

● 王 羽中

我国重返关贸总协定后 汽车工业发展的形势与对策

长期以来，我国的汽车工业是在高关税以及进口配额等保护措施下逐渐成长起来的。但随着我国对外改革开放步伐的加快，随着我国总体经济实力的迅速增强，重返关贸总协定从而受益于总协定的多边贸易体制，已经刻不容缓。因此，如何让我们的汽车工业经受住重新“入关”的考验，已成为众多有识之士关注的焦点。本文拟对此作一初步探讨，以期抛砖引玉。

一、我国汽车工业现状

迄今为止，我国共有整车制造厂126家，改装厂600多家。1991年全国年产各类汽车71.3万辆。但与日美等先进国家相比，差距相当大。主要表现在：

1. 规模经济严重不足引发高成本。我国的汽车厂数目之多，可谓世界之冠。但没有一家能达到参与国际竞争的规模。当世界上年产100万辆以下的汽车公司已难以生存之际，我国年产的70万辆汽车却分别由100多家工厂分散生产。产量在1000辆以下的企业竟占生产厂家的70%。年生产能力大于10万辆的只有“一汽”、“二汽”两家，经济规模无从谈起。据1990《中国统计年鉴》、1989年全国年产汽车583477辆。除西藏外的28个省、市、自治区均占有一定份额：从最多的湖北省127404辆到甘肃省的仅2辆，令人扼腕叹息。严重的规模经济不足，使得平均固定费用的上升不可避免，从而引发我国汽车工业的致命伤：高成本。

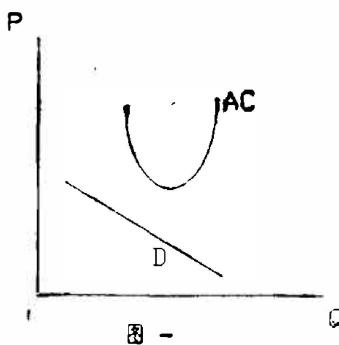
2. 过高价格下利益机制牵动投资的分散。虽然我国汽车工业的生产成本远远高于国际水平，但长期以来，汽车工业仍然取得令人吃惊的高利润。高关税和配额的保护，将质优价廉的进口汽车拒之门外，导致国内汽车市场长期处于卖方市场。供求的不平衡使得即使年产100辆车的厂家也不会亏本。过高的价格，使得利益机制牵动着投资的分散。各地抢着上汽车项目，有条件的上，没有条件的，“创造条件”也上。使得本来就匮乏的、应该集中用于扩大规模经济的投资用于无益的重复建设和浪费之中。这一趋向严重延缓了改善经济规模的速度，导致一场恶性循环。

二、重返“关贸总协定”后汽车工业面临的严峻形势以及对策的初步分析

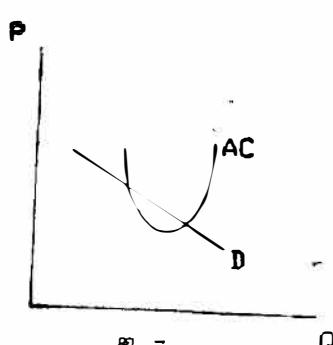
恢复关贸总协定地位，既为汽车工业在国际竞争的压力下寻求自强之路提供了一次新的机遇，也给汽车工业带来严峻的挑战。以下主要分析重新“入关”后汽车工业的初步对策。

