

汽车工业利用外资若干问题的探讨

THE RESEARCH OF MAKING USE OF FOREIGN CAPITAL IN AUTOMOTIVE INDUSTRY

钟雪鑫

一、视点与视角

汽车与汽车工业给现代社会创造了巨大的财富与效益,60年代中期参与国际贸易的汽车仅占产量的15%,不足400万辆;而今世界汽车贸易达1 800万辆,所占产量比重达40%。国际汽车贸易包括相关贸易之总额已超过10 000亿美元。

国际汽车贸易的迅速增长是在工业发达国家的资本、技术、经营战略的激烈竞争和对国际市场进一步分割的过程中实现的。包括我国在内的发展中国家在发展本国经济中对汽车产品的严重短缺,增加了上述竞争的烈度。其结果,导致了发达国家国际贸易保护主义和发展中国家民族工业保护主义的抬头。发展中国家利用其劳务和资源优势并加上市场的感力同发达国家在技术、资金上的优势与产品的感力相抗衡。两种保护主义的对峙与妥协,冲突与平衡,在某种意义上促使了国际汽车工业的资本、技术、劳力、资源、产品及市场的转移和流动。一些发展中国家利用国际汽车工业转变的时机,选择正确的战略,发展了自己的民族工业;而另一些则对发达国家的挑战疲于被动策应,民族汽车工业的发展缓慢;还有一些国家却在国际垄断集团的战略攻势下步入歧途,使民族汽车工业沦为资金、技术完全附庸的依赖性工业。

世界经济有一个趋势是值得引起我们注意的:据西方报纸报道,70年代以来,国际资本的增长已大于国际贸易的增长,有专家提出,在80年代国际资本的流动将取代国际贸易决定世界经济的兴衰,国际间借贷总金额已近30 000亿美元,每年

国际资本的交易总额相当于国际贸易总额的25倍。国际贸易地位下降,发达国家对国际贸易的依赖程度也随之下降,发展中国家资源丰富、劳力价廉的优势减弱。工业发达国家贸易保护主义政策、能源和初级产品价格的大幅下降(约50%),又使发展中国家经济发展的外部条件恶化,因而,在探讨我国的汽车工业如何利用外资和剖析利用外资所存在的种种问题时,不仅要考虑合资企业本身所处的国内环境,还必须研究当前我们所处的国际环境。

二、问题与原因

在坚持改革与开放的基本国策下,积极利用外资和引进技术,以加速民族汽车工业的建设与发展,已作为一项重大战略任务提出。由于我国汽车行业引进外资和技术时间虽短,但随着合资企业行为的深入,合资过程的延长,一些潜在的问题也逐一暴露。

(一) 国产化受阻

尽管上海大众、北京吉普、广州标致三家合资企业都认为“能否实现国产化是关系到合资企业能否生存和发展的根本性问题”,但是实践与认识之间却存在着距离。至1986年底,上海大众国产化率仅达到23.4%,而目标值应为31.9%,在已达到的指标中,零部件国产化率仅为2.7%,而拼焊、油漆、总装的劳务价值占了20.7%。北京吉普尽管至1986年的累计国产化率达到12.34%的预定目标,但1987年出现了放慢的势头。据反映,当年计划数为13%,而实际可能实现的也只是10%

钟雪鑫 (Zhong Xuedao) 上海汽车拖拉机研究所工程师。

左右,1988年计划数为19.86%,但预计至多也只能达到15%。广州标致1987年尚无国产化计划,从现有的生产与配套条件分析,1988年提按合同达到国产化率33%似无可能。

我国现有三家汽车合资企业在国产化方面受阻的主要原因是:

1. 我国原材料、横向配套工业和汽车零部件工业基础薄弱,总体水平落后,产品性能质量与国际水平有较大差距,无法适应引进产品的配套要求。

2. 配套批量小,专业化程度低,产品成本高,配套双方价格差异悬殊,彼此不能接受。

3. 缺乏引进消化能力和技术转换能力。

4. 配套双方关系松懈,主机厂对配套厂缺乏扶植能力,其中包括提供技术引进、技术改造所必需的资金。

5. 狭隘的地方利益保护主义,搞封闭或半封闭式配套,人为地缩小配套圈,变国产化为市产化,省产化。

除上述因素之外,发达国家利用它们与发展中国家差别悬殊的资金和技术优势阻挠国产化目标的实现也是一个不可忽视的因素,因为投资国与受资国对国产化的实现不具备“统一的指导思想”。

