

张承耀 / 等著

汽车消费政策评价



66
5



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

张承耀 / 等著

汽车消费政策评价



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车消费政策评价 / 张承耀等著. —北京: 经济管理出版社, 2007

ISBN 978-7-80207-878-9

I. 汽… II. 张… III. 汽车—消费—经济政策—研究—中国 IV. F752. 656

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 027744 号

出版发行: 经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话: (010) 51915602 邮编: 100038

印刷: 北京交通印务实业公司

经销: 新华书店

责任编辑: 申桂萍

技术编辑: 杨 玲

责任校对: 超 凡

880mm×1230mm/32

7 75 印张 185 千字

2007 年 6 月第 1 版

2007 年 6 月第 1 次印刷

定价: 25.00 元

书号: ISBN 978-7-80207-878-9/F·751

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书, 如有印装错误, 由本社读者服务部

负责调换。联系地址: 北京阜外月坛北小街 2 号

电话: (010) 68022974 邮编: 100836

前 言

本书是在中国社会科学院重点课题《汽车消费管理政策评价》最终报告的基础上修改而成的。

当今中国正步入小康社会，“衣、食”问题得到了基本解决，“住、行”成为了大问题，而“住”又受制于“行”。因此，对于“行”的研究正日益引起各方面的关注。在这之中，汽车消费问题更是矛盾的一个焦点。汽车消费的特点是“私车 + 公路”，即汽车的个人所有与占有公共道路资源的双重性，因此是一项复杂的经济、管理与社会问题，值得认真研究。这也就是我们为什么选择汽车中的轿车消费问题为这一课题的出发点。

(一)

中国正迎来“汽车时代”，其主要标志是，世界主要汽车生产厂商涌入中国；中国汽车年产量突破 500 万辆，超过德国而位居世界第三；北京 2003 年已有机动车 200 多万辆，并在继续迅速增加；学车年龄延长到 70 岁，北京已有驾照持有人 450 万人以上；自驾游等新型消费方式迅猛发展，等等。应该说，汽车已经深入到生产、消费、交换、分配等各个领域。

以往研究的特点是：第一，研究主要集中在生产领域，包括

中外合资、技术进步、民族工业、汽车对其他产业的带动等方面。第二，比较关注微观层次的生产管理问题，而忽视了宏观管理问题。实际的情况是，宏观管理对企业行为或微观管理有着非常深刻的影响，消费政策的改变直接关系到生产领域的决策，比如环保标准的改变将极大地影响厂商的选型。第三，关于汽车消费政策方面，以往的研究多数是各个方面孤立进行或是联系不多，比如单独研究能源、环保、城建、交通管理等文献很多，而将它们联系起来的文献并不多见。第四，已经注意到了地方保护主义的问题，实际上，地方保护不仅涉及生产，也涉及到消费。总之，汽车生产具有巨大的带动作用，汽车消费对汽车生产具有明显的引导性影响，经济发展了，而管理却没有跟上。

国外对汽车与生产关系的研究主要包括以下方面：在城市管理方面“智能交通计划”；在汽车性能方面有汽车电脑网络化，使汽车成为因特网的流动枢纽；在环境、交通、能源方面开发“绿色汽车”；在销售方面建立网上虚拟市场，通过虚拟现实技术使用户参与设计，等等。在国外也有停车难、堵车等问题，例如关于伦敦城区增加收费引起了很大的争议。公车制度是各个国家都面临的问题，国外对于公车的管理比我们更加严格，比如澳大利亚政府通过集中采购，得到较低的价格，过了一两年又以较高的价格进行拍卖，甚至于可以达到买卖持平，从而达到了良性资金平衡，等等。

(二)

我国的汽车消费领域出现了一些新的现象，比如合资企业多、民族品牌少、销售渠道乱、服务质量差、贷款难、油价上

涨、堵车严重、停车难、学车快、保险纠纷增加等。这些现象之间又存在着相互影响、相互制约的关系，比如学车毕业质量不高，影响到行车速度和安全，停车难增加了道路上的堵车，等等。

将上述各种现象进行整理，可以归纳出一些典型的问题，包括经济、管理等各个方面，例如，经济效益、技术进步、能源、环保、效率、公平、人身与财产安全、城市建设、噪音等方面的问题。这些问题之间也是相互联系的，比如使用不同能源，其环保情况也有所不同。再就是管理方面的问题，比如人们对于交通民警某些只管收费的情况很有意见。