如图一所示。AC曲线为国内汽车生产厂的平均成本曲线。D曲线为国际市场需求曲线。由于国内厂商成本太高，国际市场对国内需求为零，国内汽车生产厂无法参与国际竞争。这

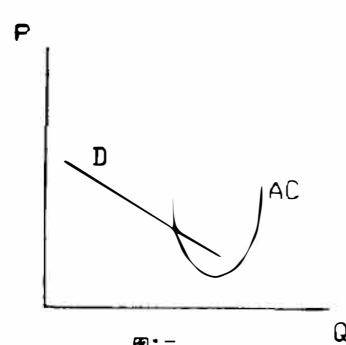
基本表示了我国汽车工业目前的状况。



图一



图二



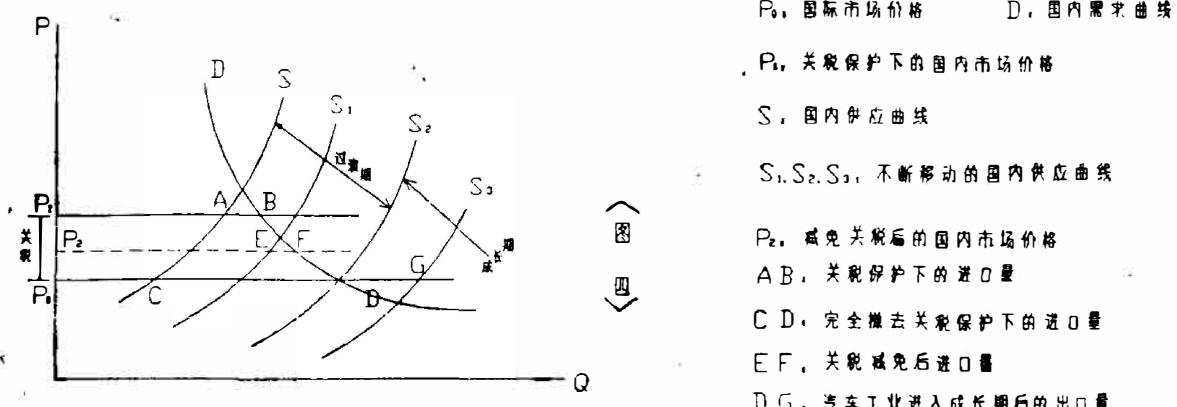
图三

有两种途径可以让国内汽车工业参与国际竞争。第一，假设国内厂商平均成本曲线维持不变，而国际市场需求增大，导致D曲线右移与AC曲线相交（如图二所示），在这里，变动因素是客观外部条件的变化。第二，假设国际市场需求曲线维持不变，而国内生产厂通过设备更新、扩大生产规模、提高技术水平与管理水平降低成本。导致AC曲线下移与D曲线相交（如图三所示），在这里，变动因素是主观的。

我们分析，在目前的国际经济条件下，指望发生图二的变动是不切实际和缺乏进取心的。从目前的大气候来看，世界汽车需求疲软。1991年，美国汽车工业遭受到有史以来最为严重困难的局面：通用、福特、克莱斯勒三大汽车公司累计亏损78亿美元。通用公司实行了外科手术式的对公司的全面改组，并提出一项到1995年的大规模裁员和关闭工厂的计划，以期走出低谷。种种迹象表明，世界汽车需求在短期内难以有大幅度的提高。

而图三的变动不仅是可能的，更应是我国汽车工业应为之不懈奋斗的目标。我们需要一个强大的民族汽车工业，不仅希望它能占领国内市场，也希望它能最终进军国际市场。世界汽车需求虽然疲软，但对我国汽车工业来说，仍然是一个潜在的巨大的市场。

