

我国家庭轿车发展问题研究

Research on Family Car Development in China

毛保华

(北方交通大学管理学院, 副教授 北京 100044)

经济的发展导致人们出行数量与质量的大幅度提高,又由此带来城市交通的拥挤、道路状况的急剧恶化等一系列城市问题。近来,在解决城市居民交通问题上,发展家庭轿车的呼声愈来愈高。

在我国目前条件下,家庭轿车(即私人交通工具)将如何发展,一直是交通、社会问题专家广泛关注的问题。目前主要有两种意见:一是强调发展,认为我国城市交通问题的解决,最终将会象西方国家一样走以私人交通工具为主流的道路;另一种意见认为,我国城市中家庭轿车的发展将很难采取西方的模式,即我国现阶段乃至下世纪初,私人交通工具都将很难得到实质性的发展。

一、影响家庭轿车发展主要因素的分析

1994年第8期《科技导报》上发表了杨炘、彭阳的《中国轿车工业发展浅析》一文。杨文从人均国民产值角度分析了家庭轿车发展时机,并预测我国2000年前后轿车年需求量将会发展到200万辆左右。然而,家庭轿车的发展是一个复杂的系统工程,单从某一方面分析与预测是远远不够的。人均国民收入是影响家庭轿车发展的重要因素,但不是唯一因素。我国国情与西方发达国家有较大差异,研究家庭轿车的发展主要应当从经济发展水平、国家能源产销水平、城市交通发展、居民生活水平与环境保护等方面来分析。

1. 我国经济现状与发展水平

我国目前处于工业化初级阶段,较低水平的工业发展现状以及众多的人口是制订我国家庭轿车发展政策要考虑的重要因素。忽视这一因素将导致分析偏差,而按此进行决策将形成误导。国外家用微型车售价约在1000~3000美元之间。一般认为,当轿车售价达到人均年收入的1.5~2.0倍时,普通家庭才会具有购买力。1991年我国人均国民收入仅为265美元。1979~1992年间我国国民收入平均增长速度为8.8%(1986~1992年为8.5%)。即使未来30年经济增长按照9%速度(人均收入亦按

此速度)发展,2000年我国人均国民收入大致为627美元,2005年为965美元,2010年可达到1485美元,2015年为2285美元,2020年为3515美元左右。2020年的水平仍低于韩国目前水平(1991年为5.855美元),也还赶不上台湾(1992年人均国民生产总值约为10196美元)。

杨文根据发达国家的情况研究认为,人均收入达到300~800美元时家庭轿车的增长将进入稳定期,超过800美元将会有有一个突变式上升,形成高速增长,而我国人均国民收入达到800美元的时间预计在2000到2005年之间,故认为我国轿车将在此期间出现较大幅度的增长。这一预测是否会在我国出现,要针对我国国情作具体分析。我国过去轿车市场一向是公款市场,这不仅因为买车需要较大费用,也因为养车费用较高。据分析,目前一辆家庭用车每月的开支大致在200~300元左右,因此买车并不是一次性消费。工薪阶层在经济条件许可条件下对住房的需求可能会先于轿车。而这两个大问题不是600美元甚至1000美元年收入所能解决的。故可预见,中国家庭对轿车的需求,将在西方的人均800美元更靠后的某一阶段才能出现。统计表明,珠江三角洲私人购车占当地总销量的70%以上,1992年上海私人购车也达到了10%。但稍加留意即可发现,这些购车者中近75%的人是用于出租经营,另有20%购车者用于商务活动,真正的私人家庭用车只有5%,而这些购车者基本上是文艺体育界人士、私营企业家、个体户、留学归国者以及先富起来的极少数农民,只有极个别购车者是高薪阶层职员。到1993年初,全国私人轿车拥有量约为4万辆,但实际购车者中真正的工薪人员家庭用车是十分罕见的。

2. 能源消费对我国轿车发展的制约

我国能源消费结构以煤炭为主。煤在我国能源消费中占75%以上。我国经济能源需求的73%靠煤炭,石油的产销水平较低,1991年我国居民每人每年平均生活用能源只有138公斤标准煤,其中煤油仅占0.8公斤,1992年生产能源中,原油只占

18.9%。从这一方面来看,大量家庭轿车上路给国家的能源,尤其是石油工业将带来巨大的冲击。

1990年世界人均能源消费量为1 932公斤标准煤,美国为9 958公斤,日本为4 148公斤,原西德为5 572公斤,原东德为7 115公斤,韩国为2 474公斤,而我国1994年才为934.5公斤。从人均能源生产水平看,我国只有世界平均值的1/2强,只有美国的1/10。从世界范围而言,未来对全球石油需求的增长很可能被发展中国家发展的公路车辆的需求所牵引。

