

中国职业经理人汽车摩托车专业资格认证培训推荐读物

「透析+车界」

◎ 贾新光 著



中国汽车工业咨询发展公司 策划
《中国汽车界》杂志



人民交通出版社

China Communications Press

TOUXI CHEJIE

中国职业经理人汽车摩托车专业资格认证培训推荐读物

Touxi Chejie

透析车界

贾新光 著

中国汽车工业咨询发展公司

《中国汽车界》杂志

策划

人民交通出版社

内 容 提 要

本书由独立的 78 篇文章组成, 涉及有关汽车的诸多方面, 内容包含产业政策、汽车热点、汽车市场、汽车消费、汽车历史、汽车文化等。书中观点鲜明、语言精练, 内容融会贯通, 可读性很强。

图书在版编目(CIP)数据

透析车界/贾新光著. —北京: 人民交通出版社,
2004.9

ISBN 7-114-05252-9

I. 透... II. 贾... III. 汽车-基本知识
IV.U46

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2004) 第 091055 号

书 名: 透析车界

著 作 者: 贾新光

责任编辑: 白 峭 翁志新

出版发行: 人民交通出版社

地 址: (100011) 北京市朝阳区安定门外外馆斜街 3 号

网 址: <http://www.ccpress.com.cn>

销售电话: (010) 85285656, 85285838, 85285995

总 经 销: 北京中交盛世书刊有限公司

经 销: 各地新华书店

印 刷: 三河市海波印务有限公司 一宝日文龙印刷有限公司

开 本: 850×1168 1/32

印 张: 14.5

字 数: 365 千

版 次: 2004 年 9 月第 1 版

印 次: 2004 年 9 月第 1 版第 1 次印刷

书 号: ISBN 7-114-05252-9

印 数: 0001~7000 册

定 价: 29.00 元

(如有印刷、装订质量问题的图书由本社负责调换)

序言

汽车是改变世界的机器。汽车工业在其发展的近百年的历史中,已使世界发生了翻天覆地的改变。中国的汽车工业起步的比较晚,至今为止仅有 50 多年的历史,但其已取得了很大的成就。无论从产销量上还是从技术水平上来看,中国的汽车业都在不断地前进和发展中,尤其是在近几年,其发展速度之快更是出乎人们的意料,很多人形容其为“井喷”。

谈到汽车工业分析时,我们很自然的就会想起贾新光。贾新光在 20 世纪的 80 年代开始进入汽车业,其间一直从事汽车发展历史、政策法规及发展趋势的研究,并多次在各大媒体、网站发表文章。其发表的文章观点鲜明、语言精练,且内容融会贯通。从世界汽车到中国汽车,从汽车历史到发展趋势,他都能将其阐述得有理

有据,而且还能让本来枯燥的东西让人听起来生动有趣,在谈笑中使人增长不少的见闻。这一切都缘于他对汽车多年的研究和勤奋刻苦的学习,可以说他的每一篇文章、每一篇评论都是心血的结晶。

这本书是他从发表过的文章中精心挑选出来的,并进行了分类和整理,可以算作他这些年的一个小结,其内容涉及得十分广泛。开篇以各国的产业政策研究开始,其中都是些有代表性且汽车业比较发达的国家的产业政策及其发展的经验教训,并将其与中国的汽车产业相比较。看他的文章仿佛是站在一个很高的位置上,即使是对汽车业完全不了解的人,看完他的文章也可对世界汽车业略知一二了。第二部分是汽车评论,主要是从一些案例入手,发表了他的一些见解和看法。有些事情或许已经发生很久了,问题也是老问题了,但其中的观点即使是现在看来仍是十分有创见性的,十分值得一看。第三部分是汽车市场研究。第四部分是我国的汽车消费研究,这也是他近年来的主要研究方向,书中有他的独到见解。第五部分是汽车史,这部分通过史实的罗列和分析,为我们清晰地展现出了世界及中国汽车工业的发展历程。阅读中我们仿佛进入了一条时间的河流,随着他的文字起伏伏,欲罢不能。第六部分也就是本书的最后一部分,介绍的是汽车文化。这部分可以说是本书最有特色也是妙趣横生

的一部分。在这里文字脱离了体系，没有了条条框框，好像是天马行空无所不谈，却又处处闪烁着智慧的光芒，贾新光的幽默与风趣也在这里体现得淋漓尽致。

总之这是一本关于汽车的难得的好书，它让我在几个小时的时间学到了很多，相信你读过后也会有和我一样的感受。在这里我要再次感谢贾新光，感谢他用自己的勤奋为我们带来这样一本好书。

