

中国汽车产业 的企业模式与国家经济安全

张治河 胡树华 管顺丰

摘要: 解决经济安全问题的决定因素是国内的经济实力。经济实力的形成,在很大程度上取决于企业的模式及其利润的产生与分配机制。根据利润的产生与分配机制的分析,结合国际经济发展历史上的成功经验和失败教训,从维护我国经济安全和长远利益出发,本文得出如下结论:国外独资企业模式或外资控股企业模式不利于我国的经济安全;合资企业作为后起国家求发展的过渡期具有积极意义;中国企业应得到重点发展,在发展策略上应实施以自主开发为主导的发展战略,就汽车产业而言,应积极实施“国家汽车创新工程”。

关键词: 汽车产业 经济安全 企业模式

冷战结束后,世界政治经济格局出现了政治多元化、经济全球化、市场一体化趋势,经济因素独立于军事因素之外,已直接冲击国家的发展与安危,经济安全的概念就是在这样的背景下提出来的。在世界经济发展的历史进程中,日本等发达国家经济的崛起,墨西哥民族工业的衰退,尤其是亚洲金融危机的爆发,使人们深刻认识到,全球化、一体化带来的不都是机遇,也有深重的经济安全隐患。目前,经济安全问题的存在已成共识,但对不安全后果产生的机制尚未得到全面揭示。一国经济的发展,归根结底是以产业的效益贡献为基础的,故本文将在系统阐述经济安全内涵的基础上,以我国的汽车产业为对象,按照不同的企业发展模式,通过企业利润的产生、分配及其扩大再生产的滚动效应,揭示我国汽车产业的企业模式与国家经济安全的关系。

一、经济安全概述

1. 经济安全的概念

关于经济安全目前尚无统一的定义。由于各人认识角度、关注侧重点的差异,最终形成的概念表述并不一致。相当一部分研究者立足于经济全球化、一体化这一背景来理解,认为国家经济安全是指国家的经济发展、经济利益不受外国和国际威胁的一种状态;经济安全问题的实质,就是利用各种有效手段,保障国家的经济稳定和繁荣,维护国家经济主权和发展大局,在国际竞争中争取有利地位和营造良好的外部环境。还有一些研究者则从更宽广的视角来理解国家经济安全,并给出了相应的表述。

我们认为,经济安全是一国经济在一定国内外政治、经济及社会环境下所处的一种状态。经济安全的核心内容就是国家利益。涉及经济安全的领域,从狭义上讲,是指对国家经济发展、国计民生和整体经济利益有重大影响,而又受不安全因素严重威胁的部门。从广义上讲,经济安全领域可扩展到提高经济竞争力、增强综合国力等通常属于经济发展战略的范畴。经济安全概念的内涵包括以下几个方面:其标志是一国经济能够在不断抵御国内外各种干扰和侵袭的过程中

实现健康发展;其基础是经济实力,主要包括国家经济的生存力、竞争力,国家对本国国民经济重要部门的控制力和抵御内外威胁的能力;其实现动力是产业利润对经济发展的贡献;其实现途径是在不断健全和完善维护经济安全的体制和机制的同时,大力培养和扶持民族产业的自主创新能力,不断提升民族产业的管理水平;其影响因素具有多维性,其中,产业中的企业模式对经济安全具有重大影响,其影响程度取决于企业利润的大小、分配、扩大再生产能力的量值及其归属。

2. 经济安全的影响因素

关于国家经济安全的影响因素,有的学者概括为两个方面,有的学者归纳为三个方面。前者重点从国内和国外两方面考虑,国内因素主要有:经济制度的缺陷、经济发展战略和政策的失误、经济结构的失衡、政治和社会的动荡、自然资源的破坏以及自然灾害的发生等等;国外因素包括:区域性和全球性经济危机和金融危机、经济封锁和物资禁运等经济制裁措施、经贸摩擦冲突、全球性的自然灾害以及大规模的武装冲突与局部战争等。

