

第一章

称雄世界的日本汽车工业

从 70 年代末至 1983 年，世界汽车工业经历了一个巨大的结构变化：称雄世界 60 多年的底特律汽车工业衰落了，取而代之的是在国际汽车业竞争中迅速崛起的日本汽车工业。这一变化也极大地冲击着正处于低谷的欧洲汽车工业。美国和欧洲汽车工业的双双衰落再加上日本汽车的乘虚而入，引发了各国政府针对日本商品出口，尤其是对汽车出口的强烈抵制，这种抵触情绪日益增长。

但是从 1983 年开始，底特律开始复苏。美国日益增长的汽车需求加上生产能力的改善与提高，使得底特律的汽车制造商获利颇丰，仅 1983 年就获利 60 亿美元，一下子就弥补了前四年的损失，1984 年他们创造了近 90 亿美元的利润记录。然而，第二次石油危机再次暴露了底特律汽车制造商令人吃惊的衰退，因此他们陆续地复苏并赢利格外引人注目。这次复苏给人们提出来的一个关键问题是它将如何影响日本汽车制造商的竞争地位。1985 年 9 月的五国集团会议之后，广泛的国际政治压力促使日元对美元及其他货币的汇率不断上升。因此，底特律的复苏和日元的升值正日益影响着日本的国际竞争地位。直到现在这个问题仍然在困扰着人们，即汽车生产领域激烈的国际竞争到底将如何发展，尤其是各汽车生产大国在国际贸易中极力限

制日本汽车制造业的竞争地位，结果究竟怎样？由于日本、美国和欧洲发达国家在汽车工业领域中的突出地位，暴露出国际经济中的矛盾和变化。由于日本经济对其贸易伙伴，尤其是对美国的冲击而使它成为广泛批评的目标。

底特律的衰退与复苏还可当作世界汽车工业的一个典型代表来看待。80年代初，克莱斯勒公司濒临倒闭。当时，底特律的汽车制造及相关产业，将近有 100 万人失业造成的损失也创造了历史记录。由于政府对底特律进行了援助才使其度过了难关。后来，随着旧工厂被抛弃，底特律陆续建立了新工厂，购买了新设备，引进了机器人技术；汽车联合工会还组织工人实行了一项以工资让步和加强与厂方合作为内容的新策略。所有这一切对底特律汽车工业的复苏起到了促进作用。1982 年克莱斯勒公司开始起死回生，不但偿还了政府贷款并且开始赢利（主要是由于加强对新技术的高额投入和减少员工数额而增加了生产）。1984 年，美国汽车市场开始复苏。总之，在不到六年的时间内，美国汽车工业经历了衰退、复苏、创利等一系列急剧的变化。

欧洲汽车工业并没有经历如此戏剧性的变化。自 1973~1974 年第一次石油危机后，欧洲汽车工业经历了一个更为漫长的衰落时期。当时生产力过剩 20% 剩余的劳动力和为全流水线生产而建立的生产机制使得欧洲汽车制造商蒙受了大量损失，大大削弱了其在国际上的竞争力。后来欧洲汽车工业采取了一种厂际联合战略，包括与国外厂商的合作，例如合作生产发动机和零部件，同时投入大量资金引进新技术。因此，现在的欧洲汽车工业和美国一样在生产中越来越多地使用机器人和计算机。

在欧洲的汽车制造商中，尽管其产量和市场份额日渐萎缩，但生产豪华汽车的企业，如戴姆勒·奔驰汽车公司和沃尔沃汽车公司，却一直保持着稳定的赢利记录。那些全流水线生产的企

业 如德国大众汽车公司、法国雷诺汽车公司、标致汽车公司、意大利菲亚特汽车公司和英国的罗孚汽车公司只能勉强维持赢利局面，有时甚至面临倒闭的危险。这些公司一直被公司内部糟糕的劳资关系所困扰。欧洲工会运动的遗风在很多汽车生产企业中增加了员工与资方的不信任感。尤其是当经济不景气、资方试图裁减工人员额和加大企业自动化程度的时候，这个问题就会进一步激化。此外，到美国和南美建立海外企业的战略也未能扭转欧洲汽车生产不景气的局面。

