

文库
CIDEG

青木昌彦 主编
吴敬琏

[日] 藤本隆宏 / 著
FUJIMOTO Takahiro

日本の自動車産業はなぜ強いのか

能力构筑竞争

日本的汽车产业为何强盛



中信出版社
CHINA CITIC PRESS

日本の自動車産業はなぜ強いのか

能力构筑竞争

日本的汽车产业为何强盛

[日] 藤本隆宏 / 著
FUJIMOTO Takahiro

许经明 李兆华 / 译

图书在版编目 (CIP) 数据

能力构筑竞争/(日) 藤本隆宏著; 许经明, 李兆华等译. —北京: 中信出版社, 2007.6
书名原文: 能力构筑竞争

ISBN 978-7-5086-0854-9

I. 能… II. ①藤…②许…③李… III. 汽车工业-工业企业管理-经验-日本
IV. F431.364

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 036760 号

NORYOKU KOCHIKU KYOSO by FUJIMOTO Takahiro

Copyright © 2003 by FUJIMOTO Takahiro

Originally published in Japan by CHUOKORON-SHINSHA, INC., Tokyo.

Chinese translation © 2007 by China CITIC Press

Chinese (in simplified character only) translation rights arranged with
CHUOKORON-SHINSHA, INC., Japan through THE SAKAI AGENCY and
BARDON-CHINESE MEDIA AGENCY

ALL RIGHT RESERVED.

能力构筑竞争

NENGLI GOZHU JINGZHENG

著 者: [日] 藤本隆宏

译 者: 许经明 李兆华

责任编辑: 《比较》编辑室

出 版 者: 中信出版社 (北京市朝阳区东外大街亮马河南路 14 号塔园外交办公大楼 邮编 100600)

经 销 者: 中信联合发行有限责任公司

承 印 者: 北京诚信伟业印刷有限公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16 印 张: 15.75 字 数: 280 千字

版 次: 2007 年 6 月第 1 版 印 次: 2007 年 6 月第 1 次印刷

京权图字: 01-2006-3536

书 号: ISBN 978-7-5086-0854-9/F · 1133

定 价: 36.00 元

版权所有·侵权必究

凡购本社图书, 如有缺页、倒页、脱页, 由发行公司负责退换。

服务热线: 010-85322521

<http://www.publish.citic.com>

010-85322522

E-mail:sales@citicpub.com

author@citicpub.com

总 序

作为CIDEG文库的主编，我们首先要说明编纂这套丛书的来龙去脉。CIDEG是清华大学产业发展与环境治理研究中心（Center for Industrial Development and Environmental Governance）的英文简称，成立于2005年9月的CIDEG，得到了日本丰田汽车公司提供的资金支持。

在清华大学公共管理学院发起设立这样一个公共政策研究中心，是基于一种思考：由于全球化和技术进步，世界变得越来越复杂，很多问题，比如能源、环境、公共卫生等，不光局限在科学领域，还需要其他学科的研究者参与进来，比如经济学、政治学、法学以及工程研究等，进行跨学科的研究。我们需要不同学科学者相互对话的论坛。而且，参加者不应仅仅来自学术圈和学校，也应有政府和企业界。我们希望把CIDEG办成类似斯坦福大学非常著名的公共经济政策研究中心（Stanford Institute of Economic Policy Research, SIEPR）那样，对能源、环境问题进行经济和政策上的分析。我们认为，大学应该关注基础研究，大学的使命是创造知识，在深层知识的产生上发挥作用。而产业部门的任务是把技术成果商业化，大学和产业之间的连接非常重要。但与此同时，我们不应忘记政府的角色，特别是对于一个发展中的转轨国家，政府职能的定位和边界至关重要。CIDEG的目标是致力于“制度变革与协调发展”、“资源与能源约束下的可持续发展”和“产业组织、监管及政策”为重点的研究活动，为的是提高中国公共政策与治理研究与教育水平，促进学术界、产业界、非政府组织及政府部门之间的沟通、学习和协调。