针对上述现象与问题，国家已经出台了一些相关政策，还有一些正在酝酿之中，比如燃油价格规定、技术标准、消费税、燃油税、对微型车的上路限制、强制性保险、牌照费（上海）等。这些政策之间也相互影响，有的甚至是矛盾的，比如燃油税对微型车是一个鼓励，而对微型车上路的限制则是对微型车的直接打击。

如果说政策仅仅是短期的行为或者说是“治标”的手段的话，那么，还必须探讨那些具有长期效果的、“治本”的办法，在这里暂且叫做“措施”，包括新产品开发、交通工具结构的调整（城市地下铁建设）、城市道路建设、调整供给结构、打破地方保护、提高市场化水平、调整需求结构、公车改革、提高政策决策科学化程度等。这之中既包括硬件建设的内容，也包括管理科学化软件的内容。

(三)

我们所做的工作主要是将有关基本概念进行分组处理。一般来说,可以将有关基本概念分成“现象”、“问题”、“政策”与“措施”四个方面,将各种不同的概念按这四个方面进行分类与汇总并理清概念是继续研究的基础。这些概念群之间有着密切的联系和辩证关系,比如,可以认为,“现象”是表面的问题,“问题”是现象的实质;“政策”是近期的措施,“措施”是长期的政策。

我们的研究必须寻求概念之间的联系。首先是每个概念组内的联系,比如不同现象之间、不同问题之间、不同政策之间以及不同措施之间的联系;然后是不同概念群之间的联系,比如现象与问题的联系、政策与现象或问题的联系等。比如,某项政策(如限制微型车上路)具有了提高效率的作用,但是也带来了公平的问题。再如,牌照费控制了车辆增长,保证了行车速度,但是对于购买者来说就增加了负担,也增加了管理的复杂度。

对某些问题在定性地分析了每个概念组内的联系以及不同概念群之间联系的基础上,进行定量的分析,以便能够对已有的政策进行综合的评价,特别是对长期性的措施也要进行展望性的说明。

本课题的研究思路主要有三点:第一,“项庄舞剑,意在沛公”,即根据汽车消费的特点,不是就生产谈生产,而是抓住消费,目的是引导和促进生产。第二,揭示当前政策的矛盾以及原因,某些大政策看起来是鼓励微型车,而具体到一些管理部门提出的政策却是限制微型车,这种矛盾背后的原因是什么值得揭

示。第三，不管近期的管理与政策还是长期的措施，必须明确我们的基本国策是限制轿车还是发展轿车？是鼓励轿车进入家庭还是延迟轿车进入家庭？

本课题在经济学方面的特点是注意到生产与消费的辩证关系，抓住消费环节，以引导生产，这就与单纯谈论生产有所不同；在管理学方面的特点是注意到宏观管理与微观管理的辩证关系，着重于宏观管理，以影响微观管理。

本课题的理论意义在于，揭示了汽车消费的产品私有性与使用公共性的二重性特征，特别揭示了相关政策的矛盾性，这对于其他类似产品消费问题的解决也有示范意义。本课题的现实意义是，对汽车消费的现象、问题、政策、措施等进行了综合的评价，对于明确汽车消费政策以及汽车产业政策都有一定的参考价值。

(四)

我们的研究并不是针对现有的政策本本进行分析，而是针对问题进行论证。因此，如果把课题叫做“汽车消费问题与对策”也许更加合适。在研究中我们还特别注意到了中外情况的对比。

本课题的主要贡献在于：第一，将汽车消费以及管理政策的问题归纳为效率（行驶慢）、能源（耗费大）、环保（污染重）、安全（事故多）、公平（失公允）五个方面。第二，将汽车消费以及管理政策的影响因素归纳为环境、道路、车辆、人员、燃料、管理六个大的方面，并将每个方面都分解为两个侧面。第三，探讨了六大要素 12 小项对于五方面问题的影响。这也就是整个课题报告的主脉络。实际上，在得到了 12×5 的 60 方格矩

阵的基础上, 进行重要性的对比分析, 就可以得到最重要的措施。只不过, 最后的一大要素即交通管理方面没有详细完成, 同时, 还有许多方面我们没有涉及, 例如消费信贷、保险等。因此, 本报告共分十章。具体结构关系参见下表。

