

汽车工业复关对策研究 课题报告集

机械工业部汽车工业司
中国汽车技术研究中心

汽车工业复关对策研究课题组 编

汽车工业复关对策研究 课题报告集

机械工业部汽车工业司
中国汽车技术研究中心

汽车工业复关对策研究课题组 编

汽车工业复关对策研究课题报告集

※

中国汽车技术研究中心印刷厂印刷

※

开本:787×1092 1/16 印张:52 字数:1000千字

印数 1—800

书号:津丽文新管图字(94)第00102号(内部发行)

及时总结 不断推进 把汽车工业复关对策研究工作做得更好

机械工业部副部长 吕福源

汽车工业复关对策研究工作是一项很重要的工作,从行业内各个企业直到国务院的领导,都把汽车行业的复关对策当成近几年最重大的课题之一来对待,机械工业部对此十分重视。从1994年4月份起,由汽车司组织全行业近80家企事业单位的近三百位专家共同参与汽车工业复关对策研究课题组,进行了大量、细致的工作,应该说已经取得了非常好的阶段性成果。《汽车工业复关对策研究课题报告集》的出版,就是对这项工作的一个阶段性总结。

这项研究工作直接为我们的宏观决策、复关谈判和今后的发展服务;为汽车行业的振兴规划纲要、“九五”规划的制订以至于2010年建成支柱产业的总体目标提供了基础材料。这些工作成果已经不断地为各个部门所采用。同时,由此使企业了解自己所面临的形势,也使国家有关决策部门了解各企业和产业的发展情况,这些都是非常宝贵的。

这本课题报告集只是我们复关对策研究工作第一阶段的总结,它的研究目标只限于汽车工业范围内与汽车产品的国家对外经贸政策有关的各种问题。应该说,它的主要方向是对的,如果我们连知彼知己都没做到,那其它就更谈不上了。但是,复关对策研究工作还远没有完成,我们还要把这个课题做得更深、更细、范围更广。

目前,汽车工业面临三大主要课题,它们是汽车工业产业政策、“九五”规划和复关对策。从某种意义上来说,它们又有深刻的内在联系,有人说是三分而立,我看实际上是三位一体。例如,“九五”规划必须体现复关对策,否则叫什么“九五”规划。复关对策应该根据规划,根据产业政策,也分阶段地有不同侧重地提出对策,而不只是复关之前的对策。汽车工业产业政策是当前复关对策的核心,也是“九五”规划的指导原则。

我们需要的是,搞一个汽车工业复关对策体系,它不是几点对策,而是一整套对策,是一个系统工程。要使这些对策相互支撑,相互协调,构成一个非常合理的、非常强有力的整体,来指导中国汽车工业的发展。

我还要说的是,我们这次复关对策研究的整个组织工作做的是相当好,机械部对这个专家队伍的期望也是相当地高。再一次感谢大家的辛勤劳动,希望大家继续努力,把这项工作进行到底。

抓住机遇 迎接挑战

机械工业部汽车工业司副司长 苗 圩

党的十四大确定了把汽车工业作为我国国民经济的支柱产业来支持,汽车工业的发展也自然地受到举国上下的普遍关注。今年以来,特别是《汽车工业产业政策》颁布以后,各生产企业都在积极调整自己的发展战略,充分显示出《汽车工业产业政策》对我国汽车工业发展的指导作用。

我国为恢复关贸总协定缔约国地位,已经进行了长达八年多的谈判和准备。“复关”为我国企业充分利用国内外市场的资源、发挥自己优势提供广阔天地。但它同时意味着,中国将逐步被纳入世界统一的大市场,原来保护的市场不复存在,我国企业将要经受优胜劣汰的严峻考验。而对于汽车工业企业的冲击,将尤其严重。

为了抓住这历史机遇,迎接前所未有的考验,机械工业部汽车工业司决定,由中国汽车技术中心牵头,组织行业力量共同完成“汽车工业复关对策研究”课题。实施这项课题的出发点是:

1. 利用对外经贸政策促进汽车工业的产业结构及产品结构调整;
2. 为制定《汽车工业产业政策》的配套措施作准备;
3. 为“复关”的关税减让和市场准入谈判以及完成议定书准备资料;
4. 各产业通过这项工作,把本产业所处的发展阶段、产品水平、经贸信息等资料通报给有关部门,努力争取国家的保护和扶持。

