

经济研究

Jingji Yanjiu, 1986, Supplement
Jingji Yanjiu

(增刊)

中国社会科学院经济研究所学术资料室

科尔奈经济改革理论论文专辑

- 一. 著者前言 *Some lessons for Chinese economic reform provided by Hungary. / Kínai elbáncás/* (1)
- 二. 匈牙利为中国经济改革提供的若干经验教训 (3)
- 三. 匈牙利经济改革的现状与展望 *A magyar gazdasági reform jelenlegi helyzetéről és távlatáról* (22)
- 四. 经济学与心理学 *Közgazdaságtudomány és pszichológia* (35)
- 五. 国家的健康 *A nemzetek egészsége* (44)
- 六. 匈牙利汽车市场上短缺的再生产 *A hány újautóme- lése a magyar autópiacon* (52)

从某种意义上讲，医学是悲观主义的，因为它要正视这样一种事实，即绝大部分人在他们的一年中总要患病，而且不只一次，最后也通常死于某些疾病。但是这种悲观主义并没有使人无所做为，反而促使人们进行科学研究并把科学成就应用于医学。

不惜任何代价，不顾后果的行为是违背医学的责任和道义的，无所做为，相信任何事情只要听其自然就会痊愈的态度也是为医学所不可取的。在西方，持后一种态度的经济学家宣称如果政府不干预，市场自然会解决一切问题，即使出现问题，让市场的自然力量去克服它们吧。在东方也有类似的论点：计划会解决一切问题的。并不存在什么非需改革不可的问题。我们不能接受这样保守的无所做为的观点，我们必须为治愈社会疾病而努力。

对人类理性，市场完善，计划完善和最佳社会制度的信念并不能使经济学家进行诚实的工作。世界经济正处于不景气的状态。我们没有理由相信在不久的将来一切都会变好。我想二十世纪末期的经济研究人员还会焦虑、失望和愤慨。但他们不会什么也不干就认输。世界经济的形势和经济学的现状可以使我们保持应有的自知之明，防止狂热的自信，并老实承认我们知识的限度。当我们为经济疾病提出治疗建议时，我们应该更小心，更慎重，更周密。

匈牙利汽车市场上短缺的再生产

Z·卡皮达尼 J·科尔奈 J·斯扎鲍

一、引言

本文的基本问题是：汽车市场上出现了什么短缺现象？哪些因素使得这种市场上的短缺没完没了？我们试图采用由我们中间的一位作者所发展了的一般理论思想和分析结构，来探讨在供求发展中，在买方与卖方的行为中，以及在市场状况的变化中是否存在着具有重要理论意义的规律。

本文的论题限于以下方面：

——仅仅考察匈牙利汽车市场，其它国家的情况只作一些参考。

——仅仅考虑由私人购买的私人汽车。

以下所表述的“汽车市场”都应根据以上限定来理解。

虽然本文的主题是考察汽车市场，但是我们仍然努力使它的意义超过一个特殊部门，从而对消费者的需求与购买，即消费品市场的一般理论有所贡献。

二、分配的形式

人们通过各种分配形式、各种渠道得到汽车。表1概括了各种分配形式所占的百分比。让我们来依次讨论。（1）新汽车分配的主要形式是排队购买麦克公司出售的汽车。这是本文要重点考察的形式。（2）有些新汽车是通过配给出售的，即不按次序排队。其主要形式是各部门和其它一些机关享有某种“特殊配额”，他们把这种“特殊配额”在本单位工作人员以及其所属部门的职工中进行分配。这里既没有明确、公开的条例来确定这种“特殊配

额”的份额，也未明确哪些买者可以得到这种配额。

我们准备从伦理观点上评价配给、插队这种分配形式。我们手头没有足够的资料来对这种配给的标准作出判断。然而，作为经济学家和现实社会——经济体制的观察家，我们能够确信，哪里有排队，那里就必然有人在插队。（3）另一种分配形式是获得的奖赏（储蓄奖、抽彩奖）。（4）国营对外贸易企业用硬通货支付，便不需要排队，或者要排很短的队就可以买到康斯麦克斯汽车。（5）私人从国外进口汽车，这归根到底还是一种市场形式，因为无论汽车所有者本身，还是赠送汽车的个人，都对国际市场条件的购买发生影响，在国际上通常用硬通货来支付。（6）通过国营企业麦克公司销售一些旧汽车。从表面上来看，这是以一种市场形式来进行的，但是，由于人为地压低价格，旧汽车的购买者便排队等候，卖者特别照顾某些人（配给），或者通过抓阄决定卖给谁。（7）相当大的一部分旧汽车通过市场形式从私人卖者流向私人买者。在这种情况下，是通过讨价还价使价格形成和交易进行的。不过，有一些管制限制了旧汽车的买卖。

综上所述，我们可以说获得汽车的基本形式是排队购买。虽然不存在不受管制的自由市场，但是较大部分的旧汽车交易——受到一些行政限制——并不完全具备可以称得上市场形式的条件。

表1 各种分配形式所占的百分比 (%)

	按理论上的分配形式分类	全部购买		
		1976年	1976年	1979年
新汽车				
1. 麦克公司按排队销售	排队	21.6	84.5	82.4
2. 麦克公司按“特殊配给”	配给	3.1	8.2	9.6
3. 麦克公司按抽彩给奖	随机分配	1.0	4.0	3.3
4. 康斯麦克斯公司按用硬通货支付	受限制的市場交易	0.3	1.4	2.0
5. 私人进口旧汽车	市場交易	0.5	1.9	2.7
6. 麦克公司售给私人	受限制的市場交易与排队、配给、随机分配结合	6.3	—	—
7. 私人售给私人	受限制的市場交易	67.2	—	—

