

我国汽车工业发展中存在的问题与对策

高建国

(河南大学 经济学院, 河南 开封 475000)

内容提要: 本文首先简述了我国汽车工业发展中存在的问题与对策, 并指出惟有稳步发展私人轿车才能带动我国汽车工业的繁荣, 然后分析了我国目前的公车制度对私人轿车发展的影响, 最后阐述了我国私人轿车的可持续发展模式。

关键词: 汽车工业; 问题; 对策; 私人轿车; 可持续发展

中图分类号: F224.0 **文献标志码:** A

1 我国汽车工业发展中存在的问题

近些年来, 我国汽车工业发展迅速, 成绩显著, 但是还存着在如下几方面的问题:

(1) 企业规模小, 数量多, 不符合汽车产业的发展规律, 使得我国的汽车企业没有一家能达到最小合理规模。

(2) 技术创新不足, 产品开发能力弱, 企业缺乏核心竞争力。

(3) 有关汽车的销售与行驶方面的政策调整滞后, 市场培育不足, 消费环境差, 从而使汽车的销售已经开始面临困境。

据来自国家统计局的数据表明(见[11]), 中国汽车生产预计今年将超过法国, 排在美国、日本、德国之后, 成为世界第四大汽车生产国。但是, 呈现在大家面前的中国汽车车辆规模, 已经初露“悬河”征兆: 今年第一季度, 国内产车 120 万辆, 销量 40 万辆, 还有 80 万辆没有消化。目前中国汽车产能达到 400 万辆, 预计实际到年底可产车 360 万辆。以第一季度销量 40 万辆为基数测算, 全年可实现销量 160 万辆, 还有 200 万辆如何消化? 而汽车最终产品如果不能实现销售, 不仅殃及汽车工业自身, 而且还会传导至钢材、塑料、电机、橡胶、玻璃、石化、保险等行业, 最终影响国民经济良性发展。

2 关于我国汽车工业发展中存在问题的对策

近年来, 我国已初步形成了相对独立的汽车生产体系, 大国的市场优势、劳动力素质和成本优势、工业配套的规模优势逐步显现。随着全球汽车制造跨国公司的进入和国内汽车企业的发展, 中国有望在未来的 10~20 年, 成为世界最重要的汽车制造基地之一。但是, 世界汽车市场的发展进程表明: 世界发达国家的汽车产业的发展都是随着轿车进入家庭而不断扩大的, 迄今还找不到大国经济发展到一定阶段不依靠轿车进入家庭拉动国民经济的例子。1950~1995 年, 全世界汽车销售量从 1000 万辆增加到 5000 万辆, 在增长的 4000 万辆销售量中, 轿车约占 3000 万辆, 这是轿车大量进入家庭的结果, 并因此推动了汽车产业的全面发展。我国汽车工业的发展也不会背离其经济规律, 2000 年汽车产量中, 轿车已和货车、客车平分天下, 轿车从 1990 年的 4.2 万辆已经增加到 2001 年的 70.4 万辆, 轿车行业和市场发展强劲, 正在成为推动国民经济增长的主力。

我国汽车工业的货、客、轿车三大行业中，货车行业和发达国家的差距相对最小，80 年代只差七、八年，随后汽车工业因发展重点集中于轿车，又使此差距有所加大。现在货车行业拥有一套完整的自主开发体系和制造体系，一汽 2002 年上半年卡车销量世界第一。客车行业也拥有一套完整的自主开发体系，已能自主开发中档产品。但是我国在轿车的开发与制造方面力量是薄弱的。由此可以看出，为了解决我国汽车工业发展中存在的问题，除了实行汽车行业的重组、兼并与整合、加强技术创新与新产品开发、改善消费环境与努力培育市场等举措之外，还有一项重要的措施就是稳步发展私人轿车，因为惟有如此才能带动我国汽车工业的繁荣，并进而促进国民经济的良性发展。因此，关于我国汽车工业发展中存在问题的对策，下面将着重从稳步发展私人轿车的角度进行论述。为此，先对我国稳步发展私人轿车的必要性作如下几点分析：

