

文章编号:1002-980X(2006)06-0041-03

利用汽车产业的整合重组增强一汽的竞争力

李文昌¹, 段 琼²

(1. 吉林省统计科学研究所, 长春 130012; 2. 通化市统计局, 吉林 通化 134001)

摘要:中国入世之后,面对欧美及日本这些汽车王国的挑战,中国的汽车工业压力陡然增大,许多人对中国汽车业能否与强者抗衡并能战胜强者心里没有把握。特别是作为中国汽车业的龙头企业——一汽集团,接连主动出击,在国内进行产业整合重组,使一汽集团在新世纪最初的几年时间里,就加速行驶进入汽车工业发展的快车道,让人感到,未来几年必定是中国汽车业发展最快的几年。

关键词:汽车产业;整合重组;经济全球化

中图分类号:F299.27 **文献标志码:**A

人们原本估计,中国加入世界贸易组织将给国内汽车工业造成强烈冲击。然而一年时间过后,现实推翻了这些人的看法,2004年中国汽车年产量已突破500万辆,仅一汽集团年产量已经突破了100万辆。我国的汽车工业正进行着一场深刻的变革。

一、汽车产业的整合对一汽的冲击

中国加入WTO前后,是我国汽车产业变革的特殊时期,在前后3年多的时间里,接连发生了一系列重大合资、合作、联合、并购事件,强烈地冲击着我国汽车工业的国有格局。2001年4月的下旬接连发生了两件事。一是中国机械工业联合会正式挂牌,作为原来汽车工业主管部门,国家机械工业局从一个行政部门摇身一变,成为国家经贸委下面一个非赢利性的行业协会组织。另外,就是重庆长安与美国福特合资正式成立长安福特汽车有限公司,福特公司终于在中国找到了期待已久的轿车生产基地。前者是行业主管权力重新分配与转移集中的必然结果,后者是国际汽车跨国资本在华掀起新一轮“圈地运动”的开始。

实际上,将两者联系起来看,围绕着入世将给中国的汽车工业带来机遇和挑战,我国汽车产业的结构大调整即将启动。果不其然。2001年7月19日,上汽集团与广西柳州五菱汽车有限公司在经过一年多的接触后签订合作协议,通过国有资产划转的方式,受让后者75.9%的股权,将其改组为“上汽

集团五菱汽车股份有限公司”,上汽重组柳州五菱,只是其整个兼并计划的第一阶段,到了2002年6月4日上汽通用五菱汽车股份有限公司宣告成立,通用凭借与上汽的合作关系,成功地曲线投资五菱。至此,历时近三年的中外三方合作项目尘埃落定。

接下来出场的主角是东风汽车。2001年11月15日,东风集团与法国汽车厂商PSA集团达成协议,双方共同增资扩股10亿元,把品牌之间的合作提升到集团之间的合作。2002年3月29日,东风集团又与江苏悦达、韩国现代起亚集团正式签署三方实施重组合资经营协议,在原悦达起亚的基础上正式组建“东风悦达起亚汽车有限公司”。2002年7月,东风集团再度采取行动,与广汽、本田在京签署合作意向书,拟由本田控股,三方共同出资在广州建立本田轿车出口基地,产品100%出口,主要面向欧亚市场。

北京汽车工业的重组也很抢眼。2002年5月,北京汽车控股公司与韩国现代自动车株式会社宣布合资组建北京现代汽车有限公司。6月4日,北京吉普又与日本三菱签订帕杰罗越野车技术转让协议。与此同时,北汽对福田公司增发新股进行调整。

作为中国汽车业的“旗舰企业”,一汽集团清楚地看到上面情况,同时更是做好充分准备。2002年4月,传出了一汽将与天汽重组的消息,2002年6月,一汽重组天汽在北京人民大会堂签约,一汽集团通过受让天汽集团持有的天津夏利84.97%股权中

收稿日期:2006-01-28

作者简介:李文昌(1958-),男,吉林省农安县人,吉林省统计科学研究所所长,吉林省统计学会秘书长,副研究员,主要从事统计应用研究。

的60%,以及一次性受让天汽集团下属华利公司所持有的75%的全部中方股权,全部一次性转给一汽,从而实现了天汽集团的重组,舆论称之为中国汽车工业发展史上迄今为止最大、也最具影响力的一次重组,从而展示了一汽发展家用经济型轿车的战略。

