

四个轮子的速度与公路建设

2009年10月20日,本年度汽车市场第1000万辆汽车下线,从此中国步入千万辆汽车俱乐部,打破了世界汽车市场美日双雄并立的局面,发展为中、美、日的“三国演义”。

2009年1月11日,中国汽车工业协会发布数据,2009年中国汽车产销分别为1379.10万辆和1364.48万辆,同比增长48.30%和46.15%。同比增长创历年最高,成为世界第一汽车生产和消费大国。中国汽车产销居世界第一有以下两个原因:一是中国经济的增长,相对其他国家受金融危机的影响较小;二是国务院强有力的措施,依靠内需和消费拉动经济,使得2009年中国汽车产业平稳较快地增长。

尽管中国汽车产业发展突飞猛进,但现在中国只是汽车大国,还不是汽车强国,主要原因是中国现有人均汽车保有量低和技术自主研发能力弱两个方面,尤其是后者,成为中国突破瓶颈的当务之急。因此,中国距离汽车强国还有很长一段路要走。美国千人拥有汽车800辆,日本600辆,中国只有30辆。



图据中国桥梁网

中国汽车工业：演绎60年的坎坷与传奇

“我们也要有这样的大工厂。”60年前,毛主席在莫斯科参观汽车厂时一番豪言,开启了中国汽车工业的新纪元。1956年,解放牌卡车诞生;1958年,红旗牌轿车诞生;1984年,第一家中外合资汽车企业成立;1997年,民营企业闯入整车领域;2009年,中国成为全球最大汽车市场。60年,弹指一挥间,中国汽车工业从无到有,从小到大,一路走来,充满艰辛坎坷,也充满旷世传奇。

当时全国的汽车保有量只有10万辆,面对即将到来的建设高潮,这些车显然是远远不够的。在与苏联签署的第一批援助项目中,就包括了一个年产3万辆的汽车制造厂,这就是如今的一汽。自此,中国汽车工业革命的序幕正式拉开。

功夫不负有心人,经过3年的技术攻关后,1956年7月14日,一汽总装线上开出由中国人自己制造的第一批解放牌载货汽车,这批12辆,代号为CA10型的汽车结束了中国不能造车的历史。“解放”这个由毛主席命名的中国第一汽车品牌也开启了装备中国汽车的历史航程,也开创了中国汽车“解放时代”。之后,解放牌汽车跑遍了中国960万平方公里的国土,甚至登上了号称“世界屋脊”的青藏高原,国人无不为之骄傲。

1958年5月12日,经过艰苦研制,东风牌样车终于成功问世。1958年6月30日,第一辆红旗样车的试制工作正式开始,当时一汽从吉林工大借用一辆1956年生产的克莱斯勒高级轿车作样车,在此基础上开始了“红旗之路”。第一辆红旗轿车共有3488个零件,一汽为了又快又好地造出第一辆红旗,使了一招“人海技术”,将这些零件排成一排,由一汽员工一一认领,只要是自己能加工的零件就签字拿走,一汽数万人投入到了这个行动中来。就这样,干了1个月零3天后,第一辆红旗在1958年8月2日下午诞生了。现在看来,第一辆红旗车也是迄今为止国产车中的高端车型,它装备V形八缸式顶置气门发动机,最大功率200马力,最高时速为185公里。红旗也成为第一款走出国门、参加国际展览的车型。1960年,红旗在瑞士日内瓦的国际博览会上亮相,引起广泛关注。

第一辆红旗车的神速诞生,初现了中国人惊人的创造力。

从1953年7月15日第一汽车制造厂动工兴建,到1978年我国汽车年产量还只有1491万辆。改革开放以来,我国汽车工业进入了快速发展时期,到1992年汽车年产量开始突破100万辆。2008年国内汽车

中国汽车工业：传奇！传奇！！

□特约采写 汪恭



中国汽车工业发展六十年,充满坎坷,充满传奇。



图据天津滨海新区参观考察网



图据江西论坛



图据 gettyimages 网



产量为934.51万辆,今年超过1000万辆几乎已成事实。从第一辆到100万辆,我们用了40年,从100万辆到1000万辆,只用了17年时间。汽车市场的变化,见证了中国汽车从早期的载货汽车到如今的汽车行业全系车型的发展过程,我国的汽车消费也从早期的政府用车转向私人消费,从先期的沿海发达地区开始步入大众汽车消费时代。