在2005年9月28日CIDEG召开了“中国的可持续发展：产业与环境”的首届国际学术研讨会。会议的主题正是中国当今的产业和环境状况。

中国的改革开放已经有28年历程，它所取得的成就令世人瞩目，它为世界的经济增长贡献了力量，特别是当其他一些欠发达国家经济发展停滞不前的时候。不过，中国今后是否可持续增长，却是世界上许多人所关注的问

题，因为在中国取得巨大成绩的同时，还面临着诸多挑战：资源约束和环境制约；腐败对经济发展造成的危害；糟糕的金融服务体系；远远不足的自主创新能力，以及为构建一个和谐社会所必须面对的来自教育、环境、社会保障和医疗卫生等方面的冲突。这些挑战和冲突正是CIDEG将开展的重点研究课题。

中国刚刚发布的“十一五经济和社会发展规划纲要”提出了对发展模式的调整，号召用科学发展观统领全局，坚持以人为本转变发展观念、创新增长模式、提高增长质量，把经济社会发展切实转入全面协调可持续发展的轨道。这也为CIDEG的研究工作的开展提供了一个更有利的前景。

而中国对环境治理方面的研究显然刚刚开始，中国近年能源消耗的速度远高于实际经济增长速度，这种增长是不可能长时间持续的。最近《京都议定书》开始生效，哪些公共政策措施可以控制二氧化碳和其他污染气体的排放？建立一个排放权的市场是否对控制尾气排放有效？如何资助新环境技术的进步？这些问题不仅需要技术知识，也需要经济学素养。而建立一个环境监管体系，就不仅涉及法律问题和技术问题，更需要对广泛社会问题的考量。环境污染背后的实质是社会成本和价值的重新分配问题，因而要从社会系统的角度考虑环境监管。并且从发展的角度来看，中国环境污染的源头在发生改变，监管体系也就应该随之改变。

还有公共卫生问题，比如SARS、疟疾、艾滋病等等，这是全球化的另一面。人口流动性的增加加快了疾病传播，如何控制这些病的流行，不仅需要医生的合作，而且涉及许多移民的工作、生活和环境等问题。我们会面对许多类似的公共政策问题，解决方法要看历史因素和经济发展水平，因此，就要进行国际比较研究。

中国是独特的。但是，由于中国也曾经是一个中央计划经济国家，有些研究是需要与过去同是计划经济的中欧和独联体国家相比较。与此同时，日本、韩国、中国大陆和台湾有一些共同的特征，在开始阶段农村人口都占很大比重，传统社会规则是农业社群中的人际关系生发出来的。这些社会关系不可能一夜之间改变，这种发展形式和西方经济的发展很不一样，也与俄罗斯等不太一样。所以，在面对这些既有共同点，又有独特性的问题时，比较研究会很有意思。虽然受制于不同的制度框架，但问题是共同的，比如社会保障、养老金问题，环境问题等等。关于社会保障制度的设计，我们可以从

新加坡、瑞典和其他国家学到许多经验。在经济高速增长带来的与环境的社会冲突方面，我们可以从日本20世纪60年代后期的环境立法、产业发展协调中学到许多教训和经验。所以，对产业发展和环境治理的研究应该是全球化的。

比较经济制度分析是一种概念工具，有助于理解不同经济制度如何演化。不同制度可能会融合，可能会继续保持差异。产业发展和环境治理政策不一定是普世适用的，在某些国家可能容易实施，其他国家也许不行，但不同国家之间的交流非常重要。充分利用国际上已有的研究成果，收集和整理这些成果以作进一步的交流，是十分可取的途径。