资料来源：麦克公司、康斯麦克斯公司、国民储蓄银行报告、匈牙利市场研究所的报告。

计算说明：第一行包括用国民储蓄银行发行的支票支付额，第二行的资料是我们计算的。

时间，这是可预期的等待时间，即麦克公司和国家储蓄银行告诉买者何时去排队。其二，是计算的排队时间：积压未交的定货占年初订货和全年实际销售的比重。它说明如果交易稳定在当年水平上，需要多少年才轮到上一年最后一个排队购买者。

表2显示了对全部型号汽车和几种特殊型号汽车的平均计算排队时间的系列，平均排队时间很长，对那些名牌型号的排队时间尤其如此。

三、短缺指标

从日常经验看，在匈牙利并不存在“绝对”的汽车短缺。如果某人想买一辆汽车，他便可买到，最多不过是等一下，或接受被迫的替代。不过，在匈牙利还是存在着一种“相对”的汽车短缺：供给偏离买者的最初需求——在数量、型号、质量、车龄以及交货时间等方面。我们试借助于短缺指数衡量这些偏离。

资料搜集碰到许多麻烦。适合于描述市场情况的几个指标，是存在的并很容易观察到，然而我们却没有进行全面的考察。

1. 关于新汽车市场的最主要的指标是排队时间。购买者确切的排队时间可以观察得到，但这种资料没有搜集起来。因此，我们不得不用两个办法反映排队时间。其一，是有指望的（允诺的）排队时

间。其二，是计算的排队时间。它说明如果交易稳定在当年水平上，需要多少年才轮到上一年最后一个排队购买者。

表 2 计算的排队时间 (年)

年份	平均	T型	W型	S型	L型
1966	2.1	2.9	2.6	0.7	—
1967	0.5	1.0	0.6	0.0	—
1968	0.9	1.6	1.4	0.1	—
1969	1.7	4.6	3.1	0.6	—
1970	2.0	4.3	3.3	1.6	—
1971	2.5	4.9	5.6	3.0	—
1972	2.4	4.2	7.6	3.1	1.0
1973	1.6	2.4	4.0	1.6	1.0
1974	1.1	1.1	2.8	1.6	0.8
1975	0.5	0.3	0.8	1.0	0.4
1976	2.3	4.7	4.9	0.4	0.8
1977	2.5	3.7	3.7	0.5	1.8
1978	3.6	5.8	4.8	1.2	3.6
1979	5.3	7.2	5.8	2.3	6.0
1980	3.1	4.0	2.3	1.4	3.4

2. 被迫替代是表明短缺的一种形式。在匈牙利市场研究所进行的一次调查中,许多购车者被问到如下问题:“假如你能够立即买到一辆汽车,你会选择哪一型号的汽车来代替你已订购的那种型号?”表3对这些回答进行了综合。主对角线上的数值表明的是从可得到的选择来说,购车者自愿选择定购型号的比例。表中主对角线以外的各项数值表明,购车者(甚至在定货时)接受被迫替代的比例:他希望得到的那种型号汽车的排队时间太长,迫使他去定购另一种型号的汽车。购车者对T型自愿选择的比例最高——实际上,排列行列中的每一个购买者都想得到一辆T型汽车。对其它型号来说,这一比例就低得多,有些型号简直完全是被迫替代。以上答案证实了我们的假定:汽车市场上被迫替代的现象是严重的。

表 3 等待购车者中接受被迫替代的比例

定货型号	希望得到的型号								合计
	T型	W型	S型	Z型	M型	P型	D型	其它目前得不到的型号	
T型	47	21	1	19	0	5	1	6	100
W型	16	7	7	53	0	1	6	10	100
S型	5	10	0	80	0	0	5	0	100
Z型	5	30	7	30	1	3	2	22	100
M型	25	25	0	25	0	0	0	25	100
P型	25	11	11	39	0	0	0	14	100
D型	0	25	0	50	0	0	0	25	100

资料来源:匈牙利市场研究所的报告。

方法说明:此项是在1977年进行的,共有4,120人被提问,收到1,406张答卷。

表 4 旧汽车价格占新汽车价格的百分比

車 龄	丹麦的平均价格	匈牙利价格 S型	匈牙利价格 T型
0—1	70.3	87.8	112.2
1—2	61.5	81.1	104.4
2—3	50.3	73.0	92.8
3—4	40.9	62.2	85.1
4—5	37.1	54.1	75.4
5—6	31.5	43.2	65.8

资料来源:第一列数值,我们使用了N.柯加德的研究成果。

方法说明:丹麦的资料是根据1968年的广告计算的。匈牙利的资料是通过抽样调查,对1977年上半年市场实际交易的情况分析而得到的。

于汽车销售困难增加,汽车在捷克也可以通过赊账买到。但在匈牙利,当买者加入排队行列

3. 有些购买汽车者不排队(或除排队以外),而是去购买旧汽车。因此,汽车市场上的短缺的间接指标之一是新旧汽车的价格比例。在表4的第一例,我们给出了丹麦的有关资料。与匈牙利一样,丹麦不制造汽车,但新旧汽车的供应都是充分的。在这种情况下,这种价格比例反映了根据两类汽车的价值来对市场作出的判断。