二、什么力量推动汽车业整合重组

中国加入WTO,无疑面临世界汽车工业的有形与无形的双重挑战,因此大规模的汽车产业的合资、重组,并购在入世前后发生是自然的事。同时我们也应该看到,整合也是汽车发展的驱动力。

(一) 一汽管理层看到:政府的管理思想发生了实质性的转变

中国的汽车工业集中了大量的国有资本,没有政府管理层的主导或者说积极引导,就不可能有汽车产业的战略性重组。国有资产必须保值增值,中国汽车工业必须在世界占有一席之地,这是前提。而整合资源、调整结构则是增强产业竞争力的主要途径,这既是管理层所希望的,也是他们着力倡导推进的,这样一汽集团充分利用政府部门的协调作用进行汽车产业购并。过去一汽集团产业结构调整不敢放开大的步子,这有体制原因,也有利益格局的原因。随着中国加入WTO,危机感成了共识。政府的管理思想、管理方式也发生实质性的转变,过去困扰汽车工业发展的一些条条框框逐步在松动、打破,这就使得一汽集团要实施产业大重组的一些条件和政策环境趋于宽松和有利。因此一汽抓住时机实施自己的合资议案,重组议案在管理层形成了共识。

(二) 资本市场的力量推动一汽产业整合的具体实施

汽车是资本、技术和人力密集的产业,其中,资本又是驱动技术和人力发展的必要前提。比如说:“一汽轿车”2000年业绩下降40%,2001年业绩仍在下降,这与同属一个集团的“一汽大众”的出色表现相去甚远。一汽管理层对此认为,红旗轿车的资本投入金额不足一汽大众项目的1/4,是导致两者经营差距的一个重要原因。长期以来,国家出钱扶植汽车工业,对于一些不具备市场条件的地方和部门出于自身利益也争相投资搞汽车,光整车厂就有118家之多。国家已无力而且也不可能再像以往那样往里堆钱,就是国内资本市场也难以支持和支付这种四面开花的散、乱、小局面。因此,国内本土金融资源要求整合产业资源,缩减汽车企业数量,增大

单个企业运营规模,自在情理之中。一汽集团在WTO的框架下,就要抓住时机并购天汽和其它本国的汽车企业。

(三) 国际跨国资本推动整合的速度

中国入世的成功,让国际跨国公司更加看好中国的投资环境,他们争相抢滩登陆中国市场,已经提前到来中国的又增资扩资,跨国公司加紧了对华战略的重新布署,如德国大众与上海大众续约增资,美国通用公司曲线增资“上汽通用五菱”项目,本田计划与广汽、东风建立轿车出口基地,美国福特与重庆长安合资、宝马与华晨合作、韩国现代与北汽控股合资,都瞄准了生产轿车。还有的跨国企业如日本丰田直接介入到中国汽车工业的重组之中,其目的也是为了在更高的合作层次上实施对华战略。我国汽车市场这一幕幕合纵连横的并购重组,让一汽人看到,市场已经不能让一汽集团稳坐本国汽车老大的位置,必须乘外国人立足未稳时,抓紧时机扩张一汽的规模,这也是入世之后一汽重要的战略决策之一。一汽集团当然希望兼并更多的优质资产扩充实力,以便与其它大企业甚至国际跨国汽车巨头对抗。

(四) 消费者的愿望也推动了一汽整合的重要因素之一

中国汽车市场最大的经济潜力在于经济型汽车的普及,在于汽车的平民化消费。但在目前的中国,一方面是不足20%的人口聚集着80%以上的财富,另一方面则由于汽车尤其是轿车价格过高,广大人民群众对代步工具的需求得不到满足。轿车价格降不下来,重要原因之一是生产成本太高,产能发挥不出来导致规模效益差。另外最根本的原因则在于缺乏竞争,或者说竞争不充分。这些年来,在吉利等民营企业的冲击下,国内轿车价格出现了下降趋势,确实给消费者带来了一些实惠,但老百姓并不满意,入世前后的持币待购无疑是一种抗议。因此通过加快产业重组,削减成本费用,开发适销产品,提高产业规模,真正把汽车价格降到一种合理水平,既是市场意志,也是消费者的呼声。一汽集团正是在这种状况下,降低汽车价格,同时汽车产量2004年已经突破了100万辆,实现了历史性的跨越。