(1) 近些年来，汽车已经成为人们（特别是西方人）的一种生活方式。据统计，从 1970—1990 年的 20 年间，世界上的汽车拥有量增加了 1 倍。1970 年，全世界平均每 18 人拥有 1 辆汽车，到 1990 年每 12 人就拥有 1 辆汽车。其中，美国在 1972 年是每 2 人拥有 1 辆汽车，到 1990 年每 1.7 人拥有 1 辆汽车。同期，西欧从 5.2 人减至 2.7 人，加拿大从 3.0 人减至 2.1 人，日本从 12 人减至 3.5 人，等等。据有关估计，在未来几年，中国私人汽车的销售量将每年增长 15%，到 2010 年将有 250 万辆私人汽车，届时将 520 人拥有 1 辆汽车，更乐观的估计是 2010 年我国将有 500 万辆私人汽车，届时将 260 人拥有 1 辆私人汽车。从拥有 1 辆私人汽车的平均人口数可知我国在私人轿车方面具有多么广阔的发展空间。

(2) 按照国际比较研究，人均 GDP 超过 1000 美元就可进入汽车私人消费的快速增长期，其中私人轿车拥有率达到 15%。我国 2001 年人均 GDP 已达 915 美元，但城镇居民私人轿车拥有率只有 0.9%，2001 年我国有 3.48

亿户家庭，即使到 2010 年私人汽车拥有率只达到 5%，也将新增 1400 万辆私人汽车需求。

(3) 2001 年我国公路里程约为 170 万公里，每辆汽车拥有道路 93 米，美国、日本分别为 33 米和 20 多米，按美国的状况计算还可以多容纳 2900 万辆汽车。预计到 2010 年当年汽车需求量 400 万辆，其中轿车 170 万辆，到 2020 年当年汽车需求量 650 万辆，其中轿车 350 万辆。美国曾经有过年销售 1500 万辆汽车的记录。巨大的市场需求与发展空间需要我国的汽车工业尽快实现规模经营，并呼唤私人轿车能健康、稳步地发展。

(4) 目前中国的私人轿车数量很少是否表明中国人不喜欢或不需要使用轿车呢？答案恰恰相反。据《三湘都市报》2003 年 3 月 8 日报道，200 多台公车接送子女上学，造成衡阳市城区主干道黄白路堵塞 12 小时。此事经报纸曝光后，引起了省纪委、衡阳市委的高度关注。衡阳市纠风办及时通报了处理情况，其中曝光的 26 台车辆中，19 台公车的责任人受到了行政记过等处分。试想，如果不进行政策调整，仅靠党纪、政纪处分能解决问题吗？再者，每年 9 月份大学新生入学时，停在各个大学校园内外空地上构成了“万国汽车博览会”的送新生车辆中，私人汽车能有多少呢？可见，私人轿车在我国如果不能得到适时适度的发展，公车私用现象只会愈演愈烈。也就是说，目前我国关于公车消费与私人轿车的有关规定、政策乃是造成公车私用腐败现象不断蔓延的重要诱因。

(5) 在瑞典 80%以上的人都可以乘坐小轿车外出旅游。1976 年瑞典人均每年在森林中旅游消遣 28 次，之后的次数更是有增无减。目前我国已经出现了自己驾车进行生态旅游的旺盛消费需求，因此，发展适合于生态旅游的家用轿车势在必行，同时对一些相关的配套政策也需要进行调整与建立。

3 我国目前的公车制度对私人轿车发展的影响

1984 年以前，国家对公车控制较严。按照当时的规定，只有党和国家的高级干部才有资格配专车，县团级以下的官员只能使用吉普车和自行车。1984 年，这项规定被取消，公车消费犹如脱缰野马，一发不可收。1984 年，全国进口的轿车、面包车达 20 万辆，耗资近 20 亿美元，超过前 30 年的

总和。

在我国目前的公车制度下，由于乘坐公车者都是单位的头头脑脑或骨干人员，他们都是私人轿车的最可能购买者，由于有公车可坐，自然不会去购置私人轿车；另外，那些还没能坐上公车但很可能将乘坐公车者也会等着配公车；再有，那些难以使用公车者，即使买的起轿车，但考虑影响也不会购置私人轿车。这三块直接减少了最有可能购置私人轿车的潜在消费者数量。

