

两种选择,两种前途

——谈我国汽车工业的发展战略

TWO OPTIONS, TWO PROSPECTS—THE STRATEGIC DEVELOPMENT OF CHINESE AUTOMOTIVE IND.

张 铮

我国汽车工业发展战略指导思想很重要的一点是要通过汽车工业的发展促进整个国民经济的发展。我们应该站在这样的高度来提出问题和研究问题。这就要求汽车工业界摆脱部门利益的局限,不就事论事,而以促进整个国民经济的发展为目标,考虑国际环境条件的影响,研究采取怎样的汽车工业总体发展战略和产业政策,才能对国民经济发展作出最大的贡献。既不能从行业利益出发,也不能从企业利益出发,更不能把企业的局部利益超越国家整体利益来影响战略的正确抉择。

有一种说法,认为企业就应当从企业利益出发考虑问题。在市场经济条件下这似乎是天经地义的,但这正是资本主义生产资料私人占有与生产社会化的基本矛盾,是生产的无政府状态和经济危机的根源。现代资本主义力图用国家干预和调节竞争机制来克服这个不可克服的矛盾。社会主义公有制的有计划的商品经济,必须而且可能把计划与市场结合起来,把宏观和微观经济效益统一起来,取得国家整体利益与企业局部利益的一致。社会主义的企业家必须自觉地在服从国家总体利益前提下,取得企业自身的发展。

下面我扼要讲三点意见:

一、汽车化是实现现代化的阶梯和标志

现代经济的发展历史证明,汽车工业和汽车运输在促进经济发展中发挥了重大作用。在经济发达,人口众多的国家中,它们无例外地成为国民经济的主导产业和主导运输方式。这个经济现象是伴随着工业化和现代化过程而同时发生的。汽

车工业和汽车运输业成为工业化和现代化的标志和动因。因此,后起的发展中国家纷起效仿,把大力扶植发展汽车工业作为实现本国工业化和现代化的动力和阶梯。但除个别外,大多数国家尚未令人满意地实现预期目的。

我国有巨大的国内市场后盾,更重要的是有社会主义制度和改革、开放的前提条件,只要有了正确的产业政策和措施,将会比任何发达国家、发展中国家都更有希望成为今后世界上最大的汽车生产国和出口国,使汽车工业为我国经济发展做出最大贡献,加速我国工业化和现代化进程。

我国的汽车工业产业政策应是把改革与发展结合起来,促进我国汽车工业在规模经济原则下,实现专业化、社会化大生产。关于汽车工业的作用、在国民经济中应有的地位、作为支柱产业的条件,我只补充一点看法。

一个值得深思的历史事实是,根据统计分析,所有社会主义国家,包括苏联在内,在相同经济水平之下,汽车工业与汽车运输业都相对落后,而唯独大客车的生产与保有水平相对较高。

这个现象是这些国家否定或忽视商品经济和价值规律作用,特别是忽视流通及流通速度的经济思想的后果。这些也是阻碍经济发展和宏观经济效益提高的一个重要原因。

汽车货运在任何国家都比铁路运价高。为什么经济越发达的国家,运价高的汽车运输反而发展迅速,在很大程度上取代了铁路而成为主导运输方式?根本的原因在于运输的经济效益主要不是由运价决定的。运输经济学的研究表明,运输

张铮 (Chang Zheng) 原中国汽车工业公司信息部经理。

经济效益中百分之七八十是由运输时间节约,或所谓时间价值所决定。汽车运输所谓门到门的优点,实质上在很大的运距范围内是送达时间最短的运输方式,它可以缩短流通时间。但是如果库存积压、资金周转慢、流通效率低的损失很大程度上都转嫁为国家财政负担,生产者和商业部门就不会关心提高流通速度,采用送达时间短的运输方式也就缺乏动力。

总之,商品经济越发达,越需要缩短流通时间,汽车运输的经济效益越显著。反过来说,汽车运输发展才能促进商品经济发展,汽车运输和汽车工业的发达程度又是商品经济发展水平的标志,也是现代化的标志。

轿车的生产和保有水平相对落后,存在长期短缺现象,也是社会主义国家的共同特点。60年代初,苏联报刊曾经登载文章为轿车平反,说过去把轿车看作是资本主义生活方式的象征,是资产阶级过度消费的产物,现在看来这种看法是不对的,普通的轿车只不过是一种现代化交通工具。类似苏联过去的那种认识目前在我国也有表现,这也可能是我国轿车生产和使用的一个观念制约。

