

新 经 济 浪 潮 书 丛

XINJINGJILANGCHAO

中
国

汽车
何
去
何
从？

王小广 高国力 刘国艳 著

中国经济出版社

新经济浪潮书丛

中国汽车何去何从？

王小广 高国力 刘国艳 著

责任编辑：聂无逸 (68154488 呼 51736)

封面设计：侯 茗

图书在版编目 (CIP) 数据

中国汽车何去何从? / 王小广等著. — 北京: 中国经济出版社, 2000. 5

ISBN 7-5017-1159-3

I. 中… II. 王… III. 汽车—重工业经济—经济发展战略—研究—中国 IV.F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (1999) 第 75910 号

中国汽车何去何从?

*

中国经济出版社出版发行

(北京市百万庄北街 3 号)

邮编: 100037

各地新华书店经销

北京市艺辉印刷有限公司印刷

*

850×1168 毫米 1/32 10.00 印张 250 千字

2000 年 5 月第 1 版 2000 年 5 月第 1 次印刷

印数: 1~5000

ISBN 7-5017-1159-3

定价: 20.00 元

自序

汽车工业被国际著名管理学家彼得·德鲁克在五十多年前称之为“工业中的工业”，也有人称之为“改变世界的机器”，其在工业化和现代化中的作用只有蒸汽机和电子计算机的发明能与之相比，它带来的是一种“空间”和“时间”的深刻革命，它使人们的生活方式和工作方式都发生了历史性的变革。尽管如此，国内外对这一工业化和现代化过程中不可替代的战略性产业（我们甚至称它为第一战略性产业）仍然存在许多偏见，甚至对我国是否需要发展汽车工业也存在异议，这其中也包括一些世界知名的大经济学家，他们认为由于土地、能源、污染及城市交通拥挤等问题，中国不应该走西方大力发展私人小汽车的老路。有人甚至举例说，一些西方国家正准备回过头来要多发展公共交通来彻底改造传统的交通方式，一些国家正大力提倡发展自行车以代替“罪孽深重”的小汽车，但我们要提醒这些思想的超前者们，那只不过是那些吃够了海鲜和肉的人突然想吃萝卜、白菜而已，理由是他们觉得吃多了海鲜和肉使自己营养过剩，当然他们不一定会谴责因为过去吃多了海鲜和肉而消耗掉了大量的资源，使穷人吃不上海鲜和肉，但他们很可能告诉吃不上海鲜和肉的穷人说“吃萝卜、白菜更有利于健康”。本书的一个重要目的就是力图从国内外经济发展“大趋势”的视角来辩驳这些偏见，并提出自己的看法。

汽车进入家庭是一种必然趋势，不会遥不可及，汽车消费的热潮可能正在我们身边“汹涌”。正如国家科技部部长朱丽兰指出的，“我们不能放弃汽车工业”，汽车消费和汽车工业将成为未来我国经济增长的决定性力量之一。“入世”在即，哪个产业的冲击最大？哪些企业的领导人最坐立不安？当推汽车工业和他们的老总们。加入“WTO”，将使我国汽车业发展面临前所未有的挑战，如何应对国外汽车对我国市场的冲击，提高我国产业工业的国际竞争力是社会各界普遍关注的重大问题。新世纪的中国汽车工业发展如何定位，其对我国经济增长过程的战略作用如何，在入世后的保护期内采取什么样的应对措施，政府、企业和金融机构又应该如何分工合作为汽车业的发展提供有利环境和政策保障，等等，都需要政府、企业家作出果断、超前且务实的决策。中国汽车工业正处于“何去何从”的十字路口。

