

中国汽车工业的理想出路——建立一个超大型的中外合资企业

The Best Way to China's Automobile Industry Is to Build a Super Large-Sized Chinese-Foreign Joint Venture Enterprise

钱振为 余志生 郭少平 申 理 黄继英

(清华大学汽车工程系 北京 100084)

中国加入世贸组织后,汽车工业将受到严重冲击,人们十分关心它的命运。有人认为汽车工业将遇到灭顶之灾,有人则以家电为例,认为最终将万事大吉。更多的人认为形势是严重的,希望能够克服困难,但似乎难以找到万全之策。

其实,不管是否入世,中国经济必将与世界经济接轨,中国汽车工业也必将融入世界汽车工业整体之中。全球化不仅是世界经济必然趋势,也是中国经济增长的客观需要。在封闭的情况下是不可能建立起现代汽车工业的,中国汽车工业走向世界是迟早的事,加入世贸组织不过是加速了这一过程。

一、世界汽车工业全球化趋势愈益明显

所谓汽车工业全球化大致有以下几点含义。

首先,世界将形成统一的汽车市场,任何国家都不可能把本国市场封闭起来发展汽车工业。中国汽车工业面向的是世界市场,要参与国际竞争,若在国际市场上站不住,国内市场也保不了。入世后一段时间内我国仍可在世贸组织框架内采取某些关税和非关税措施,对国内市场进行一定程度的保护,但这种保护是暂时的、有限的,中国市场迟早要向世界开放。

第二,各国汽车工业将逐步实行自由化,不仅向本国资本开放,也向外国资本开放,允许国内外企业从事汽车生产。汽车企业将走向跨国化、资金国际化。任何国家的政府都不能把汽车工业控制起来只允许规定的企业从事汽车生产。自由化并非意味着走向分散,相反,企业间的合并和联合将继续下去,汽车工业将在世界范围内集中。进入 21 世纪世界汽车工业可能形成这样的格局:少数几个超大型跨国公司加上他们在世界各地设立的独资或合资企业。

第三,原材料零部件全球采购。在一定条件下

为了保护本国企业,可以对汽车零部件的国产化率作出一定规定,但要求不宜过高,因为全球采购是产品具有竞争力的必要条件。入世后中国的零部件企业同样受到很大压力,他们也要走向世界参与国际竞争,不能依赖国家保护。

第四,世界正在形成统一的汽车技术市场。任何国家或企业都不可能完全依靠本身技术来发展汽车工业,企业要利用全世界的技术资源,才能满足发展需要。引进技术是正常的、长期的,但企业不能完全依赖引进,企业在技术上没有创新、没有独到之处,同样就没有竞争能力。那些既没有引进世界最新技术的经济实力,又没有创新能力的企业只能望市场兴叹。

所谓汽车工业的全球化,是指世界汽车工业和汽车市场成为一个整体,所有企业按照市场经济原则在统一的市场条件下竞争。诚然,全球化的进程是一个历史过程,并非短期内就可以实现,但是这一进程正在加速。进入 21 世纪的中国汽车工业必须符合这一潮流,迎接它的挑战。然而,目前的中国汽车工业很难适应这样的形势。一方面,中国汽车工业十分弱小,汽车企业难以与国外大企业匹敌。另一方面,今天的世界汽车工业为少数几家超大规模企业所垄断,这种情况与几十家几百家企业的自由竞争是完全不同的。按照市场经济的一般原理,单个企业的经济力量与整个社会经济力量相比很小,它不可能从宏观上影响和操纵市场。现代的大型跨国公司经济实力雄厚,甚至超过某些国家的经济力量,他们不仅能够影响一些国家的经济,甚至能够影响其政治,有人说他们是未来世界的真正统治者。因此所谓的全球化远非平等的竞争,这种情况对于中国幼小的汽车工业来说是十分不利的。认为只要自由化,只要参与市场竞争,中国汽车工业就一定能发展的观点是没有根据的。

在 20 世纪后半世纪,有些国家,如日本和韩国,曾经采取这样的方式发展汽车工业,一方面,产品

大量进入国际市场,出口成为企业生存发展的重要条件;另一方面,把本国市场保护起来,严格限制国外产品进入。日本到 80 年代末进口汽车在国内市场上的占有率还不足 5%,而韩国长期来不足 1%。中国能否走这样的道路呢?中国发展汽车工业将是在 21 世纪,是在世界经济迅速走向一体化的时期,不同的历史条件不允许中国走这样的道路。日本韩国所以成功,除了本身努力外,特殊的国际政治条件也是重要因素,中国不具备这样的条件。中国发展汽车工业依靠的不是封锁,而是开放,这是历史条件决定的,在某种封闭状态下发展汽车工业的道路已走不通了。