我国轿车的普及为期尚远,目前生产与保有水平低于经济水平比我国更落后的国家,这是不正常的。各种客运方式的合理配置是由客运量的构成所决定。客流密度是选择合理交通工具的主要判据。随着经济发展水平的提高,商品经济发展、生产的社会化程度扩大,快速的个体交通比重必然增加,这是提高整个社会劳动生产率的要求,是社会发展的必然。因此,轿车使用的逐渐普及,进入家庭,要求发展轿车工业是不以人的意志为转移的客观规律。

汽车工业,特别是其中的轿车工业,要能够最有利于我国经济发展和现代化建设,要实现商品化和具有出口竞争能力,必须以国内和国际两个市场为目标。仅仅根据国内市场需求,将以产抵进作为发展战略的出发点,难以对国民经济作出最大贡献,最终也难以挡住进口。还要在开放政策前提下,按有计划商品经济的原则,用社会化大生产的观念发展社会化大工业,突破自给自足的小生产界限。

在对待汽车工业,特别是其中轿车工业的发展问题上,有两种选择。一种是正视国内实际需求,面对国际国内两个市场,真正促其成为支柱产业,使其在本世纪内有一个大的发展,对我国经济增长做出重要贡献。另一种是抑制需求,以替代进口为目标,其结果将难以对经济增长做出应有贡献,并形成我国汽车特别是轿车的长期短缺市

场。显然我们应该选择前者而不是后者。

二、我国汽车工业发展面临严峻的国际环境条件

我国汽车工业发展面临良机,同时也面临严峻的挑战。国际环境条件虽有有利方面,但不宜过于乐观。

近年来,世界汽车工业已经并将继续发生重大变化,其特点是市场国际化、生产集中化、组织跨国集团化和技术集约化都正向更高阶段发展,技术基础正在发生改变。

发达国家生产进一步集中化,同时出口比重与进口比重都在增长,即国内生产高度垄断,本国市场处于激烈的国际竞争。汽车工业已经突破了国家范围内的垄断与竞争的传统观念。在全球生产,在全球销售,在全球竞争,争夺世界市场的占有率成为竞争的焦点和生存发展的前题。

科技革命与劳动力价格高,促使发达国家汽车工业进一步提高生产自动化水平,以降低劳动工资成本,保持竞争力。这对我国既是良机,也是挑战。随生产自动化水平的提高,多品种生产的适应能力增强,但规模经济要求并未降低,壁垒更高。这意味着在发展中国家发展汽车工业的有利机会减少。在跨国企业之间也出现十分错综复杂的局面,既联合又竞争的调节垄断与竞争格局已经形成。

汽车工业已经是世界性工业,它被能在国际范围内调节资本再生产的新型国际垄断资本、跨国或多国垄断组织所控制,生产的社会化程度已达到世界范围内的社会化大生产。瓜分和重新瓜分世界市场的竞争激烈。为了在激烈的国际竞争中生存和发展,国际垄断组织的垄断调节已经走向国家参与下的新的垄断调节机制。这形成了更加适应科学技术进步和调节资本再生产的能力。垄断组织进行调节,是为了使自己的资本再生产获得最佳条件;国家进行调节,是为了同私人资本和其他国家竞争,获取社会资本再生产的最佳条件。垄断组织和国家进行协调一致的活动,而且金融资本起着决定性作用。国家实行集中调节,而垄断组织的分散调节在很大程度上受国家的影响。目前汽车工业早已形成生产要素的世界市场,跨国垄断企业的相互依赖加强,这导致了调节的国际化,联合开发,合作生产,资本融合,形成了国际更大范围内的调节垄断竞争局面。

在这种国际环境条件下,现有的垄断企业应进一步联合以获取更大的规模经济利益,特别是技术开发的规模经济利益,否则无法支撑为更新产品和生产技术所需的巨额资本。当前即使在国

内仅存一个企业,所面临的国际竞争也比几十年前有十几个企业时更为激烈和残酷。

我们要进入世界市场,跨国垄断集团要瓜分我国市场。我们面临的是与跨国垄断企业的竞争,而不是国内企业之间的竞争;国内的竞争形成不了国际竞争力。而且,由于汽车市场,特别是轿车市场将是一个长期短缺市场,在短缺市场条件下不能形成有效竞争,最终很可能是牺牲消费者利益。如果采取高关税保护政策,实质上是允许本国或合资企业从缺乏经济效益的活动中获取高额利润,与国际价格相比,产品的增值为负。