我们对汽车工业的战略地位仍然认识不足。首先，没有一个大的工业化、现代化过程能绕过大力发展汽车工业、把汽车工业培育为支柱产业的阶段。汽车工业是工业化的核心，它的强大意味着一国制造业的强大，也是一国经济实力、技术能力的一个重要标志。其次，从我国现实经济增长趋势看，如果汽车工业不能高速发展，不能强大，我国的工业结构升级将会受到很大障碍，经济增长也会因缺乏新的产业推动力而明显放慢。在长期观察中国经济增长的短期趋势和长期趋势过程中，引起我们不停思索的一个问题就是在当前存在严重的有效需求和生产能力过剩的新形势下，靠什么启动中国经济增长，或者讲未来经济增长的决定因素是什么呢？对此的答案可能有多种，甚至完全相反。我们始终有一个信念，那就是支持中国经济重新进入新的加速增长周期，要

有新的产业基础和微观企业基础，政府采取的积极扩大内需政策最重要的目标就是培养这一基础。在目前存在严重的有效需求不足、经济增长放慢的新形势下，许多经济学家、企业家都盼望经济增长出现新的“拐点”。我们认为，中国的经济增长正由过去的加速增长周期向调整周期转变，在这一结构大调整过程中，经济增长速度不可能很高，年均增长率为7%左右将是一个适度的增长目标，未来5—10年内宏观经济政策的目标是加快结构调整，提高经济增长质量、效益。新的经济增长周期是否来临要看有没有新的主导型消费热点的生成，新的主导型消费热点大致有三个：住房、汽车和电子通讯类消费品，结构大调整的主要任务就是要加快把汽车、住房和电子通讯业培育为新的经济增长点（新的支柱产业）。对这一思想的认识我们曾在1999年出版的两本书中做过较详细的理论和实证分析，它们是：中国经济出版社在1999年底出版的《中国经济高速增长是否结束？》（作者：王小广）和广东经济出版社出版的《住房体制改革》（作者：王小广、高国力、樊彩耀），对我国经济长期增长趋势有兴趣的读者可参考这两本书。我们可以做大胆的预言，我国经济能否从当前严重的有效需求不足和生产能力过剩中走出，进入到一个新的加速增长过程，在很大程度上取决于汽车消费及汽车工业能否加速增长，成为经济增长的重要支柱产业。

时下，许多人在大谈特谈发源于美国的“新经济”，国内媒体对此也炒得十分火热。毫无疑问，经济增长越来越取决于科技、知识，而今天科技、知识的主导力量就是信息技术和电子商务（网络），许多人认为新经济是中国未来的希望所在，“网络”似乎成了万能的工具。我国经济发展到今天，也需要我们自己的“新经

济”，否则我们正遇到有效需求不足、生产能力过剩等新问题将难以解决，只有引进新的经济增长要素和结构才能造就我国下一阶段的高增长。但我国新经济要素主要不是网络，相反是那些在西方发达国家正在变成旧经济的东西如汽车、建筑业，当然我国的“新经济”会带上“网络”的深刻烙印。从产业结构的升级与演化来看，美国的新经济产生于以服务业为主导的产业结构向以信息为主导的产业结构升级过程中，而眼下中国也在酝酿自己的“新经济”，自 90 年代以来我国经济正处于结构大调整之中，这种调整的方向是从满足“吃穿用”为主导的消费和生产结构转向以“住行”为主导的新型消费、生产结构，这可能是未来 10—20 年更符合中国实际的“新经济”，这与欧美 50—70 年代较为相似，而与目前美国的网络化经济的差距甚大，但我国的“新经济”会受到美国新经济因素的影响，会多多少少带上网络经济的烙印，这也是我国的新经济将不同于美国 60 年代的新经济的一个重要方面。在我国“新经济”的三大主导型新兴产业中，汽车工业最为脆弱，但其却最为重要，因而刺激汽车消费增长、把轿车培育为新的经济增长点成为当务之急。包括 IT 产业在内的高科技产业本身也是中国新经济的一项重要内容，是不容忽视的，而且将加快国内产业结构升级，加速我国经济与世界经济的接轨。但产业结构升级过程是可以通过借助新要素加快进行的，而不是跨越一般的经济结构演化过程，从这个意义上讲，我们不可能跨越式的不发展汽车、住房等西方已经成熟甚至变成了夕阳产业，而去发展网络化的美国式新经济。网络给我们创造了一次新的发展机会，而不是把宝押在网络化的“梦幻”中。由此看来，高新技术，尤其是因特网虽然是国内行业中炒得最火爆的话题，但从人们的最