80年代初，美国汽车工业所经历的一场戏剧性变化，其生存战略的一大特点是用生产设备的现代化和生产体制的合理化来提高生产，其背后的源动力就是日本汽车工业的国际竞争能力。正是这种竞争能力使得日本汽车迅速崛起并占据了世界汽车工业的领导地位。为什么会发生这一切？所谓的“日本挑战”其本质又是什么？我们从中又能学到些什么呢？这是人们一直在探索的问题。

所谓“日本挑战”，其实就是对产品设计和生产体制中的习惯章程进行重新定义。日本对很多欧美汽车生产中一直沿用了半个多世纪的工业章程提出了挑战，特别是日本人引入了一套以质量为中心的生产体制，从产品设计到最后总装并一直延伸到产品销售及售后服务之中，打破了传统职能部门与公司之间的界限，从顾客的角度共同确定每件产品由概念到最终消耗的价值流。这里根本的区别是日本人成功地从质量生产中赢利，打破了美国人保持了60年的思想，即提高质量只能减少利润的说法。日本式的生产体制强调加工技术、稳定与互相信信的劳资关系、井然有序的零部件供应体系，从而能从容迎接新技术革命，如机器人和电子技术带来的挑战。

“日本挑战”代表一个新时代 即对原先认为是成熟的工业进行革新的时代。日本进行的革新实践结束了一个神话，即工业生产只能以高速生产和高产量来求得规模经济效益的生产模

式。不过，日元的升值和国际上针对日本主要出口市场日益增长的保护主义倾向使得日本汽车制造商处于一种新的、更加困难的境地。日本工业现在正进入一个国际化的新阶段，它一方面在其主要出口市场上建立生产企业，另一方面将其劳动密集型的零部件生产转向它周围低工资的亚洲国家和地区，如台湾、泰国、马来西亚、韩国和中国等。

在评估日本汽车工业的国际竞争力时，还有一些基本的问题必须搞清楚。首先，与西方主要汽车制造商的工业实践相比，日本工业成功的秘诀何在？其次，生产技术与管理技术对提高日本生产体制的效率到底有多大的贡献？第三，稳定的劳资关系对于日本高产值高质量的生产到底有多大作用？对于日本企业中质管园地的活动，劳资间建议系统的作用以及企业工会的出现应该怎样评价？第四，日本汽车工业的结构，或者说，汽车总装厂与其零部件供应厂之间的关系，对于日本汽车工业的成功到底有多大作用？在这里，通过论述日本零部件生产供应体系中的垂直分工，总装厂与零部件生产厂良好的合作关系，长期协议的集团化的供应体系，表述了整个日本汽车工业尤其是零部件工业对产品设计 and 生产体制引入的革新机制。本章将就上述问题进行介绍。

§ 1 日本汽车工业简史

日本的汽车工业始于 1902 年，当时有一家叫做“汽车公司”的小企业用一台美国产的 8.8kW(12 马力)双缸发动机制造了一辆试验车。1904 年，山场虎雄在冈山制造了一辆双缸蒸汽汽车。1912 年，桥本增次郎制造了一辆称为大拖狗 Dattogo 的汽车。它们都是试验车型。此后还有几位汽车先驱继续试制汽车，1923 年，他们达到年生产 250 辆的能力，这是早期日本汽车

的最高产量。

日本早期的汽车生产大大晚于欧美。尽管当时日本有很多的汽车制造企业，但是产量少得无法赢利，更无法与进口汽车，尤其是美国汽车相竞争。1923年，东京大地震后，东京市政府购买了福特公司的T型车，改造后用作公共汽车，它成为东京市新的交通工具。这样，美国福特和通用汽车公司利用他们优越的生产技术、市场营销和服务体系，于1925~1926年在日本建立了自己的子公司，并利用进口部件开始装配货车和小汽车。在此后相当长一段时间，日本的汽车市场完全由外国汽车所占领。到1929年，日本每年的汽车进口量达到了1.5~1.6万辆，而其国内汽车年产量直到1933年才达到1,000辆。

日本汽车工业很快就被欧美的汽车制造商甩在了后面，其主要原因可以归结为日本当时的工业生产技术落后，发展不平衡。要知道，汽车生产几乎涉及机械工业领域的所有环节。在当时，小到钢板和特种钢材等基本材料质量低劣，大到冲压、铸造、锻造、切削、电镀、喷漆等各种加工工艺过程几乎每个环节都存在问题。先进的工业生产技术绝大部分用在了军工生产上，而在汽车生产方面连必需的总体技术标准都没有。这使得当时的汽车生产成为一种冒险的产业，就连一向经营有方的财阀，如三井和三菱财阀，都不愿意投资汽车制造业。尽管日本军事当局在一战后为发展国内汽车生产施加了种种压力，但收效甚微。

