我国投融资问题研究

需要全本请访问 www.ertongbook.com

课题编号：建行 95—117

“九五”时期长春汽车工业发展战略与建设银行贷款对策研究

建设银行长春一汽专业支行课题组

长春是中国汽车工业的摇篮。1956 年 7 月 15 日，随着第一辆解放牌汽车在长春驶离生产线，中国告别了不能生产汽车的历史，有了自己的汽车工业。从那时起，中国汽车工业从无到有，从小到大，经历了既曲折又辉煌的发展历程，形成了纵横全国的汽车生产销售网，汽车工业正逐步发展成为国家的主导产业，带动整个国民经济增长和结构优化的支柱产业。从目前来看，中国已经初步建成长春一汽、湖北二汽、上海桑塔纳、北京吉普、广州标致、天津夏利等汽车工业集团。在这些汽车工业集团中，长春汽车工业是中国最大的汽车集团，是中国汽车行业中第一个也是唯一一个形成重、中、轻、轿、客、微全系列产品格局的汽车生产经营联合体。因此，研究长春汽车工业最关键时期——“九五”时期的发展战略不仅对中国汽车行业的发展产生巨大影响，而且对建设银行开展各项金融业务，实施以依托大行业、大企业为核心的经营战略都具有十分重要的现实意义。

本课题报告从五个方面论述“九五”时期长春汽车工业发展战略和建设银行贷款对策问题。

一、长春汽车工业 40 年（1956—1995 年）发展成就和面临的挑战

（一）长春汽车工业先慢后快的发展历程

1950 年，第一汽车制造厂的筹建是长春汽车工业的开始。该厂 1953 年正式动工兴建，1956 年 7 月 15 日建成并投产，从投产到现在已有 40 年生产汽车的历史。1956 年生产解放 CA10 型四吨载重汽车，年产 3 万辆。1957 年以后，相继开发试制了许多新机型和新车型，制造了许多特种车和改装车。1958 年试制出了国产第一辆轿车 CA71 型东风牌轿车，同年又试制出 CA72 型红旗牌高级轿车和 CA30 型解放牌三轴驱动军用越野车。1971 年以后实现年产解放牌 CA10 型四吨载重汽车六万辆的发展目标。1974 年解放 CA10 型改进为 CA15 型，此型一直生产到 1986 年 9 月 29 日为止。从第一辆 CA10 型解放牌汽车下线到最后一辆 CA15 型解放牌汽车下线，30 年共生产老解放牌汽车 128 万辆。

党的十一届三中全会以后，1980 年至 1986 年，长春汽车工业开始进入了产品换型和工厂全面技术改造，即第二次创业时期。从 1980 年底到 1983 年 7 月，完成了解放第二代新型载货车 CA141 型的设计、试制、试验并正式通过国家技术鉴定。1987 年 1 月 1 日胜利实现了新车投产，同年 6 月实现产量水平达到 6 万辆的设计能力，1987 年 7 月通过国家验收。1988 年解放 CA141 新型载货车的研制和换型改造荣获国家科技进步一等奖。1991 年 8 月获国家优质产品称号。第二次创业时期，长春汽车工业进行了以中型车更新换代为主要内容的工厂技术改造，把一个被市场淘汰的老产品更新成具有 80 年代初国际先进水平、受市场欢迎的新产品，实现了由老到新的转变。

1987 年以后，长春汽车工业又进入了新的发展时期，即第三

次创业时期。长春汽车工业在换型改造工程胜利结束后，抓住中国汽车工业结构调整时机，开始将工厂发展的重点向轻型车和轿车转移，开始了“第三次创业”。在轻型车方面，长春汽车工业建成年产 6万辆轻型车基地。轻型车主阵地是被长春汽车工业兼并或控股的吉林、沈阳、哈尔滨、成都等地方企业和军工企业。为搞出高水平的轻型车，先后从美、英、日等国引进 2.2 升系列汽车发动机技术和部分关键二手设备，引进膜片离合驾驶室，带同步器机械变速箱等先进零部件技术，自己开发了底盘，使轻型车整车结构具有较高水平。以生产轻型车为主体，年生产 1 吨级面包车 2万辆，1 吨级载货车 3万辆，其他轻型车 1万辆。目前轻型车已进入批量生产阶段，达到了年产 6万辆的设计要求。在轿车方面，长春汽车工业与德国大众汽车公司合作，先后建成年产 3万辆奥迪中高级轿车基地和 15万辆普及型捷达高尔夫轿车基地。现在的一汽——大众基本建设进展顺利，生产、质量、国产化迈上了新台阶，产品成功地进入了市场，售后服务覆盖全国，内部管理日益完善。

