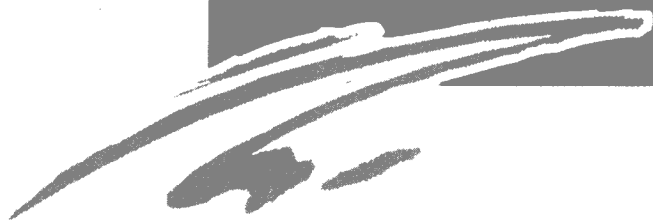


第一篇

中国发展汽车产业

国际环境



第 1 章 世界汽车产业的新格局与新特征

发生在上世纪最后几年的兼并重组浪潮，极大地改变了世界汽车产业的面貌，使 21 世纪的世界汽车产业具有不同于上世纪的一些新特征和新格局。新特征可以归结为三点：集中化（垄断化）、国际化（跨国化）和自由化。研究中国汽车产业的发展，不能不对世界汽车产业的新形势进行一些考察和分析。

1.1 世界汽车产业的兼并重组浪潮

汽车产业的发展，伴随着不断的兼并重组，这一过程有时相对平稳，有时变化迅速，呈波浪式推进态势。发生在 20 世纪末的兼并重组浪潮，来势汹涌，规模空前，波及绝大多数大型整车制造企业。1998 年，德国戴姆勒·奔驰公司和美国克莱斯勒公司宣布合并，成为戴姆勒·克莱斯勒公司，揭开了重组浪潮的序幕。接着，雷诺与日产联合，通用与菲亚特结盟，福特从宝马手里获得路虎（越野车部分），合并后的戴姆勒·克莱斯勒又向三菱投入大量资金——一个接着一个的重组事件，令人眼花缭乱，震惊不已。2001 年，通用兼并了韩国大宇，结束了这一次空前猛烈的浪潮。

在这次兼并重组浪潮中，企业间的兼并重组采取不同的形式，大致有以下几种：

1. 合并

合并后原先的两家企业变成一家企业。采取这一形式的是戴姆勒·奔驰公司和克莱斯勒公司，合并后成为一家公司。这是实力相当的两强之间的联合，新公司在德国注册，总部设在德国，由原先的两家董事组成新的董事会。新公司成立后再在美国另行注册一家仍称为克莱斯勒的

全资子公司，其经营由总公司控制。

2. 注入资金

一方公司向另一方公司注入资金，取得部分产权；也有的是协议相互注入同等额度的资金，但实际上暂时只有单方实现。联合后注入一方占有的股权比例不等，一般不到 50%，例如，欧美公司向日本公司注入资金，所占资本比例大都在 34% 或更高一些。按日本法律规定，资本比例达到 34% 以上的董事有权否决董事会的任何决定，这样，注入方对企业获得一定控制权。采取这一联合形式的往往是实力或经营状况有差别的公司，例如，雷诺公司经营状况较好，而日产公司濒临倒闭，双方协议相互注入资金，联合后双方仍是独立的企业法人，雷诺派代表进入日产的董事会，参与公司管理。

3. 收购

例如通用收购大宇、福特收购沃尔沃等，收购方获得全部或大部分产权。

这次兼并重组浪潮有一个特点，除个别情况外，不论是注入资金还是收购，被兼并的公司仍以具有法人资格的企业形式被保留下来，他们的有形和无形资产，包括公司名称、品牌、商标等仍得到利用，例如，收购后的大宇公司仍存在。从表面看，浪潮过后似乎没有发生很大变化，原先有多少公司，现在基本上仍有这些公司，只是公司的产权发生了转移。在整个过程中，没有出现新的企业，基本上没有其他非汽车产业的公司参与到重组中来，也没有企业从汽车产业完全消失，在世界汽车产业的舞台上扮演的仍是那些老角色。不论是兼并者还是被兼并者，双方的目标和利益都得到一定程度的满足，实现了“双赢”。在基本上保持原有产业组织框架下进行资本重组，是这次兼并重组浪潮的基本特点。虽然如此，实际上企业间的争夺惊心动魄，力量对比发生了深刻变化。