二战前，日本的汽车工业按照政府的指令集中力量生产军用货车。日本军事当局对一战中机动车辆的重要价值非常清楚，于1918年颁布了《军用车辆补贴法》(Military Vehicle Subsidy Law)，旨在推动货车生产技术的发展。在昭和初期的1926年，由于当时的国际政治环境，日本汽车生产得到了很大发展。虽然现有的财团在投资汽车制造业的问题上仍然犹豫不决，但不断有新的企业不顾技术上的困难投身于汽车制造。这些新企业中包括日产汽车公司和丰田汽车公司。日产公司原是户畑铸

造公司的汽车分部，在获得了大拖汽车的专利之后于 1933 年形成了新的日产财团。丰田公司成立于 1933 年，原是丰田(Toyoda)自动织机制造厂的汽车分部，于 1936 年独立出来。这两家公司后来获得执照，成为 1935 年颁布施行《汽车制造工业法》(Automotive Manufacturing Industries Law)的授权公司。这部法律的主要目的是通过限制外国汽车制造商的活动和向本国汽车制造商提供优惠的税收条件鼓励国内汽车制造业的发展。随着日本转入战时经济，外国汽车制造商受到了更为严格的限制，最终于 1940 年停止了它们在日本的所有活动。日本汽车制造商一方面按照当局的军事工业计划生产中型货车，一方面努力改进当时落后的零部件生产工业。后来，柴油汽车产业，前身为东京汽车产业即现在的五十铃汽车公司，被增补为授权制造商，主要生产柴油货车和公共汽车。

第二次世界大战爆发后，日本的汽车制造商（又增加了三菱重工和日野汽车公司）生产了大量的军用汽车和武器装备。战争结束后，盟军占领当局允许他们继续进行有限的生产，主要是货车，以改善日本的国内运输系统，但第一年的总产量仅为 2 万辆。朝鲜战争爆发后，军车订货大量增加给日本汽车工业提供了一个重建恢复的机会。1952 年日本开始生产小轿车。起先，订单人多来自出租车业，私人家用车的的需求很小。就是在这一时期，各主要制造商开始寻求与欧洲汽车制造商进行技术合作，以改进生产技术。例如，日产与奥斯汀，日野与雷诺，五十铃与希尔曼等。为了改进零部件的工艺和有关汽车设计与生产的基本技术，技术合作的范围一直延伸至零部件生产。当然，日本与欧洲汽车制造商之间的合作是暂时的，合作范围也仅限于小汽车技术。另外还有一些厂商，如丰田和王子汽车公司，走了一条自行发展的道路。也是在这一时期，日本政府以通产省为首，开始支持和保护其国内工业。虽然没有进行直接的财政投入，但政府一方面努力确保将外汇用于新技术开发，另一方面限制汽

车进口和外国资本输入，为零部件工业提供技术上的支助。

1960 年以后，日本经济进入了贸易自由化和高速增长的新时期，国内汽车生产也以前所未有的速度在发展，一个机动化的浪潮开始席卷全国。这期间又有几家新的企业加入到汽车制造行列，改变了战前只有三家汽车制造商的局面，他们包括，三菱公司（二战期间曾生产货车，战后分裂成了二个公司，其中的二个公司转产摩托车 后来又合并到了一起）日野公司（原生产柴油货车）富士重工（原为飞机制造商）和王子公司。其他还有东洋工业公司（即现在的马自达公司）、大发汽车公司和本田汽车公司（原生产纺织机械、三轮汽车和摩托车）。这些公司为生产汽车建造了很多专用工厂，年生产汽车能力达到 10 万台。零部件工业也经历了一个从融合到集中的过程，最后形成了有组织的转契体制，强化了全国性的销售网络。与此同时，丰田和日产公司也采用了全流水线生产方式以适应日益增长的需求。他们还率先开发了战略性的车型 如皇冠、公爵、光冠和蓝鸟等，所有这些都适合大规模高产量生产。实践证明这些战略是成功的，丰田和日产公司因此也成长为日本现代汽车工业的巨人。