尽管在中外双方所签署的合同条款里,一般都对国产化的时间表作了规定。然而,任何合同条款都没有对投资国保证国产化目标的实现负有责任作出具体规定,相反,投资国却控制着合资企业国产化的认可大权。例如,在合同条款里写着:合资公司对配套件的收购条件是,国产件的质量不低于原装件的质量,而其价格不高于原装件的入库价。然而,只有当我们的横向配套企业具备了现代化生产条件时,才有可能满足上述要求。所谓现代化生产条件,一是指与原装件输出国水平相当(或接近)的加工手段与能力,二是指与原装件输出国水平相当(或接近)的生产规模与能力。显然,就我国现有的横向配套工业基础与企业水平,除若干产品具备上述配套条件外,三家合资企业欲在“七五”期末或“八五”伊始按标准达到引进车型的国产化目标,实在令人无法乐观。

(二) 外汇无法平衡

这是合资企业中最大问题之一。虽则在几乎所有的合资企业合同条款中均书有以出口返销作为保持企业用汇自身平衡的手段。例如,北京吉普在合同中规定美方七年之内负有7 000万美元的出口责任;上海大众在合同中规定德方有义务负责短发动机与模具的返销;广州的合同中规定法方在第一期工程中应负责返销5 000辆,但实际

上都未能实现预期目标,甚至可以断定有些目标根本无法实现。

以出口任务完成得好的北京吉普为例,合同规定,1984~1986年间应累计出口BJ212和CJ车共4260辆(当量辆),然而实际出口仅501辆,如扣除466辆BJ212国家指令性援外任务外,真正出口只有35辆,不到指标的1%,至于其余两家企业的出口尚为画饼。

我们不能赞同合资企业中所存在的“在产品出口,进入国际市场方面,中外合资双方的战略目标完全一致”的观点。因为跨国公司进行直接投资必然有其经营追求的目标,它们的企图并不在于转让它们的技术和市场,它们的目的或是指向受资国低廉的劳力,或是指向受资国的资源,或是指向受资国的市场。

在中国生产,在中国销售,维持在技术合作系统内的知识优势,取得中国巨大的汽车市场,这才是我们合资伙伴利益目标之所在。要知道,在合资企业中,受资国的战略出口与投资国的战术出口是具有质的区别的。

还要说明的是,近几年由于世界汽车工业发展迅速,生产局部过剩,国际汽车市场竞争空前激烈,价格与非价格竞争指标愈趋苛刻。例如,北京吉普去年从AMC引进XJ车散件进行组装出口是完全没有任何价格竞争能力的,而该厂BJC212的出口却因国际市场对排放、噪声、安全法则等严格要求而受阻。

综上所述,三家合资企业想按现有条件实现合同中规定的出口目标是十分困难的。

实践表明,合资企业所遇到的外汇平衡问题在合资过程前期就显得非常突出,在国产化的过程中又无法通过出口创汇取得自我平衡,因而,在整个CKD(从国外进口散件在国内组装汽车)阶段只得依赖国家拨外汇支持生产。

采用引进技术,CKD起步,逐步提高自制率以达到国产化模式的重庆发动机厂在一份总结汇报中写道:尽管“(仿康明斯)NH发动机在较短时间内达到了较高的自制率(85%)”,但“在一个较长的时间里还需要一定数量的外汇,以维持正常生产”;“由于我国基础工业较为薄弱,我们还必须进口一些国内仍不能生产或达不到标准要求的零部件,目前每台NH发动机尚需1 400美元的进口件”,且“随着市场需求量增大,产量相应加大,从当前情况看,工厂所需外汇出现严重紧缺局面”;“由于国家外汇短缺,国拨外汇很难保证供应,如果没有稳定的来源并保证足够数量的生产用汇,那么工厂生产经营将受到严重影响”。

以上事实对于国产化尚在起步的合资企业提

出了值得深究的问题。

(三) 多层次重复引进

所谓多层次引进,是指为了实现第一代引进产品的国产化,继主机厂引进之后的零部件、横向配套件和原材料厂的技术引进。

为了实现从配套件到原材料的国产化,系统地进行第二层次甚至第三层次的引进是必须的,对于与国际水平有很大差距的国家来说也是不可避免的,而现在的问题是出在合资企业的多元重复引进上。