大现实需求出发，发展汽车与住房——也即是改变人们住与行的方式，才是真正支持中国经济实现新一轮高速增长的首选产业。

本书的写作分工为：第二章、第三章、第五章由王小广执笔，第四章、第七章、第八章由高国力执笔，第一章、第六章、第九章由刘国艳执笔，全书由王小广统稿。本书的出版得到了中国经济出版社的鼎力支持，特别是编辑聂无逸先生为本书的出版付出了很多的心血，在此表示诚挚的谢意。由于本书写作时间仓促，作者学识有限，书中错误在所难免，敬请读者批评指正。

王小广

2000年4月20日于稻香园

目 录

自序	(1)
第一章 汽车业要正视“WTO”的冲击	(1)
一、加入“WTO”：利大于弊的选择	(3)
二、中国，世界汽车竞争 21 世纪初主战场	(12)
三、企业制度的“不适应症”是致命的弱点	(18)
四、规模不经济问题将充分显性化	(21)
五、技术创新能力低下亟待改观	(24)
第二章 21 世纪初中国市场的最大机遇	(33)
一、新兴汽车市场魅力无限	(35)
二、中国汽车市场潜力究竟有多大	(46)
三、开拓我国汽车市场面临的内在障碍	(59)
第三章 新经济时代的“发动机”	(71)
一、中国消费热点的迷失及寻觅	(74)
二、不可逾越的汽车消费时代	(80)
三、汽车工业：未来中国第一战略性产业	(89)
第四章 消除汽车产业发展的各种障碍	(111)
一、消除汽车发展观念上的误区	(113)
二、不要被资源限制束缚了手脚	(118)
三、环保标准要符合我国国情	(123)
四、消除地方保护主义的壁垒	(131)

五、着力改善汽车消费环境·····	(133)
第五章 汽车“入世”过渡期的战略选择·····	(145)
一、应对关税冲击的短期措施只能是降价·····	(149)
二、汽车战略定位：要“大众化”，不要“贵族化”·····	(153)
三、“与狼共舞”：走出“合资经济”的怪圈·····	(161)
四、对汽车业进行战略性大重组·····	(169)
五、加大汽车消费信贷的力度·····	(176)
第六章 汽车市场战略定位·····	(181)
一、汽车市场的不合理定位·····	(183)
二、合理的市场定位是世界汽车工业得以迅速发展的前提条件·····	(192)
三、对我国汽车市场要重新进行战略定位·····	(196)
四、今后我国汽车市场的战略定位·····	(199)
第七章 中国汽车业：并购“旋风”将起·····	(211)
一、中国汽车产业重组迫在眉睫·····	(213)
二、大公司战略缘何难以奏效·····	(219)
三、并购：产业集中化的必由之路·····	(228)
四、政府的作用：强制产业集中和制定鼓励并购的政策·····	(232)
五、产权市场化：借资本市场的“劲风”·····	(237)
六、在资本市场打好“并购战”·····	(239)
第八章 消费信贷：汽车进入家庭的“助进器”·····	(245)
一、储蓄的力量有限·····	(247)
二、信心消费建立新的信用体制之上·····	(250)

三、消费信贷：汽车进入家庭的“助进器”	(258)
第九章 在开放中培养“自主开发能力”	(267)
一、技术瓶颈约束越来越大	(269)
二、从模仿到创新：借鉴日本、韩国汽车工业发展的 经验	(272)
三、产业政策的作用	(280)
四、技术创新：企业制胜的法宝	(284)
五、管理革命	(295)
附件	(303)
参考文献	(311)