三、要建立适合全球化的战略构想

在全球化时代,一个国家、一种产业乃至一个大企业参与国际竞争时,必须要具备全球战略眼光,善于利用国内、国际两种资源,勇于拓展国内、国际两个市场,利用国际跨国产业资本的新动向,相机进行

大力度的自我调整,化挑战为机遇,站在全球竞争的高度,认识竞争,参与竞争,利用竞争,把握竞争,建立我们自己的汽车工业全球战略构想。

(一)以市场为舞台,实现新一轮的汽车产业整合重组

中国的汽车企业有 2391 家,整车厂 118 个,留给中国汽车业的入世过渡期只有五、六年时间。目前中国的资本市场上并购已经完全按照市场方式运作,然而市场恰恰给了一汽一个机会。过去天汽是与日本丰田公司合作,其实合作的双方都不满意。入世后天汽有压力,丰田公司又不合作,因此天汽自然要找新的合作伙伴,因此他们自然要抓国内最有实力的企业,起初尽管双方有分歧,一汽只对天汽的部分优良资产有兴趣,而天汽则希望一汽能够全盘接收。否则一汽“挑肥拣瘦”后留下的烂摊子,天汽不好收拾。但是后来市场迫使双方走到一起,一汽并购天汽得以成功。

(二)在消化吸收引进的基础上,真正形成一汽的自主研发能力

目前,中国的汽车产业虽然还是弱势产业,但中国的汽车产业也不能满负荷生产,2000 年中国汽车产业的生产能力是 266.8 万辆,而实际产量只 207 万辆,仍有 22 % 的生产能力过剩,而全球汽车产业生产能力过剩是 30 %。但中国的汽车市场正在扩张,这对国际汽车巨头来说是一个挡不住的诱惑。法国标致 4 年前走了,现在又回来了,韩国现代苦等了多年以后,终于拿到了入场券,日本人在深刻的反思之后,纷纷加大在中国的投资设厂。国际汽车制造业资本加速对华转移,既是看中了中国的巨大的汽车消费,也是因为中国的成本相对低廉。

与日本相比,中国的生产成本要低 20 %,而劳动力成本仅为日本厂商的 20 %,这样好的条件,国际汽车产业资本当然看到有利可图,投资者会从中国拿走高额回报。但也应该看到,与其让他们把产品打进来,不如让他们把生产线挪进来,两害相权取其轻。而如果利用得当,中国有望逐步成为一个全球汽车制造基地。手握巨大市场与制造基地两张牌,中国汽车企业在与跨国集团竞争时,就可以充分施展“师夷以制夷”的策略。上汽既携手大众与通用,同时还瞄上跃进集团,意图将菲亚特也网进来;东风汽车与法国 PSA 集团、雷诺—日产、本田、现代之间展开一连串迷幻般的合作游戏;一汽集团既与大众合作,又通过重组天汽与丰田拉上手。这次合作完全改变了过去以市场换技术的做法,现在一汽

集团主要通过扩大制造基地,以大规模的优势吸收国际先进技术的转移,掌握它、消化它,为我们所用,同时通过加大基础研究来促进自主研发能力的形成。过去在高保护状态下,汽车企业只须把车型和生产线引进来,简单生产就能赚大钱,企业既不愿意也无力投入大量资金搞研发,没有像样的实验场地也没有实验数据,所以也就谈不上自主设计。而这次一汽集团着重从自主设计入手,从汽车工业的全球战略出发,通过发挥规模制造优势,又不断积累技术发展资金和经验,促进本身自主研发能力的形成,对一汽来说这也是一个带根本性的问题。

(三)充分利用两种资源,两个市场,在竞争中冲出一条宽广的路

汽车工业是一个竞争激烈的产业,又是一个高投入的产业,国家拿不出那么多钱来支持民族汽车工业发展。所以,一汽集团认识到,我们必须利用国内国际两种资源,依靠技术引进,与外商合资建厂。目前,几乎所有的全球汽车制造巨头在华都有合资合作项目,通过重组、企业改制上市和在资本市场广泛吸纳社会资金,这的确为一汽的发展提供了较多的机遇和挑战。但是,汽车工业在利用两个市场方面都很不平衡。前一段,夏利汽车出口几百辆,消息炒得漫天飞。其实,这是外国人对中国的汽车工业发展心态不平衡,同时也反映我们的汽车工业在拓展国际市场方面经验不足。中国人口众多,地域广阔,经济持续发展,汽车的潜在消费确实可观。但应该看到,现实消费市场其实并不大,从目前的销售形势看,汽车销量与美欧日汽车市场还不能等量齐观。然而,中国汽车市场的魅力在于它的长期发展潜力,而非现实容量。中国现阶段的收入水平和财富分布结构,决定了最大的汽车消费群体是工薪阶层,这同时也决定了一汽集团发展经济型汽车应是一个重要的发展方向。