当然，目前我国汽车工业的当务之急不是进军国际市场，而是面临生存的严峻考验。下文着重以国内市场为研究对象，探讨我国重新“入关”后的形势与对策。



在以下分析中，为了方便，我们假设国内需求曲线及国际市场价格维持不变，着重讨论供应曲线的移动及相应的关税政策。

1. 我们首先讨论重返“关贸总协定”后，能否立即将我国汽车工业完全置于国际竞争环境下而不加任何保护的可能性。如图四所示：D曲线为国内需求曲线，S为国内厂商供应曲线， P_0 为国际市场价格， P_1 为国内市场价格， P_0P_1 为关税。在现行关税保护下的 P_1 价格下，国内的消费点为B，国内的供应点为A，AB段为进口。现在假设完全撤去关税保护，那么，国内价格也将为国际市场价格所决定，即国内市场价格为 P_0 。在 P_0 价格下，国内的消费点为D，国内的供应点为C，CD段为进口。即完全撤去关税保护后，国内需求量大幅增加，而国内供应量大幅下降，进口大幅上升，国内厂商市场份额迅速下跌。更为严重的是，本来就由于规模经济不足而引起的高成本将由于市场份额的进一步丧失而更趋上扬，从而导致S曲线向左上方移动的恶性循环。最终必将葬送我国的汽车工业。因此，笔者主张我国在重返关贸总协定后，应援用总协定第四部分及其它有关条款给予发展中国家的优惠待遇，如保护关税的灵活性保护幼稚工业等条款，为我国汽车工业设立一个过渡期。在过渡期内，为我国汽车工业提供逐步减免的关税保护。最终以达到完全取消关税。

2. 过渡期。从价格上考虑，就是逐步减免关税从 $P_1 \rightarrow P_0$ 的过程；从国内厂商考虑，就是他们励精图治，扩大企业生产规模至最佳经济规模，提高技术水平，改善管理，不断降低成本的过程；从国内厂商供应曲线考虑，就是S不断向右移动直至 S_2 的过程。下面着重分析过渡期内国内市场变动情况以及我们的关税减免政策。

考虑关税减免政策的基点，在于掌握一个适当的幅度，既有利于提高国内厂商的竞争力，逐步加大市场份额，同时又保有一定量的进口以维持或加大对国内厂家的压力。

重返“关贸总协定”后，外来的竞争压力必然迫使企业进行一系列加强竞争能力的措施以降低成本。成本的下降必然导致国内供应曲线的右移。假设S移至 S_1 ，此时，我们可以考虑的选择策略是：S曲线移至 S_1 ，必然引起需求量的增加。我们可以选择适当的关税减免，使得在此种政策下，进口数量维持不变，需求量的增加完全由国内厂商供应。这样，既扩大了国内厂商的生产规模，加大了其市场份额，又同时保持了促使其进一步降低成本的外在压力。如图四所示：当 $S \rightarrow S_1$ 时，我们降关税从原来的 P_0P_1 到现在的 P_0P_2 。则 P_2 为新的国内市场价格。在此价格下，国内消费点为F，供应点为E，进口为EF (EF = AB)

用此种或与此种相近的关贸减免政策，控制 S_1 到 S_2 右移过程。可使我国汽车工业在过渡期内进入一种良性循环。即：不断增大的市场份额及经济规模导致成本不断下降，成本的下降又促使S曲线右移。S曲线的右移配上适当的关税减免政策，又引起市场份额及经济规模的进一步扩大。

当S曲线右移到 S_2 时，过渡期即告结束。在此临界点上，不需要任何关税保护，我国汽车工业已具备完全占领国内市场以及向国际市场进军的实力。此时，在完全开放的价格 P_0 下，国内供应与需求平衡。此时可以认为进口为零。

3. 成长期。即S曲线越过 S_2 继续右移的过程。这个过程是我国汽车工业走出中国走向世界的过程。达到这个过程，也即实现了前文图三描绘的我国汽车工业的强盛之梦。考虑S曲线移到 S_3 （假设对于我国汽车工业来说，国际市场为无限大），国内厂商将以国际市场价格 P_0 安排生产规模，此时，供应点为G，国内消费点为D，DG为出口。

三、关于厂商与政府对策的分析与建议

在第二部分里，我们主要通过供求关系的分析，来支持过渡期内逐步减免的关税政策。以

下我们将从分析成本入手，在微观上，提出国内汽车厂商的对策；在宏观上，提出政府对策。

1. 汽车厂商对策

(1) 厂商的短期对策。

在图五中，我们以短期平均成本为例，将短期平均成本(SAC)曲线分解成短期不变成本(SFC)和短期平均可变成本(SAVC)，MC为边际成本曲线。

所谓短期，是指在生产期内，产品的生产要素中至少有一种是有限的。这也就决定了短期的生产规模是有限的。在这个有限的生产规模里，考虑产出水平为 OQ_1 的点A，这个点所对应的平均成本为最低，也就是说， OQ_1 为短期最佳经济规模。在生产能力有限的前提下，我们至少可以选择A点作为生产点。