第一章

汽车业要正视“WTO”的冲击

“成熟组织的管理者若想不使其组织垮台,就必须有意识地制造一些危机。”

——戴维·K·赫斯特

长期以来,我国汽车行业经常以本国汽车工业与国际先进水平的差距为依据要求政府给予保护。差距的存在及其难以缩小的事实,给汽车工业赢得了不断延长的保护期,但是,凭借差距获取保护的做法,却产生出为延缓冲击而维持差距、不思进取的负效应。因此,依靠保护,我国汽车工业难以真正成长起来,只有加入世界贸易组织,给国内汽车生产企业以强大的外部压力,使其在生存危机的压迫下,不断创新技术,提高自身竞争力。

——作者题记

一、加入“WTO”：利大于弊的选择

在当今世界经济一体化趋势日益突出的背景下，加入世界贸易组织是促进中国经济健康、稳定发展的必然选择。而中国的汽车工业由于长期以来受到高度的贸易保护，其国际竞争力十分低下，许多人因此认为加入“WTO”对我国汽车工业将是一场灾难。届时，我国汽车工业将难以承受国外汽车产品的冲击。但是，我们有理由坚信加入世界贸易组织对我国汽车工业是一个利大于弊的正确选择，将有效地促进我国汽车工业生产率的提高、产品的更新换代、国际竞争能力的提升。

（一）在高度贸易保护条件下，我国汽车工业抗冲击力并没有提高

从1953年兴建第一汽车制造厂开始，我国汽车工业就处在过高的关税和非关税贸易壁垒保护之下，到1998年末我国汽车工业历经46个春秋，累计投入1300亿元左右的资金（实际完成投资额约1628亿元），引进近600项国外先进技术，基本建成了门类比较齐全的汽车工业体系。从1955年第一辆解放车问世，累计产出1633万辆国产汽车（其中小轿车262.6万辆）及相应的汽车零配件。通过近年来的重组兼并，全行业整车和零部件生产企业共2953家，职工161.4万人，资产总值5000多亿元（其中固定资产原值2200多亿元），主要设备64万台，生产建筑面积7200多万平方米。形成了年产250万辆（其中轿车近百万辆）和600亿元

汽车零部件的综合生产能力,拥有整车和零部件^①。到1998年,我国汽车行业年均产量已经由1957年的0.79万辆上升到162.8万辆,名列世界第十位。以汽车工业为主的交通运输设备制造业已在全国工业总产值中占到6%,成为仅次于纺织业、化学工业的第三大支柱产业。

但是,与其他国家相比,尤其是与日本、韩国相比,我国汽车工业的发展速度就显得很慢,国际竞争力明显偏低。在五、六十年代,我国汽车工业与日本、韩国的差距较小,三国政府都对汽车工业给予了高度的贸易保护,然而数十年之后,我国汽车工业与日、韩的差距加大,被日、韩两国远远地甩在了后面。单从产量来看,1950年日本汽车产量为31000辆,1957年我国汽车产量为7900辆,1962年韩国汽车产量为1770辆,三国基本处于同等水平。但是,到1997年日本汽车年产量已达到1097.5万辆,占世界汽车总产量的五分之一,仅次于美国,名列世界第二位。韩国同年产量也达到281.8万辆,占世界总产量的5%,其产量仅次于美、日、德、法老牌发达国家,名列世界第五位。而我国同年产量仅为158.25万辆,名列世界第十位,产量仅为世界总产量的2.9%。从各自发展过程来看,日本汽车生产能力从10万辆扩大到100万辆,用了7年的时间,从100万辆到200万辆仅用了4年;韩国则分别用了11年和5年。相比我国汽车生产能力从10万辆扩大到100万辆,却用了21年。我国汽车工业发展速度远远落后于日、韩两国。而从人均装备率来看,我国汽车工业在50年代和60年代中期以前一直高于日本,到80年代末却只有日本丰田