在匈牙利市场上,新汽车供应紧张使旧汽车价格提高。我们对这一时期的情况作了统计。在此期间,没有规定禁止把车龄在3年以下的旧汽车售给私人。表4的第2例列出了S型的相对价格,这种型号汽车最易得到。第3例列出了T型的相对价格,这种型号最受欢迎,其它型号汽车的相对价格处于这两级之间。在此期间,购车者在旧汽车市场上付出了一笔可观的额外费用,甚至对使用过6年的汽车,也支付相当于新汽车价格三分之二的费用。而在丹麦汽车市场上,使用了同样年限的旧车,其价格不到新车的三分之一。

4. 最后,赊销付款条件是一个更为间接的短缺指标。虽然在匈牙利的情况下,赊销支付条件与市场的短期变化没有很密切的联系,但它们的确反映了比较长期的变化,而且构成不同销售体制的特点。一般规律是,如进行一项赊销交易,在买方市场上,卖方向买方提供赊销信用;而在卖方市场上,买方则向卖方提供赊销信用。在大多数资本主义国家,汽车可以赊销。近来,由于

时, 买者必须先支付一半的货款, 在罗马尼亚, 则要先支付全部货款。总之, 资料明确说明, 在过去十五年里, 匈牙利汽车市场存在着长期的、程度不等的严重短缺。

四、买方行为

需求:

在长期短缺的情况下, 我们不能使用单一的需求概念, 因为买方的购买意图可以用几种方式来解释, 而且还随着时间的变化而发展。从理论上说, 以下关于汽车市场的几个阶段是可以看出的:

第一, 假设需求。买者被问到这样一个问题: 他是否要买一辆汽车, 如果要买, 他要选择哪种型号。如果要按匈牙利通常的价格, 他可以以立即交货的形式得到任何一种东方或西方型号的汽车, 而且保证零件供应和细致周到的服务。

第二, 假设需求。进一步的问题是, 把汽车限于东方型号与西方型号, 或者它们的“后代”, 这些都是匈牙利过去15年中销售的——用福林或硬通货支付, 或由私人大量进口。

第三, 假设需求。问题作更进一步限定, 即只有麦克公司销售的汽车, 而且用福林支付, 排队购买。然而, 如果假定买者不必排队购买, 他们所考虑的就只是型号和价格了。

第四, 初始需求。这不仅是这种型号的质量特征和价格, 而且是影响买者排队决定的预期排队时间。与前面所说的三类假设需求不同, 这种最初需求不必通过提问来揭示, 而可以通过排队行为揭示出来。进一步看, 买者存上50%预付款从而强化其购买意图。

第五, 修正需求。由于几种因素的作用, 买者可修改他的最初需求, 放弃这种排队。他可加入另一排队行列, 这或者是因为改变了主意, 或者因卖者已说服他购买另一型号汽车。

第六, 实际购买。就我们所知, 至于第一阶段和第二阶段假设需求的提问并未进行, 至于第三阶段, 也只有匈牙利市场研究所作了一些初步工作(参见表3)有关初始需求和实际购买的资料可以从麦克公司和国民储蓄银行的记录中找到, 或者从中归纳。但是直到现在, 这些问题还未得到系统调查, 其发展趋势也没得到有条理的分析。有关修正需求的资料也是

表5 对汽车的需求情况

年 度	“存量”需求: 年初未交付的定货		“流量”需求: 追加购买意图	
	数 量	环比指数	数 量	环比指数
1966	33302	—	—2733	
1967	10800	32.4	33159	↑
1968	18501	171.3	40176	121.2
1969	34029	183.9	65413	162.8
1970	74619	219.3	76316	116.7
1971	108164	145.0	59692	78.2
1972	116837	108.0	49019	82.1
1973	106051	90.8	58368	119.1
1974	85912	81.0	47616	81.6
1975	44210	51.5	208836	438.6
1976	163532	369.9	124589	59.7
1977	206791	126.5	238687	191.6
1978	352586	170.5	285315	119.5
1979	530772	150.5	—91880	↓
1980	323547	61.0	41605	↑
1981	259471	80.2		—

零零碎碎的。

我们在本文中说到“需求”时, 一般指初始需求。为使我们的定义明确, 一些必须解决的问题仍保留下来了。一个重要的差别是我们要测定“存量”指标, 还是“流量”指标。基于实际考虑的几个定义是这两者都要测量。表5的第一例显示了“存量”指数: 累积的和有效的定购存量。第3列中的“流量”指标叫做追加购买意向。它可以根据汽车需求的剧烈波动情况来表示。

买方决策的变化:

买者在考虑购进一辆汽车时可作出如下决定:

——他能通过何种分配形式得到汽车?

假使只有一种选择，他还想获得汽车吗？对大多数买者来说，如他想买到一辆汽车，只有一种方式：排队。

——如果他已选择排队，他就可以决定排队买哪一型号的汽车。在此范围内，他可以有一些特殊的希望，诸如颜色和某种附件。

——在排队时，他可以决定退出这一队，而加入另一队——假定卖者同意——或者吊销了他的定货单。

——最后，如轮到他购买了，他可在卖者所允许的条件内决定立即支付货款，还是推迟付款。

至于价格，买者没什么可说的，因为价格由卖者决定。因此，买者是价格的接受者。但当他向私人购买旧汽车时就不同了，可以讨价还价。

解释买方行为的各种因素：

表6对解释买方行为的条件变量作了概括和分类。在本文以下部分中，我们将对它们的作用给以一些新的解释。到目前为止，这种解释都是根据经验和演绎推理进行的。本文中有些变量也用数量来表示。