正是在这一意义上，比较、借鉴和学习也成为CIDEG学术活动中的一项重要内容。根据CIDEG理事长陈清泰的倡议，我们决定翻译并出版这套“CIDEG文库”，介绍不同国家是怎样从农业国发展为现代国家的；在经济高速发展阶段，是如何处理与环境的矛盾的？这套丛书的内容选择非常宽泛，从学术的，到非学术的都在其内，目的就是给中国的读者——学生、学者、官员和企业家以及所有对此有兴趣的人提供更多的信息与知识。CIDEG理事和学术委员为文库提供了第一批书目，并成立了编委会，今后我们还会陆续选择适当的图书编入文库。为此，我们感谢提供出版书目的CIDEG理事和学术委员，以及入选书籍的作者、译者和编辑们。

青木昌彦

吴敬琏

2006年4月10日

中文版序

《能力构筑竞争》中文版在中国大陆得以问世，我感到很荣幸。在此由衷地感谢中信出版社以及清华大学产业发展与环境治理中心（CIDEG）学术委员会诸位同仁的鼎力支持。

作为一名技术管理和生产管理领域的学者，我一直从事汽车产业的实证研究。20世纪80年代中期当我在哈佛大学商学院专攻工商管理博士学位时，就参加了以麻省理工学院为中心的国际汽车计划项目（International Motor Vehicle Program, IMVP）¹和以哈佛大学为中心的汽车企业产品研发的国际比较项目，并与当时哈佛大学商学院的金·克拉克（Kim Clark）院长在1991年合著出版了《产品研发的竞争力》（*Product Development Performance*）一书。在回到日本东京大学任教后，还出版了《丰田生产系统的进化论》（*Evolution of a Manufacturing System at Toyota*）（英文版，牛津大学出版社，1999年）等学术性专著。

《能力构筑竞争》既是一部介绍上述研究成果的普及型读物，同时也涵盖了对于汽车企业间合作兼并和贸易摩擦等问题的分析，而且还是对汽车产业最近几十年来发展历史的总结。本书的主题是日本汽车企业在组织能力、竞争力以及设计思想等方面的动态进化。主要想表达的结论是，对汽车这样具有稳定的磨合型设计思想（integral architecture）的产品来说，能力构筑竞争是产业发展的根本动力。对于中国的汽车产业，我们也有长时期的研究，最近的研究成果收录在《中国制造业的产品架构分析》（2005，东洋经济新报社）之中，还没有中文版本。所以，《能力构筑竞争》是我的著作第一次被翻译成中文，希望不仅对于日本，而且对这个产业动态发展的路径感兴趣的读者能开卷有益。

我的中国缘始于1979年春天。当时我还是东京大学的学生，作为日中友好学生访华团的一员访问了上海、天津和北京。那时我正在写关于农村研究的论文，所以走访了上海郊区的人民公社和生产大队，也和北京大学的学生们讨论过农村工业发展的问题，学到了很多。还有在街道边读墙报、和街上的人们通过写汉字来交谈、去看刚刚兴起的菜市场……回想起来，我的

1 国际汽车计划项目的研究成果之一是1990年出版的畅销书《改变世界的机器》。

初次中国之行正当改革开放和经济增长的开始，至今仍难忘那些新鲜又愉快的经历。在访问团中有一位未曾相识的日本女性，在上海我们初次交谈，而她就是我现在妻子。

当时的中国还很少看到轿车，自行车是主要的交通工具。到了上下班高峰时间，数十米宽的街道上无数自行车像黑色的长河一样涌动。如今中国成为如此巨大的汽车市场，实在超乎人们昔日的想象。

大学毕业之后，我进入了一家民营的研究所工作，从1984年开始到哈佛大学商学院留学，着手关于汽车产品研发国际比较分析的博士论文和著作。所以，在20世纪80年代中国经济刚刚摸索到发展的头绪时，我却一直没有机会再次访问中国。