现在,经过行业内各产业的近百家带头企业三百余位专家的共同努力,历时4个多月,终于完成了这项课题。

我衷心期望这项工作能对汽车工业的发展起到有益的作用。

《汽车工业复关对策研究课题组》

组 成 人 员

顾 问:吕福源

组 长:苗 圩

副组长:王秉刚 冯 超

组 员:尹 秦 吕铁山

参加工作人员(以姓氏笔划为序)

马自文	马铁华	于世昌	于学斌	于芳霖	于海林	于廉荣	万金焕
韦元威	王 兵	王 宏	王方武	王兴华	王宏彪	王忠民	王志强
王时伟	王明仲	王祥骏	王静国	王楚云	牛忠荣	史文森	尹春祚
卢 伟	卢耕田	田宏林	冉 松	白滦生	朱 毅	朱一平	朱风鸣
朱金洲	朱新立	朱焕平	朱遂予	江艺峰	江显芬	江幽平	吕兴慧
吕伟宏	刘 磊	刘永发	刘成俊	刘福龙	刘福昌	刘献华	刘淑娟
孙 惠	孙广起	孙文辉	孙雨群	孙海珍	孙树培	邢巨辉	阮宏全
任其录	安延淳	邱 玲	李 仁	李 军	李文学	李志颖	李良伯
李晓黎	李宏升	李裕增	李源涛	李燮元	余 辉	何 润	何以学
陈 峰	陈立岩	陈启发	陈光道	陈建海	陈善策	陈惠忠	陈韵秋
克栓柱	余超棣	沈伟平	沈昌钧	吴 可	苑向华	汪业勤	苏吉安
何世齐	宋延光	陆伟明	屈 援	屈道宁	张 勇	张 诚	张 涛
张义军	张文儒	张风山	张开清	张友根	张志刚	张直诚	张启贵
张运驾	张华元	张宇贤	张泽奇	张国成	张国华	张洪义	张振环
张春龙	张淑华	张湘吉	张锡顺	尚兴武	林 纲	林孙荣	郑 芬
郑德如	郑海民	毕宝山	罗文年	周世杰	周文峰	周剑华	周洪家
孟宪桂	赵 才	赵 奇	赵风高	赵燮隆	洪玉丽	饶 达	姜水安
姜永胜	姜翼翔	姜晓东	俞志洪	骆文农	荣海波	洪作民	郭维铭
宣向阳	施乐义	胡安生	胡银生	姚广兹	闻德琪	胡建军	袁 敏
夏映珍	夏彦华	高和生	高国璋	高新华	秦克诚	徐宏宝	郭春宏
钱洪江	陶墉豪	章 俊	崔 宏	崔吉南	黄 平	黄永和	黄康宁
黄本强	黄达时	黄志强	黄荣森	许金华	扈雪梅	商毓娥	汤 雯
汤承达	顺正仁	晏金云	葛承玉	葛金喜	韩叶鹏	韩桂林	蒋志伟
谢仲达	谢华定	彭宗文	钟贤荣	舒俊德	储祖欣	杨 凯	杨一平
杨万喜	杨少华	杨少华	杨学宗	杨国桥	杨妙梁	杨春基	杨增铭
杨德明	鲍 炜	甄伯泉	窦燕飞	管 聪	翟绪茂	廖树文	潘 玲
潜学尧	谭中书等						

目 录

第一部分

§ 1. 汽车工业复关对策建议	1
§ 2. 汽车工业“定位排序”课题报告	18
§ 3. 试论我国汽车工业幼稚保护及其作为支柱产业在经济增长中的作用	24
§ 4. 关于在汽车工业开展反倾销反补贴及保障措施工作的建议	41
§ 5. 关于“复关后我国汽车工业合理运用价格与税收保护政策的初步分析和 建议”	44
§ 6. 世界部分国家加入关贸总协定前后汽车进出口政策的演变及对我国的 启发	56
§ 7. 我国汽车标准、认证和商检工作的复关对策建议	66
§ 8. 乌拉圭回合对中国汽车工业发展的影响	76
§ 9. 复关后汽车销售与售后服务的研究	86
§ 10. 复关与走向世界	93