第三次创业时期，长春汽车工业抓了以产品结构为重点，包括企业结构和市场结构在内的全方位的结构调整，相继建成了 6万辆轻型车基地和 3万辆奥迪中高级轿车基地，15 万辆普及型捷达高尔夫轿车基地，初步实现了从单一生产中型卡车向重、中、轻、轿、客、微并举的战略格局的转变。产品结构的多品种和宽系列，不但增强了长春汽车工业在国内市场上的竞争能力和适应能力，而且还以价格低廉的优势打入国际市场，初步实现了市场目标由单一的国内市场向国际和国内两个市场的转变；产品结构调整是在联合、兼并、走集团化路子的过程中完成的，它使企业组织结构发生了深刻变化，由过去单一的工厂转变为大公司和大集团。

长春汽车工业 40 年来共生产各类汽车 262.9 万辆，实现产值

需要全本请访问 www.ertongbook.com

1789.45 亿元，实现销售收入 1355.8 亿元，实现利税 182.44 亿元。

1995 年是长春汽车工业创历史最高水平的一年。共生产各类汽车 20 万辆，拥有资产 320 亿元，实现产值 278 亿元，实现销售收入 184.5 亿元，利税总额 21.54 亿元。建成了以长春为中心，吉林、沈阳、哈尔滨、成都等地为补充的汽车生产基地网，销售网点遍布全国。车型品种齐全合理，形成了重、中、轻、轿、客、微全系列产品格局，品种达到 120 多种；拥有合资公司 12 家，控股公司 13 家，参股公司 5 家，直属企业 172 家，协作企业 108 家，职工人数达到 28 万人。

1995 年长春汽车工业在开拓国内市场的同时，进一步开拓国际市场。全年共出口整车 1826 辆，车型由过去单一的中型卡车拓展为奥迪、捷达、轻型车等，整车及零部件出口到缅甸、柬埔寨、印尼、沙特、美国、日本、德国等二十二个国家和地区，出口创汇 2502 万美元。

表 1　　1995 年长春汽车工业基本情况表

摘　要	计量单位	内　容
企业数	家	280
职工人数	万人	28
车型	型	重型车、中型车、轻型车、轿车、客车、微型车
品种	种	120 种
生产量	万辆	20
资产	亿元	320
产值	亿元	278
销售收入	亿元	184.5
上交利税	亿元	21.54
生产基地	市	长春市、吉林市、沈阳市、哈尔滨市、成都市

续表

摘　　要	计量单位	内　　容
国内市场	省、市	全国 22 个省、5 个自治区的主要城市及北京市、上海市、天津市
国际市场	国家	缅甸、柬埔寨、印尼、沙特、美国、日本、德国等 22 个国家和地区
出口创汇额	万美元	2502

（二）当前国内、国际汽车产销状况

1. 国内汽车产销状况

1995 年全国共生产各类汽车 140 万辆，到 1995 年末，我国汽车的全国总保有量已达 1000 万辆，从长春一汽、湖北二汽、上海桑塔纳、北京吉普、广州标致、天津夏利等汽车企业集团的产销情况来看，汽车产品量价配合不好，在市场上处于低价位运行态势；效益增长远远低于产量、销量的增长，综合经济运行质量不高。整个汽车市场处在一个比较复杂的发展、变化、重组的环境之中，既有促进汽车工业发展的积极方面，又存在阻碍汽车市场全面回升的不利因素，机会与危机共存。1995 年汽车市场需求稳定，用户群体变化明显，但自然需求向有效需求转变不足，潜在市场巨大。国产车市场空间继续扩大，车型品种日趋丰富，但产品结构仍不够合理。受到国家宏观调控及抑制通货膨胀的影响，汽车行业普遍资金紧张，运转节奏放慢。产品的市场表现好与坏受政策激励与制约效果明显。受汇率、利息及物价多种因素的影响，汽车产品成本、经营费用上升，特别是生产成本上升幅度较快，直接导致利润下降。经济效益滑坡，给众多企业带来困难，迫使企业从价格上和产品定位上寻找出路，为企业产品结构调整提供了契机。1995 年产品收益面狭小，主要收益来源于轿车产品，对以