20世纪90年代，当我回到东京大学任教后，对中国的产业研究也重新开始。最初我和其他几位日本学者一起，和国家计划委员会经济研究所的中方专家成立了中国汽车产业共同研究项目组，走访了长春、北京、包头、上海、西安、昆明、十堰、襄樊、武汉、重庆等地的国营和合资汽车企业。我们看到即使在当时尚未国际化的国营汽车企业之间，也存在着动态的所谓能力构筑竞争。

之后在2000年时，我们将研究的范围从汽车领域扩展到中国的摩托车和家电产业，调研小组也有法政大学的下川浩一名誉教授和东京大学的新宅纯二郎副教授等资深专家加入，我们对中国制造业的研究达到了一个新的高潮。本书很遗憾没有包含这个期间的研究成果，但是从中我们得以确信，由能力构筑竞争、组织能力、产品的设计思想、进化等基本概念所构成的分析框架，同样适用于中国制造业的研究。

我认为各个国家的经济，特别是在高速增长期所面临的初始条件或制约条件，将在结果上导致这个国家的企业所特有的组织能力。比如，在20世纪六七十年代实现高速增长的日本企业，由于面临长期的劳动力、资金和资源的不足，所以如本书所述，在日本逐渐形成了以长期雇佣为基础，发达的多能技工之间协调配合（团队）的能力。我将之称为“磨合型制造的组织能力”，也实证地阐明了日本企业在组织能力的分布上偏向于这种形态。同时，也可以预想与这种组织能力相匹配，也就是说可以把这种能力发挥得淋漓尽致的是那些具有“磨合型设计思想”的产品类型。

在改革开放后走上经济发展轨道的中国经济，特别是华南地区的经济发展，与日本不同，主要依赖从内地流入的丰富的劳动力。由于劳动力的流动

性较高，所以劳动力的主要存在形态不是以长期雇佣为前提的多技能工，而是优秀的单技能工人。其结果是在中国的制造业企业内部逐渐积累了活用现有资源、重视分工的组织能力。另一方面，在改革开放初期，资源向国有研发机构集中配置的“苏联模式”成为创新体系的初始条件，造成企业内部设计资源的不足。我推测这可能是在中国多种产业中都能观察到“准模块化”产品设计思想¹的原因。在一般意义上，可以认为中国的制造业更容易在具有“模块型”设计思想的产品上获得国际竞争力。

当然，现实的经济远非如此单纯。但作为实证研究的出发点，我们提出了上述假说。也就是说，由于在中国、日本、韩国、美国、欧洲等国家和地区存在能力构筑的历史环境的差别，也就相应地产生出不同形态的组织能力，并在与其相适应的产品类型上体现出比较优势。在观察2007年现时点的中（包括香港）日贸易收支时，我们看到双方基本保持了均衡状态，同时也体现了各自出口本国具有优势设计思想的产品倾向（中国出口更多的是模块型产品，而日本则是出口磨合型产品）。

本书主要侧重日本制造业的论述，尤其将焦点放在日本企业具有竞争力的汽车制造的现场（包括研发和生产）。但这里的分析框架同样适用于中国产业的国际竞争力的分析，我们也在这个方向上积累着实证成果。所以我恳切地希望那些不仅对于汽车产业和日本经济感兴趣，而且关心中国的产业发展以及国际竞争力提升的人们能阅读此书。

我是1955年出生的人，在少年时代经历了日本的高速增长期，工作后又恰逢中国的经济腾飞。在这样的时代里，我感到从事包含中日两国在内的关于组织能力的构筑、竞争力的提升以及产品设计思想的进化等方面的国际比较研究，是我的一个使命。现在，我们由美国、欧洲、韩国、日本和中国的学者们组成的国际调研组，每年都在走访中国的企业，继续踏实地做着实证研究，持之以恒。