第二部分

§ 1. 3 升以上轿车产业定位排序论证报告	101
§ 2. 2—3 升轿车产业定位排序论证报告	117
§ 3. 大型客车产业定位排序论证报告	131
§ 4. 中型客车产业定位排序论证报告	144
§ 5. 1.6—2 升轿车产业定位排序论证报告	157
§ 6. 1.6—2 升轿车产业定位排序论证报告	170
§ 7. 1.3—1.6 升轿车产业定位排序论证报告	180
§ 8. 1.3—1.6 升轿车产业定位排序论证报告	192
§ 9. 汽车安全气囊产业定位排序论证报告	200
§ 10. 电子控制汽油喷射系统产业定位排序论证报告	204
§ 11. 电子控制制动防抱死系统(ABS)产业定位排序论证报告	209
§ 12. 轻型客车产业定位排序论证报告	213
§ 13. 轻型客车产业定位排序论证报告	225
§ 14. 摩托车产业定位排序论证报告	237
§ 15. 摩托车产业定位排序论证报告	247
§ 16. 摩托车产业定位排序论证报告	258
§ 17. 汽车空调器产业定位排序论证报告	270
§ 18. 液压挺杆产业定位排序论证报告	281
§ 19. 微型轿车产业定位排序论证报告	287
§ 20. 微型轿车产业定位排序论证报告	299

§ 21. 微型客车产业定位排序论证报告	309
§ 22. 自卸车产业定位排序论证报告	320
§ 23. 制动器总成及主要部件定位排序论证报告	336
§ 24. 轿车变速器产业定位排序论证报告	348
§ 25. 汽车增压器产业定位排序论证报告	356
§ 26. 动力转向器产业定位排序论证报告	367
§ 27. 重型货车产业定位排序论证报告	380
§ 28. 准重型货车产业定位排序论证报告	397
§ 29. 1—3 升车用汽油机制产业定位排序论证报告	406
§ 30. 1 升以下车用汽油机产业定位排序论证报告	426
§ 31. 轻型货车产业定位排序论证报告	435
§ 32. 离合器产业定位排序论证报告	447
§ 33. 传动轴定位排序论证报告	459
§ 34. 减振器产业定位排序论证报告	472
§ 35. 微电机产业定位排序论证报告	481
§ 36. 微型货车产业定位排序论证报告	489
§ 37. 微型货车产业定位排序论证报告	502
§ 38. 汽车稳定杆产业定位排序论证报告	513
§ 39. 活塞环产业定位排序论证报告	521
§ 40. 活塞产业定位排序论证报告	533
§ 41. 变速器产业定位排序论证报告	544
§ 42. 仪表产业定位排序论证报告	558
§ 43. 传感器产业定位排序论证报告	573
§ 44. 大功率车用柴油机定位排序论证报告	586
§ 45. 中小功率车用柴油机定位排序论证报告	594
§ 46. 中型货车产业定位排序论证报告	607
§ 47. 中型货车产业定位排序论证报告	618
§ 48. 空调压缩机产业定位排序论证报告	626
§ 49. 内饰件产业定位排序论证报告	635
§ 50. 专用汽车产业定位排序论证报告	644
§ 51. 汽车轮胎产业定位排序论证报告	659
§ 52. 半挂车产业定位排序论证报告	674
§ 53. 轴瓦产业定位排序论证报告	686
§ 54. 自动天线产业定位排序论证报告	699
§ 55. 汽车电器产业定位排序论证报告	706
§ 56. 发动机气门产业定位排序论证报告	719

§ 57. 火花塞产业定位排序论证报告	729
§ 58. 灯具产业定位排序论证报告	742
§ 59. 电喇叭产业定位排序论证报告	755
§ 60. 汽车密封条产业定位排序论证报告	764
§ 61. 刮水器产业定位排序论证报告	772
§ 62. 弹簧产业定位排序论证报告	782
§ 63. 钢板弹簧产业定位排序论证报告	792
§ 64. 滤清器产业定位排序论证报告	799
§ 65. 座椅产业定位排序论证报告	808
§ 66. 蓄电池产业定位排序论证报告	813
§ 67. 化油器产业定位排序论证报告	827

§ 1 汽车工业复关对策建议

恢复关贸总协定缔约国地位是我国的既定方针。关贸总协定将是我国长期实行的多边贸易体制。我国在恢复关贸总协定缔约国的地位之后,关税将逐步降低到发展中国家的一般水平,非关税保护措施也将受到严格限制,这势必给我国汽车工业的发展带来重大影响。这些影响既是极为深远的,也是相当现实的。无论从长期还是短期来看,都具有积极和消极双重意义。

那么,如何最大限度地化解消极影响,尤其是近期发展过程中的消极影响,以便为长期发展扫清障碍;如何最大限度地发挥积极影响,尤其是近期发展过程中的积极影响,以便为长期发展提供便利,将成为我国汽车工业亟待解决且无法回避的关键问题。同时,“复关”也为我国汽车工业提供一个利用对外经贸政策的手段,加速汽车工业产业结构和产品结构调整的机会。因此,不能孤立地看待复关的机遇与挑战,而应该把它与发展社会主义市场经济,落实刚刚颁布的汽车工业产业政策,把我国汽车工业建设成为国民经济的支柱性产业的整个发展战略有机地结合起来。有基于此,我们从下述几方面开展汽车工业复关对策研究工作:

一、援引总协定的第 18 条对汽车工业实施幼稚产业保护条款争取汽车工业关键产品享有例外产品待遇

关贸总协定第 18 条允许发展中国家为经济发展目的使用特别保护措施。关贸总协定本文中并没有“幼稚产业”的措辞,但在长期实践中,人们把建立“特定产业”与“幼稚产业”作为同义词,一直交替使用。按照国际贸易理论,幼稚产业的定义是“正在发展的,且竞争力较薄弱的,为使其生存和发展,在一定时期内不采取一定措施予以保护,就无法成长的产业”。按照关贸总协定的解释,建立“特定产业”包括有:①新产业;②现有产业新的生产部门;③现有产业的重大改进;④供应部分国内需求的现有产业的重大扩建;⑤遭受敌对行动或自然灾害严重破坏的重建。

1. 我国轿车等产业目前还是“幼稚产业”

这是因为:

①轿车工业起步晚未形成经济规模

从 1987 年起,我国汽车工业进入重要战略转移的新时期,即从以生产货车为重点,转向以生产轿车为重点,开始筹建轿车生产基地。上海、一汽、二汽分别与德国和法国合资建设轿车厂。但由于起步晚,尚未形成经济规模。因此,无论是产量、普及率、经济规模和生产集中度与国外相比差距甚大。

从轿车产量来说,世界轿车产量占汽车总产量的比例,几十年来一直保持在70%以上,可以说轿车工业支撑着汽车工业,从轿车保有量来看亦是如此。1993年,我国汽车总产量已上升为128万辆,其中轿车产量仅为23.4万辆。我国的轿车工业也还只能说是处于幼小的发展初始阶段。

从轿车普及率来说,目前全世界的汽车保有量已达5.8亿辆,其中轿车为4.4亿辆,即全世界平均每8.7人有一辆汽车,每11.4人有一辆轿车,而我国同期每245人有一辆汽车,每940人有一辆轿车。

从经济规模上来说,汽车是世界上唯一零件以万计,总产量以千万计,保有量以万万计的既能容纳技术发展最新成果,又带有传统产业特性的典型的成本递减、规模经济效益明显的产业。一般认为,在当代技术水平下,国家汽车工业的最小经济规模为200万辆,单个轿车生产厂的经济规模为25~30万辆。我国轿车工业,特别是零部件工业仍没有摆脱“散、乱、低、慢”的状况,还没有发展到足以支持有效的和现代化的生产系统,形成现代汽车工业的最低经济规模。

从生产集中度来说,汽车工业是以大量生产为特征的大工业,其规模经济性很强,生产要素的集约化效益明显。因此,集中生产是竞争条件下发展的必然结果。同时,它也是评价一个国家汽车工业的技术经济素质的重要指标。国外大企业集团的生产集中度很高,发达工业国家的汽车工业生产,特别是韩国汽车工业的迅速崛起,皆依靠这些大型骨干企业的支撑。我国汽车工业投资分散是个非常突出的问题。低水平上的重复建设,使投资效果更加乏力,生产集中度逐年下降,例如,一汽和二汽的两厂集中度由1983年的52.3%,降为1992年的25.9%。

②劳动生产率低国际竞争能力差

汽车工业劳动生产率是指企业每一从业人员的汽车产值,若以实物量计算,即为每一从业人员能够生产多少辆汽车。

1992年,我国汽车工业整车人均产值为6.4万元,零部件工业人均产值为3.9万元,而发达工业国家的人均产值相应为20~90万美元和7~20万美元。就人均汽车产量来说,发达工业国家为6.5~40辆,我国为1.9辆。

汽车工业人均装备率是指企业每一从业人员占有固定资产数。人均装备率的高、低直接地表征了其工艺技术的先进程度及工业技术水平和竞争力的高低。对此,我国大企业最高为9万元,而国外为10~30万美元。

③投入产出情况

单位产量平均投资额是指一国汽车工业每生产一辆车的年平均投资额,它既包括新增生产能力的投资,又包括原有生产能力的扩大再投资。国外的单车年平均投资在0.13万美元,而我国汽车工业单车年度投资增长速度低,投资连续性差,不够稳定,近年来由于发展轿车新增生产能力,增幅较大,已达到0.5万元。

