



6.4

汽车工业的战略抉择

何世耕 主编

胡子祥 高汉初 揣治中 编

*

中国经济出版社出版

(北京西城区百万庄北街3号)

北京昌平百善印刷厂印刷

*

开本: 787×1092毫米 1/32 印张: 6.625 字数: 160千字

1989年12月第一版 1989年12月第一次印刷

印数: 1-1000 定价: 4.00元

ISBN7-5017-0692-1/T·22

前 言

世界各国经济、社会发展的经验表明，汽车工业是对国民经济发展和社会主义现代化具有重要影响和战略意义的支柱产业。

三十多年来，中国汽车工业从无到有，不断发展，现在已经形成以中、轻型载货汽车为主体的汽车工业体系，为国民经济的发展做出了积极的贡献。但是，必须看到，中国汽车工业尚不能适应国民经济发展的要求，与先进汽车生产国相比，还存在很大的差距。

改革开放为中国汽车工业的发展增强了活力。第七个五年计划提出，为适应交通运输业的发展，把汽车工业作为国民经济重要的支柱产业，争取要有一个较大的发展，为中国汽车工业的发展指明了方向。

目前，中国汽车工业开始进入了新的重要发展时期，如何正确地、不失时机地做出中国汽车工业发展的战略决策，已成为迫切需要解决的课题。

正是在这个时刻，1985年，由中日经济知识交流会日方首席代表、著名经济学家向坂正男先生发起，经中方首席代表马洪同志报请国务院同意，由中日专家合作对2000年中国汽车工业发展战略进行了调查研究。同一时间，经“日产”汽车公司社长久米丰先生提议，原国家经委主任吕东同志批准，中方专家也同时与“日产”汽车公司专家对同一课题进行了合作研究。经两年多的共同努力，于1987年完成了研究报告，并提交中国政府。

该研究报告，从中国实际情况出发，在总结国内外汽车工业发展经验和对中国汽车市场需求预测的基础上，提出了2000年中国汽车工业发展的战略目标、战略步骤、发展模式、战略重点和战略措施。明确指出：2000年中国汽车工业要有较大的发展；中国汽车工业的发展要走自主开放型发展道路；要把发展轿车工业作为2000年前的战略重点。该研究报告对中国汽车工业的战略决策，具有重要参考价值。

轿车生产是当前中国汽车工业最薄弱的环节，同时也是实现汽车工业产品结构、企业结构和产业结构合理化和建成支柱产业的关键。中国轿车工业的发展取决于能否建立起高起点、大批量、专业化、优质量的生产体制，同步甚至超前发展的轿车零部件工业，独立的轿车研究开发体系，准确地把握国内外市场需求，以及相应的国家政策引导。这些是轿车工业健康发展的必备条件。为使广大读者更多地了解中国轿车工业的发展情况，书中还收入了近几年有关轿车工业发展战略、零部件生产、出口前景和轿车厂的建设等研究文章。

随着中国国内汽车市场的日益扩大和世界汽车市场的新变化，中国汽车工业特别是轿车工业的发展时机已经成熟。到本世纪末，中国汽车工业在发展载货汽车生产的同时，将重点发展几个高水平的轿车工业生产基地，初步形成中国的轿车工业生产体系。让我们为实现轿车产品“挡住进口、争取出口”的战略目标而努力。

蔡诗晴 何世耕

1989.10.

目 录

二〇〇〇年中国汽车工业发展战略

……………何世耕 (日) 向坂正男 荒川喜男等 (1)

关于中国汽车工业的振兴政策……………(日)向坂正男等 (53)

关于中国汽车工业振兴政策的补充意见

……………(日)向坂正男 (74)

关于中国汽车工业发展的若干建议

……………(日)荒川喜男等 (83)

关于我国轿车工业发展战略的几个问题

……………胡岱 姜季炎 高汉初 鲁静 (111)

根治汽车热 促进汽车工业健康发展……………马自文 (122)

关于中国轿车工业战略起步和战略发展

问题……………耿昭杰 (139)

振兴我国轿车工业的重要抉择……………陈清泰 (143)

我国发展轿车工业的关键在于零部件

工业……………高汉初 (155)

我国轿车进入国际市场展望……………高汉初 (166)

利用军工能力发展汽车工业

……………汪文江 孙振环 章礼门 (178)

国外汽车零部件国产化的通常做法……………陈光祖 (187)

附表1 世界主要汽车生产国汽车产量、销售量、

进出口量和保有量情况…………… (195)

附表2 世界主要汽车公司基本情况…………… (204)