在这次浪潮中，不同规模的企业有不同的表现。如果我们把企业按其规模和实力分成三类，第一类是重组前产量在 400 万辆以上的特大型企业，有通用、福特、丰田及大众四家；第二类是产量在 200 ~ 300 万

辆左右的大型企业，如雷诺、标致、奔驰、宝马、菲亚特、克莱斯勒、本田、日产、三菱、现代等，奔驰、宝马虽然产量较低，但他们主要生产高档车，具有很强的综合实力，所以也归入这一类；第三类是比他们更小一些的企业，产量在 100 万辆左右，如沃尔沃、路虎、斯格达、劳斯莱斯、马自达、铃木、五十铃、富士重工、大宇及起亚等。我们看到，在浪潮中规模在 200 万辆左右的第二类企业表现不同，有的境遇较好，有的受到很大的冲击，一批知名企业如日产、菲亚特、三菱等先后陷入财政危机，积累的债务本身无法解决，有的到了破产的边缘，只好投奔经济状况较强的企业。奔驰、克莱斯勒等公司虽然没有陷入危机，但也感到有很大的竞争压力，他们通过联合以求得生存和发展。在这一层次企业中经营状况较好的只有雷诺、本田等二三家，他们有的成为兼并者，有的努力保住已有的阵地。规模或实力更低的第三类企业在重组浪潮中充当弱者的角色，他们或者被大公司控制，或者被兼并，几乎没有一家能够不投靠别人而幸存下来。

第一类特大型企业表演英雄角色，他们在浪潮中争先出击，兼并其他企业，扩充势力。丰田公司虽然没有什么新的收获（丰田在早年曾经兼并了本国的大发和日野两家公司），但也利用有利形势壮大自己，几年来有较大发展。通用和福特是最大的胜利者，他们在世界汽车产业中的地位得到明显加强。

这次浪潮说明，企业规模仍是决定企业实力的重要因素。规模在 400 万辆左右的超大型企业，具有明显竞争优势，在国际产业界的地位比较稳固；规模在 200 万辆左右的企业表现出不稳定性，他们有的经营状况较好，也有可能出现危机，如此多的公司出现困难或危机，不是用经营者管理不善这个理由能够解释的，只能说明，企业的规模和实力不足以充分满足当代激烈的市场竞争的要求。至于更小的企业，虽然也有百万辆的规模，但基本上已失去了独立存在的空间。

我们还看到，除个别例子外，这次重组大都是在不同国家的企业之间进行的。日本有六七家公司发生资本重组，没有一家是和本国公司联合，只有韩国现代公司兼并起亚，是在本国公司间进行的。对于较强一

方来说，兼联合的目的是为了利用对方的产品、技术、市场等资源，以别人之长弥补自己的不足，做到优势互补。通用等企业兼并日本公司是为了资本进入日本市场，也是为了利用日本公司在经济型轿车方面的优势，进军亚洲市场，而对于丰田、本田等公司来说，其他日本企业没有什么可利用的资源，兼并他们只能是没有意义的背包袱。其实，韩国现代公司也遇到很大的经营困难，所以愿意收购起亚可能与特殊的民族情结有关，韩国人实在不愿意看到太多的公司被外国人收购。此外，如此大规模的兼并重组基本上是有关企业按市场规则自行决策，政府很少干预，即使十分强调民族工业的国家也采取比较开明的态度。

这次兼并重组浪潮给世界汽车产业带来深刻变化，原先世界上有 20 多家独立的大型汽车整车制造公司，兼并重组的结果是众多公司组合成六家跨国企业集团，他们是通用集团、福特集团、丰田集团、戴姆勒·克莱斯勒集团、雷诺·日产集团和大众集团，每一集团的生产能力在 500 万辆以上（见表 1-1）。除此以外还保留 4 家原有的独立的企业，即本田、标致、宝马和现代，他们的生产规模在 200 万辆左右，宝马主要生产高档轿车，产量较少。因为戴姆勒·克莱斯勒公司拥有现代公司部分股权，所以有人把现代也归入到这一集团中来，但是因为现代的外资比例较低，企业经营基本上被韩国现代集团控制，所以这里仍把它看做是独立的企业。