汽车消费管理的问题与对策

要素/问题					效率	能源	环保	安全	公平	
		路	车	人	油	行驶慢	耗费大	污染重	事故多	失公允
环境	1. 公共交通 轨道/巴士	√	√	√	√	迅速 地铁	节省 轻轨	清洁 单轨	专业	社会
	2. 半 公 交 出租汽车		√	√	√	利用率	半公共	管理 公司	司机	选型
道路	3. 道路建设 干线/支线	√				出口比			堵车	信号
	4. 增加车位 开车/停车	√	√			提高				价格
车辆	5. 公车改革 公车/私车		√	√	√	三分法	浪费			反腐败
	6. 限大限小 大车/小车		√	√	√	速度	排量	消费税 购置税		限驶
人员	7. 新手上路 老手/新手				√	供应链			驾校	陪练
	8. 搭车车德 一人/多人			√					有问题	车德
燃料	9. 政策税收 能源/环保		√	√	√	油价	消费税	燃油税	使用税	购置税
	10. 替代能 源鼓励/限制		√	√	√		替代	环保		
管理	11. 事先规定 时间/地点	√		√		单号— 双号	市区— 郊区	高峰— 平时	时间 地段	
	12. 事后处 罚现场/电子	√		√		迅速 解决			警示	公正

资料来源: 作者制作。

我们研究的方法主要是对已有的文献进行综述整理，每章的前半部分大都是引证，最后提出自己的结论性意见。附件是对正文的专题说明，其中附件一和附件八是对全文背景的参考；附件二到附件四是对第二章的说明；附件五到附件七是对第六、七章的说明。

本书中，比较独特的研究是第九章对消费税率的探讨。具体来说，就是运用数学统计方法对轿车消费税率的问题进行了探讨。我们的基本结论是，轿车消费税率的确定应该综合考虑轿车的排量及价格两个因素，而不仅是考虑轿车的排量。目前，确定轿车消费税率的做法实际上是仅用排量来区分不同轿车车型的社会资源消费程度，是一种比较粗糙的做法。我们先采取分区间或分档的办法，但要考虑排量和价格两个因素来确定消费税率，这样比较接近于现有的做法。聚类分析的政策建议是分成四个类型，分别是低排量低价格型、高排量低价格型、低排量高价格型、高排量高价格型。依据不同类型确定不同的消费税率。

我们还考虑了一种二元公式的办法，即根据不同轿车车型的排量和价格直接计算出应该适用的消费税率。主成分分析及其建议就初步看来，得到了比较满意的分析结果。二元公式方法既考虑了排量和价格两个因素，也没有区间和类型，对于任何一款轿车车型，通过已有的公式都可以直接得出其适用的轿车消费税率。从模拟计算结果可以看出，公式方法更为合理。至于作为实际政策规定，可以采取更为简洁的公式，所得的结果差异也很小。这为制定科学、合理的消费税提供了可靠的依据。

我们深深感到，中国的汽车消费问题有着鲜明的时代特色，与国外的情况有显著的不同，中国是在公共交通没有发展起来的条件下迎来了汽车时代，其矛盾就更加突出。同时，中国的汽车消费问题已经不是什么纯粹的学术问题，而是更为直接的利益性

问题，甚至是赤裸裸的利益问题，比如收取燃油税取代养路费涉及不同部门的利益之争、公交罚款关系到行业收入、驾校收费不考虑后续的安全、牌照费阻止了后来人的进入等。因此，这些问题要想得到彻底的解决将是一件非常不容易的事情。

本书可作为政府有关管理部门、相关企业、学校师生和关注汽车业发展的各界人士参考。

张永曜

2006年12月15日

目 录

第一章 大力发展公共交通 / 1

- 一、不同交通工具的对比 / 2
- 二、境外轨道交通的经验 / 4
- 三、中国的发展态势与问题 / 8
- 四、公共汽车的功能 / 14
- ▶ 结论 / 17

第二章 出租车业改革迫在眉睫 / 19

- 一、波澜迭起的现实 / 20
- 二、两种典型模式的对比 / 22
- 三、境外的参照 / 24
- 四、简单的分析 / 27
- ▶ 政策建议 / 32

第三章 路网建设与限速原则 / 35

- 一、路网建设 / 35
- 二、信号灯与指示标示 / 40
- 三、电子眼 / 44
- 四、从限制速度到限制车距 / 46

► 结论 / 49

第四章 把停车当大事来抓 / 51

- 一、停车问题成堆 / 51
- 二、固定车位的问题 / 54
- 三、临时车位的问题 / 55
- 四、管理与建设 / 59
- 五、他山之石 / 60
- 结论 / 64