藤本隆宏

2007年4月在飞往印度调研的途中

1 所谓“准模块化”的设计思想是指在对既有产品的模仿、改造和改进的过程中，通过实现既有产品之间的零部件的不同组合来实现产品差别化的做法。

序 源于制造现场的产业论

从制造管理学的角度谈起

在本书开始之前，笔者首先简单介绍一下写作这本书的初衷、经过、背景以及这本书与笔者所从事工作的关系。

笔者是一位管理学者，研究方向是“技术与生产管理论”（TOM）。技术与生产管理论是管理学的一个分支，主要研究企业如何在产品生产与开发方面保持和提高生产水平、质量、速度和灵活性等。简单地讲，就是关于开发和生产的具体操作的管理学，或者说是关于“制造”的管理学（补充一下，本书中所说的制造不仅仅指生产，还包括产品开发和零部件采购等产品最终完成之前的所有价值创造活动，是一个广义的概念）。

在美国，不仅是笔者就读的哈佛大学，几乎所有的商学院，或说所有院校的管理学类专业都将生产管理和技术管理列为专业课程。而在战后的日本，生产管理理论主要是工程专业的课程，管理学和经济学等文科院系很少有类似课程。笔者从 20 世纪 90 年代初开始在经济学系讲授这一课程。也就是说，一直在斗胆给那些“未来的管理者”传授“制造管理”方面的知识，并将其作为自己的使命之一。

在研究方面，笔者从 20 世纪 80 年代开始与哈佛大学、麻省理工学院等海外研究机构合作，主要对汽车产业的产品开发、生产现场和采购部门的实力进行国际间比较。最初，研究的重点是某个时间段的项目整体以及工厂的生产水平、质量和周期方面的国际比较（这一研究目前仍在继续）。但进入 90 年代后，研究方向在不知不觉中触及到了以下问题：这种现场的实力是怎样日积月累地形成的？汽车产业和其他产业相比，赢得竞争的方式是否相同？也就是说，研究课题中又增加了制造竞争力的动态分析以及产业间的比较等内容。这就是笔者在过去 20 年间所从事的主要工作。

日本制造业真的没落了吗？

由于工作关系，笔者经常前往各国企业的工厂和技术研究所，与现场管理人员和技术人员讨论各种各样的问题、了解现场情况。概括地讲，在我的印象里，日本各个领域“制造现场”的核心实力即使到了20世纪90年代还依然在不断提升，虽然欧美著名企业和中国工厂都在努力追赶，但日本在这方面的优势仍然不可动摇。正如下面要提到的那样，单就汽车产业的“一流现场”而言，无论是哈佛大学和麻省理工学院在进行国际比较调查时所收集的统计资料，还是现场工作人员的自我评价，均证明了这一点，说明日本在这一领域仍具有明显的优势。

而另一方面，到了20世纪90年代以后，日本经济在泡沫破灭后进入调整期，宏观经济指数持续走低，金融系统更是处于崩溃的边缘。不仅家电和电子业的许多著名厂商业绩低迷，就连汽车产业的部分企业也因为亏损和债务不断增加，而被迫加强与外方资本的合作关系。在这样的背景下，外界对日本企业“产品制造系统”的评价也明显降低。正是在这个时候，作为日本经济低迷的典型代表，“日本汽车产业没落论”开始浮出水面。而与之相对应的则是“日本制造业没落论”，因为“就连日本历来最擅长的制造业都已经崩溃了”。

与此同时，凭借数字信息技术这一“符合时代潮流”的革命性技术，美国经济蒸蒸日上，中国的部分产业也开始以低成本为武器在国际舞台上亮相。于是，传媒界的“日本无用论”（Japan Nothing）以及日本国内的“全球化标准（Global Standard）追随论”、“中国威胁论”、“日本空洞化论”等观点相继问世，极端悲观成了人们评价包括制造业在内的日本经济的主流论调。

