

把中国建成世界汽车生产强国的关键——建设百万辆级民族汽车集团

Building Million—Class National Auto Groups——The Key to Make China Powerful Auto—Producing Country

蒋一子

(中国汽车工业总公司,高级工程师 北京 100036)

我国汽车工业经过 40 年的发展,年产、销量已超过 100 万辆,进入大发展时期。但当前的实际情况是小厂太多,大厂太小,毫无国际竞争力。现有 100 多个汽车厂,生产 100 多万辆汽车,这在战后世界上已难见到了。由国家集中力量建设的第一汽车厂和第二汽车厂已发展几十年了,仍只有 10 多万辆的年产量,在当前世界上几乎找不到这样的独立小公司了。刚刚起步的轿车工业又分散在八家工厂生产。对汽车工业的这种现状议论很多。中国汽车工业该如何发展,前途如何,是须慎重研究的重大课题。

笔者对关于汽车工业的几个重大课题进行了研究。什么时候能建成名副其实的支柱产业?中国能否后来取胜,成为世界汽车生产强国?中国特色的支柱产业和社会主义汽车生产强国是以民族大企业为主体,还是以依托外资企业为主体?要建成汽车生产强国,最关键的是要有几个具有国际竞争实力的民族汽车大集团。这种大集团应具有什么样的能力和多大规模?

经研究,笔者认为,为建成世界汽车生产强国,我国汽车工业必须有国内和国际两个战略目标和—个战略重点。

国内战略目标应是,在本世纪内使我国汽车工业成为国民经济支柱产业。

国际战略目标应是,在 15 年内建成自主开放的、具有国际竞争实力的世界汽车生产强国。

战略重点是,实行强有力的集中化扶植政策,15 年内建成几个具有国际竞争实力的百万辆级民族汽车生产大集团。

实现上述目标的关键在于贯彻始终的、中央的决心和正确的战略决策。

国内战略目标:本世纪内使汽车工业初步成为国民经济支柱产业

汽车工业要成为支柱产业,首先要有一个标

准。根据国际共识,汽车工业成为国民经济支柱产业的主要标志是占国民经济的比重和对相关产业的波及效果。

经济比重,大致有四个指标:汽车工业的产值占制造业产值的比重、汽车工业的就业人数占制造业就业人数的比重、汽车有关各种税收占全国税收总额的比重和汽车工业出口额占全国出口总额的比重。

当汽车工业上述四项指标的多数达到约 5% 时,就是初步建成了国民经济的支柱产业。中、日专家对 2000 年中国汽车工业发展战略作研究时,对美国、西欧、日本的汽车工业与国民经济的发展过程作了分析。认为,各国建成支柱产业的时间大体上,美国是在 20 年代初,西欧主要国家是在 50 年代中后期,日本是在 60 年代中期(当时日本年产汽车 200 万辆,轿车占 38% 左右)。专家对中国经济和汽车工业作预测时认为,当汽车产销量超过 200 万辆时,中国就能达到上述 5% 的指标。最近,有关部门的测算也得到基本相同的结论。我国汽车工业到 2000 年产销量会超过 200 万辆,可能达到 300 万辆,因此本世纪内达到上述指标是可能的。

波及效果,汽车及汽车工业在建设、生产、销售、使用各阶段都涉及许多行业,如建材和施工,机电电子设备,金属、非金属材料,纺织、化工工业,销售服务和运输,城乡公路运输和公路修筑,石油采炼和供应,汽车修理和配件供应,税收、保险和金融,等等。因汽车产量和保有量(一般为年产量的 7~10 倍)都很大,其产值占相关行业产值的比重也都比较大,甚至使相关行业形成一个独立的行业。这样就形成了以汽车工业为中心的、广泛的相关产业群体,产生了链锁反应的波及效果,带动了整个国民经济的发展。其总合波及效果甚至达到汽车工业本身产值或就业人员的 5 倍和 7 倍以上。

汽车工业是以大批量生产的大型企业为特征

的,因此作为国民经济支柱产业须有支柱企业来支撑。各汽车生产强国都是以有数的几家年产百万辆到数百万辆级的大型民族企业为其支柱的。当前国际汽车企业年产100万辆以上(高价汽车以销售额计)为大型,年产100万辆以下到50万辆为中型,年产50万辆以下为小型。按此标准,我国汽车工业当前是大厂太小,小厂太多,最大的汽车公司年产仅十多万辆,这在国际上只能算小小企业,在市场上是不能独立生存的。由这样一群小小企业组成的“牙签支柱”毫无支撑能力可言。一旦复关,将挡不住进口汽车的冲击。靠买散件装车,买技术造车,而被一批小型外资企业分割市场,大量的钱被跨国公司赚走,结果是这种类型的汽车产业只能成为虚有其名的“支柱产业”。