^① 《中国汽车市场年鉴1999》,第31页。

公司的 1/100, 韩国的 1/36。国外发达国家整车厂的人均年产整车能力, 日本公司为 40—60 辆, 美国和欧洲的公司为 20—40 辆之间, 而我国 1996 年的人均年产整车能力仅为 2.4 辆。从各国汽车生产企业在世界的排名来看, 日、韩两国均有汽车生产企业列入世界 500 大公司, 而我国汽车生产企业却无一当选。从产品质量来看, 我国与日、韩两国的差距就更大, 日本有享誉全球的丰田、三菱等知名品牌, 韩国也有现代、大宇等著名品牌, 而我国知名企业基本上都是与国外公司合资, 产品品牌多数都是借用他人商标, 缺少完全属于自己的知名商标。由此可见, 我国汽车工业无论在生产规模、技术水平还是在质量上都与日、韩两国存在着巨大的差距。

虽然三国初始条件相似, 但日、韩两国汽车工业能够在较短的时间内赶上甚至超过老牌发达国家, 而我国汽车工业长期发育不良、竞争力低下。其差别就在于日、韩两国汽车生产企业能够充分利用高度保护的市场环境, 不仅使汽车这一幼稚产业免受冲击, 而且还通过在国内市场上获得高额收益, 迅速积累了资金, 扩大了生产规模, 加快了发展速度, 并努力开拓国际市场, 不断提高国际竞争力。我国汽车生产企业却在高度保护下, 外部竞争压力极低, 缺乏应有的危机感和紧迫感。过度的贸易保护使国内汽车价格居高不下, 汽车普及率难以提高, 这就对汽车厂扩大规模、降低成本、加快发展形成制约, 从而使我国汽车工业在近几年来, 年均增长速度仅为 7%, 始终未达到国外汽车普及时代来临阶段应有的高增长速度。同时, 高度保护形成的高额利润又引发了全国汽车热, 造成散、乱、差的行业局面。汽车价高利大, 一个小厂只要装出百十辆车就可获得数额可观的利润。十几个省区都把

汽车工业定为支柱产业,在汽车热高涨时期,全国整车厂多达130多家,而实际上未上名录的整车厂远不止此数,仅四川省就有100多家。之后,尽管国家采取有力措施进行了治理,但贸易保护加上行政分割体制构成了几大定点汽车厂明显的行政垄断格局,资源配置不当、经济效益低等问题十分严重。长期以来,我国汽车行业经常以本国汽车工业与国际先进水平的差距为依据要求政府给予保护。差距的存在及其难以缩小的事实,给汽车工业赢得了不断延长的保护期,但是,凭借差距获取保护的做法,却产生出为延缓冲击而维持差距、不思进取的负效应。经过几十年保护期后,我国汽车工业仍然落后发达国家15年以上,汽车工业抵御冲击的能力并没有得到多少提高。因此,依靠保护,我国汽车工业难以真正成长起来,只有加入世界贸易组织,给国内汽车生产企业以强大的外部压力,使其在生存危机的压迫下,不断创新技术,提高自身竞争力。

(二) 加入世贸组织对我国汽车工业可能遇到的风险

由于中国汽车工业是在高关税和非关税贸易壁垒保护下成长起来的,一旦加入世贸组织,就要直接面对国外强大的汽车生产企业的竞争,这就给我国汽车工业带来许多经营风险。

1. 我国企业将难以应对世界汽车工业和汽车市场的垄断趋势

当今世界由于全球汽车行业生产能力全面过剩,汽车生产企业间的竞争更加激烈,在激烈的市场竞争中,世界汽车工业和汽车市场垄断趋势日益突出,主要表现在以下几方面:

(1) 国际汽车贸易迅猛发展,争夺国际市场的竞争日益激烈。1997年世界汽车出口前12名的国家生产汽车4769万辆,出口汽车2037万辆,出口量占生产量的42.7%;其中法国和德国的出口