李 清

目录

解读产业政策	1
从“八五”到“十五”	
——汽车工业“十五规划”剖析	3
130 家汽车厂是怎么出来的	20
中国的汽车厂为什么减不下去	25
俄罗斯汽车工业的昨天和今天	30
韩国汽车产业政策述评	38
美国政府如何保护汽车工业	46
最后一曲悲歌	
——英国汽车工业衰落的教训	53
日本汽车产业政策述评	60
钢铁工业和汽车工业应该协调发展	72
路在自己的脚下	
——学习孟少农同志《汽车设计方法论》的一点体会	74
民营企业与汽车工业	78
汽车产业政策应该怎么改	85
投融资体制改革是新汽车产业政策的命门	94

支柱产业应该是一个产业群	100
建立汽车召回制度是政府不可推卸的责任	102
钻石理论与汽车工业发展	104
聚焦汽车热点	115
北京交通拥堵不是因为车多	117
CKD 带来的是是非非	120
把停车作为一个产业来开发	124
投资多元化改变国有汽车工业的命运	
——再谈汽车工业投资热	126
戈恩的秘籍	129
保护消费者从汽车安全开始	131
江铃应该如何发展	138
汽车分类的混乱	141
没有“地方汽车工业”	144
汽车环保新趋势	148
汽车降价的空间	154
取消进口配额将对国内汽车市场产生重大影响 ...	156
如何看待汽车生产能力过剩	161
关于丰田生产方式的新思考	168
首先做好自己的事情	176
五粮液应如何进入汽车产业	178
一种错误的借口	180
小说里的管理学	
——读阿瑟·黑利《汽车城》感想	182
质疑四位一体	187
重新打造经济型轿车品牌	189
宜疏不宜堵	192
拥挤不经济和投资不经济	194
再次认识福特生产方式	196

应该珍爱生命	203
不要忽视第四个 S	205
“销售神仙”	
——原丰田销售公司总经理神谷正太郎	207
斯隆与汽车销售	216
透析汽车市场	221
RV——一个新的汽车大市场	223
关于汽车零部件市场发展的几个问题	230
国产化与全球采购	235
国外汽车服务贸易的发展趋势	244
从美国运输货物分类情况看运输业的发展趋势	248
日本货车市场的结构分析	253
关于中重型货车市场若干问题的研究	256
重型汽车	
——一个异常火爆的市场	275
中国应该努力成为世界汽车零部件供应基地	282
汽车金融纵横谈	284
注意研究“换车市场”	290
关注汽车消费	293
《京都议定书》与汽车环保	295
举证责任倒置对汽车消费者有什么好处	297
汽车保险应该以人为本	299
社会阶层与汽车消费	301
召回诚可贵,三包价更高	313
关于汽车消费者权益保护问题	315
我们离汽车召回还有多远	332
汽车消费信贷还做得下去吗	334
经济学家如何看待汽车消费	338

全面认识发展汽车金融产业的意义	341
汽车消费具有最强的经济拉动效果	345
重温汽车历史	347
石油与汽车	349
是谁发明了汽车	359
北京历史上的汽车	365
西方汽车工业与战争	374
汽车与马车竞争的时代	379
汽车发展简史	383
漫谈汽车文化	405
“城市猎人”畅想曲	407
汽车是一种生活方式	414
中国古代车礼漫谈	426
品牌经营	
——改变汽车工业面貌的新趋势	432
最简单的也是最可靠的	
——谈谈汽车安全带	436
汽车文化馆	
——参观丰田汽车公司池袋展示馆印象	440
汽车商标牌名杂谈	442

解读产业政策

从“八五”到“十五”