大厂大了,小厂就少,这是世界各国汽车工业集中化的规律性现象。我国80年代前期中型车集中化时,一汽、二汽的年产量都已超过5万辆,而小厂在1000多辆以下,规模差距为40~100倍。战后,国外年产100万辆以下的中小型企业大都被百万辆级的大型企业兼并、联合或合营,其规模差距为6~60倍。当企业没有生存威胁时是不会自愿被兼并,被联合,而失去自主权的。因此集中化的前提是扶植大型企业,拉大企业规模差距,使中小型企业感到生存困难,或者政府用经济优惠政策促进企业联合。法国政府用10亿法郎使标志公司接收雪铁龙公司和收买克莱斯勒欧洲分公司,又用60亿法郎贷款支持其企业现代化;日本通产省用特殊减税和日本发展银行贷款帮助丰田和日产公司联合日野和富士重工业公司,都是集中化成功的实例。

我国政府从来就没有像汽车生产强国那样坚决的集中化政策,遂导致“散、乱、差”的局面。“亡羊补牢”,当务之急是集中力量扶植大企业,用经济办法促进联合,组成国际级民族大型企业以支撑支柱产业,使其名副其实。

国际战略目标:15年内建成 汽车生产强国

当前世界汽车工业高度发展,高度垄断,竞争剧烈,我国汽车工业还很落后,还能否后来取胜,建成汽车生产强国?世界许多著名的论著认为,在当前,要出现新兴的汽车生产强国可能性极小。但是,韩国汽车工业近年来发展迅速,大量出口,这就显示当前仍然存在着由后起国家建成世界汽车生产强国的可能性。

美国、西欧、日本开始大发展汽车工业时,都比当时的汽车生产先进国家落后几十年,其产量只有先进国家的约10%,西欧和日本还都面临百万辆级

跨国公司的竞争,而自己的汽车公司只是年产几万到十多万辆的规模。西欧各国经过十年左右的大发展,就后来取胜,成为汽车生产强国;日本经20年左右的努力,成为与美国并列的千万辆级的超级强国。

美国、西欧、日本成为世界汽车生产强国的基本标志是:

1. 建成了强大的支柱产业,汽车年产量达到500万辆左右(西欧为西德、法国、英国、意大利四国之和)。

2. 建成了有国际竞争实力的百万辆级民族汽车大公司。

3. 在国内能与跨国公司抗衡,主动摒除关税壁垒,开放市场,实行国际化。

4. 在国际上能与跨国公司争夺市场,先是产品大量出口,进入先进国家的市场,进而到国外办厂。

凡是达到了上述标志的都成为了世界汽车生产强国。我国要用多长时间才能达到上述目标?

我国现在汽车年产量约100万辆,也是当前美国、西欧、日本各国产量的约10%,大公司与国外的规模差距也与今日这些汽车生产强国当时的情况相似,而开发能力甚至优于日本当时的情况。

1. 汽车产销量在本世纪末如达到250万辆以上,再按10%的增长率递增(日本和西欧当时都高于14%,有的达20%以上),再用7年时间,共15年,就可以达到500万辆,成为汽车生产强国。

2. 要达到500万辆的年产量必须有几个百万辆级的民族汽车生产企业大集团作支撑和主干。目前,一汽、东风两大集团的生产能力和在建项目之和各自都已达到40万辆规模,如能在“九·五”和“十·五”再各增长30万辆以上,15年就能成为百万辆级大型企业,具有国际竞争能力。

3. 自己开发轿车是迫切和艰巨的任务。一汽、东风两大集团已有比较成套的开发队伍,已初步建成了技术中心和试车场,且开发过多种汽车,已具备条件自主开发轿车,有可能用15年时间,经过从开发、生产,到国外市场反馈几轮循环,最终进入先进国家的市场。

4. 有了具有国际竞争实力的民族汽车大型企业集团,就能在国内与跨国公司抗衡,在国际上与跨国公司争夺市场,就能形成有进有出的开放市场,使我国汽车产业国际化。

总之,用15年时间,后来取胜,成为世界汽车强国是有可能的。

发展类型选择:自主开放型 汽车生产强国

建设什么样的汽车生产强国将关系到我国汽

车工业的根本前途。在中、日专家合作研究的“2000年中国汽车工业发展战略”报告中指出,当前世界各汽车生产国大体可以分为三种类型。

第一类型,以民族汽车大公司为主体的自主开放型汽车生产强国。现今跨国公司的诞生地及其总部所在国都属这一类型。他们都是以民族汽车工业为基础,主要依靠本国资本全力发展民族汽车大公司。随着汽车工业的国际化,一方面形成跨国公司,另一方面也允许外资来本国开办公司,但仅作为本国汽车工业的补充。