上海、北京、广州三家合资企业再加上为数不少的引进企业,现都在着手建立“以我为中心”的配套圈,并在各自的配套圈里进行第二层次、第三层次的引进。随着国产化率的逐步提高,配套圈的企业密度越来越高,层次越来越多。虽然各配套圈有互相重叠的部分,但这种配套形式是不符合“高起点、专业化、大批量、走联合道路”的原则的。重复分散的引进更加固了我国汽车零部件工业生产规模和产业组织结构的落后局面,造成了资源、资金、外汇和劳力的巨大浪费。

就世界汽车工业而言,划圈配套的方式在欧美本不时兴,就连素以丰田、日产、本田企业集团为核心建立固定配套关系的日本汽车工业和零部件工业也已开始在变革这个模式,以取得更好的合作关系和企业效益。何况,日本三配套圈具有几百万乃至上千万辆整车、数百种车型的高水平配套能力和开发创新能力,它们在横向配套关系上的改革应引起我们的重视。

三家合资企业在引进工作中存在的另一个重大问题是,在一手抓第一代产品国产化进行多层次引进时,几乎都没有考虑过第二代产品的自行开发,认为这是“遥远的事”。因而在合同中自然找不到在第一代产品国产化过程中所建立的纵向与横向系统能否同新一代产品的开发和生产相衔接这样的条款。我们的企业通常对外方在国产化过程中及时提供“滚动技术”的承诺感到满足。大众的桑塔纳、AMC的XJ、别儒的505车型在一二年内均在本国停止生产,然而我们还在为实现这些退役车型的“国产化”目标而历尽艰辛,这值得我们深思吗?难道我们合资企业下一代产品,包括它的横向配套,还要重新引进吗?倘真如此“人云亦云,人趋亦趋”,这种引进是无谓的,中国汽车工业也将永远处于“落后挨打”的地位。

南朝鲜给国产化所赋予的含义及做法是值得我们借鉴的。他们认为,传统的CKD模式即使达到100%的自制率,说到底也只不过是“外国车本国造”而已,好不容易被复制出来的外国车纵然是某国家的最优产品,但到另一国却未必是这样。

(四) 成本惩罚问题

这是带有规律性的问题,即指在从CKD到国产化的过程中,自制率越高或在相同自制率的情况下生产批量越小,成本越高的现象。美国资料报道,发展中国家在自制率达到60%时,其制造成本相当于同类进口车离岸价的1.8倍。拉美国家在自制率100%、产量8 000辆时,成本增加二倍,产量12 500辆时成本增加1.44倍,产量25 000辆时成本增加0.85倍,产量50 000辆时成本增加0.42倍。笔者对国内某引进企业的统计亦符合上述规律,即:当其自制率从11.6%提高到36.4%时,成本指数则从1上升到1.24,当自制率提高到50%时,成本指数则上升到1.34。该企业今年自制率将达85%,可以预计,相应的成本指数将会达到1.6的水平。

其他合资企业或引进企业在国产化的过程中也已出现上述现象。成本惩罚对于合资或引进企业的效益和出口创汇构成了很大的威胁,往往是丧失国际市场的主要原因。问题在于一些企业在国产市场紧缺的情况下,在不合理的高价格政策保护下对此采取回避政策。

(五) 质量惩罚问题

批量小、专业化水平低的生产方式必然伴随着许多质量不稳定因素。利用这种生产方式所生产的自制件越多,国产化率越高,质量就越不稳定,这就是质量惩罚。同成本惩罚一起是阻止国产化进程的孪生因子。广州标致等企业在实现505国产化的过程中也遇到了类似的问题。据报道东盟五国汽车联合生产计划的失败,质量惩罚也是一个重要的原因,我们的合资企业对此不可等闲视之。

三、模式和选择

纵观世界汽车工业利用外资的形式,不外以下四种:

(一) 进口替代型

这种模式是国家利用外资引进技术和装备,促进本国民族汽车工业的发展,以满足内需为目标,以产顶进,节省外汇,保护国内市场;一般都走以SKD、CKD起步,逐步实现引进车国产化的道路。实行这种模式,国家通常利用对整车进口的关税壁垒和进口限额来保护自己的汽车工业。由于汽车工业是一个资本密集型和技术密集型工业,且只有采取大量生产方式才能获得效益,因而须以巨大的市场为依托。对于经济落后、工业基础差、市场窄小的发展中国家来说,这种内向型的发展模式往往最终只是装配工业而已。