从投入产出情况看,1992年全国汽车工业固定资产原值为460.3亿元,该年汽车工业总产值为1034.5亿元,即每元固定资产的生产产值为2.24元,而国外

汽车工业要比这高出 1 倍。

在开发研究投资方面,国外汽车工业的开发研究投资占其总销售额的比例,在近十多年来已由 3% 增至 5%。我国汽车工业科研人员少而且分散,科研事业投资更少,最高的也不到其总销售额的 1%。

在人均利润额方面,发达工业国家汽车工业整车厂的人均年利润额为 1.5~3 万美元,而我国为 0.25 万元。

④ 汽车产品进大于出,轿车售价居高不下,长期为卖方市场

我国轿车工业起步晚,生产能力低,市场供不应求,产品价格居高不下,轿车售价是国外同类车的 2~3 倍以上。同时,我国汽车产品进口总值大于出口总值十几倍。

由上述对比可见,我国轿车工业,从生产总规模和发展速度看,只能说是处于发展的初始阶段。从产业组织看,所有轿车基地的产量均低于现代汽车工业的最低有效规模。从劳动生产率看,更是缺乏国际竞争能力。为此,在我国复关过程中,援用总协定的第 18 条,为汽车工业特别是轿车等产品争得例外产品待遇,是贯彻汽车工业产业政策,把汽车工业尽快地建成为国民经济的支柱性产业的关键性问题。

2. 汽车工业在经济发展中具有强大的支柱作用

所谓支柱产业,是指这一产业的发展对整个国民经济的繁荣和发展,包括对相关部门的发展,以及对人民生活、社会、文化各方面的发展和进步都具有巨大支撑和推动作用。汽车制造业正是具有这样作用的一个产业部门。世界各国的实践证明,加速汽车工业的发展,使它尽快成为国民经济的支柱性产业,是促进本国国民经济产业结构现代化的一条重要途径,也是直接关系到国民经济的运输结构、外贸结构、就业结构、消费结构、城乡结构现代化的一项重大举措。

汽车工业在国民经济发展中的支柱作用,主要地表现在以下几个方面。

① 汽车工业产值在国民总产值中占有重要地位

世界统计资料表明,各国汽车工业的高速增长期,也就是本国经济的迅速成长期,而且汽车工业的增长速度往往几倍于国民经济的增长速度,如日本 1955~1970 年的 15 年间,国民生产总值增长 36 倍,而汽车工业产值增长了 57 倍。本世纪 20 年代美国经济的起飞,50 年代原西德经济的起飞,60 年代日本经济的起飞,都是以汽车工业的高速增长为前导的。可见,汽车工业的发展对国民经济的增长起到重要的促进作用。这就是世界上许多国家都将汽车工业做为支柱产业来发展的根本原因。

西方发达国家的汽车工业产值在国民生产总值中所占的比重一般都稳定在 5%~10% 的水平上。我国汽车工业 1992 年的产值为 1034.5 亿元,占当年国民生产总值的 3.7%,不仅产值和比重都较低,而且产值中还包含 20 多亿美元进口散件。我国汽车工业必须大力提高汽车产值,才能发展成为国民经济的支柱性产业。

②汽车工业是重要的出口创汇产业

各国汽车工业发展经验证明,汽车工业是具有大量出口可能性的工业。近年来,每年约有 1700 万辆汽车进入国际间的贸易,其进出口贸易额高达 3200 亿美元,占世界贸易总额的 12%,已成为当今世界第一大商品。

我国汽车工业产品出口额在 1992 年仅为 3.9 亿美元,而同年进口汽车和配件的用汇为 33.28 亿美元,即进口用汇是出口创汇的 8.5 倍。汽车是一种技术密集、附加价值高的产品,在调整出口产品结构中具有重要地位,我国汽车工业应该而且可能在这方面做出贡献。

③汽车工业具有较强的产业波及效果和带动作用

作为支柱产业,其发展必须是能够促进其它产业的发展,这就要求它对尽可能多的产业有波及和带动作用,即它的发展能够带动其它产业的需求增加,这样才能带动这些产业的发展。也就是说,为该产业配套生产的产业部门越多,而且该产业对配套产业的产品完全消耗系数越大,该产业的带动作用也就越大。