目前的公车制度导致的虚荣效应减少了居民轿车购买者数量。由于用公款购置的公车一般都是价格高的好车，这对绝大部分仅能购买经济型轿车的消费者产生了一种无形的压力，在虚荣心的影响下，使很多仅适合于经济型轿车的消费者为避免被人看不起而干脆不买车，从而减少了一部分私人轿车购买者的数量。

由于近些年我国小轿车的需求主要是公款购车，而公款购车须与用车者的行政级别挂钩，并考虑到上下左右各个级别的平衡以避免引起议论或不满，结果使公款购车产生了趋同心理，从而导致我国对轿车的需求不仅品种相对单一，甚至连其颜色也尽可能回避“花哨”（多选用黑色），这种倾向对于我国汽车工业的发展和轿车进入家庭是极为不利的。

1993 年全国生产轿车 22.5 万辆，加上进口的 18.1 万辆，共 40.6 万辆，其中 98% 为公款购买。1998 年全国新增公车 82 万两，用于买车支付的金额高达 1000 亿元。加上司机工资、燃油费、保险费、维修费等，则当年用于公车的支出近 2000 亿元，而据 2000 年 10 月 16 日公布的《2000 年中国的国防》白皮书，1998 年中国的国防开支仅有 934.7 元，仅相当于当年公车支出的一半，我国目前的公车制度所带来的巨大开支及其对私人轿车发展所带来的负面影响，说明改革目前的公车制度已势在必行。

4 我国私人轿车的可持续发展模式

我国城市居民自有住房率近年来已达到 70% 以上，而我国的农民基本上都有自己的住房。在全国大部分居民解决了衣、食、住的问题之后，解决行的问题就必然并且已经提上了日程。虽然在私人轿车的发展过程中会出现诸如空气污染、噪音、空间占用、能源消耗、交通等方面的问题，但是因噎岂可废食，所以我们只有在设法解决这些问题的同时，使私人轿车得以稳步发展。为此，关于我国私人轿车的可持续发展模式特作如下分析。

（1）现在我国汽车行业企业的数量虽然很多，然而却还没有一家能达到最小合理规模。我国巨大的市场需求和发展空间将足以支撑我国汽车工业实现规模经营，我国日益增强的综合国力和综合科技能力将有力支持汽车工业的自主发展，只要我们的体制和政策调整到位，汽车产业完全可以健壮成长，成为中国经济发展中最具活力的增长点之一。

（2）购车税、费又乱又高，购车手续又繁又杂，抑制了个人购车的积极性；消费者买车税惊心，养车费焦心，开车事劳心，阻碍了市场需求增长。在 1997 年公车制度改革完毕以后，我国轿车生产的增长率便从 1998 年的 26.1% 骤降为 1999 年的 5.2%，随后两年提高也很缓慢，分别为 11.5% 和 7%。企业方面，产品品种、价格、经营机制、市场开发及售后服务等方面也不能适应个人购车的要求。我国的《汽车工业产业政策》明确提出：“国家鼓励个人购买汽车，并将根据汽车工业发展和市场消费结构变化适时制定具体政策”，但至今仍然缺乏一项完善的鼓励汽车消费的政策。

（3）我国可逐步推行干部职务消费货币化。先看一个例子。现年 44 岁、有 13 年工龄的德国外交部官员贝伦斯先生月收入 4100 欧元，其中包括诸如交通补贴、孩子补贴等方面的收入。此外作为政府官员还能额外得到住房补贴、休假补贴等。德国人几乎每家都有汽车，但并不是每天都使用。贝伦斯每天上班乘坐公共汽车，国家给官员报销月票。其私车主要是周末和出外度假时用（每年最多跑 1 万多公里）。他的汽车保险、保养和汽油费每年只需花 2500 欧元，这项费用仅占其全年收入的 5% 左右。2001 年我国国有单位职工全年的平均货币工资为 11178 元，而目前在我国一辆私