第五章 公车改革的基本问题 / 67

- 一、为何要改 / 67
- 二、各地做法 / 72
- 三、成绩与问题 / 75
- 四、他山之石 / 79
- 讨论与结论 / 82

第六章 “限小”解禁还不够 / 85

- 一、消费税与燃油税如何科学有效 / 86
- 二、“限小”解禁的漫漫历程 / 89
- 三、各地的对策 / 92
- 四、国外的参照 / 95
- 讨论与结论 / 98

第七章 交通安全从驾校的质量抓起 / 101

- 一、交通事故猛如虎 / 101
- 二、各自为战的现状 / 103

三、他山之石 / 107

► 讨论与政策建议 / 110

第八章 “拼车”动了谁的奶酪 / 113

一、出租车“拼车” / 113

二、私家车“拼车”的经济性 / 115

三、私家车“拼车”的风险性 / 117

四、境外的经验 / 120

► 结论 / 123

第九章 轿车排量、价格的多元分析与消费税 / 125

一、价格与排量的分布及相关分析 / 127

二、用数学曲线描述目前的消费税率 / 128

三、用数学曲线描述拟订的消费税率 / 129

四、聚类分析与政策建议 / 130

五、主成分分析与政策建议 / 136

► 总结 / 140

第十章 替代能源的希望 / 143

一、替代能源的主要形式 / 143

二、日本加速新能源汽车开发与推广的动因 / 148

三、日本开发与推广新能源汽车的进展 / 150

四、日本为什么对新能源汽车如此努力 / 153

五、日本对我国汽车工业的启示 / 155

附件一 汽车消费问题如山 / 157

附件二 城市出租车改革：公司化还是个体化？ / 161

附件三 《行政许可法》和城市出租车行业变局 / 167

附件四 理论、国外经验和我国出租车业改革 / 177

附件五 发展小排量轿车的意义与政策 / 185

附件六 油价上涨的机遇与挑战 / 195

附件七 应该限制大排量车 / 205

附件八 我国汽车产业的几个基本问题 / 207

主要参考文献 / 215

后 记 / 231

第一章 大力发展公共交通

在当今的中国，小汽车正开始进入家庭。在小汽车给人们的生活带来各种好处的同时，也带来了效率、能源、环保、安全、公平等一系列的问题，其中城市堵车更加引人注目。马路越修越多、越修越宽，但仍然赶不上汽车的发展速度，堵车现象有增无减。那么，是否可以沿着这条路走下去，即通过增加修路来实现以小汽车为主的交通体系呢？答案非常明确：不可能。小汽车尽管具有舒适和快捷的特点，但在城市交通资源制约的环境下，运送乘客的效率较低，例如人均交通面积、人均停车面积、人均能源消费、道路通行率等，小汽车都处于最末位。换句话说，解决城市拥堵问题，单纯靠拓宽马路、靠小汽车单打独斗是不行的，必须大力发展公共交通。

从国外的经验和教训看，公共交通与小汽车应该也可以实现合理分工，从而达到共同发展。这里的公共交通主要指轨道交通和公共汽车，轨道交通又可细分为地铁和轻轨。实际上，与私人汽车相比，出租汽车也具有某种程度的公共性，因此可以叫做“半公共交通”。下面主要针对轨道交通与“大巴”即公共汽车的情况加以说明。

一、不同交通工具的对比

1. 总体能力的对比

尽管小汽车对于乘坐者来说比较舒适,但是,在城市各种交通方式的运行效率比较中却处于落后的位置。比如,小汽车运送每位乘客所需要的交通面积是自行车的4倍,是有轨电车的20倍,是地铁的6~12倍,是步行的40倍。^①

轨道交通有着独到的优势:地铁的运输能力要比地面公共汽车大7~10倍,单向每小时可运送4万~6万人次;轻轨可运送2万~3万人次;而公共汽车的运输能力每小时最多只能达到1万人次。^②从速度上看,轨道交通的运行速度最慢也在30公里/小时以上;地铁的时速最高可达128公里。此外,轨道交通的运行方式舒适、准时、占地面积小、节能、少污染。这是由于地铁列车以电力为动力,基本上不存在着污染问题。^③

2. 同样宽度通行人数对比

从同样宽度的通行人数看,相差也很明显。表1-1是3.7米宽的车道上每小时通过人数的对比。从表1-1可以看出,小汽车

① 徐寿松、黄庭钧:《拥有小汽车 使用公交车》,《经济参考报》,2003年8月12日。

② 普通铁路铁轨每米重量为60公斤,而所谓的轻轨,其铁轨每米重量为50公斤。

③ 任振强:《国际城市市场推动城市发展》,《经济日报》,2005年11月1日。