1965 年以后，随着资金的自由流动，日本汽车工业生产进入了一个新阶段。为了应付外国，主要以美国三大汽车制造商为首的资本输入，通产省制定了一个改组计划，对国内汽车工业进行重组。早在 1961 年，通产省就曾宣布加强对汽车工业领域的管理，计划把国内汽车制造厂合并，改组成三个汽车企业集团 即乘用小轿车生产集团、特种车辆 商用车等 生产集团和微型汽车生产集团。但由于各公司之间意见不一致，改组未能按原计划实施。当然还是有部分公司进行了合并，形成了新的企业集团，如丰田公司与日野和大发公司签订协议，成立了自己的集团，日产公司于 1966 年兼并了王子公司，又与富士重工联合，成立了日产集团。这两大集团逐步占领了 60% 的市场。其他制造商在其银行的建议下开始寻求与外国汽车制造商合作：

菱汽车公司于 1969 年与克莱斯勒公司在资金与生产上开展合作；1971 年五十铃汽车公司与通用汽车公司开展资金合作，同年东洋工业公司（马自达汽车公司的前身）与福特公司进行生产和销售合作。

出于上述情况的发展，一种新型结构在日本汽车工业中出现，即日本汽车制造商大致可归为三种类型：第一类为国内两大汽车公司及其联合体；第二类为与美国汽车业合作的三个汽车公司；第三类为两家独立的汽车公司：一家是本田公司，世界著名的摩托车生产商，后又加入到生产小汽车的行列；另一家为铃木公司，摩托车与微型车的专业生产商。

1968 年前后，丰田与日产公司的汽车出口量开始迅猛增长。到 1975 年规模日益扩大的本田公司和另外几家与美国企业合作的公司也加入到汽车出口的行列。

日本汽车在国际市场上竞争力的增强可以归结为以下几个因素：生产规模扩大、生产技术提高（引入了自动化和机器人技术）劳动力价值相对较低（与总的生产成本相比）零部件生产技术水平提高。因此，日本汽车在国外赢得了质量高、易维护的声誉。此外，由于日本汽车具有小巧、省油的特点（主要是因为日本的道路状况和油价偏高），在经受了两次石油危机的冲击之后，美国市场十分欢迎这样的汽车。

1977 年，日本的两家最大汽车制造商各生产了 200 多万辆。1980 年丰田公司突破了 300 万辆；而两家公司的汽车出口量均接近其产量的 50%。整个日本汽车工业也主要依赖出口，1977 年的汽车出口量占总产量的 51%，1980 年上升至 54%。但是日本汽车出口量的急剧增加也导致了一些国家为保护本国的外贸收支平衡，对日本汽车的进口进行限制。1985 年，随着日元升值以及美国汽车制造商为顺应政府新的燃油经济性标准而转向小型汽车开发与生产，日本汽车的竞争能力受到挫伤，导致日本汽车出口量与产量下降，迫使日本汽车工业不

得不寻求新的发展途径。90年代初,日、欧、美出现经济萧条。为了提高产品在国际上的竞争力,日本各汽车公司采取进一步提高生产效率、降低劳动成本的措施。1991年,日本11家汽车公司员工总数为28万人,到1996年减少到26万人,减少设备投资费用,降低原材料消耗。1991年原材料费用占总销售额的72.1%,而1996年降至69.5%。在稳定国内生产的同时,他们进一步扩大海外投资,海外汽车生产数量逐年上升。

从1956年至1980年的25年间,日本汽车工业汽车产量增长了100倍,即从1956年的11万辆(包括货车和公共汽车)猛增至1980年的1,104.3万辆。表1-1和表1-2表示了日本汽车工业从1975年至1997年的发展情况。汽车是日本支柱产业,1994年,日本总劳动力人数为6,615万人,汽车及相关产业人数为720万,占10.9%。

表 1-1 1975~1997 年日本汽车年产量 (单位:万辆)

年份	轿车	商用车	总产量	变化率 (%)	年份	轿车	商用车	总产量	变化率 (%)
1975	456.8	237.4	694.2	5.9	1987	789.1	435.8	1,224.9	-0.1
1976	502.8	281.4	784.2	13.0	1988	819.8	450.0	1,269.8	3.7
1977	543.1	308.3	851.4	8.6	1989	905.2	397.3	1,302.5	2.6
1978	597.6	329.3	926.9	8.9	1990	994.8	353.9	1,348.7	3.5
1979	617.6	346.0	963.6	4.0	1991	975.3	349.2	1,324.4	-1.8
1980	703.8	400.5	1,104.3	14.6	1992	937.5	312.4	1,249.9	-5.9
1981	694.7	420.6	1,115.3	1.2	1993	849.7	273.1	1,122.8	-11.3
1982	688.2	385.0	1,073.2	-4.0	1994	780.1	275.3	1,055.4	-6.4
1983	715.2	396.0	1,111.2	3.5	1995	761.2	258.5	1,019.7	-3.5
1984	707.3	439.2	1,146.5	3.2	1996	792.0	263.4	1,055.4	3.4
1985	764.7	462.4	1,227.1	7.0	1997	832.0	371.3	1,103.3	4.5
1986	781.0	445.0	1,226.0	-0.1					