(二) 出口导向型

这种模式比进口替代模式更注重对外资的优惠政策和鼓励出口政策。南朝鲜、东欧诸国、还有我国台湾省等的汽车工业是这种模式的典型。这种模式通过引进直接投资和贷款,建立以出口为目的的零部件工业或利用技术转让生产许可证建立汽车工业,通过引进与开发把产品打进国际市场。这种模式不仅促使民族汽车工业向高起点发展,而且也带动了其他行业和部门的发展。由于从根本上解决了外汇平衡问题,因而明显地改善了利用外资的能力。南朝鲜提供资金与技术,在加拿大建立年产10万辆PONY II型轿车就是一个极好的例子。50~60年代的日本汽车工业也是采用出口导向模式而发迹的。

(三) 全面赶超型

这是工业化水平、技术水平较高的国家采用的一种发展模式,是出口导向模式向高层次发展的结果。它的目标是赶超国际先进的生产水平、技术水平和管理水平,促进本国经济的更加现代化。战后的日本与联邦德国成功地利用这个模式成为世界汽车工业之鼎足。

(四) 负债发展型

这是巴西、墨西哥、阿根廷等拉美国家利用外资发展本国汽车工业的主要模式,这种模式是建立在沉重的债务之上的。例如,1985年巴西国债高达1 035亿美元。这种依赖性的汽车工业发展方式看来不足取。

汽车工业利用外资方式和发展模式的选择完全应统一于汽车工业的战略目标。显然,作为支柱产业的我国汽车工业只有选择出口导向模式才是唯一可望成功的模式。

南朝鲜在利用外资方面的指导思想值得借鉴。合资经营的主要目的不只是获得外国资金,更主要的是获得通过其他方式所得不到的技术和利用对方的销售网打入国际市场。

四、建 议

(一) 在外资分配上对汽车工业采取优惠政策

经济界评论发展中国家在利用外资中所出现的倾向时深刻地指出:“(这些国家)对资金的投向完全为利润所趋使,不利于建立完整的工业体系和结构。在接受投资的国家缺乏有力的控制和引导的情况下,为了追逐高额利润,直接投资常常会大量涌到投资少、见效快、利润高的部门或行业,而那些耗资多、利润少的部门或行业会仍然缺乏资金和技术,这有可能使不同部门和行业之间出现新的发展不平衡,导致工业结构的畸型和工业体系的不完整。”

据统计,我国近年来,实际利用外资的总规模为445亿美元,现有近8 000家合资、合作、独资企业。与之相比,汽车工业利用外资规模甚微,合资企业的总外资本仅占上述总规模的0.44%,占1984、1985年两年进口汽车用汇的8.2%。显然,这样的外资分配是极不合理的。国家在外资分配上应对汽车工业采取优先、优惠政策,保持必要的比重,否则势必导致战略失误。

(二) 汽车工业合资企业,应从汽车工业的整体利益出发,对不利于我国民族汽车工业的建立和不符合我国汽车工业发展战略的合同款项当给予必要的修正,为我国汽车工业更大规模地利用外资、引进技术提供借鉴。

(三) 为了确保国产化的进程,有必要强化对合资企业和引进企业的行业管理,借鉴日本、南朝鲜等国的成功经验,制订汽车工业国产化条例或振兴条例,同时建议行业应成立专事国产化的管理机构,以便处理和协调各企业所发生的问题和相互关系,防止在行业管理中各部门间的推诿现象。

(四) 迅速改变我国汽车零部件行业分散落后的面貌,集中力量,集中资金,扶植零部件工业超前发展。打破现有合资企业各自为政的配套圈,制止零部件工业的重复引进,重复布点。在横向配套工作中贯彻企业优选,行业协调的办法。

零部件工业应坚持走高起点、大批量、专业化的道路,要利用经济规模效益,把目标指向国际市场,超前出口反过来带动国内市场。

(五) 坚持在引进消化、国产化的过程中建立我国汽车工业的自行开发体系,依靠自己力量开发第二代产品,避免二次引进。第二代产品的横向配套必须以第一代产品国产化过程中所建立起来的配套系统为基础,配套件也应避免二次引进。无论是第一代引进产品或是第二代开发产品都应具备先进性、实用性和向两个市场发散的可能性。任何汽车产品的引进与开发均要服从建立出口导向型工业的战略思想。

(六) 国家应给与合资企业更优惠的政策。国际经验表明,政府的外资政策及与此紧密关联的外贸政策对合资企业的兴衰起直接作用。外资政策应该是产业政策的组成部分。中国的外资政策理应成为建立外向型民族汽车工业的有力支柱。