第二类型,在跨国公司战略控制下的依附型汽车生产国。许多发展中汽车生产国都属此一类型。他们没有民族汽车工业的基础,缺乏巨额本国资金,主要依靠跨国公司发展本国汽车工业。其中,有以跨国公司的子公司为汽车产业主体的,有以跨国

公司参与合资的公司为主体的,有的长期依靠进口关键总成零部件装配汽车。世界许多著名论著称,这种情况是跨国公司战略控制下的汽车生产国。

第三类型,从闭关造车走向开放的汽车生产国。过去中央计划经济的国家多属此类型。他们大都依靠自己建设汽车工业,闭关造车,缺乏国际竞争力。这些国家近来都在实行开放政策,但都面临两种选择和两种前途:建设自主开放的汽车生产强国,还是沦为依附跨国公司的汽车生产国。

衡量一个国家汽车工业的自主性,要看本国市场中民族企业的占有率多大(在国际化的情况下以民族企业的世界产量为量度),可称为自主率。衡量一个国家民族大公司的主体地位,要看其在国内产销量中的占有率多大,可称为集中度。七个世界汽车生产强国的自主率和集中度见表1:

表1 七个汽车生产强国的汽车生产自主率和集中度

		法国	瑞典	日本	前西德	美国	意大利	英国
国内市场(万辆)		210~280	28~38	500~780	260~320	1120~1250	210~230	210~230
国内产量(万辆)		340~390	32~50	1100~1350	400~500	800~1200	160~220	130~160
自主率(%)	1980	184	176	157	139	118	108	30
	1985	172	228	153	139	111	101	20
	1990	166	158	132	133	110	90	2
集中度(%)	1980	99	91	71	67	96	98	40
	1985	100	100	71	65	92	94	43
	1990	100	71	64	65	83	97	2

从表1可以看出:

1. 各汽车生产强国的自主率大都在100%以上。法国没有外资企业,瑞典虽有外资企业但比例很小,并且民族大公司都在国外有子公司,因此自主率很高。日本和前西德虽然外资企业比例大,但出口量也大,又有国外子公司,因此自主率也很高。美国有大量进口车和一些外资企业,但民族大公司的国外子公司很多,因此仍保持其自主性。意大利属于进出大体平衡的自主国。

2. 各汽车生产强国都有1~3家民族大公司成为国内市场的主体,集中度大都在90%以上。日本和前西德外资公司的产量比例较大,民族大公司的集中度也在65%以上。

3. 英国的自主率和集中度都很低,到80年代末都下降到接近于零。由于英国政府政策的失误,唯一的国有英国利兰公司被外国公司瓜分,国内市场被外国公司和进口车占领,终于失去了汽车工业的自主性和汽车生产强国的地位,沦为依附型汽车生产国。

我国汽车工业当前的自主率大约在75%左右。待目前的合资企业建成达产后将会明显下降。由于汽车工业的分散化,一汽和东风两个集团的集中度

已由80年代初期超过50%降至当前的不到30%,产量大于5万辆的民族公司合计产量还不到总产量的40%。因此,我国今后要加大民族大公司的发展,适当控制外资企业的规模,尤其是轿车工业,以保持汽车工业的自主性和提高民族大公司的主体地位。

关键性部署:15年内建成有国际竞争实力的百万辆级民族汽车生产集团

世界汽车生产强国的基础是有国际竞争实力的民族大公司。所谓国际竞争实力,一言以蔽之,就是能够以国际上当时的速度开发、生产、销售国际水平和国际价格的汽车,占领国内外市场。这涉及企业多方面的问题,但关键是两个,即国际竞争规模和国际水平的独立开发能力。

国际竞争规模。规模就是经济竞争实力。只有足够大规模的公司才能支持庞大的研究开发费用、工厂建设费用和销售服务费用,而独立生存、独立竞争。否则,就要被兼并,被联合,或全公司被迫合营,而失去自主权。在西欧、日本建成汽车生产强国时,民族大公司的规模大都达到年产100万辆。此

后的相当时期内,国际上公认,100 万辆规模的企业才能独立生存。根据对 80~90 年代世界各大汽车公司销售额和产量的排列和发展分析,一般来讲,年产量在 100 万辆以上的公司基本上能独立生存,而年产量 100 万辆以下的则多被兼并、联合或合资经营。可见,100 万辆或稍多一点的年产量,是最低限度的国际竞争规模。