人们把这次浪潮后形成的世界汽车产业的新格局称为 $6+X$ （ X 为 3 或 4），世界汽车产业就是由 $6+X$ ，包括他们在世界各地建立的独资的、合资的或转让技术准许生产的分支机构所组成。一般认为，一个公司的 20% 以上资本为某集团拥有，或虽没有资本但基本依靠某集团的技术进行生产，此公司就被认为是该集团的组成部分。中国的中外合资企业和利用外国技术获得生产许可的中资企业也应归于这些跨国集团。

应指出，除 $6+X$ 外世界还有百余家更小的独立的企业，在资金和技术上并不依靠跨国公司。他们大部分存在于中国，一部分属于俄罗斯、印度以及其他国家。这些企业处于世界浪潮之外，在大风大浪中稳坐钓鱼船，这种现象是一些特殊原因造成的。

表 1-1 兼并重组浪潮后的世界汽车产业格局

集团	公司	注册国家	2000 年全球产量 /辆	2000 年全球销售量 /辆
通用集团	通用公司	美国	8 182 351	8 032 872
	菲亚特	意大利	2 231 161	2 453 054
	铃木	日本	965 461	973 561
	五十铃	日本	132 549	281 533
	富士重工	日本	576 661	564 473
	大宇	韩国	1 007 080	853 855
	合 计		13 095 263	13 159 348
福特集团	福特公司	美国	6 914 150	6 672 773
	马自达	日本	896 316	873 387
	合 计		7 810 466	7 546 160
戴姆勒·克莱斯勒集团	戴姆勒·克莱斯勒	德国	4 245 847	4 393 377
	三菱	日本	1 119 706	1 384 956
	合 计		5 365 553	5 778 333
雷诺·日产集团	雷诺	法国	2 354 906	2 285 748
	日产	日本	2 362 409	2 421 988
	合 计		4 717 315	4 707 712
丰田集团	丰田	日本	5 200 487	5 427 115
大众集团	大众	德国	4 952 261	4 532 143
六大集团总计			41 141 345	41 150 811
其他企业	标致	法国	2 550 565	2 498 407
	本田	日本	2 434 772	2 457 017
	宝马	德国	992 412	790 007
	现代	韩国	2 334 431	2 076 319
6+X 总计			49 453 525	48 964 581
全球总计			57 592 000	
注：1. 福特公司统计中包括沃尔沃、陆虎（越野车）的数据。 2. 丰田公司统计中包括大发的数据。 3. 大众公司统计中包括劳斯莱斯、斯格达的数据。 4. 部分合资企业未计入统计数据中，如各公司在各地的合资公司。 5. 资料来源：《Automotive News International》，September 2001.				

出现这次兼并重组浪潮的直接原因是市场竞争的激化。20 世纪 70 年代中期以后世界经济增长明显放缓，发达国家汽车需求增长不大，市场呈现饱和态势。发展中国家市场需求虽然上升较快，但占世界总量的份额不大，影响较小。进入 90 年代后世界经济先后出现几次动荡，特别是日本经济长期低迷，以及亚洲金融危机等给汽车产业带来很大影响。日本汽车需求约减少两成，使世界市场更现狭窄。市场需求越是不足，生产企业越是想扩大规模，不断在世界各地扩张，以此提高自己的竞争力，造成生产能力严重过剩的局面。金融自由化使企业能较容易获得国际资金支持，市场效益低下的矛盾暂时得以掩盖，而在某些因素诱发下（如亚洲金融危机），被掩盖的矛盾激化，严重亏损的企业难以取得更多的资金，从而爆发猛烈的兼并重组浪潮。