汽车工业是一门综合性工业,汽车是一种加工深度很高的最终产品,需要来自多种行业提供的产品和服务。因此,汽车工业的波及效果和带动作用是非常大的,代表着一个国家国民经济的综合发展水平。据国外测算,汽车工业在经济方面的波及效应,常大于本身产值的 3~5 倍,乃至 7 倍。在我国,1992 年汽车产量突破百万辆大关,其销售总额达 1000 亿元,而其波及效果和带动的生产总值可达 3000 亿元。由于汽车产品数量大,要求高、换型快,其对科学研究、高新技术应用和提高,更是其它产业部门所不能比拟的。

④汽车工业能创造较高的就业率

汽车工业是劳动密集型产业,汽车工业的发展和汽车使用的普及,能创造大量的就业机会。与此同时,也给相关部门提供了大量就业机会。日本与汽车工业相关的部门的从业人员与汽车工业从业人员的比值为 7.3:1,这表明每一个汽车工业从业人员从业机会可为其它相关部门提供 7 个就业机会。美国直接、间接与汽车有关的从业人员比例也大体上保持这个水平。可见,汽车工业对就业问题影响面之广。

⑤汽车工业需求收入弹性高,生产率上升快经济效益明显

汽车工业由于广泛地采用先进技术,带来了较高的劳动生产率,并且在工业化发展阶段中,始终以较高的增长速度发展,给社会创造了大量财富。

所谓需求收入弹性,是指随着人均国民收入的提高,对某种产品的需求量增加或减少的程度。汽车是需求收入弹性很高的产品,这就意味着它有广阔的市场,有长期稳定的需求,这是大批量生产的先决条件,而大批量需求成本下降又是扩大需求的必不可少的先决条件。

此外,汽车工业技术内涵高,通过技术的不断进步,有可能大幅度地提高劳动生产率,创造更多的利润。同时,汽车工业对高新技术产业的产品具有良好的接纳

机制和支承环境,推动本产业和相关产业技术进步,拉动一系列产品迅速发展,形成新的产业群体,创造更多的附加价值,经济效益明显。

⑥汽车工业能增加国民收入和财政收入

汽车工业是附加价值很高的加工工业,是创造社会财富,提高国民收入的重要财源。据国际统计数据测算,汽车工人人均所创造的附加价值是全部平均额的2.57倍。因此,一方面要看到发展汽车工业需要较多的投资,同时又要看到汽车工业投资回收快、产值高、税源广,能较快地提高国民收入,增加财政收入,是名符其实的支柱产业。

⑦汽车工业能带动产业结构向高级化方向发展

汽车工业能够通过带动相关产业和自身发展,而带动国家的产业结构向高级化方向发展。在发达工业国家的产业结构转换中,汽车工业的发展起了极为重要的作用,钢铁、石油、橡胶、机械制造业的发展都是由汽车工业的发展而带动起来的。60年代初期,日本制定了产业发展政策,将汽车工业作为重点战略产业来扶植和发展,以汽车工业的发展来带动相关工业的发展,从而推动整个产业结构向高加工度化发展。

综上所述,汽车工业需求收入弹性高,生产率上升快,就业面广,波及面广,投入产出比例大。因此,确立汽车工业的支柱产业地位,围绕其发展制定一系列扶植政策,促进汽车工业发展,将对整个国民经济的发展产生巨大的作用。

但汽车工业,特别是轿车工业,由于起步晚,尚处在工业化发展过程中,无论在生产规模及价格上,还是在技术水平和产品质量等方面,都无法同发达国家的同行业相竞争。为此,要利用关贸总协定第18条“政府援助经济发展”,对轿车等关键产品,实施“幼稚产品”保护,以发展其竞争能力。

二、对汽车工业产品进行定位排序,利用对外经贸政策促进结构调整

汽车工业产业政策是一个发展汽车工业的纲领性文件,为便于执行操作,还需要一个进一步细化、深化、落实的过程,特别是其进口管理政策即对外经贸政策。对外经贸政策具有政治性、保护性和调控性,长期以来我们对其调控性一面注意不够,而事实上对外经贸政策对产业的调控作用是十分明显的。所以,在复关对策研究中,我们的任务之一就是要利用其调控性,来促进产业结构和产品结构的调整。

根据复关进程,我们正处于议定书谈判和关税减让谈判交叉阶段。在关税减让谈判中,我方要提出各税则号产品的关税税率(上限约束水平)和市场让出率(最低准入量)的减让表。为此,国家和各工业管理部门应确定对各种产品的保护程度或对外经贸政策。

在政府确定对国内市场和汽车工业各个产业实施的保护政策时,企业应该利

用这个机会,如实地向政府有关部门通报经贸信息、本产业所处的发展阶段、产品生产水平等资料,论证本产业所处地位,努力争取国家的保护和扶持。同时,分析、预测本企业经营中的有利因素和不利因素,客观地评估自己在复关后所面临的市场状况和竞争地位,以为正确的经营决策奠定基础。