以上的分析，对我国汽车工业有很大的现实意义。事实上，在我国，大多数的汽车厂商的短期决策点并不最优或接近最优。而是产出水平远远低于 OQ_1 。据统计，在1989年交通运输设备制造业（汽车制造业是其主要部分）各项主要经济效益指标与全国平均水平的比较（全民所有制企业）中，除了每百元销售收入实现的利润即销售利润率高于全国平均水平外，其它各项均低于全国各行业平均水平。作为衡量设备利用率的最重要指标：每百元固定资产原值实现利税以及每百元固定资金实现的利税均与平均水平有较大差距。

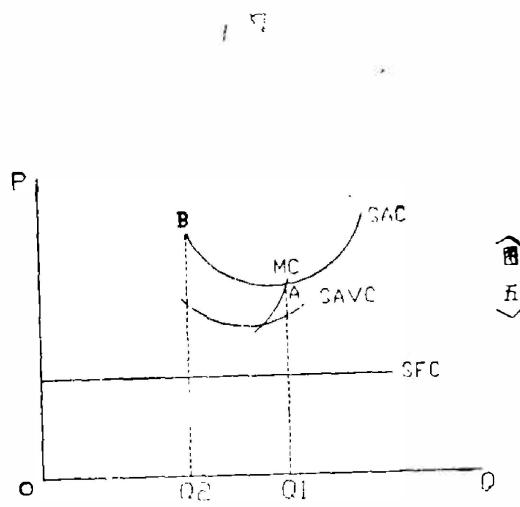
到图五，假设B点为生产能力严重闲置的国内汽车厂商生产点。很明显，B点太小的批量生产 OQ_2 引起高成本短期规模经济尚未得到充分发挥，更不用说长期规模经济。所以，我国汽车厂商的一个当务之急是充分利用现有的设备能力，扩大产出，降低成本，首先取得短期规模效益，为长期规模决策提供积累资金。