卡车生产为主的生产企业和销售企业造成极大的压力。由于产生利润的品种单一，全品种平均利润率降低。生产企业不再盲目追求产量，而是根据市场变化调整产品产量与品种结构。销售企业转变了过去重产品，轻用户的作法，工作重点逐步放到开拓市场，寻找用户，搞好服务上来。现在生产企业与销售企业共同寻找市场、开拓市场、培育市场，携手担负起对市场的重任。

2. 国际汽车产销状况

近年来，亚洲国家和地区的汽车工业发展非常快，日本汽车产量虽然在 1993 年重新被美国超过，失去了世界霸主的地位，但仍不失为汽车工业强国；韩国紧随其后，发展势头已引起美国警惕，至于东南亚国家，其发展速度和潜力则受到世界各国的普遍关注。

统计数字表明，1994 年，日本国内新车销售量为 420 万辆，比 1993 年增长 0.3%。小型轿车销售量虽然下跌了 1.1%，但比起 1993 年的跌幅 7.5%减少了很多。中型轿车及微型车销售量则分别上升了 0.5%和 4.9%。在出口方面，各种车辆的总出口量比 1993 年下降了 11.1%，这已是连续第 9 年下跌。日元升值和日美汽车贸易战，给日本汽车出口造成了极大的障碍。对日本汽车工业来说，尽管内销量有所增长，但必须正视国外汽车厂商的竞争，扭转外销受阻的局面。紧追日本的韩国汽车工业发展势头迅猛。由于日元升值，韩国汽车出口竞争力大大增强。 1995 年出口量已达到 77.5万辆，较去年同期增加 63%，出口金额 58 亿美元，较去年同期增加 75%。韩国汽车出口金额增长较出口数量快，是因为价格较高的商用车和中型轿车出口增加的缘故。产品质量和促销手段是汽车出口的第二个支撑条件。韩国政府制订了汽车工业发展政策，在生产技术先进化、扶植汽车零部件工业、整顿汽车生产体制、加强基础产业及改造产业环境、强化出口策略等方面都

提出了一系列具体的措施。预计到 2000 年，韩国汽车年产量可达 350 万辆，进入世界五大汽车生产国之列。

马来西亚汽车制造业起步于 1985 年，随着经济的发展和工业化政策的成功，生产能力大为增强。1994 年，产量为 17.3 万辆，比 1993 年增长 39.7%。近年来，汽车销量的年增长率平均在 50% 以上。1995 年增势更猛，上半年的汽车销售量就高达 10.1 万辆，比去年同期的 6.3 万辆增长 57.7%。目前除与日本的三菱及大发合作生产第一及第二国产车外，还将与法国的雪铁龙合作生产第三国产车，首批产品可望于今年年底问世。马来西亚已逐渐成为东南亚的主要汽车制造中心。泰国 1995 年的汽车销售量达到 53 万辆，其中主要是载货汽车。福特、通用和马自达也准备在明年进入泰国的商用车市场。据预测，明年的销量将上升 15%。印度尼西亚共有 27 个型号的日本及欧美汽车在当地装配，直到 1993 年，政府才取消了禁止整车进口的禁令，但进口关税限定在 200—300% 的水平上，1995 年 5 月，才调低到 125%。在目前印尼汽车市场上，90% 是日本车，汽车销售量连年增长，1993 年为 25 万辆，1994 年增至 32.5 万辆，1995 年达到 38 万辆。到 2000 年预计会超过 50 万辆。相比上述国家，菲律宾的汽车工业规模较小，但增长很快。1994 年的汽车销量比 1993 年增长 20%，今年上半年又比去年同期上升 43%，达 3.4 万辆。菲律宾主要是引进日本产品，在当地装配的 14 种车型中，一半是日本车，占销额的 80%，该国政府为促进汽车工业发展，降低装配汽车的零部件进口关税，同时也希望有更多的外国厂商角逐于菲律宾汽车市场。