人轿车全年的全部费用（包括保险费、养路费、保养费、汽油费等）通常在 1 万余元以上，因此，我国的消费者才普遍认为私人轿车是“买得起养不起”。在我国一辆摩托车全年的全部费用通常占有单位职工全年平均货币工资的 5%或更多一些。关于推行干部职务消费货币化，我国可作如下改革：各单位按照领导干部的职务分工和实际工作量，核定每位领导干部的职务消费标准。招待费、差旅费、学习考察费等均定额到人，包干使用，超支自负，结余滚存到来年或按比例奖励给个人。通讯费和交通费则进入实质性货币化发放阶段，节余全部归自己。

（4）公路上收费站密布，收费较高，居高不下的行路费用也严重影响了私人轿车的发展。例如从郑州至开封的 70 公里公路上设有两个收费站，而从郑州至兰考的 110 公里公路上设有 3 个收费站。这些收费站虽已设立多年，却是从来不需要公布其帐目的，至于他们何时能还清贷款，过路缴费者自然是不得而知。这些密集的收费站不仅妨碍了私人轿车的发展，而且还影响了国民经济的发展，同时也不利于维护政府的信用。

（5）实行汽车信贷消费，经济发达的城市可以建立个人信用制度，培育我国汽车金融市场的成长。

（6）在研制、开发燃油汽车的同时，还要研制、开发电动汽车与太阳能汽车，同时还要研制、开发燃油与电动、太阳能结合使用的汽车。

（7）家用轿车应向多功能的方向发展，以适应不同情况下的需要。即不仅小型，而且内部宽敞（具有三排座位的空间），兼具一家三口人的食、宿、卫生等功能，以方便家庭的生态旅游。在预防地震等灾害时小轿车还可作为家庭的应急临时住所。

（8）关于在私人轿车的发展过程中会出现的诸如空气污染、噪音、空间占用、能源消耗、交通等方面的问题，只要我们在汽车的设计与制造、城市及公路的规划与建设、交通的控制与管理等方面采取适当的措施与对策，那些问题是能够预防与解决的。

参考文献

- [1] 平新乔, 魏军锋. 中国汽车工业的市场规模和企业数量研究 [J]. 经济研究, 2001 年 11 期.
- [2] 江泽民. 全面建设小康社会, 开创中国特色社会主义事业新局面——在中国共产党第十六次全国代表大会上的报告 [R]. 2002 年 11 月 8 日.
- [3] 薛涌. 过度发展私人汽车将会损害社会的公共精神 [N]. 南方周末, 2002 年 6 月 20 日.
- [4] 陈林森. 浅谈我国汽车工业如何冲出“中低水平均衡陷阱” [J]. 经济研究资料, 2002 年 11 期.
- [5] 柴野. 一位德国官员的生活 [N]. 光明日报, 2003 年 4 月 18 日.
- [6] 王松霈. 生态经济学 [M]. 陕西人民教育出版社, 2000 年.
- [7] 余桂. 公车开支大于国防开支 [J]. 南风窗, 2001 年 2 期.
- [8] 钱平凡. 公车制度是我国轿车进入家庭的一个主要障碍 [N]. 中国经济时报, 2003 年 2 月 12 日.
- [9] 滕藤. 中国可持续发展研究（上、下卷）[M]. 经济管理出版社, 2001 年.
- [10] 曹建海. 产业论坛——国际汽车高层论坛简述 [J]. 经济学动态, 2003 年 5 期.
- [11] 高云才. 要警惕“汽车悬河” [N]. 文汇报, 2003 年 6 月 10 日.
- [12] 韩彪. 论私家车的可持续发展之路 [M]. 数量经济技术经济研究, 2003 年 5 期.

The Problems and Countermeasures of the development of Chinese Automobile Industry

Gao Jian-guo

(Economics School of Henan University, Kaifeng, 475000, China)

Abstract: This article firstly introduced the problems and countermeasures of Chinese automobile industry, and point out that only developing private car can bring along the Chinese automobile industry. It also analyze the impact come from public communication system. At last expatiate the continue developing ways of private car.

Keywords: Automobile industry; problems; countermeasures; private car; continue development

收稿日期: 2003-12