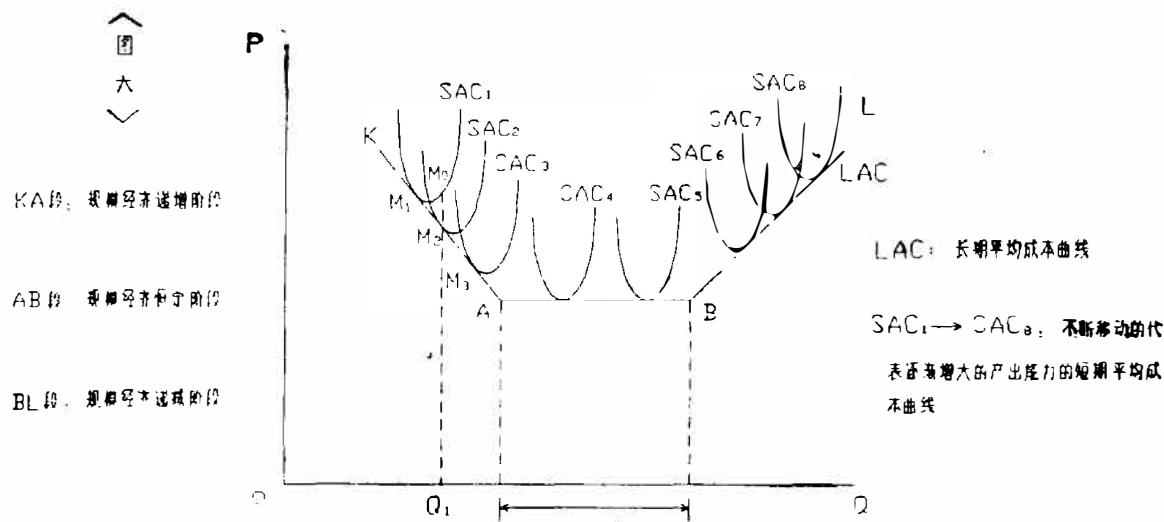
(2) 厂商的长期对策。

所谓长期，是指在生产期内，厂商可以变动任意一种生产要素的投入。也就是说，厂商在安排生产规模时，可以不受生产要素的制约，生产能力是无限的。

图六所示，对于LAC曲线上任意一点，它所对应的产出水平下，该点平均成本为最低。无疑，LAC曲线上的AB段为最佳经济规模范围。我们的最终目的，要使厂商的生产点落在AB段上。此时，厂商同时取得短期和长期的最佳经济规模。

现在，假设厂商的初始短期成本曲线为 SAC_1 ，初始生产点为 M_1 。我们讨论怎样移动 SAC_1 。如果安排下一期的产出为 OQ_1 （如图示），厂商应如何安排生产点？在短期决策情况下，毫无疑问，我们将把生产点移到 M_0 （ SAC_1 曲线的顶点）， M_0 点为短期最优决策点。但现在，我们有更好的选择。我们可以通过更新设备，提高生产能力，将短期平均成本曲线移至 SAC_2 。同时安排 M_2 为生产点。很显然，在 OQ_1 产出水平下， M_2 点的成本低于 M_0 点。也就是长期决策优于短期决策。所以，我们是沿着LAC曲线上的KA段将 SAC 曲线不断移向最佳经济规模的。在AB段内，我们可以根据市场需求任意安排生产规模而不影响平均成本





2. 政府对策

(1) 关税政策。

这一政策的主要内容在第二部分已有讨论，但当时的分析是假设国内需求曲线不变。事实上，随着国民收入的提高，人民生活水平不断上升。D曲线有不断右移的趋势。这里综合分析一下在D曲线及S曲线同时移动的情况下关税减免政策的修正。

我们仍然以保持定值数量的进口为考虑基点。D曲线的右移表明国内需求增大。这时，要减小关税减免幅度，以较高的关税来保证由国内厂商供应增大了的需求。如图七所示。

AB: 原进口 (关税为 $P_0 P_1$ 、供应点为

A、消费点为B)。

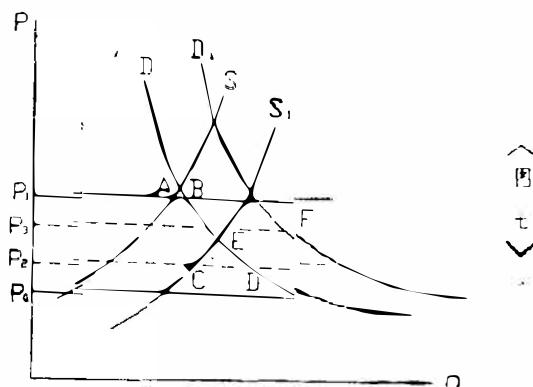
CD: D曲线不动 $S \rightarrow S_1$ 时的进口 (关税为 $P_0 P_2$ 、供应点为C、消费点为D)。

EF: $D \rightarrow D_1$ 、 $S \rightarrow S_1$ 时的进口 (关税为 $P_0 P_3$ 、供应点为E、消费点为F)。

假设 $S \rightarrow S_1$ ，如前文所述，我们可以选择关税 $P_0 P_2$ ，使得进口量维持不变，即 $CD = AB$ 。现在假设D同时移至 D_1 ，如何修正关税？如果维持 $P_0 P_2$ 为关税，那么可以看到，增大了的需求完全由国外进口，不符合我们的政策取向。此时可降关税从 $P_0 P_1$ 到 $P_0 P_3$ 。在 P_3 价格下，供应点为E，消费点为F，进口为EF ($EF = CD = AB$)。