注:表中“变化率(%)”指与上一年相比的变化。

表 1-2 1975~1997 年间日本汽车的年出口量(单位:万辆)

年份	轿车	商用车	总产量	变化率 (%)	年份	轿车	商用车	总产量	变化率 (%)
1975	182.7	85.0	267.7	2.3	1987	450.8	179.7	630.5	-4.5
1976	253.9	117.1	371.0	38.5	1988	443.2	167.2	610.4	-3.2
1977	295.9	139.4	435.3	17.3	1989	440.3	148.1	588.4	-3.6
1978	304.2	155.8	460.0	5.7	1990	448.2	134.9	583.1	-0.9
1979	310.2	146.1	456.3	-0.8	1991	445.2	130.1	575.3	-1.3
1980	394.7	202.0	596.7	30.8	1992	-	-	566.7	-1.5
1981	394.7	210.2	604.9	1.4	1993	-	-	501.7	-13
1982	377.0	182.0	559.0	-7.6	1994	-	-	446.0	-12.5
1983	380.6	186.3	566.9	1.4	1995	289.7	89.4	379.1	-17.6
1984	398.1	212.9	610.9	7.8	1996	288.6	83.5	371.1	-1.3
1985	442.7	230.4	673.0	10.2	1997	-	-	456.9	23.1
1986	457.3	203.2	660.5	-1.9					

注:表中“变化率(%)”指与上一年相比的变化。

日本汽车工业迅速发展 即使经历了 1985 年日元升值的影响、1992 年发达国家经济萧条及日本泡沫经济的冲击,还是经久不衰。经过一定阶段调整后,又呈现发展势头,其中的原因是多方面的。但一个最重要的原因是:迅速而有效地采用新技术;汽车制造厂、零部件生产厂以及维修服务部门之间良好工作关系;劳资关系稳定且人才市场潜力大;营销体系经营有道,且制造商与经销商合作关系密切;政府部门大力支持,指导有方。

70 年代,日本汽车工业所处的社会环境发生了巨大的变革:为促进汽车使用的安全性,日本政府建立了汽车回收制度,并制定了城市汽车尾气污染控制的法规。汽车工业对此做出了积极反应,一方面是政府控制污染的法规条款非常严格,另一方面是政府部门对汽车回收制度的有效监督。此外,由于政府对汽油征税异常苛刻,汽车工业只能集中生产轻型省油的小汽车来解决燃油经济性问题。随着公众对合理利用资源和能源的意识逐步加强,汽车工业还需要进一步加快技术革新步伐。随着

汽车在国家运输系统以及整个国民经济中地位的提高，汽车生产必须从简单的数量增长型向质量改进型转变。

1979~1980 年的第二次石油危机将日本汽车工业引入一个国际化发展新阶段。世界汽车工业结构发生了很大变化：底特律的三大汽车制造商面对石油价格急剧上升的局面，积极响应政府减少能耗和降低排放的政策，纷纷转产轻型省油的小汽车。而此时，日本汽车在美国市场上如日中天，引人注目。1980~1983 年，美国经济正处于一个大萧条时期，工人失业率达到自 1929 年经济危机以来的最高点，底特律连续三年保持两位数的通货膨胀率，连大名鼎鼎的克莱斯勒公司也濒临破产。美国的汽车市场急需向轻型省油的紧凑型小汽车转变，燃油效率低的乘客轿车逐渐失去了在市场上的主导地位，市场总需求量也在减少。而此时日本汽车在美国市场的份额却迅速增长，从原来的 15% 增加到 25%，因此加剧了两国间的贸易摩擦。1981 年，日本政府自行决定将出口美国的小轿车数量限制在每年 169 万辆。每家汽车制造商的出口份额将在这个总额范围内按比例分配。1985 年以后这个限制额提高到 230 万辆，但实际的出口量却一直低于这个数量。到 1992 年，由于日本汽车在国外直接生产的分厂增多，其出口限量也降到了 165 万辆。