国家要进一步改善投资环境,要放宽对合资企业的限制,实行税收高度优惠,要扩大外汇留成;实行税收、外汇留成、奖励与国产化挂钩的制度,从根本上促进国产化进程,提高进口替代、出口创汇的积极性。(下转37页)

就绪时,操作就立即被触发);**REDUCE**和**MACSYMA**(用于符号代数表达式的处理——微分,积分并化简为最简式);**SQL**(用于关系数据库的查询);**APL**(用于数量向量的函数运算)和**PROLOG**(用于运算演译逻辑系统中的表达式)。这里并没有包含所有的例子。这些语言的共同特点是,它们只表达运算的结果而不是表达获得这结果的方法,这就为编译程序和操作系统提供了很大的灵活性,可以把这些运算分配到很多处理元件中去处理。

目前,计算机学科外的人,对这些语言的经验还很少。有充分的理由相信这些语言在解决别的领域中的问题时是不完备的。很自然,许多问题会被分解成许多部份,很多块,以求单独地、分开得到解答,因此在算法形式化的时候必须明白地做这种划分。不同的部分可能需要在不同的机器上,用不同的语言去解答。流体动力学计算是一个例子,那里一个测试区域可以被分成许多小区,每一个小区用不同的算法去解决。而且,不仅每个小区是一个块,它可能分成更小的不同的小块。例如,某一个块是从一个区域描述中导出的符号方程式,另一个块含有符号处理程序以便把符号方程式约简并生成对应的**Fortran**程序,第三个块则去执行这个程序。但,第三阶

段,在不均称小块的语言处理方面,以及对它们之间的边界作出定义方面所表现的无能将驱使我们向第四阶段迈进。

第四阶段将会有非常高水平的用户接口。它能够和科学家和工程师相互应答,其抽象的水平就象科学家和工程师们之间相互应答的水平一样。这接口将有助于我们使用自然语言、图形,讲话和以形式表达式给出特定领域中诸问题的精确的公式化表达。这些接口系统将把这些描述转换为自然的块块,并建立这些块块的功能式的表达,把这功能式的表达转化为特定的程序,把每一程序再转变成可执行码,请求执行程序码,最后收集运算结果并用该领域高水平的抽象方式显示出来。第四阶段的系统将采用今天的基于知识的系统(指专家系统:译者)技术做为建造的模块。

我对计算技术发展的大略阶段和科学问题算法形成过程中抽象级别关系之间的类似性有很深的印象。从最抽象的级别到最具体的级别是:

4.精确描述。建立问题模型和解问题时观察到的限定条件的精确描述。这种描述可以使用自然语言,数学表达式,和各学科用的特殊的技术术语和特殊的表达方法。

3.抽象的算法。根据给定的描述指定解问题的一般策略。例如,如何将问题划分成块;使用什么迭代策略;数据交换和收敛策略。(在这一级,我们并不关心数据表达的细节和机器的能力等等)。

2.具体可行的算法。把解问题的程序模块建立起来或联接起来。每一模块可能需用不同的语言表达。

1.机器编码。用机器的指令集建立程序编码以及指派操作系统去执行已指定的运算细节。

这种解问题的过程是一系列变换的过程,从各学科抽象水平上的精确表达直到硬件抽象水平上的算法的精确描述。

上述的软件技术发展的这四个阶段与解问题的四个原理的抽象级别一一对应。四阶段中发展的每一个阶段就是上述编程工具开发级别关系中的一步。当今计算机科学并没提供多少工具去支持这种在较高级别上的转换;这正是为什么目前尚没有第三和第四阶段的系统存在的原因。尽管并行算法在较高的级别上较不容易看到,但它的重要性并不亚于其他级别。它将提供工具去实现操作第三阶段和第四阶段的系统所需要的功能。

(李堂秋译)

(上接33页)

对于零部件工业尤其要采取优惠政策,在税收、分配、外汇留成方面给予照顾,鼓励直接出口。

汽车工业利用外资的过程还刚开始,由于缺乏经验和完整的支持系统,因而在合营企业中所出现

的种种问题是在所难免的,我们的责任是正视问题,剖析问题,找出问题滋生的因素,对症下药,切莫讳疾忌医。

行业内外要努力创造条件,对利用外资、发展民族汽车工业之举给予充分支持。中国汽车工业是

振兴中华,加速现代化民族工业的建立,并使之立于世界之林是历史赋予我们的责任。

历史的经验和实践告诉我们:

在国际合作中,竞争往往是主要方面,谁首先能赢得时间,谁就可能赢得所期待的一切。