对外开放的政策必须坚持,对外开放实质上是要在国际分工体系中争取对我国经济发展更为有利的地位;要引进技术和外资来促进技术进步,实现产业结构高度化,改变出口产品结构。但要实现这个目标,面对国际垄断组织和国家参与下的国际调节垄断竞争格局,没有有效的国家干预是不可能的。正如联合国工业发展组织在关于汽车工业的国际结构性调整的研究报告中结论所指出的,发展中国家如果不能在政府的有效干预下,按有效的规模形成垄断力量和技术发展能力,想把汽车工业作为经济发展的动力的努力终将落空。

我们必须用社会主义的国家调节垄断竞争来对付资本主义的国际调节垄断竞争才有希望获得成功的发展。否则,不仅难以实现预期的发展,而且有可能被跨国垄断企业所控制,形成长期依赖外国技术与资本,实际上市场被瓜分的局面。我国汽车工业发展战略应当是发挥优势,利用矛盾,和跨国企业斗争的战略。

三、两种选择,两个前途

中国汽车工业发展有三种主要优势,首先是社会主义公有制可以有效集中国家资源的优势,其次是后起国的优势,还有廉价劳动力的优势。

要发挥后起国的优势,必须深入研究国际上,特别是发展中国家汽车工业发展的历史经验和教训,充分研究发展的国际环境条件,趋利避害,扬长避短。

要发挥廉价劳动力的优势,必须提高人均装备率,改善管理,以提高劳动生产率,否则劳动力价廉与劳动生产率低相抵消,并不能取得在保证基本质量要求下的成本竞争优势。这需要保证足够的资金密集度,才能取得高的投资收益率。

关键的问题是要发挥社会主义公有制可以有效地集中国家有限资源的优势。近来有一种提法,认为在汽车行业中国家集中有限资源实行资源最优配置,进行国家重点建设的条件已经一去

不复返。这种提法实质上是认为社会主义公有制最基本的优势已经一去不复返,部门、地方、企业的团体利益超越国家的整体利益,而难以实现生产要素的流动和资源的最优配置。如果这种说法成立,产业政策和企业组织结构和规模结构合理化就无从实现。

一个好的战略应是充分发挥优势、避免劣势的战略;应是从国家整体利益出发进行总体系统考虑的战略;应是把改革与发展结合起来的战略。战略是为了争取长期全面的主动,根据消极被动的思想不可能制定出变被动为主动的战略。一个好的战略必须既符合客观经济发展规律,从实际出发,而又不迁就现实、平衡局部利益矛盾。

当前汽车工业发展的最大危险是轿车工业发展重蹈载重汽车工业几次汽车热的复辙。载重汽车工业落后分散的局面需要改变,但尚处于起步阶段的轿车工业绝对不能再次形成部门、地方、企业与企业集团分散决策,分散投资,分头引进,在小规模和落后基础上一哄而起的局面。

只有依靠改革才能避免这种危险。同时也必须对我国的实力,轿车工业发展的规律和困难,国际环境条件有科学的估计。

发展现代化的、有国际竞争能力的轿车工业,至少要突破四个壁垒。

1. 必要资本量壁垒。

有关部门的研究结果表明,当前我国工业已经具备了支撑汽车工业较大发展的基本条件,而且有赖于汽车工业的发展来促进品种的发展和质量的提高,促进产业结构高度化。汽车工业的投资收益率和附加价值很高,市场容量大,因此国家扶植,多方集资,高投资获取更高的效益,正是我国的优势所在。我国的社会主义公有制,可以集中国家资源突破必要资本量壁垒,这是任何其他发展中国家所不可比拟的优势。

2. 规模经济壁垒。当前世界汽车工业,特别是大批量生产的普通轿车工业,生产集中程度很高。不但工厂的规模经济达到二三十万辆的水平,工业总体的规模经济要达到百万辆,才能较好地满足包括零部件和材料的配套工业自身的规模经济要求。目前世界上具有国际竞争力的轿车工业企业(不包括国际上为特种需要而生产的高档车和运动车企业,如本茨,BMW等等)的生产规模都在百万辆以上。由于充分发挥了规模经济的效益,而达到了低成本、高质量和不断实现产品和固定资本更新的能力。生产集中和资本集中加速了资本积聚,从而能够进一步采用先进技术,提高劳动生产率,降低生产成本,取得更高的竞争力。