在新中国成立60周年之际,回顾我国现代汽车工业的发展史,可以发现这其实也是一部自主创业的工业史。从早期的自主只是为了解决生存问题,到现在参与国际化进程,自主开发已然是关乎发展的关键所在。

改革开放以来,汽车工业经历了产品结构调整、兼并重组和资本多元



图据中国汽车网



图据新浪汽车



化改造等过程并取得长足进步,但与世界工业发达国家相比,我国的汽车产业结构不合理,技术上差距很大,尤其是在关键技术上的自主开发和自主品牌创建能力十分薄弱,以致我国虽已跻身于汽车生产大国,但远不能称之为汽车强国。

2002年我国汽车产量超过韩国,居世界第5位。而就在两年前,借道上汽成功登上生产目录的奇瑞汽车,在短短4年时间内发展成为中国汽车民族资助品牌的领航者,这一现象刺激了国人对我国何时成为世界汽车工业强国发出集体呼吁。

在“市场换技术”的产业政策主导多年后,中国汽车也开始了集体反思。当时的情况是,在商用车领域里,自主品牌占据了国内90%以上的绝对市场,而在轿车领域,自主品牌则有重大缺失。

在那场声势浩大的争论中,一汽的领导们发出“要耐得住寂寞二十年”的无声声音与坚定信念,吉利汽车则以汽车不过是“四个轮子,两张沙发,一个铁壳”的嘲讽予以还击。之后的情况是,一汽推出的自主品牌奔腾一上市即成为中坚市场的宠儿,而吉利轿车至今还在努力向中间过渡。汽车完全靠自主并非短期内即可实现的目标。

自第一辆解放牌载货汽车下线以来,以整车企业为龙头,相关零部件产业为集群的中国汽车工业在重大技术领域均取得重大突破。在调整产业结构期间,以汽车行业为代表的企业改革也为深化国企改革积累了丰富经验,同时在技术力量和管理人才的培养上都取得明显成效。

目前,仅在汽车制造领域,我们在发动机、变速箱、车身设计等汽车

关键独立总成方面也取得了重大进展。而在与汽车产业相关的技术领域,我国从“八五”期间开始的电动汽车研究开发,现在已经取得了一批成果并正在推动成果转化及产业化。而以国家863电动汽车重大专项课题为代表,汽车、机械、材料、电池、控制等方面的自主开发都取得了历史性的跨越。

同时我们也不要过高地估计研发能力在后起国家汽车工业发展中的作用。来自国家发改委的一份研究报告表明,虽然不断有新技术的引入,但汽车工业总体上属于技术成熟的工业,对后起国家来说,技术并非首要的瓶颈。跨国公司之所以表现出强的竞争力,技术领先固然是一个因素,更重要的则是其综合素质。

中国汽车业对于中国国民经济的影响,可以用这么几组数据来说明,从2008年汽车工业的增加值5800多亿,占GDP比重从2000年0.97%上升到1.94%,这是一个非常高的比例。在这个过程当中,我们还进一步地看到,由于汽车业对上下游产业带动的影响,引来了整个上下游产业工业增加值达到249万亿,占整个国民经济GDP的比重由原来的3.73%上升到8.3%,这个增长比例也是非常之高的。同时我们更加深入地看到,由于中国汽车业的发展带来整个人民富裕程度的增加。这个富裕的概念很多:一是就业,汽车工业带来人员的就业,我们统计了一下,汽车工业以及上下游产业2008年的数据能够带来3700万人的就业,这也是一个非常高的比例,占全国城镇就业人数的比重从2002年的百分之九点几,上升到2008年的百分之十二点几。二是整个汽车零售超过48万亿,汽车相关环节销售达到298万亿,也就是说,汽车工业本身发展带来了就业,带来了民生,带来了人民消费水平的提高。三是我们还可以回顾一下发达国家在汽车工业所走过的历史。GDP保有量和汽车保有量之间一个非常显性的相关性,它说明汽车业本身对于这个国民经济的影响关系是非常明显的。

汽车工业是一个综合性产业,产业波及效果强,对与其相关的上游产业有明显的带动作用。汽车工业发展对上游产业产生了巨大的需求;汽车工业发展带动了上游产业增加值的较快增长。1990~1997年间,汽车工业发展带动纺织工业、化学工业、橡胶工业、塑料工业、钢铁工业、有色金属工业、机械工业及电