从 1981 年日本自行限制出口美国汽车数量开始到 1985 年五国集团会议召开，美元对日元的比价持续下跌。由于汽车出口量受限制，日本汽车制造商增加出口美国高昂价格汽车的数量，而保持总数不变，使得它仍然从美国市场上赢得了巨额的利润。另一方面，出于日本国内汽车市场逐渐成熟，年需求量在 70 年代末和 80 年代初一直徘徊在 530~560 万辆之间。日本汽车商的大部分利润来自出口，在国内市场却没有赢利，主要原因是国内市场成熟以及各汽车厂商间的竞争激烈。所有的汽车制造商都将出口获得的大部分利润用于改造工厂、更新设备、改善技术和提高自动化程度。而在 80 年代后期制造商投资

大量的资金用于科研开发以及科研机构建设。

随着贸易摩擦的继续，日本汽车工业开始在美国开设分厂。1981年，本田公司在美国俄亥俄州建立了总装厂；1982年日产公司在田纳西州建立了分厂；1984年丰田公司与美国通用汽车公司在加利福尼亚州建立了合资企业，并于1987年在肯塔基州建立了一个独资企业；1987年马自达公司在密执安州建立了分厂；三菱公司与克莱斯勒公司在伊利诺斯州建立了合资企业；铃木公司也与通用汽车公司在加拿大建立了合营企业；五十铃公司与富士重工合作在印地安那州建立了分厂。

1985年9月的五国集团会议是日本汽车工业的一个转折点。日元从此急剧升值，仅在一年时间内，日元对美元的汇率从原来的240日元兑换1美元上升到130日元兑换1美元。日元的升值使得日本汽车出口创利更加困难，导致了汽车出口量急剧减少，迫使日本几次提高价格。日本汽车制造商试图通过增加出口品种来弥补不足，但收效不大，出口量跌至限制数230万辆以下。但与此同时，日本在美国本土设立的汽车生产企业的年产量却上升至120万辆。

为了消除日元升值带来的影响，日本汽车制造商又一次进行结构优化。这一次他们并非简单地重复第一次石油危机时采取的减少浪费和损失的做法，而是充分利用计算机和现代通信新技术来进行计划和生产，对零部件生产企业也进行了更为合理、更为系统的优化和组合。到1987年末，他们已成功地建立起一套新的体制，能够有效减少原材料和能源消耗，以弥补日元升值带来的损失。

与此同时，日本国内汽车市场也开始走出低谷，迅速发展起来。各类汽车年销售量从1986年的570万辆上升到1987年的602万辆，1988年上升到672万辆，1990年达到了顶峰，接近778万辆，1991年略有下降，为752万辆。这一期间还有一个显著的特点，就是对汽车进行了广泛的改型，并且随着销售量的提

高,高档豪华轿车的销售量也有明显增加。汽车制造商缩短了新型豪华轿车的生产计划周期,一些公司还第一次生产了装有八缸发动机的大型轿车。1989年日本政府取消了商品税,使得高档轿车能够进一步降低价格,因而增加了销售量。在此之后,由于日、美、欧洲经济处于萧条状态,暂时影响了汽车销量,1993年国内汽车销量为647万辆。然而从1994年后,日本国内汽车销量又开始回升,1994年为635万辆,1995年为687万辆,而1996年跃升为708万辆。此外,汽车市场的升温也使进口汽车的销售量不断增加,年注册量从1985年的5万辆上升到1988年的13万辆,1990年达到了20万辆,1991年和1992年略有回落,不到20万辆,而1994年又有较大回升,为31万辆,1996年为43万辆。

1993年后,美国三大汽车公司汽车产量明显上升。从表面上看起来,从1994年后,美国汽车产量超过了日本,然而,日本的汽车工业依然可以说是世界第一位。在美国日本人经营的汽车制造厂产量逐年增加。表1-3表示了1991~1997年日本、美国及日本在美国制造汽车数量情况。

表 1-3 1991~1997 年日本、美国及日本在
美建厂汽车生产情况 (单位:万辆)