二〇〇〇年中国汽车 工业发展战略

何世耕 (日)向坂正男 荒川喜男等

总 论

世界汽车工业的发展已有百年历史。汽车在发达国家得到了普及,促进了经济社会的现代化。许多国家的经济社会发展史业已证明,汽车工业是影响国民经济发展、技术进步和社会现代化的支柱产业,具有重要的战略地位。

中国人口众多,幅员辽阔,经济社会发展极不平衡。在社会主义现代化的进程中,为了加强交通运输,扩大城乡交流,提高人民生活质量,将出现一个与现代化有内在联系的逐步汽车化的过程。中国与其它国家相比,这一过程可能会缓慢一些,汽车的普及可能迟缓一些,但这一趋势是很明显的。

中国汽车工业同日本和一些发展中国家、地区相比,起步并不晚,但是由于种种原因发展缓慢,不能适应国民经济发展的需要。特别是改革和开放以来,汽车的供需矛盾更加尖锐。由于急剧增长的社会需求,中国汽车市场已开始由一个潜在的巨大市场,逐步成为现实的市场。因此,及时研究

中国汽车工业发展战略，是十分必要的。

中国汽车工业已进入了一个新的发展时期。中国政府把汽车工业作为重要的支柱产业的决定，使汽车工业的发展发生了战略性的转变。中国汽车工业如何适应这种变化，如何为中国现代化建设做出与这种地位相称的贡献，就成为所有关心中国汽车工业的专家、学者和实际工作者所考虑的重要课题。

中国汽车工业面临的任务是十分艰巨的，基础比较薄弱，相关条件也不够完备。中国汽车工业要在这样的条件下和国际竞争环境中完成支柱产业的历史使命，无疑需要付出艰苦的努力。而且必须有一个正确的发展战略、方针和措施。本研究正是围绕这样的目的而进行的。

本研究报告，参考了世界各国，特别是日本汽车工业的发展经验，在分析中国汽车工业发展历史和现状的基础上，从预测中国2000年的汽车需求量入手，结合汽车工业对中国现代化建设的影响和实际可能，提出了2000年中国汽车工业发展的战略目标、战略重点、战略步骤和发展道路，并提出了实现这些战略任务的政策和措施建议。其基本结论概括如下：

一、2000年中国汽车工业的战略目标

据预测，2000年汽车总保有量为1450至1650万辆，其中小轿车380至460万辆。与其它部门预测量比较，这是一个中等方案。按照这一方案，2000年新车年需求量为200至240万辆，其中小轿车为70至90万辆。

考虑到实现的可能性，2000年汽车工业的发展目标考虑以200万辆年产量（其中小轿车70万辆）为确保方案，240万辆（其中小轿车90万辆）为争取方案。同时，产品构成趋于

合理，其中重型、中型和轻型卡车产量大体为1:2:7；产品性能、质量和成本在国际市场上有一定的竞争力；具有一定的出口能力。届时，汽车工业可初步成为支柱产业。

二、为实现以上战略目标，2000年前应集中力量解决以下两个战略重点

1. 加速发展小轿车工业，要以“一汽”和“二汽”两大集团为依托，先后建设两个年产30万辆的小轿车厂，并作为国家重点建设项目，集中人力、物力和资金，加速建设。

2. 重点扶植以“一汽”和“二汽”为核心的两大汽车企业集团。2000年各自达到70万辆的生产规模，具有包括小轿车和卡车在内的多系列产品和一定的开发能力，使其初具国际竞争实力。两大集团的国内市场占有率由目前的45~55%，提高到70%左右。初步形成以两大集团为主体的，包括几个中型企业集团的大、中型集团相结合的汽车工业生产体系。

三、上述战略目标将通过三个五年计划分步骤实现

“七五”期间，集中力量扩大轻型和重型卡车生产能力，提高中型卡车水平和生产能力。“七五”末期开始建设第一个30万辆小轿车厂。

“八五”期间，集中力量建成第一个小轿车厂，并形成生产能力。“八五”末期开始建设第二个小轿车厂。同时继续发展轻型和重型卡车生产。

“九五”期间，小轿车工业高速发展期。集中力量建成第二个小轿车厂，2000年小轿车产量达到70万辆预定目标。形成以两大集团为主体的汽车工业体系。

四、中国汽车工业应当选择自主开放型的发国模式

它的主要特征是在利用国外先进技术的同时，形成独立的产品开发能力，较完整的产品系列，坚实的零部件工业基

基础和协调发展的关联产业。充分利用国内外两种资金、两个市场，建设包括合资企业在内的中国汽车工业。

五、为促进中国汽车工业顺利健康地发展，必须尽快地制订完整的发展汽车工业的战略措施，可分为以下三点。

（一）国家迅速制订汽车产业政策

政府的支持和干予是汽车工业健康发展的基本前提，通过立法、行政和经济等手段保证汽车工业战略任务的实施。中国的汽车产业政策应包括重点扶植、适度保护和竞争、多方激励、促进出口和国际合作等方面的内容，并通过汽车工业振兴法使之具体化。

