加到22.2辆,从而做出到2000年,我国人均国民收入800美元,每千人拥有轿车量达38辆的预测结果。

笔者就杨文所提供的资料提出以下质疑:

(1)美国,1925年人均GNP达到804美元,每千人轿车拥有量达64辆;日本,1966年人均GNP达到841美元,每千人轿车拥有量为28.6辆;泰国,1989年人均GNP达到840美元,而每千人轿车拥有量仅为9.3辆。这组数据充分说明,随着时间的推移,通货膨胀的结果,1925年,美国100美元所能买到的东西,在1966年的日本就买不到了,到1989年的泰国就相差更远了,怎么能用中国2000年的GNP值去套日本1966年的数据呢?就算同意这种算法,使用一个简单的二次曲线外推,中国在2000年人均GNP达到了800美元,每千人轿车的拥有量也不会超过8辆。这一点必须冷静地看到。

(2)杨文为了证实这种推论,进行了如下的计算:“目前年收入达800~1000美元的人数在1000万人左右,这类人已具备了实际购车的需要和能力,如果其中百分之五的人要买车,那么当年的轿车需求量在50万辆左右。这个数字符合汽车界人士对1994年中国轿车市场需求的预测。”

对于这个计算,姑且先不去说那50万辆车是否都是卖给了个人,就算是年收入达到800美元的人,是否真就有了购车能力了。800美元相当于人民币6800元,相当于月工资570元,就算是买一辆最低档的轿车“夏利”吧,他要十年不吃不喝才能做到。难道这也能算是有能力买车吗?

(3)其实几乎只要稍微留心一下报纸和周围社会的人都能知道,这50万辆轿车中的绝大部分都是被公款买去了,它和个人的年收入是根本风马牛不相及的事情。这就是我们要把轿车市场分成两种市场的道理。

笔者比较赞成这样一种观点,即轿车的价格是年收入的1.4倍时,轿车有可能进入大众家庭。也就是说,轿车能否进入大众家庭,不仅取决于收入,而且取决于车价。因此,在具体地分析中国轿车市场时,就要问一问中国目前有没有一种1立升左右的大众车,像“桑塔那”“奥迪”、“标致”那样有名有姓?没有,也就是说,如果我们讨论的是大众轿车市场,那么大众轿车还没有问世呐!起码我们应当有一个设计好了的车型和这种车的性能和参数在那里放着,才有可能讨论和预测它的市场。现在还不知道是什么样的车,它的质量如何,价格如何,这些还都是未知数,就妄估一个价格来预测2000年的市场,这是很危险的。如果在大众轿车,具体地说,即低价轿车还没有着落的时候,就根据以大众车作为市场而估计出来的市场需求来指导目前我国的轿车生产,真生产出来后又推向公款市场,这样国家是否能承受得了,值得考虑。

三、被公款市场宠坏了的 轿车工业将贻害无穷

为什么我国的轿车工业不能进入国际市场和别人一决雌雄?为什么我国的轿车工业长期不考虑面向大众?为什么当反腐败的风一起,轿车销路大减之后,很快

得到弥补? 财政部于 1993 年取消了轿车购买审批之后, 轿车推向公款市场真可谓又是上了一个新的台阶。1994 年强调的已经不再是控制轿车的消费, 而是要求把进口豪华车用国产车替换, 这无疑是给复苏的我国轿车工业又送上的一份礼物, 一度下跌的车价又重新扶摇直上。

中国的轿车工业就是在这样的环境下被宠坏了。

1. 一直到 1992 年反腐败之前, 轿车基本上是公款包销的。就是这样还供不应求, 买轿车还要找门子, 讨指标, 轿车成了商品之俏中之俏。但是, 也正因为是公款消费, 买车的人从来不计较价钱, 于是价格愈来愈高, 正如杨文所说那样, 买一辆国产车相当于买一辆进口豪华车。一辆“桑塔那”出厂价据说才十万元, 而到公款购买人手里就高达 17 万元, 总利润高达 100% 以上, 轿车的价格超过国际市场一倍以上, 轿车工业的暴利由此可见。

2. 过高的关税保护了中国轿车工业娇嫩的体质。中国的轿车工业受到了特有的关税保护, 1994 年执行新的关税制后仍然高达 110%。一辆“桑塔那”在国内销售能获取近十万元的利润, 而出口到香港还要亏损几万元。这样保护下的轿车工业有可能冲向国际市场吗?