(2) 信贷政策。

我们分析厂商的长期对策时曾说明：厂商的长期对策不是要求在一个个 (下转第22页)



进性的通货膨胀 (imported inflation)^④，国外同类产品的进口可以带动国内产品价格的提高，近几年来国内化妆品市场价格翻几番的实际情况足以说明了这一点。综上所述，长期内对外汇短缺和市场接轨引起的引进性通货膨胀将会使人民币的通胀水平相当时间内难以控制住。不断贬值中的货币是不宜放开自由兑换的。因为货币除了具有流通和支付手段的作用以外，它还有贮藏价值的功能。人民币贬值的趋势难以扼制将会使人们贮藏人民币的风险越来越大。在这一情况之下，如果强行开放货币自由兑换市场，那么居民和厂商将会最大限度内将人民币兑换成外币以求保值。这样一个强币驱逐弱币的格局将会形成，人民币的地位必将受到挑战。

其次，自由兑换制度一旦运行，那些人民币市场影子汇价较低的地区必然会把外汇流入到人民币市场汇价较高的地区，引起要素过份集中在某些地区的情形。由于一些发达地区的相对生产优势，可以使本地区维持一个较高的换汇成本；而那些欠发达地区因为处于相对的生产劣势，无法偿付一个高的换汇成本。最终，使要素的流动呈非正常的状态。这样就有可能产生发达地区的外汇规模不断增加、欠发达地区人民币不断集中的现象。甚至出现发达地区外币流通的不断上升、欠发达地区人民币流通占垄断地位的双个货币流通市场的局面。从而在货币交易市场形成统一的过程中，部分地区呈过度开发 (overdevelopment) 的状态，而另一些地区产生欠开发 (underdevelopment) 的状态。

①《世界经济》，1992年11月《论周新民的国际货币体系论》“书评”。

②《国际金融学》，陈彪如著。

③《金融研究》，1992年12月“积极而有步骤地实现人民币自由兑换”。

④《Single market》，“欧共体委员会经济报告”，第51期。

(上接第34页)短期平均成本曲线上都达到最优，而是通过不断移动SAC曲线，在每一个给定的产出水平上达到成本的最优化。这样，也使厂商以最快的速度逼近最优经济规模。这是理论上的分析，实践中，SAC曲线的移动，就是厂商采取不断的资金投入，更新改造设备、扩大厂房等措施所致。固定资产和设备的更新与扩大，对于规模经济具有根本的意义。这部分资金的投入是巨大的，其来源原则上应来自厂商的利润。但实际运转上却有一个难以解决的矛盾。即目前我国汽车行业大多数企业成本高、利润有限、缺乏长期投资能力，难以在短时间内聚集起巨大的自有资金。他们需要政府的财政支持和金融机构的信贷支持。我国政府以及金融机构应当从长远战略出发，选择一些精干的、具有一定规模的、发展前景好的骨干企业，进行重点扶持，特别在信贷政策上应当给予倾斜。事实已经证明，必要的倾斜有利于我国汽车工业的长远发展。而随着重返“关贸总协定”和保护的减弱，这种必要性显得更加迫切。

(3) 政府对汽车行业“研究与发展”的支持。

这项政策属于远期政策。在以上所有的分析中，我们没有专门考虑科学技术的进步和革新的因素。事实上，每一次科学技术的大进步都必然导致生产力的大提高。如果我们能在“研究与发展 (R&D)”上有所突破，必将使我国汽车行业处于非常有利的地位。

“研究与发展” (R&D) 的最杰出的意义在于它能导致生产函数的变动，我们可以用同样的投入，创造出更大的产出。尽管如此，用于R&D的费用却是昂贵的，而且它是一种风险投资，只有政府财政或实力很强的大公司才能负担得起。在我国现阶段，不适宜由单个厂商承担，更应有赖于政府。