二、中国汽车工业存在重大的、致命的缺陷

第一,企业结构分散,规模很小,即使是最大的几家企业,实力也十分有限。问题的严重不在于存在几十家中小企业,这些企业的经营状况对汽车工业整体并不带来决定性影响;最大问题是少数几家大企业重复生产重复开发,在低水平基础上进行无意义的竞争。中国的优势是能够集中力量办大事,但在建立汽车工业上这一优势没有得到充分发挥。

第二,汽车工业在地理位置上分散,现有几家大企业分布在全国各地,相距很远。一方面,从发展汽车工业的条件看,有些企业的地理位置并不是最有利的。选择地理位置需要综合考虑经济、技术、劳动力资源、历史传统、交通运输等各种因素,包括在大规模生产的条件下产品能够迅速便宜地输送到国内外主要市场。地理位置选择不当造成企业先天不足,影响是长远的。另一方面,大企业分散不利于形成全国统一的先进的零部件配套体系,不利于汽车企业采用精益生产方式。现代汽车生产要求尽可能减少仓库,减少库存,减少零部件运输时间和费用,这是降低生产成本的重要条件,但目前状况下中国很难做到这一点。

第三,中国大企业受到计划经济大而全生产方式的影响,背着沉重的包袱,生产经营效率低下。一方面,企业经营范围狭窄,企业间存在不合理的分工;另一方面企业又把很多不应该由本企业经营的部门合在企业之中,结构复杂臃肿,矛盾重重。

三、现有的企业重组设想不能解决根本问题

考虑到汽车工业面临的形势,有人提出企业重组的设想,基本意思是以两三个大企业为核心,大致按地理位置把部分中小企业包括合资企业联合到他们中间去,组建成两三个大型企业集团,以此

提高企业的规模。实现这一方案虽然可以使情况得到一定的改善,但不能解决中国汽车工业的根本问题。这些企业集团很难把内部的企业融合成有机的整体,表面看企业数量减少了,实际上分散的局面并未得到根本改变。这样的企业改组很可能形成几个封闭的零部件配套体系,影响零部件工业的正常合理发展,改组后并不一定能提高企业综合实力,特别是不能显著提高科技能力,弄不好反而增加内部矛盾。

如此看来,这一企业重组方案也不是万全之策,它不能解决目前存在的一些根本问题,也难以保证今后中国汽车工业在全球化过程中取得成功。中国汽车工业的出路何在?中国有没有可能发展汽车工业?答案是肯定的。我们在《面向 21 世纪的中国汽车工业》(《清华大学学报》,社科版,1999 年第四期)一文中指出,在全球化进程中,由于一些原因世界汽车工业有自发达国家向发展中国家转移的趋势。与其他发展中国家相比,中国有不少有利条件,有发展成为汽车生产大国的可能性。这里说的汽车工业向发展中国家转移,并非说这些国家自身有力量发展汽车工业,而是说由于种种原因发达国家的大企业愿意把投资发展的重点移向发展中国家。也就是说,全球化给予中国的不仅有挑战,也有机遇。中国必须充分利用这一机遇,即充分利用国外企业的资金、技术、管理经验来发展中国的汽车工业。因此,中国发展汽车工业,不能立足于封闭保护,而是要实行对外开放政策,不仅市场要对外开放,汽车工业也要进一步开放。中国要创造一个最佳的投资经营环境,成为世界上最能吸引国际资本的地区之一,才能建立发达的汽车工业。

四、目前的中小型合资企业缺乏科技开发实力,没有国际竞争力

如何利用外资,各国有不同的做法,中国的办法是建立合资企业,中外双方共同投资共同管理。在相当长时期内,合资企业是中国汽车企业特别是轿车企业的主要形式。一般说,这些企业规模不是很大,产品品种不是很多,生产一两种基本车型。由于规模不大,品种不多,本身没有必要也没有可能建立强大的科技开发部门,技术上主要依靠国外企业。今后相当长的时间内合资企业仍将在轿车工业中唱主角。假如说到 2010 年中国年产轿车 400 万辆,那末其中 300 万辆也许是中小型合资企业生产的,也就是说合资企业在中国还有相当大的发展空间。当前国际资本看好中国,这是一件好事,这方面我们应该想开一些,更放手一些,让外国公司到中国来生产总比大量进口好;当然也不是毫无限制,例如可以通过立法规定企业要有一定规模、要有一

定中资比例、零部件要有一定国产化率。企业数目多一些不一定是坏事,也没有必要集中到少数集团中去,多几家比起两三家垄断来说也许更有利于形成良好的竞争环境。这不能算是分散,因为今后世界汽车工业的格局很可能是几个超大型跨国公司,以及他们在世界各地设立的独资和合资企业。