——汽车工业“十五规划”剖析

各次规划编制的背景分析

一、“八五”规划的编制背景

20 世纪 80 年代后期,由于连年的超国民收入分配、财政赤字、货币超经济发行、社会总需求超过社会总供给,造成了物价大幅度上涨,对经济环境和经济秩序产生了严重的影响,因此中国政府决定利用 3 年左右的时间进行经济调整。第一阶段是 1988 年 9 月到 1990 年 3 月,通过保值储蓄等措施压缩居民消费需求;通过商品专控等措施压缩社会集团消费需求;通过压缩固定资产投资规模减少投资需求,实现了经济总量的绝对紧缩,社会总供需矛盾缓解,经济过热现象得到抑制。但是这一阶段的整理整顿也付出了很大的代价,如市场疲软、工业增长速度回落过猛、企业经营困难、停产半停产企业增加、经济效益明显下降、三角债严重。因此,从 1990 年 3 月起,国务院开始采取措施启动经济,包括调整控制力度、增加固定资产投资等。应该说从 1990 年开始,经济发展实际上开始走出低谷,但汽车市场的回升相当缓慢,疲软状况没有得到根本的改善。

影响汽车市场的还有其他一些因素,如在经济调整期间,国务院规定禁止购买小汽车、大轿车等,要求严格整顿小汽车和大轿车的价格和配车标准。国家物价局制定汽车的市场最高限价;加强轿车销售管理,只有经过核定的单位才能经营轿车。

1985 年,全国汽车产量为 44.33 万辆,1990 年增长到 50.92

万辆(1988年曾经达到64.70万辆),因此“七五”期间汽车工业增长速度并不算快。但是“七五”期间汽车工业的效益情况比较好,引进了一批当时国外比较先进的产品,陆续形成中国汽车工业的第二代产品骨干;“七五”期间解决了困扰汽车工业的“缺重少轻”问题,并确定要把发展轿车工业作为今后中国汽车工业的重大战略。由于当时宏观经济迫切需要解决的是经济过热问题,因此,汽车工业“八五”规划的主旋律是:“控制总量、调整结构、整顿秩序、提高效益”。

二、“九五”规划编制背景

从1994年开始,中国经济发生了重大变化,在许多重要领域开展了改革的攻坚战,如财政、金融、外汇、商品价格、投资体制、流通体制等方面,取得了明显的进展,为建立社会主义市场经济体制奠定了良好的基础。

在经历了两年持续13%以上的超高速增长以后,从1993年7月起,政府采取了适度放慢增长的宏观调控措施,保持了国民经济的稳定增长。增长速度缓慢回落,平均一年降低一个百分点;固定资产投资增长速度、物价涨幅都有所减缓,到1996年物价涨幅已降到一位数;1995~1996年粮食丰收,市场供求形势趋向宽松;财政和金融形势平稳,外汇储备突破1000亿美元。

从1993年下半年开始,中国汽车市场发生了重大转折,进入了一个较长的调整时期。其变化特征是:市场由长期一直存在的供不应求转变为供大于求,由卖方市场转变到买方市场;由大幅度波动变为稳定增长,增长速度明显降低;市场的主体从集团购买向私人购买转移,其特征就是在整体低速增长的情况下,轿车和微型客车仍然保持了高速增长;外资开始大量进入国内汽车工业,表现出超乎寻常的热切,表明中国汽车工业开始直接面对国际资本的竞争;国家开始实施汽车工业产业政策,力图对汽车工业实施强硬的控制,但是汽车工业的发展出现了新的混乱,这种混乱由于地方、部门、外资几个方面利益的纠缠而变得更加复杂。

由于当时人们还没有完全认识到这种变化,党的十四大提出“振兴汽车制造业,使之成为国民经济的支柱产业”的任务,而《汽车工业产业政策》是从 20 世纪 90 年代初就开始制定的,当时汽车市场形势非常好,影响了人们对市场发展的判断,因此在规划指标上就偏高。“根据”建成支柱产业的要求,规划把 2000 年的汽车需求量定在了 250 万~300 万辆上。

1990 年全国汽车产量为 50.9 万辆,1992 年就超过了 100 万辆,1995 年达到 145.3 万辆,增长相当快。虽然从 1993 年下半年开始汽车产量出现下降,但是汽车行业内人士根据 20 世纪 80 年代三次经济波动的规律,认为低潮很快就会过去,并没有认识到汽车市场形势已经发生了根本性的变化,开始从卖方市场转向了买方市场。

三、“十五”规划编制背景

20 世纪 90 年代后期,发生了一些重大的事件,如邓小平逝世、香港和澳门回归、亚洲金融危机、1998 年中国洪水灾害等。亚洲金融危机对世界经济产生了深刻的影响,一些国家经济衰退,货币大幅度贬值。中国坚持人民币不贬值,对稳定亚洲乃至世界经济起到了重大的作用。