复关对策研究中的产业定位排序论证工作,就恰恰能实现上进目的。

根据国际惯例,可以把我国汽车工业各产业(产品)划分为四个等级,它们是幼稚产业、适度竞争产业、成熟产业和鼓励进口产业。根据国际贸易理论,幼稚产业是“正在发展的,且竞争力较薄弱的,为使其生存和发展,在一定时期内不采取一定措施予以保护,就无法成长的产业”。对此,要保留进口的行政管理,在实施进口数量限制的同时,保留较高关税税率。适度竞争产业是指国内汽车工业的优秀产业,即为有国际竞争力的产业。对此,基本上以关税手段为主,在保持适度的进口关税税率的同时,有较高的市场准入量。其目的是使国内有竞争力的产品与进口产品有平等竞争的条件。成熟产业(或传统产业)是指“已得到发展,但因技术早已成熟,产品已进入饱和或衰退期,为重建竞争力,需要给予过渡性保护的产业”。对此,以一般的非关税手段与关税保护相结合,根据产业结构和产品结构调整的要求,实施一定程度的数量限制。其目的是对须调整的产业构造一定的冲击,防止长线积压的成熟产业拒绝调整。鼓励进口产业是指,出于某种原因国内长期不准备或不能生产的产品,以及为支持国产化项目、传统产业调整、提高出口产品国际竞争力所需的国外先进零部件。对此,可根据需要进口,一般没有数量性限制。

根据上述原则,我们确定了一个指标体系,并采用统计分析和专家评价的方法进行评估和排序。此指标体系包括有六项:一是国际竞争力,它又分为名义竞争力系数、劳动生产率和技术水平3项;二是供应能力,它又分为以满足度系数 D_i 表证的供应能力、本产业三资企业的情况介绍和产业组织情况介绍3项;三是产业的边际成本与社会边际成本的比较,并以投入强度、经济效益和科技投入三方面来论述;四是进出口情况,由进口增长指数 α 和各年的进出口情况来说明;五是保护的代价与社会效益的比较,并从市场条件、产业关联度和成本递减效果三方面来论证;六是伤害度情况的说明。由此得出汽车工业产品定位排序表、进口关税税率(上限约束水平)表和市场让出率(最低准入量)表。

产品定位排序表是依照各类产品所应享受国家保护待遇的大小,由上至下排列。此定位排序表只列出中国汽车工业现有产业的产品定位排序,一些我国现在尚没有的产业(如柴油机轿车)没有列入。总共列出的产品类别为150种。制定产品所应享受的国家保护待遇的大小是利用“汽车工业产品定位排序方法”,但其中主要考虑的有4个因素,即产品原来所享有的优惠税率、加工深度、投入强度和国际竞争力系数(或即进出口情况)。由此得出,应归入幼稚产品的有61项(其中整车39项,零部件22项)适度竞争产品有67项,成熟产品有22项。

在进口关税税率表的产业要求的1994年税率,是产业根据现有实际生产情

况、国家对进口产品和国产品的现行税则及市场实际销售情况精心测算出来的，它反映了产业目前实际能够承受的最低税率，而 1995 和 2000 年的税率值则是产业根据预期的生产发展，技术进步情况预测出来的。应该说明的是，完成这项工作的企业基本上是本产业的带头企业或竞争能力最强的企业。对于这类企业能够承受的最低税率，则对该产业其它企业就会是较难或很难承受的税率。同时，使 1995 年的拟定税率明显低于 1994 年。由此使各类企业承受不同的压力，没有压力，动力产生也难；有了动力，就会成为一种促进产业组织结构和产品结构优化的激励因素。

在考虑我国汽车工业产品的市场让出率时，要根据下述四方面因素相加的结果：一是确保市场有充足的、正常的供给，不得出现短缺；二是为对产业组织结构中特别远离经济规模的那部分企业构成冲击，要多让出一部分市场；三是为对产品结构中较为落后的那部分产品构成冲击，也要多让出一部分市场；四为改善贸易形象（仅对那些即使放开市场，而外国产品也不可能进来的产品），也要多让出一部分市场。由上所得到的供给量应为市场需要量的 105%~120%。市场经济应是买方市场，也只有买方市场，才能激励技术进步、结构优化。同时，明确指出市场让出率的另一个目的是为了实施反倾销条例提供判据。