3. 由公款包下来的轿车工业将成为国家不堪忍受的经济负担。每年花费在轿车上的购置费用将近 600~700 亿元, 再加上其它的附加费用和运行费用, 这将是一个多么沉重的包袱, 而且还会一年一年加重。有人说, 在这种体制下国家每生产一辆轿车就多背一份包袱, 这话值得深思。

4. 公款购买轿车审批的控制一经取消, 公款买车马上升温, 各地的驾驶学校像雨后春笋般地发展起来。其中除自费学车以谋职业者外, 横添了许多公费学车的干部, 特别是一些所谓“自负盈亏”的翻牌公司, 更是无人监督, 大肆挥霍。一时间, 公车私开之风大起, 还美其名曰“省了一名司机”。据说, 某省还有要下面每个干部都要学会开车的要求。当然提出要求的干部恐怕已经是先天下之“开”而“开”了吧。某地一大企业, 工人工资还发不全, 而轿车在向处级干部普及, 由此而引发的轿车热还在升温。据报载, 有的省发出这样的通知: “如果下面还有拖欠教师工资的, 一律不准购买轿车”。这个通知能不能保证教师们都能拿到工资且不说, 但它把干部情政、贪婪轿车的形象完全刻画出来了。

当局者迷, 旁观者清。正当这些“公仆”们沉沦在公款轿车消费的热浪中的时候, 群众已经是义愤填膺了。前些日子报上登了一首工人的顺口溜, 大意是说: “辛苦一年整, 挣了几十万, 买个乌龟壳, 坐了 XXX。”这些话很难听, 但是却告诉我们, 轿车的公款消费在政治上所带来的危害比经济上要严重得多。

四、我国有没有发展大众轿车的环境

尽管已经有很多仁人志士发表了很多极为中肯的, 关于我国轿车工业要真正发展为支柱产业就必须把市场面向大众的意见, 但是有些同志一想起面向大众, 就马上在脑海里呈现出一片满街都是大众车、交通堵塞、

环境污染的可怕景象, 于是提出这样一些似乎很清醒的问题: 发展大众轿车到底符不符合我国国情? 我们是不是还要走资本主义国家走过的老路? 这些问题也大大地困扰着我国轿车工业的取向。

1. 大众轿车是社会发展的必然需求, 是人类文明发展的产物, 它的存在和发展不取决于人们主观的取舍。轿车发展已有近百年的历史, 事实证明, 它会不断地改进, 但是还不会消亡, 至少在一个相当长的历史时期以内不会消亡。

2. 我们可不可以等一段时期, 等到世界上无污染大众车成熟了再拿来推广, 岂不更好。这在封闭的计划经济年代有可能做到, 但在改革开放的今天就很难了。一旦我国复关, 国外的大众车就有可能进入国内市场, 这时我们既不能不让国外的大众车进口, 又不能让大众不买大众车, 所能做的只能是用政策来卡, 这时候恐怕就更触犯众怒了。

3. 早在二三十年前我们就曾经听过这样的出国考察报告, 说资本主义国家的轿车简直是个大祸害, 引起了交通堵塞, 环境污染, 我们国家用自行车最好, 国外正在愈来愈多的人在放弃轿车而改用自行车。但是, 到国外一看才知道, 轿车一点也没有减少, 反而是像我们的自行车那样更普及了。是的, 在国外, 轿车的发展一直伴随着各种矛盾, 但是正是在这种矛盾的推动下, 轿车工业和社会一起得到了进步。和别人比起来我们的轿车还少得可怜。再说, 这大众车的发展不是才起步吗。对每年几十万辆增幅的公款车从没有人论及其有什么威胁, 对于才刚刚起步的大众车如此顾虑完全是没有必要的。矛盾是推动事物前进的动力, 当大众车慢慢普及起来, 会给我们带来一些新的前进中的矛盾, 但这些矛盾只会使我们更向前进, 决不会倒退的!

五、中国的轿车工业应向何处去

笔者认为, 政府目前在轿车工业问题上至少受到五方面的压力: 轿车工业要求发展, 要求支持的压力; 干部要求多买车, 买好车的压力; 财政部门不堪重负的经济压力; 来自群众的不满意的压力; 要求发展大众轿车的压力。

面临如此多的压力, 如何决策的确是个棘手的问题。

以下是笔者的几点建议:

1. 一定要刹住公款买轿车的歪风, 重申中央过去制定的购车标准; 对于翻牌公司更应当从严审批, 以挽回已经造成的经济上和政治上的损失。只有缩小这个肥硕的公款轿车消费市场才可能有一个健康的大众轿车发展的环境。

2. 要下力气组织力量开发大众轿车, 制定大众拥有轿车的合理政策, 放宽限制, 减少不合理负担, 鼓励干部自己买车而不是鼓励大家去搞公车私开。

3. 对于现有的中高档轿车的生产不应再扩大, 国内公款不能消化的应考虑转向大众车生产或走向国外市场, 国家决不能搞变相促销。 (责任编辑 冷远猷)