这次兼并重组浪潮有更深层次的原因，浪潮是在经济全球化的背景下发生的，经济全球化是市场经济发展的客观需要和必然趋势，已经成为不可改变的世界潮流。经济全球化要求生产要素在世界范围内更自由地流动，要求全球实现统一的商品市场和资本市场，汽车产业由于其自身的特征和市场特点，更需要实现世界一体化，使各种资源得到更有效的利用。然而，汽车产业往往是各国政府重视并加以重点“保护”的对象，客观上为全球化进程设置种种障碍，这些障碍使各大企业无法在日益开放的世界市场上进行平等竞争。这次兼并重组浪潮实际上是对各种障碍的冲破，使各国的汽车产业更紧密地与世界接轨，使汽车产业在全球化的进程中走出重要一步。

经过急风暴雨式的兼并重组浪潮，世界汽车产业趋于稳定。一方面，已经联合的企业集团，需要一个过程进行内部磨合，使联合带来的效益得以实现；另一方面，三四家处于独立地位的企业，压力得到缓解，正利用大集团整合之机发展自己。一些发展中国家汽车需求增加也使市场紧张形势得到缓和，因此，预期在相当长时间内不会有新的浪潮发生。

集中化是呈波浪形发展的，可能出现反复，已经联合的企业集团也有可能解体，但集中化是必然趋势，经过一定时间整合的世界汽车产业

还将以新的形式走向进一步集中，虽然不会很快出现新的浪潮，但渐进式的集中过程不会中断。

这次兼并重组浪潮给世界汽车产业的发展带来深刻影响，使 21 世纪的世界汽车产业具有一些不同于上世纪的新特征。汽车产业的本质特征是在世界范围内走向一体化，其内容可以归纳为集中化（垄断化）、国际化（跨国化）和自由化三个方面。

1.2 世界汽车产业的集中化趋势

1.2.1 世界汽车产业寡头垄断的形成

汽车产业进一步集中并在世界范围内形成寡头垄断，是新世纪汽车产业的第一个重要特征。

在经济增长过程中产业不断集中，是市场经济的普遍现象。所谓集中，是指产业内生产要素逐渐流向少数大企业，使其在产业总资本、总增加值或总产出中所占的比重越来越大，并导致产业内企业数目减少。在某一时期，不同产业由于其本身特点和市场需求的差别，集中程度是不同的，包含的企业数目也是不同的，汽车产业是高度集中的产业部门之一。产业的集中是一个渐进的过程，但发展到一定时期就会出现突变，即出现企业兼并浪潮。当产业内企业数目减少到一定数量时就形成垄断。

一个产业集中到什么程度算是垄断，经济学并没有明确的规定，一般认为，垄断有两种情况，一种是完全垄断，一种是寡头垄断。完全垄断是产业内只剩下一家企业，它能完全控制市场价格，经济学家认为这是理论上的极端情况，实际上是不存在的，而且可以通过政府、法律手段加以避免。寡头垄断是少数几家企业垄断，在此情况下虽然仍存在市场竞争，但与垄断前相对自由的市场竞争相比是有很大差别的。在寡头垄断条件下，由于规模经济的作用，企业扩大可使它的经营效率提高，但企业数量减少也可能发生不利于正常竞争的企业行为（如企业间

“串谋”），使整个产业的资源不能得到有效配置，导致市场绩效下降，因此各国通过产业政策限制过度集中，并对寡头垄断条件下的企业市场行为进行必要的规范。

汽车产业是在 19 世纪末形成的，进入 20 世纪后出现迅速的产业集中现象。例如美国在 20 世纪初有 180 多家汽车生产厂家，大部分兼并发生在 1930 年以前，有 130 多家退出了汽车制造业，到 50 年代只剩下通用、福特、克莱斯勒、美利坚、Willys 及 Studebaker 6 家，另有 4 家专门生产大型商用车的公司，如万国、马克等。70 年代后进一步重组，1970 年 Willys 公司并入美利坚公司，Studebaker 停产，1986 年，美利坚汽车公司被克莱斯勒兼并，几家商用车公司也先后被通用、沃尔沃、奔驰、雷诺等收购（最后一次发生在 1990 年），形成了今天的三大公司（另有一批外国跨国公司在美国开设的装配厂或制造厂）的格局。二战后，西方各国吸取 30 年代经济危机的教训，加强了反垄断的力度，限制企业进一步集中，反垄断法使美国汽车产业的三大公司格局一直延续至今，没有出现更高的集中。