能源工业,尤其是石油工业是家庭轿车发展的重要因素。近年来我国由于资金短缺,勘探工作不足,陆上至今尚未发现大型油田,海上石油几经勘探后资源前景尚不明朗。目前,我国能源工业发展中存在不少问题,例如在石油开采业方面,原有的骨干油田如大庆等自80年代起相继进入高含水期,产量递减,开采条件恶化;由于原材料涨价,企业成本大幅度增加,国内油价低于成本,投入产出的良性循环不复存在。自1988年以来采油企业面临全行业亏损,我国的石油工业前景不容乐观。解决发展私人轿车所需能源,如通过提高油价刺激原油生产将影响个人消费;如依靠大量进口,其所需外汇对于经济实力原本不强的我国又会造成新的问题。日本能源消费90%依靠进口,是由于其雄厚的经济实力与丰富的外汇储备。我国作为发展中国家,能源要依靠大量进口的局面是难以想象的。而解决能源问题,实际上只有三种途径。一是加快能源发展,改善能源供应状况;二是节约和合理使用能源,减少能源浪费;三是抑制经济发展速度,降低能源需求。显然后一种可能是要避免的,因此大规模发展家庭轿车是否会给国家能源带来巨大压力并进而影响相关产业的发展需要仔细研究。

3. 我国城市交通现状不利于发展家庭轿车

国外一些大城市,如纽约、伦敦、东京等的市级道路长度大都在1万公里以上。我国差距较大,较好的,如北京、武汉,亦不过分别为2 500公里与1 200公里左右;较差的,如天津,仅有1 000公里。国外大城市道路网密度大都在10公里/平方公里以上,如纽约为12.1、东京为18.5。道路面积率,纽约为35%、伦敦为23%、巴黎为25%、东京为14%,而我国北京不过13%,其它城市,如天津仅有5.6%、上海8.3%、广州6.4%。按人均占有道路面积,国外大都在7~28平方米之间,如纽约为28平方米、伦敦为26.3、巴黎为9.3、东京为13.8。我国1991年城市人均铺装道路面积仅有2.52平方米。城市道路比例小,路况条件差,大量发展私人轿车将使本来拥挤不堪的城市道路更加堵塞。另一方面,目前各机关、企事业单位办公楼及大城市的各商场、购物中心以及公园等娱乐场所没有停车场,或停车

场很小。从城市对外交通角度来看,1992年底,虽然我国已有105.6万公里左右的公路,但高速专用汽车公路仅有652公里,大部分道路等级低、路面窄。1979~1992年公路里程增长率仅为1.8%,在今后较短时间内国家和地方不可能拿出大量资金修筑道路。不完善的道路交通体系将使人们进城难、出门难,从而成为家庭轿车发展的一大障碍。

近年国外已有经验证明,大城市居民出行问题的解决又开始转向公共交通的发展,其主要原因是在大部分都市道路密度低、车辆多、堵塞严重,如让私人汽车任意行驶,势必会影响整个城市道路系统的效率。在欧洲和日本,愈来愈多的城市注意到代替私人交通的方法,即发展新一代公共交通系统,包括轻轨快速运输线路。目前一些城市在城区边缘设立了较宽阔的停车区,并改善从城区边缘到市内的公交运输通路(如开辟公共汽车专用通道等),以便让乘坐私人汽车的人们在进城时换乘公共交通。这一现象为我们研究解决城市交通以及发展私人轿车提供了参考。

4. 我国个人住宅现状与个人消费习惯的影响

城市的住宅问题一直是一个难以缓解的难题。1991年我国城镇人均居住面积仅7.1平方米。这一特点决定了单凭经济收入这一因素很难确定我国轿车的发展趋势与具体发展时间。例如,目前我国沿海部分经济开放地区的人均收入实际上已达到600美元,其中20%甚至达到了1 000美元左右,但沿海地区的工薪阶层中并未出现私人购车高潮。这说明,目前人们的思想意识与消费概念并不雷同于西方人。在现阶段我国收入较高的部分家庭中,食品支出约占47%、衣着支出占13%、家庭设备用品占12%、娱乐教育文化服务支出占10%、住房租金占6%、交通通信占4%,其它还有少量医疗与杂项开支。很难想象,人们在连居住条件尚未解决好的条件下会优先考虑拥有家庭轿车。况且,目前绝大部分城市住宅设计中也没有停车场或车库设备。这一现状对于家庭轿车的发展也是一个制约因素。

5. 家庭轿车与环境保护的冲突

目前,机动车排出的二氧化碳占排放总量的15%。在经济合作发展组织各国,机动车排放的二氧化氮占排放总量的47%,一氧化碳约占2/3。在美国,70%的一氧化碳,45%的二氧化氮以及约34%的碳氧化物均是机动车排放的。全球车辆对能源消费有巨大影响。有专家认为,轻型机动车将在未来30年内成为最大的能源消费大户,也将成为局部和全球空气污染的最大根源。因此,我国如在短期内加速发展私人轿车,有可能给城市带来新的灾难。从这一点看,国家对家庭轿车的发展,有可能,也有必要从政策上进行诱导或适当控制,防止不恰当的规划与发展。