国际水平的独立开发能力。开发能力就是技术竞争实力,是国际竞争实力最关键的要素,并以轿车开发水平为标志。

开发能力是从实践中来的,跨国公司不卖开发技术,引进产品制造技术常要落后一代产品。合资企业也只能跟着外方产品一代一代更新,常落后一段时间。

日本和韩国现代公司开始发展时没有开发轿车的基础,他们采用了几种方式起步:自行开发与仿制结合;开发与引进技术并进,投产时已开发出自己的产品;与外国设计公司合作开发,如韩国现代公司的小马牌轿车就是与意大利设计公司合作开发的。他们都取得了起步的成功。

要经过几个循环的实践才能达到国际水平的开发能力,使成万辆的轿车进入先进国家市场。自主开发的第一轮轿车进入国际市场时,只算是初步的开发能力,要经过从开发、生产到国际市场反馈几个循环,才能达国际水平的独立开发能力。日本的公司 50 年代末到 60 年代初自己开发的轿车向美国出口,达不到美国的使用要求,没有成功;60 年代中后期,以低档、廉价汽车进入美国市场,这只相当于旧车市场的产品;70 年代初开发出优质、廉价轿车,才在美国市场站稳了,前后大体用了 15 年左右的时间。韩国现代公司也经过了小马、斯泰勒和小马优质轿车的开发销售实践,经过与日本大体相同的过程和时间才进入美国市场,这时才具有了国际水平的独立开发能力。

我国要多长时间才能建成具有国际竞争实力的百万辆级民族汽车大公司?

一汽和东风两个国家级大型企业集团,经过三四十年的建设和发展已具备了发展成具有国际竞争实力的民族大集团的初步条件,甚至比日本和韩国现代公司当时起步时的条件好得多。中型客货车产品已接近当前国际水平,规模在国际同类车型中处于前列,价格仅国际价格的一半,已开始出口,并到国外建厂。轻型和重型客货车已经投产或在建设中,大批量生产的轿车项目即将建成,现有的和即将建成的生产能力总规模已超过 40 万辆,并已具备同时建设多系列车型、平均每五年建设 30 万辆以上规模的综合发展能力,按此再用 15 年时间就能够建成百万辆级的国际竞争规模。

两集团各有工种较成套的 1 500 和 2 000 人的

开发中心,几百名高级科技人才,比较齐全的先进测试设备和仪器,经过 30 多年研究开发的实践自主开发了中、轻、重型客货车,(一汽独立开发了红旗高级轿车),现在都已引进了当代轿车的成套技术,并正在消化利用和自主开发轿车。在此条件下,经过从开发、生产到国际市场销售反馈,再用 15 年左右的时间,是有可能达到国际水平开发能力的。

根本保证:政府的扶植政策

美国发展汽车工业时,尚没有跨国公司的竞争,而是在国内自由竞争下形成三大民族公司,再发展成为跨国公司的。美国三大跨国公司形成后,后来发展汽车工业的国家就遇到强大的跨国公司的竞争。后起国依靠几万辆、十几万辆规模的弱小民族企业与百万辆级跨国公司自由竞争是不可能取胜的。要能取胜,就要有比跨国公司更强大的力量,这就是政府。前西德首创由政府办汽车厂、建成欧洲最大的国有大众汽车公司的成功经验。从此至今,政府参与汽车工业的竞争已成为世界各国发展汽车工业的普遍模式。但政府又不能直接参与商业竞争,政府只能用政策去保护和扶植民族大企业的国际竞争能力。政府的政治竞争和企业的商业竞争相结合就是后来者取胜的根本保证。法国的成功经验和英国的惨痛教训充分说明这一点。

法国国内市场只有 200 多万辆,两家民族汽车生产大集团的世界产量共计 400 万辆,集中度和自主率都是世界最高的。原因是政府采取了强而有效的保护和扶植政策。

1. 严格的保护政策,初期限限制进口和征收高额进口税,不允许外国公司直接投资。以后,对日本进口车限于 3% 以内。

2. 集中力量扶植国有雷诺公司,以抗衡外国公司的竞争。收雷诺为国有,建立资金特别优惠制度。50 到 60 年代建设了几个 30 万到 60 万辆的轿车厂和 50 到 100 万台的发动机和变速箱厂。为改造商用车工业,用 22 亿法郎使贝利埃和萨维姆并入雷诺;为使雷诺发展成为跨国公司,分别收买了美国 AMC 和麦克公司的 46% 和 45% 的股份。这样,雷诺成为世界产量 200 多万辆的跨国大集团。密特朗的“法国再工业化目标”对雷诺加强援助,拨款 11 亿法郎,贷款 40 亿法郎。