（二）促进汽车工业自身发展的战略措施

要重点扶植大型企业集团，适当兼顾中等规模企业，限制小规模整车厂发展。

1. 多渠道筹集汽车工业发展所需资金。首先，在汽车工业高速成长期，国家对汽车工业投资比重，应由目前约占全国固定资产投资 0.8% ，提高到 1.5% 。其次，采取措施，多种途径筹集资金。同时，改革投资管理体制，制止投资分散化，提高投资效果。

2. 强化零部件工业建设。零部件生产是汽车工业的基础，应同步发展。中国要特别注意发展零部件工业，培养大批量、专业化的零部件厂，建立隶属于大型企业集团和独立于大型企业集团之外的两种零部件生产体制。在投资和人员配备上给予必要的保证和优惠。

3. 加强国际合作，振兴出口。为使汽车工业技术水平尽快赶上世界先进水平，应进一步加强国际交流和合作，积极引进技术和利用外资。同时，要把扩大出口、增强产品竞争力始终作为发展汽车工业的目标之一。

4.抓紧人才培养。为适应汽车工业对高素质的劳动力和各种专门人才的大量需求，除国家从战略上有计划增加汽车专业大学的数量外，主要大型企业要逐步完善企业教育培训体系，同时加强与国外的合作与交流。

（三）促进关联产业和关联设施协调发展

1.汽车生产涉及各种关联产业，主要包括材料（钢铁、塑料、有色金属、玻璃、橡胶、油漆等）、燃料供应和汽车生产用设备等。目前这些产业提供的产品，从数量上可以基本保证汽车工业发展的需要，但品种、质量和水平尚有较大差距。今后，关联产业的发展重点，要保证供应质量好和性能稳定的材料、燃料和设备，特别要保证小轿车工业的需要。

2.关联设施，即汽车的使用条件。它的整備和完善直接影响汽车市场的扩大，影响着汽车工业的发展，在一定意义上，它比生产条件的整備更艰巨，影响更深远。因此，提高公路等级，建设停车场、加油站和维修网点，改善销售和售后服务工作，制订有关汽车使用法规等，都必须予以足够的重视。

随着中国国内汽车市场的日益扩大，成为支柱产业的条件日臻完善。中国汽车工业大发展的时机已经来到，只要政策措施得力，到2000年，中国将成为世界上主要的汽车生产国之一。

一、中国汽车工业概况

（一）三十年来的发展历程

中国汽车工业自1953年着手建设第一汽车制造厂以来，已有30多年的历史。它的发展过程大体上分为三个阶段。

1.50年代初期，从苏联成套引进技术和装备，三年建成了3万辆卡车规模的第一汽车厂，并实现了零部件和原材料的国产化。1958年以后，南京、北京、济南、上海等汽车厂先后开始仿制汽车，建立了小批量生产的汽车厂，形成了中国汽车工业体系的雏型。

2.60年代中期，在第一汽车厂进一步发展的同时，以自力更生为主，集中力量建设了10万辆卡车规模的第二汽车厂。在建设中，自行开发了新产品，依靠国内力量研制了1000多种新设备，开发了60多项新工艺、新材料。国内提供的设备占设备总数的98%，占设备总投资的87%。在这一时期内，几个中等规模的汽车厂也迅速成长，初步形成了以中型卡车为主的汽车工业和关联产业的生产体系。

3.自70年代末实行改革和开放政策以来，中国汽车工业扩大了对外交流和合作。一方面，通过引进和自行开发相结合的方式进行老产品的换型工作；另一方面，一些中等规模汽车厂和零部件厂引进产品制造技术，同时还同国外厂家兴办了合资企业。在70年代的10年间，中国汽车年产量由10万辆增长到20万辆，而从1981~1985年的5年间，年产量由20万辆增长到40万辆。中国汽车工业开始进入了新的发展时期。