美国汽车工业发展速度惊人。1993 年以来汽车产量超过日本，成为世界霸主。美国最大的汽车公司，也是世界最大的汽车公司——通用汽车公司全年累计净收入达创纪录的 69 亿美元。1995 年巴西汽车工业生产又上一个新台阶，汽车产量达 165 万

辆，比上一年增加 10 万辆，创历史最高纪录。

德国大众汽车公司，1988 年生产汽车 285 万辆，其中生产轿车 261 万辆，占世界轿车产量的第四位，是联邦德国最大的汽车生产厂家，其汽车制造及生产技术为世界先进水平。从 1988 年至今，共生产各类汽车 2500 万辆，各生产线已达到饱和生产状态，在未来的五年中将扩大投资于其日渐增长的租赁业务并增加其现有的种类。该公司此项至 2000 年的五年计划，其投资总额将高达 684 亿马克（约合 475 亿美元),较原规划的金额（585 亿马克）增加了 17%，而且大部分将投资于德国境内。该公司超过半数的投资额(361 亿马克）将用于融资租赁业务，其余的 323 亿马克将用于扩大其现有的车型范围。

意大利全国最大私营企业菲亚特集团继 1994 年实现扭亏为盈之后，1995 年盈利大增，全年盈利将达二亿里拉（约合 12.5 亿美元),比上一年增加近一倍。1995 年全年营业额将达 75.5 亿里拉，比上一年增加 16.6%。菲亚特去年共推出八种新型汽车，共售出 230 万辆,比上年增加 6.2%。它还决定二至三年内在波兰生产其新的 178 系列汽车,投资 20 亿美元。178 系列汽车包括轿车，轻型商用车，其设计主要是便于在发展中国家生产和推销。菲亚特 1995 年在波兰生产的汽车增长 10.9%,达到 27.82 万辆,其中 54%，即 15.69 万辆，出口到西欧国家。

1995 年捷克共和国共出售了 5.5 万辆进口小汽车，创下近年销售外国汽车的最高纪录。德国大众和欧宝（OPEL)汽车最受青睐，1995 年，大众汽车和欧宝的销量分别为 7638 辆和 7253 辆，居第一和第二位。美国福特销售量达到 6545 辆。日本和韩国汽车也挤进捷克汽车市场。日本在捷克销售各种型号的汽车近一万辆，是近些年来的最高数字。目前,捷克共有 29 家经营外国汽车的公司，出售世界上 39 家汽车制造商制造的各种型号的汽车。捷克对进口

车没有限制，只征收 11％的关税和 22％的增值税。

欧盟委员会日前公布的一份调查报告显示，自 1995 年下半年以来，欧盟各成员国新车售价相差悬殊的状况有所改善。在所调查的车型中，差价超过 20％的车型已由半年前一次同类调查时的 50％以上降至 27％，其中欧洲汽车商生产的车型由 55％降为 29％，日本汽车商生产的车型则由 37％降至 21％。

（三）"九五"时期长春汽车工业面临的挑战

1. 国内汽车行业的挑战

"九五"时期，国家将投资 1000 多亿元人民币，重点扶持 8 家轿车和微型汽车骨干企业，以使我国汽车工业在 21 世纪初成为年产值超万亿的国民经济支柱产业。这 8 家主要轿车生产企业集团分别是：上海大众、一汽大众、武汉神龙三大轿车生产企业，北京吉普、天津大发、广州标致三家汽车生产骨干企业，重庆长安汽车制造厂和贵州云雀汽车厂两家军工企业转产的微型轿车生产企业。

从 1996 年汽车市场的走势来看，也是一个典型的供给大于需求的买方市场。据国家信息中心的预测，1996 年汽车需求总量的下限是 150 万辆，较 1995 年增长 1.35％，上限是 160 万辆，较 1995 年增长 7.5％。国家计委端出的盘子是 155 万辆，较 1995 年增长 4.5％，就按上限来说，增长幅度也低于进入 90 年代以来历年的增长幅度。