中国加入世贸组织后,合资企业同样面临国际竞争的压力,他们的产品是否能与进口轿车竞争呢?一般地说,这些企业的产品并非是世界上最先进的。现在世界上一种新开发出来的轿车基本车型,投产后5年内有较好的经济效果,5年后效益就可能下降,甚至没有效益,故企业必须及时更新产品、不断改进产品,但中国的合资企业很难做到这一点。在开放的市场条件下合资企业凭什么能够生存呢?合资企业依靠的是价格优势。合资企业包括产品运输在内的生产成本,必须低于进口汽车,企业才有存在的可能。目前中国的合资企业还没有做到这一点,这是一个必须予以解决的问题。此外,合资企业产品应该有一定比例的出口,至少做到外汇平衡,而生产成本过高使大量出口成为不可能,进不了国际市场的合资企业在中国是没有长远生命力的。因此,中国必须创造一个良好的投资经营环境,使这里的生产效率是世界上最高的地区之一,生产成本是世界上最底的地区之一,包括合资企业在内的中国企业才能在世界上生存,中国才有可能成为世界上汽车工业的投资热点。

有人主张,中国只建立一批合资企业就可以了,没有必要建立自己的大型企业。上面提到,合资企业基本上没有开发新产品的能力。强大的科技部门是企业具有竞争力的保证,但对于实力不足的企业来说庞大的科技部门可能使企业不堪重负。不需要建立庞大的科技部门正是中小合资企业的优势。但是,作为十多亿人口的大国,汽车工业完全由一批没有科技开发能力的合资企业组成是不行的,这不符合中国的长远利益。有人说,一国不具备开发能力就不能算有汽车工业。从长远发展看中国需要有能与世界上最强大企业相比较的企业。在全球化的条件下中国有没有可能建立这样的企业呢?这是一个需要认真研究的问题,本文不准备进行深入探讨。这里需要指出一点,中国的现状对实现这一目标是很不利的,中国凭自己的力量要建立世界一流水平的企业是很难的。

五、积极寻求国际合作, 组建一个超大型的中外合资企业

这里有必要探讨一种可能性,即设想某一跨国公司决心把中国作为海外发展的重点,它不满足于一两家中小型企业,而是谋求在中国建立百万辆级

的大型企业,它愿意在中国建立具有一定实力的科研开发机构,在本国公司的支持下从事部分产品开发。这一企业不会局限于一两种轿车生产,它将是多品种的大型生产基地,只有这样它的科技开发机构才有效益。希望实现这一目标的跨国公司也许不只一家,但成功的很可能只有一家,因为受到中国市场容量的限制。如果这种情况出现,对于中国汽车工业的发展将是有利的,中国应该欢迎并且积极寻求这种可能性。这一大型企业与中国希望建立的大企业是什么关系呢?无非有几种可能:一是两者合一,也就是中国与这一跨国公司合资建立一个超大型企业;二是两个独立的大企业,即一个经过强强重组后的中国大企业和一个中外合资的大企业;三是这个跨国公司没有在中国形成统一的企业,而是分别与几个中国企业建立几个合资企业。我们应该争取那一种呢?初步看来,第一种方案比较现实,符合时代潮流,有利于双方的发展。这很可能是目前中国汽车工业的理想出路。也许经过相当长的时间后,有条件实现第二种方案。至于第三种方案,是迁就现状的做法,不见得能够适应激烈的国际竞争。

还要考虑一个问题,如果中国企业没有实现强强联合,而是由某一家和某一外国公司建立大型企业,后果将如何呢?一种可能是这家大型企业发展顺利,除几家中小型合资企业外把其他中国企业逐出市场;还有一种可能是其他大企业不甘失败,自找出路,形成鼎足之势,结果谁也上不去。无论如何后两种情况对中国来说都不是最有利的。

中国只需要也只可能建立一家超大型合资企业,而不是两家三家。建立这样的大型企业并非不要其他合资企业,市场需要各种各样的汽车。如果到2010年中国年产400万辆轿车,这家大企业占1/3就不错了。这家大企业与其他合资企业相互竞争,又相互促进、共同发展,有利于形成包括原材料零部件在内的比较完整的汽车工业体系。

面对即将入世后的严峻形势,我们应该做的是尽可能集中力量,同时积极寻求国际合作,并以此为契机,针对存在的问题对中国汽车工业进行彻底的改造。摆在中国汽车工业面前的有3种可能的命运:第一种,一个大型合资企业加上一批中小型合资企业;第二种,只剩下一批中小型合资企业;第三种,中国市场基本上被进口汽车占领。最后是何种命运,取决于实行什么样的战略决策。中国汽车工业已到了决定命运的关键时刻。汽车工业的成败,不仅是一个产业的问题,它关系到国民经济的全局,关系到我国发展经济的长远目标能否实现。只有正确认识世界汽车工业发展的趋势,充分利用一切机遇,选择符合世界潮流和中国实际的发展战略和政策措施,中国汽车工业才能立足于世界。

(责任编辑 王宏章)