3. 资助别儒公司,使之成为第二大集团。政府用 10 亿法郎使别儒接收雪铁龙公司,收买克莱斯勒欧洲子公司,又用 60 亿法郎贷款支援其现代化,使其发展成为世界产量 200 万辆的跨国大集团。

4. 建立两大集团又独立又合作的体制。尤其在石油危机后,因竞争实力减弱,国会提出“法国汽车工业的对策”,坚持两大集团又独立又合作的体制。

1985~1987 年政府低息贷款 60 亿法郎,官民一体,强化联合研究开发,合资建设百万台级的发动机厂和变速箱厂,改组和强化零部件工业。两年内政府资助 25 亿法郎,培训提高人员的水平。

英国在 50 年代前半期汽车产量和出口量都居欧洲第一,世界第二。到 60 年代中期,民族的英国利兰公司产量达 100 万辆,占国内产量 50% 以上。石油危机后,竞争实力下降,原因是政府政策失误,导致公司失败。

1. 自由化政策,在美国三大子公司的竞争下,英国的民族中小公司自由联合成一家英国利兰公司。政府却只资助陷于危机的克莱斯勒子公司,而使英国利兰公司丧失了时机,石油危机后因竞争实力下降而陷入危机。

2. 拯救政策失败,政府为拯救英国利兰公司而收为国有,投资 22 亿英镑。但该公司为小而全的混合体,技术陈旧,改造需要长的时间和更大财力,加上其他原因,长期亏损一蹶不振,竞争失利,市场占有率只有外国子公司的一半,进口车多于国产车。

3. 私有化政策使国有英国利兰汽车公司解体,最终被外国公司分散吃掉。

我国已失去了集中力量培育民族大公司的多次机遇,现已为时较晚,任务非常紧迫,政府更应采取强有力的扶植政策。

1. 采取集中扶植政策。各国经验都是集中扶植 1~3 家民族大公司而获得成功,在国内产量和出口量还不很大时,扶植的公司过多会延误形成具有国际竞争规模的民族大公司的进程。

2. 用经济办法鼓励联合兼并的政策。外国许多大公司都是靠联合和兼并而壮大起来的。但是当企业还没有感到生存威胁时,是不会自愿被兼并和联合的。因此有的国家的政府采取经济手段使有一定实力的公司接受兼并和联合。

3. 实行比开放政策更加优惠的政策。民族大公司关系到国家汽车工业的成败,理当给予比经济特区和外资企业更为优惠的政策。国外也有政府去扶植外资公司而使民族大公司丧失发展时机而招致整个汽车工业惨败的教训。

4. 给民族大公司充分的自主权。政府对民族大公司确定总体目标和扶植政策,公司对国家保证实施。在此前提下,给予民族大公司定项目、定产品、集资和进出口的充分权利。

在当前强大跨国公司的垄断竞争下,扶植有国际竞争实力的民族大集团,建设汽车工业强国要经历一个艰难的历程,成败在于政府的政策和汽车行业在国家整体利益前提下下的共同努力。

(责任编辑 冷远猷)

工 业

我国轿车工业发展方向质疑

Problems on Development of China's Car Industry

陈子鸣

(北京矿冶研究总院,教授 北京 100044)

陈 冲

(北京海贝公司,工程师 北京 100037)

近来发展轿车工业的呼声很高,《科技导报》1994 年第 8 期上杨忻和彭阳的文章是比较典型的一篇,笔者有些不同看法提出来供大家参考。

一、为什么要发展轿车工业

本来嘛,已经是市场经济了,发展轿车工业自然是适应市场的需要。已经有一个很好的轿车市场在那儿了,还需要呼吁什么呢?从一些发表的文章看,发展轿车工业似乎还有以下一些理由:

1. 工业龙头说,认为轿车工业是一切工业的龙头,发展轿车工业能带动其它各项工业的发展。

对于这种说法笔者不敢苟同。首先,我同意,一个综合性强的工业的发展会带动一大批其它工业的发展,但是这个工业本身发展的基础是自身的需要。航天工业对整个工业所起的带动作用恐怕要比轿车工业更有力,但是发展航天工业的目的决不是为了去带动其它工业。日本,由于国家政策不侧重于发展航天工业,它的航天工业并不如我们发达,但是并没有影响其整个工业的发展。因此,主次关系必须弄清楚,应该是,轿车工业本身如果适应了市场的需要,发展了,的确能起到带动其它工业的作用,而不是为了发展其它工业而委身轿车工业来起这个带头作用,因此要发展轿车工业还必须去寻找自身发展的理由。