从各主要车型的需求来看：

预计中型车总需求是 20 万辆左右，但一汽、二汽两家的中卡生产能力已经达到 32—35 万辆。轻型车的总需求量为 50—55 万辆，但全国主要轻型车厂家的生产能力已达到 70 万辆左右。轿车总需求量为 40—42 万辆，但仅一汽、上海和天津三家，1996 年准备增产的轿车数量就在 13—15 万辆左右。目前，压在生产厂家和

需要全本请访问 www.ertongbook.com

中间流通环节的各类车型的库存量已高达 20 万辆，也要等着 1996 年去销售。因此，1996 年的各类车型都是买方市场，都得低价运行，汽车市场竞争的激烈程度是可想而知的。

从长春汽车工业主要竞争对手的状况来看：一是经过“七五”、“八五”的改造和建设，国内主要汽车厂家的生产能力都上来了，就个别车型来说，有的已先于长春汽车工业初步达到了经济规模。二是国内主要汽车生产厂家在产品的品位、品种、质量和水平上，差距越来越小，可以说是各有特色，哪一家都不具有特别明显的综合性的优势。只是长春汽车工业的优势比其他汽车工业的优势略多一些。三是国内很多汽车厂家 1996年的市场竞争策略几乎都是针对长春汽车工业的。

上海汽车工业推出一项战略性举措，要使全国桑塔纳轿车买主不出户便能迎来商品车。目前，上海汽车工业已拥有 2 列专列火车、3 艘滚船和 60 辆公路驳运车。为了实现 30 万辆桑塔纳轿车的营销目标，上海汽车工业将扩充海运滚装船 3 艘、长江滚装船 2 艘、铁路专列 3 列和 100 辆大型公司驳运车，并实施电脑调运，一次装载量可达 4500 辆，年离地运输分流量可达 22 万辆。

国产轿车价格普遍回落，是由于国内轿车企业逐步形成批量生产、国产化率大幅度提高、同档次进口轿车供货量增加、市场竞争进一步加剧等因素引起的正常结果。

上海大众汽车公司现已形成年产 20 万辆轿车的生产能力，国产化率高达 87％ 天津夏利牌轿车将形成 15 万辆生产能力，国产化率达 83％；其它轿车生产企业的生产能力都将超过 5 万辆，国产化率都已达到或超过 60％。生产批量的加大，国产化程度的提高，降低了生产成本，为国产轿车降价创造了良好的内部条件。

国产轿车桑塔纳、捷达、高尔夫、标致、富康、夏利新款三厢车、切诺基 2021 普通型等每辆车价格都在 12—19 万元之间，使

竞争进一步加剧。

2. 国际汽车行业的挑战

当今汽车工业面临的国际竞争，表现为各国具有代表性的大公司之间的竞争。我国的现状则是大的不大，小的太多，都活不起来，也都死不了，谁也不具有国际竞争能力。长春汽车工业今后的发展应该从三个方面进行：一是达到品种齐全，二是达到设计规模，三是达到国际竞争能力，尽快走向国际市场。

1995 年，长春汽车工业出口整车 1826 辆及配套零部件,出口创汇 2502 万美元。针对不同国家和地区的风俗习惯，因地制宜运用灵活多样的销售方式，不断扩大销售范围。在缅甸等地设立办事处，开展政府间的贸易；在中东地区，采取代理制，利用外方的人员和资金开展民间性质的贸易活动；在乌干达、越南等国建立专门销售网点，民间与政府间的贸易方式相结合、相渗透；在非洲某些国家如坦桑尼亚等国建立 CKD 组装厂，针对某些不发达国有的经济落后状况，利用买方贷款协助购车，打开了不发达国家的汽车市场。针对某些国家经济条件开展促销活动，使 100 辆奥迪轿车，200 辆捷达轿车驶进缅甸，使 400 多辆轻型车和 4 辆平头车冲进中东大沙漠，使 10 辆平头车出口到越南。

从目前情况来看，长春汽车工业只是初步将少量产品打入国际市场，同美、日、韩等国无法相比，根本不具有竞争能力。“九五”时期仍需下大力气开拓国际市场，逐步扩大国际市场的产品及零部件的占有份额。再者，加拿大、美国等汽车厂家同国内厂家的合作也给长春汽车工业开拓国际市场构成了威胁。国内厂家的全套散件出口到发展中国家以及外国汽车厂家针对中国市场生产的多种车型加大了长春汽车工业国际竞争的难度。