表6 买方行为的各种解释变量

作用分組	序列号	种 类
标准作用 买方的资金来源	1	买方的收入
	2	买方的储蓄
	3	在交易发生时买方汽车的预期售价
价格作用	4	新汽车价格旧汽车价格
	5	油价
	6	其它开支(零件, 服务)
交叉价格效应	7	公共交通税
	8	住房开支
	9	其它生活开支
非标准作用 供给作用	10	对定购型号的限制
	11	预期排队时间
行政作用	12	对转卖汽车的行政约束

表6中表明了各种标准和非标准的作用。首先，我们必须清楚以下特点。标准的消费理论，由戈森、恩格尔·帕累托·希克斯以及萨·缪尔森等详尽阐述，与新古典经济学并行发展，并与瓦尔拉的均衡理论互相交织。标准的消费理论关心需求（作用），而被一些匈牙利经济学家所接受，但他们同时又反对其理论基础。对买方市场和具有预算约束并且支付实际价格的买方行为的考查，使标准的消费理论注入了新的活力。在这种立场上解释需求的主要变量是价格与收入——虽然其它因素也是重要的。在买方市场上，如无什么变化，需求或多或少可得到满足，意图和意图的实现可得到一致。因此，可通过观察实际购买来代替对需求的

的直接观察。

在本文中，“标准的”这一定语是指需求与价格、买方的资金来源或收入之间所存在的相互关系。在卖方立场上，假定买方的预算约束是硬的，价格是实际的，标准的解释变量也具有很大影响，在汽车由私人购买的情况下，这两个条件都是满足的，因此，这些标准因素发挥了作用。不过，除此之外也还存在着具有相当影响的“非标准”因素，尤其是卖方市场的特点。主要是供给与行政约束。

让我们先来依次研究各种“标准”因素。

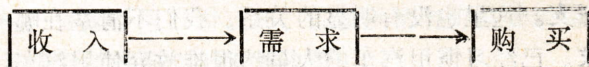
(1) 收入与(2) 储蓄。在估计需求函数时，通常的办法是把买方的实际购买作为独立变量。如果买方在实现其意图时不受短缺供给的约束，那么，这种办法是正确的。在这种情况下可以假定，购买意图与实际购买一致。但如果市场上存在着长期短缺，这一假定就不正确了。这是由于在后一种场合，决定实际购买的直接因素是供给。因此，在这种场合，通

常的决定因素不是需求函数而是购买函数。

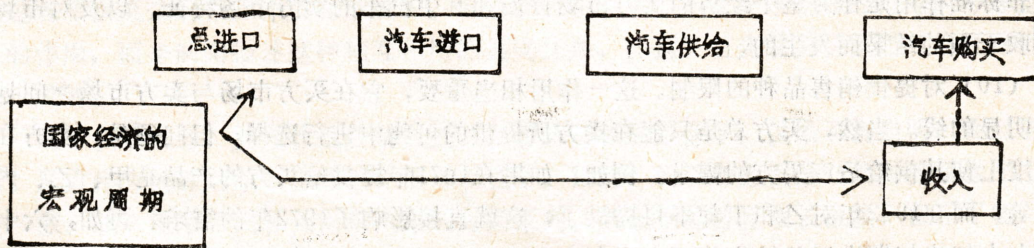
在有些市场上，即使存在短缺，直接观察需求也是可能的，匈牙利汽车市场就是如此。如我们所看到的，这一市场上的初始需求被记录下来。这是我们分析过的指标，准确地说，是追加购买意图。

下面这一点很明显，即使在长期短缺的情况下，基本的恩格尔关系也是有效的，收入强烈地影响长期需求趋势。然而，实际购买函数与需求函数并不一致。购买与收入紧紧相关并行。有两种间接效应应当观察。第一，从长期看，无论是买方行为表明购买，还是卖方行为表明销售，都不与需求发生很大的差异。当排队时间过去以后，顾客便购买汽车（只有少数定货被取消）。直接决定实际购买的供应也不可能背离长期需求趋势，除了短缺产品以外，供给多少能适应需求。第二，收入与汽车购买并行发展的趋势由于相同的因素而可通过二者的变化进一步得到解释。在限制很紧的情况下，宏观层次的波动影响买方的收入和卖方进口汽车。这样，实际购买就由后者即供给所决定。

买方市场的因果链可以表示如下：



与此相对应，买方市场的因果链如下：



上图中纵向虚线箭头表示，由于一个常见的原因，收入与汽车购买紧紧靠近，但它并不意味着任何直接的因果关系，当然也不必如此。

供给受储蓄流量的影响很大，需进一步考察的是，储蓄流量本身又是如何受其它因素影响，这些因素包括收入、其它市场上的供应、交叉价格作用等等。

最后，要说一下收入的作用。通常，首先要回答的，较早的收入和同期收入对需求与购买有什么作用。常识表明，需求也受将来预期的影响。这可用其它一些方法，例如访问来揭示。实际工资停止增加，经济停滞和衰退的预期可能使对汽车的需求下降。

(3) 已有汽车的价值。那些已经拥有一辆汽车的人要通过交换得到一辆新车。他们的经济状况在很大程度上取决于旧汽车市场上价格的变动趋势、限制销售的行政管理，等等。因此可以把汽车购买者划分为两大类：旧汽车拥有者和新汽车拥有者。他们的市场行为是不同的（正象他们驾驶汽车时不同一样）。

(4)、(5)、(6)，所有价格作用。直到1979年，新汽车的价格基本上都是稳定的，只是在1979年价格才突然上涨了一次。这也意味着定货在大量增加，可以把它看成是那次涨价的一个因素。那次价格上涨明显地压缩了对汽车的需求，从而在1979年“存量”需求的聚降中发挥了作用。然而，我们无法知道这一因素究竟对那次需求下降起了多大作用，它在多大程度上受到了差不多在同时起作用的其它因素的影响——这些因素包括：实际收入停