20 世纪 70 年代中期西方国家出现战后最严重的经济危机，其特点是“滞涨”现象，原先强调政府干预的凯恩斯学派对此无能为力，新自由主义经济学派抬头，过分的反垄断政策受到质疑，各国对垄断开始采取较为宽松的政策，国际经济交流的扩大也加强了这一趋势。原先，汽车公司都在本国生产，产品主要满足本国市场，由于各种贸易壁垒使外国商品很难大量进入本国，因此国内竞争是产业发展的主要动力。70 年代后，贸易壁垒逐步减轻，汽车国际贸易发展迅速，日本汽车大量出口使各国感到很大的压力。有人认为，反垄断措施使本地企业国际竞争力的提高受到限制，对本国资本不利，这种意见促进了各国调整政策，放松了对垄断的限制，因而推动了汽车产业集中。70—80 年代各国汽车产业出现一次大规模兼并浪潮。除了上面提到的美国公司的兼并重组外，欧洲也发生了一些重大的重组，如 1976 年标致与雪铁龙公司合并，70—80 年代菲亚特兼并了阿尔法等多家公司，1969 年大众与 NSU 公司合并等。重组后德国（西德）剩下三家整车生产公司，法国剩下两家，

21

21

20

10

20

1.2.2

(20 90 20

1.

~ 30 25 ~ 30 20

200 ~ 300

2.

3.

已达到这样的规模，它与零部件经济规模相当或相近，这时就出现这样的可能性，大型整车公司与水平较高的零部件公司建立较为稳定的关系，包括建立战略联盟，这种现象在日本的汽车产业更为明显。大型整车公司可以从零部件企业获得更优惠的供应，甚至可能迫使零部件公司接受条件，限制其为其他企业提供某些产品，这样新企业在获得配套件时将蒙受损失。

控制自然资源也是垄断企业常用的壁垒手段。如果未来的汽车动力需要用某种材料，而它又是稀缺资源，跨国公司就会千方百计控制这一资源。

垄断企业也能在销售服务领域形成优势。例如，丰田公司在日本国内设立了数百家销售店，而较小的公司只有几十家，不能不在竞争中处于劣势。

4. 风险壁垒

在寡头垄断的条件下，企业进入困难，退出也困难，退出企业难易程度取决于退出时蒙受的经济损失。例如，某人购买一辆卡车从事运输经营，发现没有效益，他把卡车卖了，退出经营，经济上没有很大的损失，退出没有损失说明进入没有风险。汽车产业与此不同，进入时投入很大，固定资本比例很高，很多设备是专用设备，一旦退出无法他用。因此退出的“沉没资本”很高，也就是进入的风险很大。一般讲，企业破产或决定退出时，原有资产往往卖给产业内部其他汽车企业，其他企业收购时很可能只收购较先进的一部分资产，所以出售企业难免有大量资本“沉没”。产业越集中，企业规模越大，建立企业时初投资越高，风险障碍也就越大，巨大的风险障碍很可能是进入壁垒最主要的因素之一。例如，这次兼并浪潮中有些企业破产，收购这些企业的只能是产业内部实力雄厚的大公司，非汽车企业不敢问津。

5. 消费心理壁垒

企业在长期经营中，品牌被消费者接受，形成相对稳定的消费群体。世界知名品牌是企业竞争力的重要组成部分，是产业的重要资源。

在 20 世纪末的兼并浪潮中，大型公司掌握了更多的品牌资源，实际上就是垄断市场。而且知名品牌都是长期形成的，新企业在品牌效应上必然处于劣势。

现代大型公司凭借其巨大的营销体系与消费者建立相对稳固的联系，这种现象在日本比较明显，日本一些大公司采取种种手段与消费者建立稳定关系，使小公司或外国公司难以竞争，新企业更难以进入市场。