（二）三十年来取得的主要成绩

1.到1985年止（以下同），累计生产各种汽车318万辆，为公路运输和各项建设事业做出了贡献。

2.实现税收和利润累计280亿元，相当于对汽车工业投资的2.8倍。其中第一汽车厂上交利润和税金累计60多亿元，相当于投资的6倍。

3.建立了以卡车为主的汽车工业体系，为今后汽车工业

的发展奠定了一定的物质基础。到目前为止，已有年产卡车8万辆以上的两个大型企业，6个中等规模的公司或工厂，100多个小规模汽车厂和专用车厂，以及2000多个零部件工厂。全行业固定资产近150亿元，形成了40多万辆的生产能力，能够生产50多种汽车和300多种专用车辆。

4.培养了技术力量，初步形成汽车工业的人才培养系统。目前，全行业职工140万人，技术人员8万人，其中科研开发人员8000多人。第一和第二汽车厂具有从大学、中等技术学校到技工学校的比较完整的人才培训系统。其它中等规模的工厂也已兴办技工学校和中等技术学校。此外，国家设立汽车专业大学3所，另有30所高等学校设有汽车和内燃机专业。

5.带动和促进了关联产业的发展。汽车生产需要的材料和非金属零部件基本能在国内配套供应。机床行业已基本能够提供象第二汽车厂这样水平的成套装备。

（三）目前存在的主要问题

中日专家认为，当前中国汽车工业存在着以下几个主要问题。

1.资金使用分散，形成了生产厂点过多、规模过小的分散局面。

30年来，国家集中30亿元投资建设了“一汽”和“二汽”两个骨干汽车厂，年产量占总产量的45~55%，累计生产汽车155万辆，占累计总产量的二分之一，基本上满足了国内对中型卡车的需要。6个中等规模企业，共投资20多亿元，产量占总产量的30%。而用50亿元投资，盲目发展的100多个小规模汽车厂，产量仅占总产量的15~25%，而且装备简陋，产品质量差，成本高。长期以来，大厂由于资金不

足，发展缓慢，而小厂基础差，资金少，也难以发展，形成了大厂不大，小厂太多的小而散的不合理格局。

2. 重型和轻型卡车供不应求，小轿车生产基本处于空白。

长期以来，依靠中小型企业来发展重型、轻型卡车和小轿车，这些企业由于缺少技术和资金，发展缓慢，难以满足需要，从而被迫大量进口各种汽车约100万辆，耗资260亿元，约等于汽车工业累计投资的2.6倍。这些资金如果用于汽车工业的建设，可以形成100万辆以上的生产能力，不但可以减少进口，而且还可形成一定的出口能力。

3. 产品水平较低。

汽车产品几十年一贯制，性能、质量、原材料和燃料消耗落后于世界水平。近几年，一些企业的换代产品水平虽有所提高，但除个别产品外，一般都没有达到国外同类产品水平。

4. 原材料和零部件工业发展缓慢。

汽车生产用原材料的供应较紧张，原材料的数量、品种和质量尚存在很多问题，一些材料不得不依靠进口，这种情况尤其不能适应小轿车工业的发展。小而散的零部件工业严重影响技术引进和合资企业产品的国产化。

5. 生产技术和装备落后。

由于资金分散，大型企业无力进行技术改造和设备更新，生产技术和装备落后，影响了企业的技术进步和生产能力的增长。

6. 人才不足，研究开发能力薄弱。

汽车工业大量生产所需的技术、管理人员和技术工人，无论在数量上，还是质量上都较弱。尤其是研究开发人员较

少，研究开发能力薄弱。

造成上述问题的原因是多方面的，但主要是认识上和管理体制两个方面。

在认识上，主要表现为：

1.对汽车和公路运输的作用认识不足。长期以来，过多地强调铁路运输，对公路运输的作用估计不足，公路运输比重偏低。1980~1985年，公路货物周转量只占货物总周转量的9.8%左右，客运周转量只占36.8%，大大低于世界各国水平。

2.对汽车工业在国民经济中的战略地位认识不足。没有适时地把汽车工业作为带动国民经济发展，促进产业结构高度化，改善出口结构和适应社会现代化的战略产业来重点发展。

3.对汽车工业的特点和发展规律掌握运用不够。对汽车工业技术密集、资金密集和大批量生产的特点认识不足。因而，没有注意资金的集中使用和强化开发手段，这是形成技术落后、厂点分散的重要原因。

4.对发展小轿车生产的作用认识不足。长期以来，小轿车被看作单纯的消费品和奢侈品，没有看到小轿车在汽车工业中的主导地位和小轿车工业在实现“四个现代化”中的积极作用。