止增加、不太令人乐观的预期、对汽车转卖的行政限制、等等。用一种计量经济学的方法把各种作用分开,现在看来是不可能的,这主要是因为它们在1979年是以一揽子的形式出现的。

对旧汽车的需求显然是旧汽车价格的递减函数。这里也存在着一种标准关系,即新旧汽车的价格具有一种交叉需求效应:前者价格的相对提高扩大对后者的需求,反之亦然。

(7) 公共交通税多年来一直是稳定的,而且与摩托车费用不断上升的情况比较,它也是非常低的。这虽然有助于减少对汽车的需求,但公共交通税的偶尔增加也会提高对汽车的需求。

(8) 住房费用。住房费用与对汽车的需求之间没有明显的关系。一般微观经济学研究表明存在着某种替代关系。若干家庭可以在是把钱花在改善住房条件上,还是用来购买汽车之间进行选择。然而,在匈牙利的情况下,很大一部分家庭所面临的问题是以另外一种形式出现的。住房开支与购买汽车这两类消费是大不一样的。这一点从拉柯与西蒙的研究中得到证实。他们的研究认为,住房开支的波动反映了储蓄的波动,但不反映其它消费包括购买汽车的变化。

(9) 其它生活开支。这里也没有明显的关系。我们不清楚在哪一种情况下开支较大的消费影响对汽车的需求。已经习惯用汽车的人虽然很难放弃使用汽车,但他们还是可以用得少一些。

非标准作用是作为整个经济的卖方市场特征和其中汽车的卖方市场特征,以及对市场进行行政干预的结果而发生的。

(10) 对提供销售品种的限制。这一作用相当重要,它在买方市场与卖方市场之间划了一条明显的线。当然,买方总是只能在卖方所提供的可能中进行选择。但问题是,卖方在何种程度上使其供给适应买方的需求。例如,如果在1971年提供给买方的产品是甲、乙、丙、丁等等,而在1972年对乙和丁却不再提供了,这就直接影响了1972年的需求。再如,六十年代和七十年代初期进口并销售的西方汽车产生了对这些型号的需求。但是,西方汽车的进口后来停止了。另外一个例子是T型和W型的供应。1972年和1974年之间对W型的定货停止,1972年和1975年之间对T型的定货也停止了。大多数的购买者不打算接受被迫替代,而宁愿等待。这样当定货再度开始时,被推迟了的需求突然膨胀。这个例子显然表明,国外和匈牙利的卖方提供的供给对买方需求发生了重要影响。

(11) 排队时间。预期的排队时间对买方需求的作用并不明显。一方面,排队时间延长使买者反感。有些买者不愿忍耐,宁愿作接受被迫替代但排队时间较短的选择,如果他们所期望的那种型号的排队太长,他们会转向不太流行的型号。

但是,也存在着相反的作用:延长排队时间把买者吸引到排队队伍。如果队排得非常长,为了下一轮购买就值得提前定货。出于转卖目的也值得去排队,因为采取这种方法可以获得一笔投机收入。我们认为,1977和1978年需求的突然上升可以从这里找到原因,当时要预付50%的货款,禁止转卖旧汽车。

(12) 对转卖的行政约束。哪里存在短缺和排队,哪里就几乎不可避免地要提供排队待售的地方。与插队的情况一样,我们也不打算对此作道德上的判断。作为经济学家、我们认为这是与排队现象相伴而行的。

若干行政命令禁止私人之间买卖车龄不到三年的汽车(在此之前,私人之间销售车龄不到一年的汽车要专门征税)。由于汽车的所有权要在当局登记,所以这种行政命令是有效

——确定销售的资金条件。新汽车的价格应定多高？其中多大部分要预先支付，或者是否赊销？

——对民间转卖的行政约束。

——对国营贸易公司销售旧汽车的管理。

除了内部多少有些摩擦以外，中心直接的多层管理过程表现出类似的行为，因此，成千上万竞争激烈的买者所面临的只是一个规模特别大且具有半垄断性质的“卖者”。这个“卖者”特别庞大，因为它不仅象许多垄断性的卖者常常做的那样，控制供给，决定价格，而且控制信贷条件，对市场过程进行行政约束。

解释卖方行为的诸因素

表6中解释买方行为的标准和非标准作用是很明显的。对卖方行为的解释要从一个消极的论点开始，最主要的标准因素是，价格和企业短期利润对卖方的供给不发生作用。这一论点不能从过去的经验中得到明确的证实，因为过去只有一次较大的价格上涨（在1978年）。那次价格上涨并不一定是随着标准的微观市场反应，即供给增加而形成的。相反，宏观作用却占首位；由于价格上涨压缩了需求，在整个经济受到限制的情况下供给被压缩了。这不仅表明了供给的短期变化，而且也表明了中期目标的变化。我们的调查表明，五年供给目标在逐渐下降。1978年初的目标数——根据几种一致的意见——是进口650,000辆私人汽车。在1981年头季，第六个五年计划设想进口520,000辆，可是麦克公司和国内贸易部几次发表意见认为只应进口480,000辆。

无论是公众意见，还是一些经济学家都反映：“价格是更昂贵了，但至少数量是更多了……”。必须注意，这一论点并未得到自我证明。例如在我们的情况下，市场上有新汽车出售，但这一市场难以正常运行。