经过 20 多年的经济体制改革,我国经济生活发生了深刻的变化。告别了短缺经济,初步形成了买方市场,总量不足的矛盾明显弱化;传统计划经济功能大为减弱,资源配置的市场调节作用明显增强;经济主体多元化,利益驱动格局基本形成;居民生活水平已经基本从温饱迈入小康;经济增长方式发生较大变化,经济总量增长从总量扩张为主转到以结构升级为主。

但是另一方面,由于国家一直实行从紧的调控政策,控制货币总量增长和物价涨幅,逐渐演变成有效需求不足,通缩现象开始出现,在一定程度上抑制了经济的快速增长;从 1998 年开始国家实行积极的财政政策,但是消费需求、投资都没有被有效的带动起来,经济增长速度呈现逐年降低的趋势。这些情况对汽车市

场发生了较大的影响。由于国家经济发展采取稳中求进的方针,宏观经济调控采取“适度从紧”的财政政策,因而制约着汽车市场的快速扩张。20世纪80年代几次经济调制之后,启动经济往往采取放款信贷的办法,很快造成了新的经济过热,不得不重新紧缩银根,冷却经济。20世纪90年代末,特别是1998~1999年,宏观调控采取了积极的财政政策,加大基础设施建设力度,经济的启动并不明显,只是维持了适度的增长。

20世纪90年代后期,汽车市场继续维持低速增长。1997年增长幅度在7.3%以上,但是随后产销增长速度继续低迷。虽然1999年出现两位数增长,但是如果扣除不可比因素,其增长幅度并不高,也就是说汽车市场没有发生根本的转变。20世纪90年代前期曾经带动汽车产销保持增长的轿车和微型客车,在20世纪90年代后期增速减缓,由高速增长转变为低速增长,这就使得整个汽车产销难有起色,有效需求不足成为困扰20世纪90年代中后期汽车市场的最重要因素。

2000年年底,政府实行机构改革,取消了原国家机械工业局,原有的汽车工业行业管理职能归并到了国家经贸委,同时由于汽车产销基本上已经走向市场化,已经不可能再采用计划控制手段,因此“十五”汽车规划带有新旧两个体制交替的色彩。

各次汽车工业五年规划的主要任务和指导思想

一、“八五”规划

主要任务:把发展轿车工业放在突出地位;加强零部件工业及相关工业的建设;加快科技进步和提高劳动者素质;依靠经济的、行政的、法律的手段加强汽车行业的宏观管理。

指导思想:控制总量、调整结构、整顿秩序、提高效益。按照“联合、高起点、大批量、专业化、优质量”的方针,使投资向轿车工业倾斜,适当控制货车生产的速度增长和资金投入;增加乘用车比例、新产品比例、系列化产品比例;重点扶植骨干企业,运用经

济的、行政的、法律的手段加强汽车行业管理,治散治乱;提高企业素质,依靠内涵发展提高效益。

二、“九五”规划

发展方针:以零部件国产化为基础,以发展轿车工业为重点,优化产品结构;以大集团为主,逐步促进联合重组,实现规模经营;以我为主,吸收国外先进技术,联合开发,建立起自主发展的中国汽车工业。

发展战略:统筹规划、分类调控、集中力量、重点突破、形成集团优势、面向国内外市场。即国家通过统筹规划,在优化存量的基础上,集中增量投入,支持大型企业(集团)和骨干企业形成经济规模,以国内市场为依托,积极开拓国际市场。首先从以下五个方面进行突破:

(1)鼓励私人购买汽车,开拓轿车工业的发展环境,采取措施促进汽车产品出口。

(2)改变汽车生产的分散格局,积极支持组建具有竞争实力的大型汽车企业集团,实现规模经营。

(3)迅速改变零部件工业发展滞后的状况。

(4)建立自主研究开发的科技体系,充分借助企业(企业集团)和行业技术中心的科技力量,借助国际合作,从车身开发入手,走出一条联合开发车身、动力总成及关键零部件直至整车产品的道路,进而形成自主开发产品的能力。

(5)建立新的投资机制,多渠道投资,实现向国家重点项目大规模集中投入。

三、“十五”规划

指导方针:坚持开放与加快自主发展相结合,更好地满足不断增长的国内市场需求。加快产品结构调整和升级,重点发展经济适用型轿车;以大企业集团为基础,优化产业组织结构,优胜劣汰,实现规模经济;加强大企业集团技术中心建设,逐步增强技术