在管理体制方面，主要表现在部门和地方的条块分割，造成汽车工业的发展资金、物质和人力分散，难以形成有竞争能力的大型企业集团。

此外，企业内部的万能型生产组织和落后的管理方法，也是造成上述问题的原因之一。

二、中国汽车市场展望

30多年来, 中国汽车保有量一直保持稳步增长, 平均年增长率为12.3%。同工农业生产总值年平均增长率8.6%相比, 弹性系数为1.43。显然, 中国汽车市场需求同其他国家一样, 也是超前于国民经济的发展而不断增长的。

改革开放以来, 中国汽车的年需求量增长更快。1981~1985年新车的增长量如表2.1。

表2.1 1981~1985年新车增长量

时 间 种 类					
	1981年	1982年	1983年	1984年	1985年
国 产 车	17.5	19.6	23.9	31.6	42.7
进 口 车	4.1	1.6	2.5	14.9	35.6
合 计	21.6	21.2	26.4	46.5	79.3

1981~1985年, 新增汽车的年均增长率高达38%, 尤其1984~1985年, 新车的增长均为前一年的70%以上。

随着经济的发展, 中国的汽车运输将以其机动灵活和高效而方便的优点, 在各种运输手段的综合运输体系中, 逐步提高其比重。可以预见, 中国汽车需求在今后较长时期内, 仍将继续超前于经济发展而稳步增长。

(一) 中国汽车市场需求趋势

1. 中国产业结构将随着经济的发展而逐步改变, 农业人口不断转向非农业生产。到本世纪末, 估计中国城镇人口将达4亿上下。在辽阔的国土上形成几万个星罗棋布的城镇, 在城镇之间、村镇之间, 经济活动日益频繁, 对客货运输和汽

车的需求将大幅度增长。

2. 随着城市总体规划的实施, 工业企业将向城市远郊扩散, 需要适于短距离、高效和各种包装的运输工具, 对汽车运输提出了新的要求。

3. 中国第三产业的发展, 将出现为人民生活服务的庞大的商业和各种服务行业, 为小型汽车和专用车辆提供巨大的市场。

4. 今后若干年内, 在小轿车尚未普及的条件下, 对大客车的需求量较大。

5. 在实现“四个现代化”的过程中, 企业和部门之间的信息交流将逐步增多, 从而扩大了人们的活动范围和活动频率, 将需要大量方便适用的汽车作为主要交通工具。

6. 随着家庭收入的提高, 可以预计, 在经济发达地区和城郊的部份高收入户中, 私人购买小轿车的需求欲望将日益增强, 有可能形成私人购车的商品市场。

(二) 2000年汽车需求量预测

根据日方专家提出的使用数学模型进行预测的同时, 还采用对不同地区、不同阶层进行用户调查的方法, 中方专家重点对农村和城市进行了抽样和典型调查, 研究了中国各部门近年来对汽车市场预测的资料, 同时参考了外国在同一经济发展水平时的汽车需求情况, 对2000年汽车需求量进行了预测, 结果如表2.2。

表2.2数据中, 载货车和大客车需求量按公路客货运输周转量增长速度计算; 小轿车和厢式车需求量按抽样和典型调查法分析计算。

2000年中国汽车总保有量为1,450~1,650万辆, 其中小轿车380~460万辆; 2000年新车年需求量为200~240万辆,

表2.2 1985年至2000年汽车保有量和新车需求量预测结果

时 间	汽 车 保 有 量(万辆)				
	合 计	小 轿 车	厢 式 车	大 客 车	载 货 车
1985年	321	48	11	20	242
1990年	545~580	80~96	25~30	40	400~420
1995年	900~1010	190~220	70~100	50	580~630
2000年	1450~1650	380~460	160~210	90	820~890

时 间	新 车 需 求 量(万辆)				
	合 计	小 轿 车	厢 式 车	大 客 车	载 货 车
1985年					
1990年	80~90	13~16	5~7	7	55~60
1995年	130~630	40~50	15~25	8	67~77
2000年	200~240	70~90	28~38	12	90~100

注：旧车更新率，小轿车按7%，厢式车和大客车按6%，载货车按5%计。

其中小轿车70~90万辆。

1985~2000年中国汽车总保有量增长3.5~4.1倍，年均增长率为10.6~11.5%，约为同期国民生产总值增长率(7%)的1.5~1.6倍，其中小轿车保有量增长6.9~8.6倍，年均增长率14.8~16.3%，约为同期国民生产总值增长率的2.1~2.3倍。

2000年中国汽车保有量与1985年相比，小轿车保有量占总保有量的比例将由15%提高到27%左右，载货车保有量占总保有量的比例将由75%下降到55%左右。

2000年中国人均汽车保有率将由1985年的千分之三提高到千分之十二左右，其中小轿车保有率将由千分之零点五提高到千分之三以上，约相当日本50年代末期水平。