现在让我们把注意力转向非标准作用。全部作用都归结到这一事实，卖方不是真正独立的、市场导向的公司。它基本上不受利润考虑的引导，而且也不必为争得买者的信誉而竞争。这个“卖方”是一个由一系列其他因素所驱动的多层次管理组织，而且它有能力把自己的意志强加给买者。

我们不求完整，只考虑以下五个因素。

第一，运输政策，经过一定的简化，我们的思维按如下思路进行：

让私人汽车业发展，但不能太快。它不应超过供给能力、道路网络以及服务系统的承受能力等，也不应取代公共交通。

在这一思考中有很多理性的因素。其中很大一部分可以支持以下想法，即在计划经济中不应当仅仅由人们自发的需求来决定汽车拥有的增长率，而同时应该认真考虑汽车增长引起的间接的、外部效果。它们应受到相应的约束。然而，有一些不变因素会导致顺利地提高上限，但它们不能用来解释供给为什么波动幅度增大。

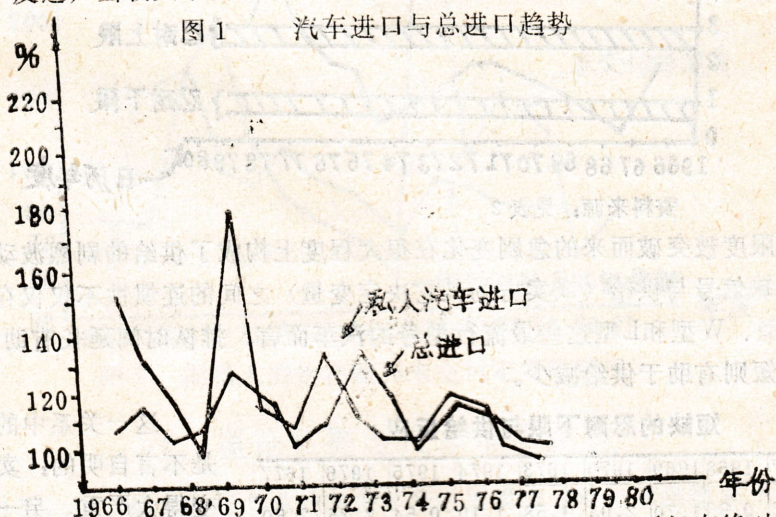
第二，与社会主义国家进行贸易的作用。我们已经提到，进口不仅取决于匈牙利的进口意图，而且也要看外国是否愿意出口。在这种场合时时遭受严厉的限制，如停止或减少某种型号汽车的进口。

除了这些对出口方面的非正常的限制以外，还有一些比较正常的限制。如果匈牙利与某个制造汽车的社会主义国家之间的贸易收支状况对匈牙利有利，匈牙利下一年从该国进口的汽车会突然增加。如果对外贸易收支状况比较差，汽车进口就会下降，或者停止。这一情况

虽然不是在某一年、每一种产品市场上都是如此，但的确经常可见。在从各个社会主义国家进口汽车与从这些国家的总进口之间也存在着一种普遍的、相当密切的关系。因此，在这种情况下，汽车进口或多或少线性地取决于从某国进口的总额。

第三，与资本主义国家进行贸易的作用。出口愿望在这里不成问题，只要匈牙利愿意用硬通货支付，资本主义国家的汽车行业就愿意供给。

在债务收支平衡与从资本主义市场上进口之间存在着一种明显的关系。当收支平衡没有很大恶化，或者相反，有所改进，而且可望有很大改观时，从资本主义国家的进口就比较稳定，甚至扩大。反之，当收支平衡相当恶化，或者预测更加恶化时，进口就会停止。



第四，国民经济宏观周期的作用。私人汽车进口和总进口之间不仅在绝对量方面，而且或多或少在增长率方面也保持着持续的密切关系。图1显示了私人汽车进口和总进口的指数。加速和减速运动在14年中就有11年是一致的。因此，全国总进口的减速和加速与汽车进口的减速和加速之间的稳定关系是可以表明出来的。

第五，对短缺信号的反应。直到现在为止所列举的各种因素都是根据对外贸易和运输政策的限制对当前可能的供给范围设置上限。然而，卖方仍然有施展计谋的相当广泛的范围。据我们所观察，这种计谋大都是为对短缺信号作出反应而展开的。

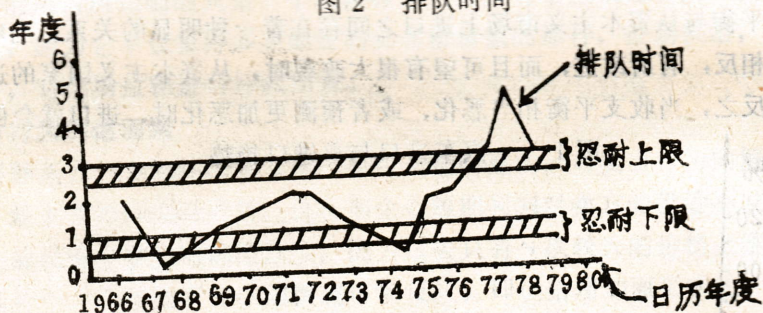
1. 排队的作用。图二反映了若干关系，同时也显示了前面所提到的实际排队时间。卖方观察到最高忍耐限度。缺口不应太大。这一限度看来平均为两年到三年。观察忍耐上限的动机可以从政治方面找到经济政策的制定者们旨在避免买者无法忍受的排队时间。如果排队时间超过这一限度，“排队的吸引效应”就会增强，队就排得更长。