器工业增加值的较快发展。汽车工业对下游产业的推动作用,首先,推动了我国公路建设的发展。其次,推动了公路运输业的发展。再次,推动了石化行业的发展。最后,推动了汽车维修、加油站、汽车保险业的发展。

国务院发展研究中心的一项研究成果显示,由于汽车工业发展对主要相关工业的拉动作用,整个工业的投入要比汽车工业本身的投入增加一倍。或者说,汽车工业的投入产出,将对整个工业发展产生双倍的带动作用。从增加值角度衡量,汽车工业对主要上游产业的完全需求带来的增加值达到汽车工业自身增加值的两倍多,也就是说,汽车工业每创造一个单位的增加值,就会带动相关工业创造两个单位以上的增加值,而全社会新增的增加值在3个单位以上。另据有关资料,在欧美发达国家中,购买一辆汽车的价格中,大概有40%左右要支付给金融、保险、法律咨询、产业服务、科研设计、广告公司等各种服务业。在几个汽车工业比较发达的国家中,汽车工业对主要相关服务业的产出的带动作用,到达80%-100%。如果综合考虑汽车使用过程所产生的对汽车服务业的需求,这一比例更大,有人估计这一比例可达到汽车价格的2-3倍的水平。

如果将汽车工业对前向和后向产业环节的带动作用综合起来考虑,我们就不难理解,为什么有人说汽车工业是一个1:10的产业。1:10的意思是说,汽车工业的1个单位的产出,可以带动整个国民经济各环节总体增加10个单位的产出。如此巨大的带动作用任何其他产业都望尘莫及的。

汽车工业是一个典型的资本技术密集型的产业,但由于其巨大的产业规模和对上下游产业的带动作用,带动就业的能力也很强。它不仅提供了很多直接的就业机会,还带动了很大比例的间接就业。在几个主要的汽车生产国家中,与汽车相关的工业和服务业都拥有较大的就业人数,尤其是汽车服务业的就业人数自20世纪80年代以来大幅度增长,就业比重明显提高。汽车产业

间接就业与直接就业之比,1994年美国达到1.01,日本为0.71,德国为0.66,韩国1980年为0.63,到1992年上升到1.46,其中与汽车相关的间接就业占总就业的比重由0.25%上升到0.49%。这些数据还没有包括因汽车工业而产生的道路建设、政府机关、以及非汽车产业中与汽车使用有关的就业。根据德国汽车工业协会的计算,如果将那些工作岗位与汽车使用有关的就业人员也算在内,1997年德国汽车产业的直接和间接就业人数达到500万人,其中汽车工业的直接就业为67万人,配套工业行业的间接就业为98万人,与汽车销售和使用有关的间接就业为335万人,汽车产业间接就业为直接就业的6.5倍。

21世纪前10年,中国经济的较高高速增长稳定增长将继续受到需求不足,特别是居民消费需求不足的影响。有人提出这样一个假设:不论中国以何种方式发展汽车工业,只要本土汽车在加入WTO之后以至关税减让过渡期之后能够有力地抵挡进口汽车的冲击,中国市场的汽车需求就会迅速扩大,从而对居民消费需求的增长起较大的拉动作用。

另外,汽车产业的发展有利于加强投资需求对经济增长的拉动作用。未来10年,社会投资需求将仍是中国较快增长的一个制约因素。如果中国的汽车工业得到迅速发展,并对相关工业和服务业产生多方面的带动效应,将能够为民间资本提供很多有利的投资机会,拉动民间投资的扩张从而社会投资需求的扩大,支持国民经济的较高速增长。

最后,汽车产业的发展有利于产业结构的调整和升级。汽车产业具有连接工业和服务业的特点,其发展不仅可以带动相关工业,而且对相关服务业具有很大的带动作用,这就有利于实现工业稳定增长而服务业加快发展,从而调整产业结构。同时,汽车工业属于技术密集的加工工业,由于其具有巨大的产业关联带动效应,因此,汽车工业的较快发展也有利于带动工业结构的升级。

中国铁路汽车航空飞速发展,给中国航运也提供了参照系,而航运发展,这是中国自郑和七下西洋之后的又一次飞跃发展。我们将在今后撰文就中国大航海做专题报道。当下中国速度正以前所未有的速度发展着,世界看中国,中国看交通。我们有足够理由相信,随着中国海陆空立体交通发展,一幅快速增长的蓝图就在我们手中描绘。

中国全速前进。