二、正确认识我国家庭轿车工业发展方向

我国政府提出了将机械电子、石油化工、汽车制造和建筑业作为我国四大支柱产业的设想,汽车工业将成为我国国家工业的重要组成部分,而轿车的生产与销售又是汽车工业中的“大头”。1950年以来,全世界小汽车的年均增长率为5.9%,高于卡车和公共汽车,也高于人口增长率。1993年世界汽车总产量近4 843万辆,其中轿车占71.5%。在轿车生产中,日本产量为849.7万辆,居世界首位。汽车工业成为日本的国家支柱产业已有目共睹。韩国的汽车工业从1962年起步,到90年代初已跃为世界十大汽车生产国之一,1993年其轿车产量达到159.3万辆,占其汽车总产量的77.7%,其主要的支柱企业是现代、起亚、大宇三大集团。我国轿车长期来是公款市场。虽然在未来市场经济改革下家庭拥有轿车应当是一个不可逆转的发展方向,家庭轿车发展可以刺激汽车工业与相关产业的增长,但“水能载舟,亦能覆舟”,对家庭轿车发展的速度要按客观规律来规划。要充分认识到在发展家庭轿车前一些必备条件,不可盲目仿效西方,鼓励“家庭轿车工程”匆匆上马。在不具备条件时人为地误导发展家庭轿车,到其发展到一定规模而给城市与国民经济带来不利影响时,后果已难以挽回。不管怎样,我国私人轿车的消费都不会出现杨文所预测的发展速度。虽然,上述各因素中的任意一个可能都不足以制约私人轿车的发展,如日本是能源进口国,其私人轿车仍发展很快,但上述因素的综合对我国私人轿车的发展必将会有极大影响。

我国具有发展汽车工业的良好条件,而且由于拥有目前世界上最具潜力的国内市场,我国也是目前世界上唯一有可能发展独立的本国汽车工业的国家。然而目前我国汽车工业发展水平不高,轿车工业虽说起步于1958年,但直到1980年其产量亦不过5 418辆。1994年,我国汽车总产量为140.2万辆,比1993年增加约9.5%。1993年轿车产量为22.1万辆,销量则为22.3万辆。虽然国内汽车的生产主要集中在北京、上海、吉林、武汉、广东与天津六大基地,但它们目前的规模均远未达到汽车工业的最小有效规模,即年产200万辆水平。按国家汽车行业的发展规划,我国2000年轿车工业要实现全国轿车年产量达到200万辆,整个汽车工业产量要达到300万辆的生产规模,这是一个艰巨的任务。发展我国的轿车工业,从国家产业规划上主要需要注意下列几方面的工作。

1. 国家从政策上要注意发展和扶持重点骨干企业,增加这些重点企业的投资与扩大再生产的能

力,使其尽快达到有效规模,大幅度降低生产成本,使其售价达到国外同类产品水平。

2. 要加快引进轿车的国产化进程。目前,国内几家主要合资汽车厂家产品国产化水平已有提高,1994年底,桑塔纳国产化达到85%,切诺基为66.8%,夏利为62%,标致为60%,奥迪也达到了62.5%,但仍需加快速度,早日实现全部国产化。

3. 要采取有力措施引导国人购买国产汽车。韩国的汽车工业之所以在比较短的时间内得到较快发展,是与其国人强烈的民族意识分不开的。在韩国,很少见到外国车,韩国人以消费本国车为荣。本国市场的保证对韩国汽车工业的起步与迅速崛起起到了不可忽视的作用。

4. 要在技术水平上尽快达到国际先进水平。我国有劳动力价格相对低廉的有利条件,但引进生产线的部分产品技术尚不够先进。要加强科研工作,尽快使国产汽车达到国际同类产品水平,积极参与国际市场竞争,开拓世界汽车市场。

5. 在私人家庭轿车发展规划方面,要注意以下问题:

(1)要研究适合我国国情的轿车品种。如有人提出发展排量1~1.5升、长度约3米、油耗2.5~4.0升/100公里、最高时速70公里(可在我国高速公路上行驶),发动机功率10~20千瓦左右,乘客3~4人,空载质量400~500公斤,售价1.5~2.5万元(1990年可比价)的轿车。

(2)制定并健全优先发展城市公共交通的法律法规。国内外的经验已经表明,大城市市区交通问题的最终解决仍主要靠公共交通方式,有必要在发展私人交通前让人们了解到这一发展趋势,以免形成误导。

(3)在解决城市住宅问题上要鼓励人们向城市近郊区的居民小区迁移,大力发展城市卫星城镇。在住宅建设上要考虑预备停车场、车库,同时也要积极改善小区、卫星城镇与中心城市之间的道路状况,使它们之间有快速、便利的交通通道,为私人轿车的发展创造条件。

(4)制定国家能源生产与消费的长远规划,充分考虑私人家庭轿车发展对我国能源工业的重大影响。也可以从能源上提出不同时期内对我国私人轿车发展规模的限制,并以此作为政府发展私人轿车政策的参考。

(5)制定适当的轿车消费法规。从轿车管理、税收等方面进行全面而系统的策划,保证私人家庭轿车消费的正确发展方向及稳定的发展过程。

70年代发展中国家小汽车拥有量增长率为10%,80年代为5%。预计我国家庭用车的真正开始将在1998年到2005年间,而实质性的发展将在2008到2020年之间。(责任编辑 肖庆山)