南京汽车集团预计 1996—1997 年内以 SKD 形式向坦桑尼亚出口 2000辆跃进 1061 型 3 吨柴油车。这批汽车以全套散件形式

出口到坦桑尼亚，然后在首都达累斯萨拉姆兴建的中坦合资合作汽车组装厂组装成整车销售。加拿大西星卡车公司与中汽专用汽车珠海制造公司合资生产专用汽车 3 万辆，主要有重型专用车 1.5 万辆，其他专用车及变型车 1.5 万辆，主要用于油田、矿山、水电工程等。

通用汽车公司正在讨论在中国和印度装配汽车的计划。这将构成下个世纪该公司的亚洲经营战略。美国通用汽车公司和上海汽车工业公司日前就拟议中的一个汽车合资项目——在中国上海合资建技术开发中心及其他有关附属项目，签署了一项基础性协议。这次联手合作的投资额可能超过 10 亿美元，其中包括一座年产能力为 10 万辆的汽车总装厂及一家汽车发动机和变速器制造厂。福特汽车公司也提出了一个重新修改后的金牛座牌轿车方案与上海合作。

外国汽车厂商针对中国市场生产了多种车型，如韩国的赛手、起亚、现代、捷克的新款斯柯达(乌诺)、日本的铃木斯考夫特等，其价格都在 20 万元以内，这些进口车从 1995 年下半年开始陆续进入中国市场，供货量正逐步增加。

3.“复关”(加入世界贸易组织)问题

在 1995 年亚太经济合作组织（APEC）第三次领导人非正式会议上，江泽民主席郑重承诺：中国将从 1996 年大幅度降低进口税税率，范围将涉及 4000 多个税种，占中国 6000 多种关税税目的 2/3，且不低于 30%，同时，中国还将取消进口商品 170 余项的配额许可证和进口控制措施，占现行进口配额许可证管理商品的 30% 以上。但从最近“复关”谈判的情况看，我国继 1994 年将进口轿车税率按排汽量不同分别降到 150%和 110%之后，再次下调轿车进口税率已是大势所趋。但估计国家会出于保护幼稚工业的考虑，进口轿车的税率调整可能会稍低于 30% 的平均降幅。

无论如何，此次降税最直接的受益者就是进口轿车。1994 年国家将进口轿车税率调低以来，由于进口轿车仍需缴纳进口环节增值税、消费税以及一些地方性的收费项目，如控购费、增容费等价外收费，这些项目加在一起，已达到进口轿车价格的 50％. 1994年的减税并未使实际上的购车费用有所降低。所以 1996 年国家即使再进一步调低关税，也不会使购买进口轿车的实际费用降低到前段时间较为猖獗的市场“灰车”、走私车的价格水平。因此，进口轿车税率的进一步下调不可能大幅度地降低进口轿车的实际购买费用，其对轿车市场的冲击作用极为有限。

作为国家未来支柱产业的国内轿车企业，当然也会从此次调低关税的行动中有所收益。从国内四大轿车集团生产情况上看，上海桑塔纳和天津夏利的国产化率已达到了 85％以上,一汽捷达和神龙富康虽然国产化率还稍低，但随着国产化进程的加快，零部件和部分总成税率的降低对其整车成本的影响已越来越小。由此可见，轿车以其相关税目的调整对国内轿车生产企业生产成本的影响也不会太大。

二、“九五”时期长春汽车工业发展战略

（一）长春汽车工业需要重新定位

长春汽车工业目前正处在向现代化汽车工业发展的起点上，从国内汽车行业来看，既有超过同行业各厂家的优势部分，又存在不如同行业其他厂家的薄弱环节和方面。从国际汽车行业来看，既存在一定的生产销售能力，又存在很多亟待解决的问题。所以，应对长春汽车工业重新定位，作出科学的评价。

长春汽车工业在品种结构上虽然已经形成重、中、轻、轿、客、微全系列产品格局，但是各品种的生产量与市场需求量不相适应。据调查，长春汽车工业中型车生产量在 12 万辆左右，从全国汽车