1978—79年前后，忍耐上限被大大突破，卖方为了使短缺压缩到忍耐限度以内进行了剧烈的干预。这一目的不是通过增加供给达到的，而是通过提价、增预付额、增对转卖的限制等来突然削减需求达到的。

卖者也观察到忍耐下限：缺口不能低得过分。他特别坚持卖方市场不应当转化成买方市场。看来最低临界值大约是等候六个月到一年。卖者如此行事有几方面的动机。最明显的动机是，如果队排得太短，或者更糟糕的是完全不排队，那对卖者来说就不方便了。买者会更加挑剔，而且由于卖者的态度生硬，就会难以满足甚至不可能满足买者的愿望。出于对外贸易的某种考虑，也会排斥太短的排队。没有足够能力贮存未卖掉的汽车。

汽车市场曾于1967年和1974年两次冲击过短缺的忍耐下限。与上面所分析的忍耐上限被突破时的情况不一样,在目前这种情况下价格未发生变化,但是在这两种情况下供给都连续三年减少了。这一点由图2和表8显示出来。在这两种场合下,人们可得到的供给没有相应放慢增长速度,但绝对额却减少了。压缩供给的结果是,平均等候时间再次提高到忍耐下限以上。

图2 排队时间



资料来源: 见表2

随着忍耐限度被突破而来的急剧变化在很大程度上构成了供给的剧烈波动。这一时间系列也表明, 短缺信号与供给(或卖方的其它决定变量)之间的连贯性不仅仅存在于忍耐限度的附近: 就T型、W型和L型这些最流行型号的汽车而言, 排队时间延长有助于供给增加, 而排队时间缩短则有助于供给减少。

表8 短缺的忍耐下限与供给反应

年度	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977
排队时间	2.12	0.52	0.90	1.70	2.04	1.58	1.10	0.54	2.25	2.50	2.25	2.50
供给指数	157.7	132.3	98.5	97.1	184.4	136.9	115.8	104.8	88.9	116.1	116.1	116.1

这一关系中的第一部分几乎是不言自明的: 卖方不想让短缺变得太严重。另一部分则有点令人费解: 卖方反对使短缺程度太轻。

2. 积压未供给停货的作用。根据我们的观察: 如果积压未交的订货的增长加速, 随之而来的是下一年度销售的增加。这一观察由图3表明。与排队时间信号相反, 这一关系并不构成向私人销售的转折点, 但它在无多大变化的年份里是有效的。它发挥作用的频率为考察年份(1969—1980年)的三分之二。它的作用并不特别大, 与宏观周期和对外贸易因素比较来看, 它的作用是比较小的。

我们在这里想另外谈谈汽车生产和供给短缺的长期作用。在资本主义的汽车行业中, 生产者之间存在着激烈的竞争, 首要的任务是提供耗油比以前少的新型号汽车。而社会主义国家的汽车行业几乎不按这一方向运行。东德、苏联、捷克以及波兰的汽车行业仍然在生产六十年代型号的汽车, 而T型还是五十年代的型号, 只是作些很小的变化。1973年以来这种情况并无多大变化。这种情况导致社会主义国家能源的严重损失, 在这些国家中, 用于汽车的石油消费日益增加。此外, 社会主义国家用这些旧型号车难以使其汽车出口实际打入西方市场, 即使降低价格也难以打入。

社会主义国家中想买汽车的居民也选择耗油少的型号, 因为石油价格提高了。然而, 在卖方市场上, 买方尽管有很多愿望, 但他不能把这些强加给卖方。那些控制T型和L型生产的人清楚地知道, 这些10到20年大批量生产的一般型号的汽车要卖给6—10年以前就开始排队的买者, 这种情况不仅在匈牙利是这样, 而且在其它社会主义国家也如此。因此, 他们感觉不到技术进步和制造耗油更少的汽车的经济压力。

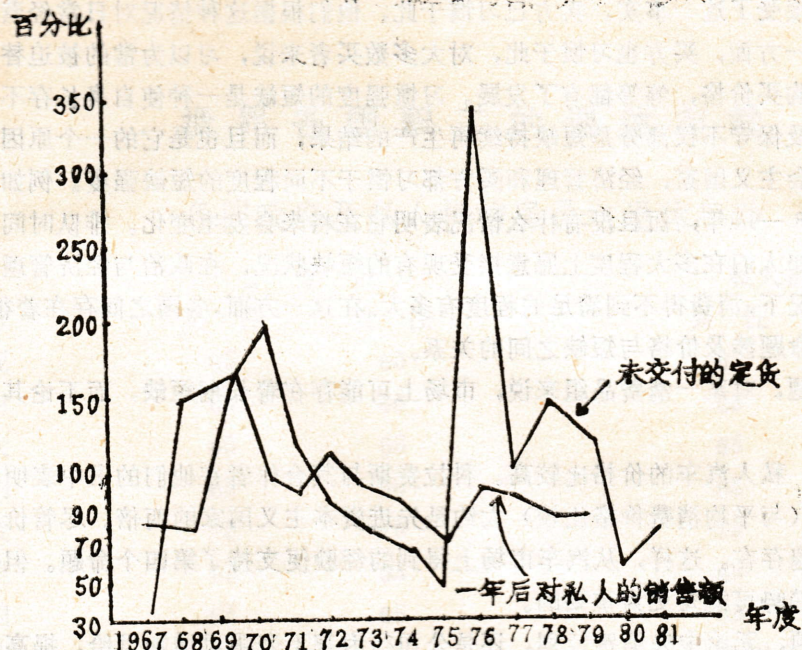


图3 向私人的销售额和未交付定货的情况

六、理论前提与汽车市场经验

根据以上分析，可以说我们所考虑的各种解释性因素通过延长或缩短来“拉动”供给。这一点在买方行为中得到反映。供给水平、排队长短、价格变动以及其它有关因素导致需求波动，需求波动又影响排队的长短和供给。