年 份	美 国	日 本	日本在美建厂
1991	881.1	1,324.4	199.7
1992	972.6	1,250	218.3
1993	1,089.8	1,123.0	240.0
1994	1,226.3	1,055.4	276.9
1995	1,197.2	1,019.6	285.4
1996	1,182.9	1,055.4	288.5
1997	1,208.1	1,103.3	—

总之,由于日元升值,日本汽车工业减少了对出口的依赖,并想方设法从其国内汽车市场获利,其利润结构也因此发生了变化。同时,日本汽车在国外的企业得到了迅速发展,不仅在发

达国家，而且在发展中国家，如亚洲和环太平洋地区，促进了劳动力的国际分工。日本汽车的散件出口量从 1985 年的 100 万件上升到 1987 年的 181 万件。日本现在已经和许多发展中国家和地区建立了合作关系 如泰国、马来西亚、菲律宾、印度尼西亚、韩国和中国等，而这些合作最初是以技术转让的形式开展的。一个具有互补性的劳动力国际分工的格局正在形成。这样使日本汽车工业在国际上的实力更加强大，一方面要和欧美的同行进行激烈的竞争，另一方面又以技术合作、合作经营、伙伴贸易等形式与国外汽车汽车制造商加强联系。

§ 2 日本汽车工业的基本结构

1991 年日本的汽车产量（含小轿车、货车和客车）为 1,324.5 万辆 继 1980 年在产量上超过美国后连续第十二年位居世界首位。在过去的十年里，日本的汽车产量一直占世界汽车总产量的三分之一，在此之后，日本国内汽车产量逐年在减少。尽管如此，它依然保持了世界汽车巨人的位置。1996 年，世界汽车总产量为 5,184 万辆 日本国内生产 1,055.4 万辆，日本海外生产 662.5 万辆 共计 1,717.9 万辆，占世界汽车产量的 1/3。

在第二次世界大战末，日本仅生产了 2 万辆汽车，全部为货车和客车。在不到 35 年的时间里，日本汽车工业生产就增长了 500 多倍，这在世界汽车发展史上是前所未有的。在这数十年间，日本的汽车产量几乎是逐年稳步递增，其间只有五个年份产量稍有下降：1974 年，因受世界石油危机影响；1982 年，因当时日本政府为减少与美国的贸易摩擦而自行决定限制汽车向北美市场的出口数量；1986 和 1987 年，又受到日元升值的影响；1991 年后，因世界经济出现不景气状态，加上美国汽车公司改进汽车生产，参与国际竞争能力增强，使日本国内汽车生产量下

降。但 2~3 年后，日本汽车工业又显示了蓬勃发展的生机。

日本的汽车工业在其国民经济中具有战略性地位。据通产省估计，1990 年日本汽车工业（包括轿车、货车、客车、摩托车、零部件）的总产值约为 42.4 万亿日元，约占日本工业总产值的 13%。汽车工业还是日本最大的出口工业，1990 年的出口总额为 645 亿美元，1991 年为 695 亿美元（其中摩托车及其零部件约占 90 亿美元），1991 年的汽车出口额约占当年日本出口总额的 22%。

在发达国家，汽车工业在国民经济中具有显著战略地位，这主要是由汽车生产本身的特点所决定的。汽车工业从设计、生产到销售几乎涉及各个行业，需要大量的材料和零部件企业的支持。汽车生产代表着规划设计、材料供应、机械加工以及电子技术等各个领域的最新发展，可以说，一辆汽车就是整个工业最新发展水平的例证，汽车工业可以利用现代工业所能提供的一切成果。同时，汽车工业又需要广泛的销售网络和服务支持才能进行汽车的销售和维修。此外，汽车工业及其相关产业为大量的劳动力提供就业机会（约占日本劳动力总数的十分之一）。

§ 2.1 汽车制造商

与欧美的汽车工业相比，日本汽车工业有许多与众不同的特征。其中一个主要的区别是在欧美垄断程度相对较高，而在日本厂家众多，竞争非常激烈。日本共有九家轿车制造厂（同时也生产货车）和两家货车生产厂。在美国，只有三家公司——通用汽车、福特、克莱斯勒几乎控制着全部轿车和货车的生产与销售。欧洲除了德国有三家汽车公司（大众、宝马、奔驰）外，其它国家的汽车工业几乎都集中在一家或两家公司手里，有的还是国有垄断，如法国有雷诺和标致-雪铁龙两家公司；意大利有菲亚特和阿尔法-罗密欧两家公司，还有几家专业赛车厂；英国有罗孚汽车集团和美国、日本汽车公司的几家分厂。