但是，在笔者主攻的现场管理领域，一直以来就对社会上的这种普遍论调表示怀疑。为什么这样说呢？单凭笔者自己估计的数字和了解的事实就可以发现，在日本仍有许多一流的生产和开发现场，它们正在迅速提高生产水平和进一步缩短开发周期。根据这一观察结果，反倒可以讲，这些顶级制造企业面临的最大问题只是不平衡，也就是说生产现场的实力仍然雄厚，但最终结果却是未能在产品市场上得到好的评价和财务业绩。这其中存在着多方面的原因，比如说日元升值、经济不景气、企业战略失败、营销战略失败、财务上的失误、缺乏品牌力度，等等，总之与“制造业全面崩溃”并无丝毫

关系。

总而言之，日本经济出现的整体不景气、金融系统危机、半导体与电子等部分行业的全球市场份额下降，以及许多企业的财务业绩恶化等现象，都是不容争辩的事实。但是，这些与“制造现场实力”的起伏并没有必然的联系。尽管如此，当今舆论对日本的生产和开发现场的评价，还是紧盯着宏观经济指标和企业财务业绩等最终结果，时好时坏的倾向十分明显。从20世纪80年代“日本式制造体系推崇论”到90年代“日本式制造体系没落论”，评价结果左右摇摆，偏差很大。这种评价的不断变化背离了生产和开发现场的实际状态，多数情况下明显受到了周围环境的影响。

进入21世纪后，曾经在相当一段时期内推动美国经济增长的IT泡沫最终破灭，上述论调又开始转向。20世纪90年代后半期，由于各种各样的原因，一度压倒日本企业的美国汽车企业的财务状况开始失控，曾主张“脱离制造业”的众多美国某汽车企业CEO最终被解职，接任的新领导层宣布“回归制造业”，在欧美汽车产业界，对所谓的丰田生产方式再次进行评估又成为一大趋势。在这一背景下，人们可以清楚地看到，许多日本汽车厂家在2001年获得的利润创造了历史新高，2002年日本车在美国汽车市场上的占有率也达到了历史最高水平。评价的变化再次被财务业绩等结果所左右。

另一方面，与繁荣的汽车产业形成鲜明对照的是，同一时期业绩低迷的家电和电子等产业却笼罩在所谓“中国威胁论”的阴影下。20世纪90年代以来，凭借廉价劳动力等成本优势，中国制造业的国际竞争力越来越高，也就是说，今后日本企业必须在各种领域里与中国企业及中国生产基地进行生产分工。

自李嘉图的国际贸易理论问世之后，国际经济的基本理论就是“每个国家的企业应该专注于他们擅长的技术（有比较优势的领域）”，日本与中国也不例外。如上所述，具备某种生产特点或工艺特点的产品，如果灵活运用日本企业的“产品制造能力”，就可以保持较高的市场竞争力。当然，企业必须要比以往更加清楚自己所擅长或不擅长的领域，而对于那些无端地认为“日本制造业完全崩溃”的个别论调，只能说它对财务业绩的反应有些过度。这样的反应无法形成健康的中日生产分工理论。

为什么这种过度反应会反复出现？

回顾一下 20 世纪 80 年代以来针对日本制造业和制造体系的主流论调就可以发现，经济指标、财务业绩和股价等结果表现良好时就好评如潮，表现不佳时则充满各种非议，这种事后诸葛亮式的过度反应一直在不断地重复。我认为它并没有完全反映出制造业在现场层面上展现出来的实际竞争态势。

在我看来，日本汽车企业因为不能适应泡沫经济之后的剧烈环境变化而在生产和开发现场迷失了发展方向，忽左忽右的情况发生在 20 世纪 90 年代前期，大约在 1993~1994 年左右。到了 90 年代后期，以丰田为例，仅仅因为合理化设计每年就能持续降低成本达 1 000 亿日元以上，而且组装生产水平也有了改进，超过业界平均水平 20% 以上。从确定车型到完成开发的周期也缩短到业界平均水平的三分之二。虽然也有企业由于战略失误导致业绩持续低迷的现象，但我认为 90 年代以后日本汽车产业的现场改革基本上都是值得肯定的。