我们现在要根据我们对汽车市场的研究来考察由我们中间的一位作者所发展的一些理论命题。这些命题是对实践经验的概括和逻辑演绎推理的结果，但没有参考统计资料。这就是为什么把它们称为“假设”的原因，这些假设需要试验。现在我们可以参考统计资料，但只局限于个别市场的情况。虽然在这一领域还未建立起理论，但可以说，无论怎样，对这一领域的考察都不会削弱而是支持这一理论的建立。

所有这些命题仅仅是指社会主义制度下的资源约束的短缺经济，包括传统的和改革后的经济管理。以下不对这一限定加以详细的论述。

前面三个命题是关于短缺的。

第一个命题，长期短缺在市场上普遍存在特别在一些家庭消费品市场上更是如此。

第二个命题，总是有一大批积压未交的定货（即“排队”）。

第三个命题，与严重的短缺相背离可以作为各级控制和计划的反馈信号。作为对这一信号的反应，市场又回复到通常严重的短缺。

我们对汽车市场的调查完全证实了以上命题。我们特别注意找出在对这些命题进行经验检查中什么因素具有决定作用：对汽车市场普遍实行的管制不允许排队缩减得太快。只要这种管制发生作用，短缺就要继续下去。

在长期短缺情况的指标中，没有国际上通行的忍耐限度，这种限度的数值在不同的国家、不同的时间里是一样的。匈牙利在过去十五年中，汽车市场上的排队时间为1到3年，

人们也习惯并接受了这一事实。卖方已习惯于此，他们根据这种情况对日常经营和销售组织进行调整。另一方面，买方也习惯于此，对大多数买者来说，习以为常的被迫替代和排队倾向，预先确定购买价格，等等都有了发展。习惯强度的短缺是一种使自身长存不废的现象：习惯、遵守以及保守不仅部分是短缺持续再生产的结果，而且也是它的一个原因。

在其它社会主义国家，经济管理和买方都习惯于不同程度的短缺强度。例如，民主德国的排队时间是8—10年，而且没有什么情况表明它在将来会发生变化。排队时间的变化取决于许多因素，如人们在多大程度上愿意接受现有的短缺状况，在政治与经济管理能够并且将实际共存的情况下，消费得不到满足的程度有多大。在这一方面，各国之间存在着很大的差别。

下面三个命题涉及价格与短缺之间的关系。

第四个命题，对某一消费品组来说，市场上可能存在着长期短缺，而不论其相对价格是高还是低。

在匈牙利，私人汽车的价格比较高。科拉费斯与其合作者在他们的书中表明，匈牙利汽车的相对价格（与平均消费价格比较）大约是先进资本主义国家的两倍。尽管价格很高，长期短缺还是普遍存在。这样，从汽车市场上得到的经验便支持了第四个命题。但是从这一观点来看，价格趋势可能是更为重要的。

第五个命题，无论中央消费计划，还是公司行为都不表明对增加供给，提高销售价格作出反应的一般自动的趋势。

第六个命题，价格提高不会自动消除任何消费品的短缺。

我们对汽车市场的调查可以支持这两个命题。价格提高无疑削减了家庭需求，但并未导致供给增加。需求和供给二者的增长率都下降，因而，一般强度的短缺仍然存在。

从实际经济政策的观点来看，第五个命题与第六个命题的一致性是相当明确的。价格上涨不会消除短缺，除非供给反应发生了变化。这把我们引向最后一个问题，我们现在来加以讨论。

汽车市场的状况会由卖方市场变为买方市场吗？我们不准备以规范的方式，而是以预测的方式来回答这一问题。汽车市场上的短缺现象的消失并不是不可能的。匈牙利市场上有几个部分就不存在着短缺，最多也只是零星的摩擦性的短缺。例如，能源供应，包括供应给居民的燃料，大多数食品，等等。但是，我们认为，在现有体制条件下，汽车市场要变为买方市场，尽管不是不可能，但也是不大可能的。

这种转变将会在实际转变期间吸收大量资源。尽管交货时间大为缩短，但对持有订单的每一位排队者来说，都必须立即进口汽车。当然，这不过是提前使用资源，因为在排队取消以后，只有新的追加需求需要不断得到满足。现在，由于收入增长停滞，取消排队暂时还不会吸收太多的资源。然而，负责汽车进口和销售计划的判定者与管理者对于这种转变会感到不高兴，其原因如前所述。但是，即使他们赞成实现这种转变，中央资源分配者也不会采取这一步骤。在其它一些部门也存在着长期短缺，其中一些部门比私人汽车运输更重要。在有些领域，短缺相当严重，而且从社会效果来看，也更令人难以接受。为什么只是取消私人汽车的排队？短缺均匀分布的趋向将会直接或间接地占据主流。当然，还要强调考虑对外贸易和国际收支平衡的困难。但这一问题最后不会是只靠或甚至可能主要不是靠争论来解决的。决策者面临着很大的压力，使得他们集中力量解决其它问题，而不是考虑如何使某些领域由卖方市场转变为买方市场。最后的结果是，在可预见的将来，汽车市场上的短缺将永不消失。我们的预测当然是有条件的，这就是现有经济体制结构没有实质性的变化。