因此,轿车工业发展要以工业总体的规模经

济要求作为战略目标,尽可能用较短的时间达到它。或者说不轻易下决心,而下定决心之后就要尽可能快地突破规模经济壁垒。

3. 技术与开发能力壁垒。在这里技术是广义的,包括管理技术在内。制造轿车并非十分困难,早在30年前我国已经开始制造轿车。但是对于建设具有国际竞争力的现代化轿车工业,战略上藐视,战术上要十分重视。应当承认轿车工业比载重车工业有更高的难度。我国载重车工业,包括大企业在内,都还不具备出口竞争力,而轿车工业的要求更高,国际竞争更激烈。轿车工业要求高,不仅在于产品有更高的技术要求,更严格的标准和各国不同的法规限制;也不仅在于加工精度要求更高,生产节奏更快,要有更高的工厂管理水平。难点还在于它是要求迅速更新技术的综合复杂产品的社会化大生产。轿车工业发展的水平是工业现代化水平的标志的根据也正在于此,它对产业结构高度化的带动作用也在于此。建设一个具有国际竞争力的轿车工业体系很难,它要有达到世界基本水平的产品,保证生产质量和足够高的劳动生产率,而且零部件与材料配套工业也需要迅速达到相应的水平。而维持国际竞争力则更难。由于竞争激烈,技术更新周期短,即使一时取得国际竞争力,而不突破技术与开发能力壁垒,没有后继能力,发展速度跟不上,仍将落后而丧失竞争力。

4. 必要的熟练劳动力。我国突破这个难点较为容易,因为可以培养受过中等教育的青年成为技术工人,在几年之内后达到相当数量并不太困难。

客观地讲,实际上我国现有的任何一个地方、部门、企业和企业集团,都不具备依靠自身力量来突破必要资本量、规模经济、技术与开发能力、必要熟练劳动等壁垒,而建立起具有国际竞争能力的轿车工业体系的条件。如果说依托,必须依托于国家的扶植,依托于整个工业体系做后盾,依托于集中全行业的力量。否则,任何企业、地方、部门都要以自己为主体,集中不起来,联合不起来,

(上接20页)的产品在国际市场上能与日本索尼公司齐名,它已开始在美国和欧洲生产电视设备和微波烤箱。

南朝鲜已有470亿美元的巨额外债,专家们预计,南朝鲜的国外信贷还将增大。不过,1986年南朝鲜的出口额可望比1985年增加25%,而且可能出现南朝鲜历史上的第一次顺差。

南朝鲜开发银行除向大型公司提供资金开发政府所需产品外,也向一些在发展高技术上起重

是不能在世界汽车工业的激烈竞争中取得一席之地的。

因此,中国轿车工业发展有两种选择,两个前途。

一种选择是分散,各搞一套,无论是一家为主体,还是几家分头各成体系,都是最“现实”的选择。形成载重车分散落后局面的环境还没有能通过改革而有效克服。单靠企业、地方、部门的自由竞争不可能实现资源合理配置和企业组织结构的合理化。每个团体分头引进技术,或是搞合资,国家有限的资金再切成两三块,加上自筹,贷款,一起步就是几家齐头并进,名义上是有了竞争,实际上是分散有限的资源,难以形成在系列化、标准化基础上的工业总体规模经济,也难以形成合理的企业组织结构和规模结构,实现资源合理配置。并且有可能由于各自实力不足不得不合资,而又难以和十分强大的跨国企业抗衡,形成国内企业“竞争”实质上反映跨国企业利益冲突的那种可悲局面。这种作法有可能暂时缓解需求压力,但难以形成有国际竞争力的轿车工业体系。

另外一种选择是以汽车行业作为改革试点,改革现有的计划管理体制和投资管理体制,不搞投资切块而实行轿车这个行业内的行业投资包干责任制。成立一个轿车工业开发集团公司,在国家单独立户,以国家投资为主体,以预算内资金吸引预算外资金,把宏观控制与微观搞活结合起来,把规模经济和竞争活力统一起来,把改革与发展结合起来;按照轿车工业的产业政策,进行轿车工业的全国统一规划,以轿车工业的总体规模经济为目标,统一产品系列,统一技术引进,统筹资金使用,集中投资决策,用招标和竞争择优的方法,发挥各方面的积极性。联合起来,集中国力,既要利用现有基础,又要扬长避短,发挥各自优势,形成轿车工业的合理组织结构和规模结构。

总之,两种选择,或是集中国力,或是分散国力,相应有两种前途,集中国力必能成功,分散国力必将失败。

要作用的小公司提供资金。在南朝鲜开发银行下还成立了一新的子公司——南朝鲜技术信贷公司,专为一些中小企业提供风险投资贷款。南朝鲜技术开发公司是一个为开发高技术提供信贷和建议的官方和产业的联合机构,而技术信贷公司则是技术开发公司的一个补充。在技术开发公司的帮助下,已成立了50多个新公司,其中大部分都可望自己开发技术而无需从国外获得专利许可。

(朱世南、吴永智整理)