



In This Page

●Yang Hexiang suggests that a healthy auto industry depends on private car owners. He analyzed the problems brought by over-crowded streets, city transportation, security and environmental concerns.

●He does not support a limitation by the government to control personal automobile purchase. He believes that the ever-growing demand for cars are the chief momentum for the development of China's automobile industry.

●Yang Hexiang dismissed claims that private cars are the main cause of traffic jams. He stressed that in a crowded metropolis, improvement of the public transportation system should be highlighted. Citing the expansion of China's auto industry is an irreversible trend, Yang insists that encouraging public transportation, not limiting private auto consumption, is the better way to solve problems of congestion.

(杨文策 编译)



应出台鼓励私人购车政策

杨合湘认为,鼓励私人购买、使用汽车是扩大汽车市场需求,从而支撑汽车工业发展的关键。他建议,国家应出台相关政策鼓励私人购车。

汽车生产企业应会同汽车经销企业,建立和完善汽车营销服务网络,积极培育和发展规模大、设施全、专业化、集团化、国际化的汽车流通体系,发展直销,为消费者提供满意的购车和售后服务。售后服务要在原来的修理和配件供应的基础上,增加定时检测、定期维护、技术培训、紧急救援等服务,解除购买者的后顾之忧,逐步向国际惯例靠拢。

对私人购买汽车给予金融上的支持,促进汽车消费由自我积蓄型向信贷支持型转变。

出台《汽车消费和使用环境政策》,清理并取消限制私人购买、使用汽车的各种政策和做法,减少在汽车购买、使用环节中的不合理收费,实行全国统一的收费规定。地方政府要对本地区的收费项目进行彻底清理和调整,禁止在国家规定项目外自行收取各种名目的费用。

保持汽车发展与社会使用环境的协调。通过采用新技术和开征燃油税,降低单车油耗,缓解燃油供应紧张的矛盾;加快高速公路、城市道路、停车场等公共设施的建设;加强交通管理,逐步解决混合交通状况,提高交通流量;逐步严格控制排放标准,促使企业更新技术,控制汽车对环境的污染等。

人物简介



杨合湘

国家计委宏观经济研究院产业所工业研究室主任。我国最早提出发展私家车人士之一。从事汽车工业研究达十多年。

国家计委宏观经济研究院产业所工研室主任杨合湘：
私家车不能一限了之

针对私人汽车发展过快,导致城市交通拥堵和环境污染的看法,国家计委宏观经济研究院产业所工业研究室主任、我国最早提出发展私家车的专家杨合湘认为,堵塞、环保等问题不能靠限制私家车来解决。

发展私家车是
汽车工业必由之路

1993年,杨合湘等人搞中国家用轿车发展研究时,就提出在中国发展私家车。他说,这主要出于这样的考虑:中国要发展汽车工业,一定要发展轿车,发展轿车,一定要发展私家车。这是必须走的路。中国过去的汽车消费主要以单位集团购买为主,这部分费用主要转嫁给了政府财政。以集团为主的购车不利于中国整体的汽车工业发展,而且也不符合市场经济的长远需要。以居民个人为主的私家车消费才是发展中国汽车工业的主要方向。因此,“我的主张是以发展来解决问题而非限制。发展汽车工业是大趋势,不容争论。”而且,这几年随着国内居民收入水平的大幅提高,居民私人购车越来越成为主流,许多城市达到或超过50%的市场份额被私家车所占领,这也为国内的私家车发展奠定了基础。

私家车不能一限了之

杨合湘认为,如果我国要把汽车工业作为重要的产业来发展,就必须发展轿车工业,而要

发展轿车工业,就不能光指望公款购车、集团消费,而是要启动、培育和发展私人购车市场。诚然,如果一个城市的汽车增加过快,会在交通、安全、生存环境等方面产生较大的负面影响。但从政策层面上说,这不是一“限”了之的问题。

首先,政府如果以行政手段限制私人购车,是以牺牲人们的消费需求为代价的。汽车作为一种快速、灵活、舒适、个性化的交通工具,已不仅仅是一般的代步工具,同时也可充实生活、提高生活质量。随着城乡居民收入增加,对汽车的需求将不断增加,这是一种客观趋势。通过限制尤其是行政手段来阻止人们对其生活质量提高与改善的期盼与追求,这显然是不可取的。

其次,私人汽车消费需求已经成为拉动汽车工业发展的主导力量。如果限制私人购车,不仅影响我国消费结构与产业结构升级,而且与扩大内需、拉动经济增长的发展方针相悖。

第三,发展私人汽车消费市场,有利于根治我国汽车工业“短腿”的毛病。我国汽车工业的“短腿”表现在公款与集团消费所占比例过高,经营性用车和私人消费较少。

私家车不是
交通堵塞的罪魁祸首

杨合湘认为,汽车工业不可避免地会带来交通和环保等问题,发达国家也曾有过类似经

历。杨合湘称,汽车工业不是一个单纯的东西,它和城市建设、化工、高科技应用、金融、保险、服务业等一系列产业紧密相关,对提升这些相关产业和整个国民经济能起到很好效果。美国、韩国、日本,甚至墨西哥都曾以汽车工业推动经济发展。

杨合湘介绍,在欧美,汽车的尾气排放要求非常严。比如美国,早在1962年颁布的《大气清洁法》就对汽车排放废气提出了相关要求。1970年的修订条款中对此作出了更为严格的要求。这些分散的专门条款对减少汽车对环境的危害起到了积极作用。他认为,只要从上层管理进行约束,环保问题是可以解决的。

至于交通堵塞问题,杨合湘认为,私家车不是罪魁祸首,这是轿车、公交车、自行车混流,以及城市公交系统发达程度不够造成的。美国轿车普及率在每家2-3辆,交通并不太堵,这主要和罗斯福总统上世纪30-40年代大量修建基础设施和高速公路有关。当然,公交系统不是修多少路就能发达的,这有个城市规划问题。不规划,光修路,城市还是一盘散沙。杨合湘主张在人口密集的大城市应尽量把公交系统的发展放在更突出的位置。一个城市的交通全靠限制私家车的发展,这在中国现阶段既不现实也不切合大多数人的提高生活质量的要求。更先进更合理的城市公交系统是城市交通的主要大动脉,也是一个城市文明的标志。