日本企业制造现场的竞争力实际上在不断提高，而海内外的新闻媒体却一直漠视它的存在。多数欧美新闻媒体只是通过外部来了解日本经济，却忽视了日本企业 20 世纪 90 年代“制造方面的实际改进状态”，它们倾向于作表面文章，评论原则往往是“胜者为王败者为寇”，这在某种程度上来说也是可以理解的。本来，日本的主流舆论理应了解实际情况，然而做出的评价却被业绩结果的变动所蒙蔽，而且这种情况一直反复出现，这到底又是为什么呢？

我认为，未能完全建立起一个对制造现场的组织能力和竞争力加以解释的“基本理论”，是导致上述评价忽左忽右的最根本原因。我出版此书的最大目的也在于此。

探求竞争优势的源泉

那么，具体来说，形成战后日本制造体系的动态机制到底是什么？为了回答这个问题，就必须分析一下本书所提出的“能力构筑竞争”这一核心概念。战后，日本在汽车等产业中积极开展能力构筑竞争，直接为这些领域所属的企业带来了“制造方面的竞争优势”，这就是本书主张的观点。

当然，一般来说，一个国家、一个产业在某一个时段的竞争力水平，会受到经济、社会、技术等各种环境因素的相互影响。但是，即使拥有相同的环境因素，在展开激烈的能力构筑竞争的国家和产业中，为了提高公司在制

造方面的组织水平和竞争能力，压力也会更大一些，因此企业也会更加努力地工作。无论作为理论还是一般常识，“竞争产生竞争力”这一说法都不是什么新鲜事物，但问题是此时的“竞争”到底是一种什么样的竞争。至少，按照经济学教科书中所说的“价格竞争”，是无法解释 20 世纪后半期日本的产业竞争状态的。

汽车产业中最盛行这种能力构筑竞争，而且长期以来都在开展，因此我在本书中将以汽车产业为对象来对其进行分析。战后日本企业在汽车领域建立起来的产品制造系统，比如说丰田生产方式、TQC（全面品质管理）、以丰田汽车与本田技研等为代表的综合性产品开发过程、零件厂商机制等，都应该统称为日本式的综合性产品制造系统。这些确确实实是 20 世纪后半期日本能够奉献给全世界的为数不多的知识财富之一。现在已经有许多书刊和论文论述过这种“丰田式”或者说是“日本式”的制造系统发挥竞争力的功能性机制，还有许多人探索这种系统形成的历史过程，研究它是如何产生的。但是，出人意料的是很少有人明确地以这种系统的形成背后的竞争机制为题进行研究。本书所阐述的就是隐藏在“具有竞争力的制造系统”背后的竞争机制及其基本理论。

从事制造业的读者如果能够通过本书大致掌握“产品制造的竞争优势”诞生的基本过程，那么笔者就感到相当欣慰了。为什么这样说呢？企业要想在 21 世纪立于不败之地，那么其竞争战略首先就是要把握住公司的“优势”及形成优势的源泉，并且最大限度地发挥其优势。如上所述，战后的日本企业，特别是制造业的优势大都存在于“制造现场”，但是由于企业战略上的缺陷和环境的制约，导致这些优势没能反映到最终财务业绩上来。

“知己知彼，百战不殆”，这是孙子在两千多年前提出的战略理论，至今还被人们不断地实践着。要想完全准确地把握自身的优势，并使这种优势得到最大限度的发挥，21 世纪的日本制造业企业就应该从上述战略理论的基础开始做起。战后日本汽车产业的发展历程就是分析这种“优势源泉”的绝佳材料。当然，也有人指出，由于汽车产业具有特殊的产业特点，所以对其他产业没有什么参考作用。但是，我们在学习汽车产业的历史时，应该学习的不是表面的产品和工艺特点，而是那些深层次的能力构筑竞争的历史。