当然,入世使中国的汽车业走到一个历史性的十字路口,对一汽集团更是重要的一个关口,一汽抓紧时间进行战略调整,在中国的汽车产业继续发挥龙头的作用。未来几年,一汽一定会有一个更快的发展,一汽的竞争实力一定会更快地增强。

参考文献

- [1]《中国统计年鉴》2002 年版,中国统计出版社
- [2]《长春统计年鉴》2002 年版,中国统计出版社
- [3]《长春经济动态》各期

(下转第 13 页)

四通贸易、物价之贵贱源于供求之余缺等,后来均被浙江商界视作商业道德和准则。商场竞争取胜靠的是对商机的敏感把握和对企业的运筹帷幄,靠的是一种充满灵性的商业智慧。全国各地在感叹一夜之间被浙江商人包围的同时,更加感叹浙商在商场上的智慧^[5]。浙商的这种积极进取的状态与对市场机会的把握能力使浙江企业在最近 20 年得到快速的成长与发展。

尽管从整体上看浙商取得了非常辉煌的成就,但浙江企业却普遍存在“做不大”、“2 亿元现象”等问题。这些问题的成因是多方面的,但我们完全可以从企业家精神层面入手进行分析。根据上述阶段发展模型,不难发现目前浙商所具备的企业家精神与企业初创与成长阶段所需要的企业家精神是完全吻合的,但和企业成熟与二次创业阶段所需要的企

业家精神相比却有着巨大的差异。浙江下一步应该注重培育成熟与二次创业阶段企业家精神的核心要素,而不应该再停留于对传统浙商文化的宣传与推广;只有这样才能帮助浙江企业逐步走向成熟,并通过二次创业实现更大的发展。

参考文献

- [1] 鲁传一、李子奈,企业家精神与经济增长理论,清华大学学报,2000,15(3),42-49;
- [2] 朱振伟,企业家精神与大学变革,中国研究生,2003(4),52-53;
- [3] 王唤明,企业成长中的企业家精神,信息空间,2004(6),112-118;
- [4] 李志、曹跃群,“企业家精神”研究文献的内容分析,重庆工商大学学报,2003,20(2),79-81;
- [5] 王志纲,湖南人如何领悟“浙商”,湘声报,2005 年 1 月 13 日。

A Development Model and Components of Entrepreneurship with an Analysis about the Private Company Expansion Puzzle of Zhejiang Province

SHEN G Nan

(Center for Human Resources and Strategic Development, Hangzhou 310058, China)

Abstract : Tracing the origin of the concept, a comparison was hold to ascertain the different components of entrepreneurship in western and eastern context. A stage based development model on entrepreneurship was proposed in a basis of literature review. The model was utilized to analyze the private company expansion puzzle of Zhejiang province and several countermeasures were proposed.

Key words : entrepreneurship ;stage based model ;expansion

(上接第 43 页)

Using Conformity Reorganization of the Automobile Industry to Enhance YI QI 's Competitiveness

LI Wen-chang¹, DUAN Qiong²

(1. Scientific Research Institute of Statistics of Jilin Province, Changchun 130012, China ;

2. Institute of Tonghua City, Tonghua Jilin 134001,China)

Abstract : After China 's WTO accession, Chinese automobile industry faces lots of increasing pressures from these vehicles Kingdom such as Europe, the United States, and Japan. Lots of people begin to worry about whether China 's automobile industry can contend with the strong adversary or not; and not sure China 's automobile industry would overcome this competition or not. Especially, Chinese automobile industry—YI QI automobile industry as a leader enterprise in the auto industry field. YI QI automobile industry needs to initiative launch an attack. Using industry combination inside the China, making YI QI automobile industry in the first few years of the new century join in and become the fastest line of the auto industry development. It made us feel that Chinese automobile industry will be the fast growing and developing in the next few years.

Key words : Automobile industry; Conformity reorganization; Economical globalization