6. 垄断行为壁垒

在市场竞争中企业间既有竞争关系也有相互依存关系，在自由竞争条件下竞争关系是主要的，企业间的依存关系不大，当产业发展到垄断状态时，相互依存关系变得越来越明显。为了避免在激烈竞争中同归于尽，垄断企业之间很容易采取不符合市场规则的行为（“串谋”）来减轻竞争烈度，谋求更高的利润。在很多国家，企业间签订协议，在产品价格、市场分配等方面进行合谋，虽然这是被禁止的，但在世界范围内没有一个国际反垄断法，因此，垄断企业可以通过合谋阻止新企业进入。我们假定有一国家，若干跨国公司在那里建立企业，结果有两家大企业垄断了大部分市场，其他几家规模很小。这两家大企业为了争夺更大的市场，投入很多资金，如大做广告等，结果两败俱伤，别人就会得利，因此两大公司合谋，瓜分产量和市场，使其他企业难以超越，新的公司也进不来了。这种企业间的串谋行为可以有书面协议，也可以没有，甚至是心照不宣，因此是难以完全避免的。今天大型跨国集团之间在技术、市场等方面合作是完全可能的，这就使已经形成的产业格局难以改变。

7. 非经济壁垒

一般情况下一个产业的现有企业，总是要用各种经济手段阻止新企业进入。寡头垄断企业则除了经济手段外还可能使用非经济手段——政治手段甚至军事手段来维护自己的既得利益。跨国公司常用的手法是利用“院外集团”来施加政治影响。美国三大汽车公司就是最大的“院外

集团”^①之一，三大公司总裁要约见国会议员，议员们不敢怠慢。国际垄断企业的财力十分巨大，足以影响较小国家的汽车市场，甚至可以影响一国的政治，可以在别国寻找满足自己利益的“院外集团”。垄断企业的这一能力，也是一种不可忽视的壁垒。

根据以上分析，可以得出结论，在世界汽车产业被少数企业集团垄断后，进入障碍大大加强。如果说，十多年前当 20 多家独立的企业进行较为自由的竞争时，新企业尚有进入的可能，例如，20 世纪 80—90 年代韩国二三家企业进入世界大企业阵营，今天当世界汽车产业被少数几家企业集团垄断时，新企业的进入已经成为不可能或几乎不可能。事实也说明这一点，上世纪 80—90 年代韩国三家企业进入世界汽车舞台，结果是只剩下现代一家，现代集团用整个财团的力量来保住汽车部门。在 90 年代中期韩国有三星等二三家新企业进入汽车产业，三星集团认为自己的财力超过现代集团和大宇集团，不听劝阻要上汽车，结果没有成功，最后被外国公司收购，说明它已经错过了时机。

在 20 世纪末的兼并重组浪潮中，当一家汽车公司发生财务危机时，没有非汽车制造企业向他们投资，只有其他汽车公司向他们投资。当韩国决定拍卖大宇时，没有一家非汽车企业利用这一机遇进入汽车产业，也只有通用、福特这样的大型汽车公司才敢于问津。这些情况也从一个侧面说明，新企业的进入已经没有可能性。

1.3 世界汽车产业的国际化（跨国化）趋势

1.3.1 汽车产业由国别产业向世界产业转变

随着集中化、垄断化进程的发展，世界汽车产业日益走向国际化、

美国一些非政府组织或人士，在议会会议室外活动，对议员进行游说，对立法施加影响，被称为“院外集团”或“利益集团”“压力集团”。例如，由枪支制造商为核心组成的“枪支爱好者协会”的活动，力图阻止国会通过关于限制私人藏枪的法案。“院外集团”一般经过登记注册，他们的行为是合法的，是美国政治制度的重要组成部分。这里是指跨国公司有可能采取类似于美国的做法，对各国立法或行政施加影响。