另外，学习汽车产业的历史，不仅对汽车产业，而且对其他许多产业和领域同样具有重要的意义。特别是进入 21 世纪以来，人们开始重新认识像丰

田式系统这样的日本已所剩无几的竞争优势源泉。比如一些家电和电子企业，由于目前面临着与中国企业的激烈竞争，已经相继开始引进某种丰田式系统，部分企业由此大幅度提高了生产水平，获得了较好的效果。就连纺织产业中也出现了通过引进丰田方式而取得巨大成功的案例。不仅是制造业，一些医院、地方政府、防卫厅采购部门及邮政公社等部门也在 2001 年之后相继出台了引进部分丰田式制造系统的计划。但是，这些部门始终只是机械地引进丰田式系统的部分内容，结果所汲取的经验非常有限。如果不能正确地理解具有竞争力的系统背后所存在的竞争机制，只是模仿一些表面内容，则只能做到“形似而神不似”，由此建立起来的日本式制造系统也将是靠不住的。

从这个意义上讲，如果除了汽车产业的相关人员外，其他产业，或者是政府机构的从业人员也能够成为本书的读者，那将会使笔者备感欣慰。在这里我再次重申，如果要想从其他产业引进具有竞争力的制造系统，首先就必须准确地理解这些产业背后的动态竞争机制。这也是本书的目标之一。

以上就是我撰写本书的动机和背景。在第一章中，我将再次对本书的目的加以叙述，并将概述题目的设定以及阐释题目的脉络。

目 录

中文版序 vii

序 源于制造现场的产业论 xi

第1章 汽车产业领域内的竞争本质 1

第2章 什么是能力构筑竞争 11

1. 什么是能力构筑竞争 12
2. 进化的企业体系 25
3. 基本设计概念的竞争 29

第3章 为什么日本汽车企业很强盛 33

1. 日本汽车产业真的很强吗 34
2. 汽车和日本企业的适配性 48

第4章 产品制造组织能力的解剖学 65

1. 产品制造组织能力的源泉 66
2. 日本式生产体系的特征 71

第5章 能力构筑的发展历程——20世纪后半叶的汽车产业 85

1. 汽车产业的黎明时期（20世纪30年代） 87
2. 生产体系开始趋于合理化（20世纪40年代后期） 89
3. 巩固轿车生产的基础（20世纪50年代） 91
4. 汽车化时代与批量生产工厂（20世纪60年代） 94
5. 出口扩大与国际竞争力的表面化（20世纪70年代） 95
6. 国际化与车辆技术的精练化（20世纪80年代） 97

第6章 创发性能力构筑理论 101

1. “创发”的想法 103

2. 日本式生产体系的诞生	105
3. 组织进化的本质	114
第7章 纷争——作为配角的贸易摩擦	119
1. 纷争和协调的意义	120
2. 贸易摩擦的作用	121
3. 贸易摩擦的政治博弈格局	124
4. 贸易摩擦的类型——私下和解、诉讼与政府谈判	131
5. 1980年的汽车贸易摩擦	134
6. 美国政府不断升级的要求及其最终目的	139
第8章 协调——补充竞争的合作网络	143
1. 竞争和协调的历史与现状	144
2. 围绕竞争、纷争和协调的三个假说	150
3. “全球化垄断假说”的批判	151
4. 多层次合作网络和能力构筑竞争	155
5. 国际性合并与合作的趋势	160
6. 如何正确地利用竞争、纷争和协调	162
第9章 欧美的反追赶与日本的调整	165
1. 欧美企业对日本的“反追赶”	166
2. “系统净化”的历程	173
3. 能力积累过剩与过度设计问题	180
4. 设计简单化及其效果	185
5. 过度设计的产生机制	189
第10章 持续的能力构筑竞争	195
1. 现在仍在继续的能力构筑竞争	196
2. 21世纪的汽车产品架构	201
3. 21世纪的汽车生产体系	210
4. 能力构筑竞争的界限与通往平衡型体系的道路	220
结束语 对过于直率的竞争进行重新评价	225
后记	229
参考文献	232