市场和用户需要情况来看，我国汽车行业每年中型车产量都在 30 万辆以上，而国内市场需求量最多时也没有超过 20 万辆，这就造成中型车生产量大于销售量的局面。近几年，长春汽车工业几次出现中型车卖不出去，造成大量积压。重型车处于试制阶段，每年只生产不到百辆。而从汽车市场和客户需求来看，重型车在我国无论是科研，还是生产都处于落后局面。因此，重型车要加大研制力度，要根据经济建设的需要安排生产，从我国经济建设的实际来看，以每年生产 1 万辆左右为宜。轿车（包括改装轿车）、轻型车（包括轻型客车）、微型车（包括微型客车），出现一定程度的短缺。长春汽车工业 1995 年生产轿车（含改装轿车）4 万辆，轻型车（含轻型客车）6 万辆，微型车（含微型客车） 1 万辆。从全国汽车市场和用户需要来看，由于出租车行业的发展和企事业单位、高收入家庭购车的需要，奥迪、捷达、高尔夫轿车，小解放卡车、面包车、平头柴油车等品种成为深受用户欢迎的畅销产品，拥有很大的市场潜力。所以，长春汽车工业在品种结构上应进行重新定位，根据汽车市场的需求状况，以全系列产品优势及时调整生产品种，做到市场需要什么品种，就生产什么品种，需要多少辆就生产多少辆。

长春汽车工业没有形成独立的设计开发能力，只能照搬国外车型，跟不上国外产品更新的速度。产品水平低，技术落后，引进技术不少，消化吸收速度慢，有相当一部分关键零部件仍需进口。据调查：长春汽车工业的轿车项目奥迪轿车国产化率虽然已达到 80%，但不少工艺仍需进行改进，从技术上提高水平，特别是发动机等关键零部件要加快国产化进程，在技术的消化吸收方面下功夫，提高对技术的消化吸收速度，并在国外技术基础上加以创新，使奥迪轿车的替代产品“小红旗”轿车既能吸收奥迪车的优点，又能适合中国的实际。普及型捷达、高尔夫轿车没有形

成独立的汽车设计能力，只能照搬外国车型，跟不上国外产品的更新速度，从目前来看，虽然已经开始生产，但所有的零部件都要从国外进口，花费大量外汇。因此，下一步，长春汽车工业技术创新的重点应放在普及型轿车项目的技术引进及消化吸收方面，要加速开发普及型轿车的主机和零部件，争取早日实现国产化，以加速占领国内轿车市场，进一步向国际市场发展。

1995 年汽车产品量价配合不好，在市场上处于低价位运行态势。汽车产品的市场表现好与坏受政策激励与制约效果明显。自 1993 年下半年以来，由于政府加强宏观调控，汽车价格始终稳定在低价位上，各类汽车的价格普遍下浮，轿车价格平均每辆下降 3—4 万元，客货车大约下浮 15—20%，1995 年下半年以来价格又进一步下降；另一方面，生产成本普遍上升，因而导致长春汽车工业的经济效益相对下降。由于供大于求，竞争激烈，汽车销售单位竞相降价推销，1995 年发展到以低于批发价的价格，赔钱销售。尽管长春汽车工业各销售公司认真研究市场行情，制定有效营销措施，积极开拓销售渠道，开展产品宣传攻势，生产与销售企业共同寻找市场，开拓市场，培育市场，但汽车产品低价位运行态势并没有明显的改观。从全局来看，汽车市场需求稳定，用户群体变化明显，由过去单位买车变成单位、个人都买车，特别是个体户买车踊跃，但自然需求向有效需求转变不足，潜在市场巨大。

1995 年汽车产品收益面狭小，主要收益来源于轿车产品，假如长春汽车工业 1995 年轿车产量能与中型车产量持平的话，其收益将会相当可观。从目前来看，长春汽车工业中以卡车为主的生产企业和销售企业由于产生利润的品种单一，全品种平均利润率降低。同时，受汇率、利息及物价多种因素和国家宏观调控及抑制通货膨胀的影响，汽车行业产品成本、经营费用上升，特别是

需要全本请访问 www.ertongbook.com