在日本,两大汽车制造公司——丰田和日产,1991年年产量占日本汽车总产量的48%。1991年日本汽车总产量为1,324.4万辆,丰田公司的汽车产量为409万辆,占30.8%。日产公司为233万辆,占17.7%。其次是三家中型公司——三菱、马自达和本田,1991年的汽车产量分别为141万辆、139万辆和136万辆。接下来为四家公司——铃木(主要生产微型汽车)大发、富士重工和五十铃,1991年的汽车产量分别为85.8万辆、67万辆、52.8万辆和47.1万辆。另外还有两家重型货车生产——日野和日产柴油车公司,1991年产量分别为9万辆和6.1万辆。排气量在660cc或以下(1990年以前是550cc或以下)的微型汽车制造公司按1991年的年产量排序,分别有铃木(25.1万辆)、大发、三菱、本田、富士重工和马自达(5.6万辆)。在1991~1996年各年间,虽然汽车产量总在波动,但丰田、日产汽车产量比例变化不是太大。表1-4表示了日本11大汽车制造商1990~1995年汽车生产情况。

表 1-4 1990~1995 年日本 11大汽车制造商国内汽车产量

(单位:万辆)

制造商	1990	1991	1992	1993	1994	1995(1-6)
丰田	421.2	408.5	393.1	356.2	350.8	167.8
日产	241.7	233.1	211.8	181.2	155.8	86.2
马自达	142.3	138.6	128.1	102.9	98.6	39.4
三菱	133.3	140.6	139.6	136.2	130.6	71.2
本田	138.4	135.8	120.0	115.1	99.8	51.1
铃木	83.9	85.8	84.4	79.7	77.8	43.9
大发	63.6	67.0	61.0	56.0	48.2	24.6
富士重工	51.7	52.8	51.4	43.8	43.4	21.4
五十铃	56.3	47.1	47.3	39.8	37.7	18.0
日野	10.0	9.0	7.9	7.1	7.5	4.4
日产柴油	6.2	6.1	5.2	4.8	5.1	3.1
其它	0.07	0.06	0.05	0.04	0.04	0.02

除了微型汽车外，轿车可分为三类：即小轿车（排气量在 2.5L 以上）紧凑型小轿车（排气量在 1.6~2.5L 之间）轻型小轿车或称大众化轿车（排气量在 1~1.6L 之间）。1985 年以前，只有丰田和日产两家公司生产所有三种型号的小轿车，但 1985 年，本田、三菱和马自达公司都宣布进入小轿车市场，这也就意味着小轿车领域的竞争更加激烈。

日本受国内汽车市场狭小的限制，多年来一直致力于开拓国外汽车市场。从 1979 年由本田公司率先进入美国投资建厂后，日本 11 家大汽车公司先后在世界各地投资建厂。表 1-5 表示了日本 11 家大汽车公司在境外汽车生产情况。

日本汽车工业的结构特点是 11 家汽车制造厂共存，也即所谓的“竞争性共存”。由于竞争激烈，各个厂家都在寻求与其它厂家或美国汽车厂家合作以求生存，但并没有出现联合或兼并。通产省在 60 年代曾试图将日本汽车工业联合起来，但遭到汽车制造界的激烈反对，最后使本田公司加入汽车制造行列，成为新的竞争对手。日本汽车工业在战后历史上唯一的一次兼并行动是 1964 年，日产公司兼并了王子汽车公司。以集团的形式与其它公司建立紧密联系或与美国汽车制造公司进行合作的做法一直在进行。例如，丰田公司将大发和日野公司纳入自己的集团内，日产公司也同样将富士重工和日产柴油车公司纳入集团。但集团内各公司仍保留着自己独立的法人资格，每个公司在集团的范围内进行各自的产品规划，所以并不存在联合或兼并。

与其它汽车制造商相比，马自达、三菱、五十铃和铃木等公司都有底特律三大汽车制造公司占有的股份。到 1992 年 3 月，福特公司在马自达公司占有 24.4% 的股权，克莱斯勒公司在三菱公司有 6.3% 的股权，通用汽车公司在五十铃公司有 37.5%，在铃木公司有 3.5% 的股权。除了铃木公司以外，美国三大公司都派过代表参加日本有关公司的董事会。美国资本第一次向日本输出是在 1969 年，在此之后的几年内，日本、美国汽车公司