三、汽车工业贯彻反倾销、反补贴及保障措施条例的工作

多年来，西欧、北美等国频繁使用反倾销、反补贴法律，用来限制进口，保护本国工业，这已成为其实施贸易保护主义的一件重要法律工具。特别是最近几年，南美、亚洲和大洋洲一些国家也开始大量援用反倾销、反补贴条款来限制进口。我国汽车工业亟待研究关贸总协定有关反倾销、反补贴及保障措施条款，充分运用我国即将颁布的三个条例，保护汽车工业各产业部门免受和减缓过量进口产品所带来的损害。

即将正式出台的“中华人民共和国反倾销条例”、“中华人民共和国反补贴条例”和“中华人民共和国保障措施条例”，充分运用关贸总协定的原则和规定，以我国国内立法的形式，防止或减缓过量进口产品对生产相似产品的国内产业的损害或损害威胁或实质上阻碍国内某一产业的建立。

这项工作具有极强的技术性，具有严格的申诉及答辩程序、表格和内容，对倾销产品数量、倾销价格及补贴有具体、复杂和准确的计算方法，对损害的判定涉及产量、价格、利润等十多项经济指标，相当错综复杂。另外，对受损害的国内产业有十分明确的定义，它是指我国所有相似产品的生产厂商，或总生产量占全部国内相似产品生产量绝大部分的生产商。这就意味着这项工作必须由全行业联合行动。同时，由于条例对申诉过程的每一阶段都有严格的时限，对追溯期及裁决的有效期也有具体规定，因此要求行业有快速反应能力。

为此，我们建议：

①. 建立进口调查处,专司对有关汽车产品进口的跟踪、调查和通报,组织汽车工业企业的反倾销等3项条例的实施,保持与对外经贸部进口调查局的联系。该处可归属于中国汽车技术研究中心或中国汽车工业协会,其业务工作接受汽车公司的指导。

②. 在汽车工业各行业中组织宣传、学习3个条例,在各行业及重点企业设立联络员。

四、复关后我国汽车工业合法运用税收政策的初步建议

合法运用税收政策的目的在于形成有效的价税保护能力,以便在复关后的特定时间内保护我国汽车工业,培育其竞争能力。

根据对中外汽车业在流通和分配环节的总体税负的分析比较得出,中国为24.33%,法国为14.72%,日本为9.62%,即为2.53:1.65:1。由此,提出对我国汽车工业价税保护政策的调整方案,以达到在推进改革的同时,将现实价税非关税保护体系的实际保护水平提高一大步。

①开设税率为5%的“汽车维修网点短缺税”,依法合理提高进口产品在我国市场上的销售全价。具体办法是,首先对国内汽车产品维修厂点的开设实施资格限制,即允许中国自然人或在中国境内拥有汽车产品生产企业的企业法人有资格在我国境内开设汽车维修厂点。这样就将那些不向中国汽车工业投资,只单纯向我国出口汽车产品的国家及企业排斥于我国汽车售后服务业之外。同时,还要对以方便用户为宗旨的维修网点最低服务半径或万辆车平均维修网点数加以限制。对那些不够条件的生产企业的汽车产品,也一律开征税率为5%的“维修网点短缺税”,税种可以设计为价外税、中央和地方共享税。

②对汽车工业企业特例实施增值税税基趋同国际化的政策,即与新的扣税法相适应,允许固定资产采购扣税,变生产型增值税为消费型增值税,降低国产汽车产品的实际增值税负。这样做的好处是,对新出台的增值税体制基本不触动,只是特例允许汽车工业企业扩大进项税的扣税范围,便于实施操作。其中固定资产采购扣税部分包括有科技开发费(2%)、简单再生产部分即折旧用于更新改造部分(3%)和积累用于扩大再生产部分(4%),由此可使增值税由17%下调为14%,即增值税负减少3%。同时,这样一方面可提高国产品的竞争能力,另一方面是强化了企业扩大科技投入和滚动发展的激励机制。

③改车辆购置附加费为税率10%的“车辆购置税”。当年设计此费的初衷,是为了筹集资金,促进汽车工业的发展,现在却变成了交通部门所得,用于修路建桥。这里建议改车辆购置附加费部门费种为车辆购置税,总的税率不变,仍为10%,但要一者使消费变为真正的税;再者,使其中5%作为政府的财政收入,另5%作为国家对汽车工业企业的税收补贴。而汽车经销部门,也包括向我国出口汽车的国外企业,只能全征全纳,得不到税收补贴,这就形成了一个新的内外产品价