后者则将国家经济安全的影响因素归纳为三个方面:一是本国经济制度、发展阶段、产业结构、发展战略、市场结构等方面的“结构性缺陷”;二是在既定的有缺陷或无缺陷的“结构条件”下,来自国内各方面的过大的“非正常干扰”;三是在竞争的国际环境下,来自国外的一国对另一国经济利益的“侵害”。

上述两种观点,前者强调了宏观因素,后者则侧重于微观、微观因素,各有所长。就影响中国经济安全的主要因素而言,以下两点对我国现阶段的经济安全具有更直接更重大的影响。

(1) 民族工业整体素质不高。一是技术水平比较低。到 1997 年,我国主要工业制造设备的技术性能只有 30% 达到国际水平,工业总体技术装备水平与世界发达国家还有 10~15 年的差距。工业装备的技术水平,在很大程度上反映了工

业的整体素质。二是规模效益不理想。比如汽车工业,国内生产厂多达138家,而年产不过60~70万辆,而美国年产汽车1000多万辆,汽车生产厂只有8家。又比如钢铁工业,现在全国的钢铁企业有1700家,占全世界钢铁企业总数的2/3,但每个企业的平均年产量只有54万吨,年产20万吨以下的企业占60%以上。三是产品质量比较差。比如摩托车,像日本的原装“铃木”、“丰田”可以无故障行驶3万公里以上,而国产的不会超过3000公里。由于产品技术含量低,质量不高,导致国际竞争力不强。比如纺织品,我国每吨的出口创汇额只有9200美元,而发达国家平均为15000美元,其中意大利高达22000美元。产品和产业的国际竞争力低,这是影响我国经济安全的主要因素之一。

(2)企业结构中外资及外资控股比例日趋增长。近年来,国外一些大跨国公司看好我国经济发展前景和巨大的市场容量,以雄厚的资金实力和技术优势,采用投资方式,在我国某些行业和经济领域形成了比较强的控制能力。目前,世界排名前500名的国际知名超级跨国公司,已有230个来华投资,它们的投资策略已经从最初的纯产品输出、技术转让,发展为资本和品牌输出。它们正一个一个地用控股的方式吃掉在中国市场上已经站稳脚跟,并且拥有一定市场份额的中国名牌企业。比如轮胎行业,全国24家重点轮胎生产厂中,被外资控股已有13家,有的控股达75~90%。外商通过合资控股来占有并不断扩大市场份额,造成国产商品大量积压。例如,我国工业品和建筑产品市场上,国产畅销品仅占7%,平销和滞销品高达93%。

从国家经济安全的角度讲,在外资利用问题上存在着—国的“经济结构与经济安全”、“产业结构与经济安全”及“产业中的企业结构与经济安全”等层次的问题。其中“产业中的企业结构与经济安全”是最基本的。随着改革开放的深化,外资大量涌入,各种模式的三资企业应运而生。三资企业为我国经济发展带来的积极效果以及全球一体化的趋势,使一部分人忽视了外资的不适当进入及其规范不善、管理不当的严重后果及其对国家经济安全产生的影响。尽管外商对我国国民经济的控制总体上还没有发展到严重程度,但这种控制如果发展到一些核心产业部门、主导产业部门,其影响程度将是无法估量的。

二、汽车产业的经济特性

不同的产业都将以其对经济发展的不同促进作用体现其经济特性。产业的经济特性决定着其对国家经济安全的影响程度。作为汽车产业,其经济特性主要体现在支柱地位、与国民经济的强关联性、与经济发展的强烈的正相关性以及市场时空的庞大性等方面。

1. 汽车产业的支柱地位

世界经济和汽车产业发展的历史表明,汽车产业无论是对西方发达国家,还是对发展中的中国,都具有重要的支撑作用。这种支撑作用具体体现在两个方面:

第一,汽车工业是当今世界经济发展的重要支柱之一。纵观世界500强的评比过程,尤其是近年的评比结果,汽车企业总是雄居榜首,并且在500强中前10家最大的企业中,汽车企业一直占据着较大的比重。另据统计,1997年全球汽车产量已达5300万辆,比1996年增长了5.6%。1997年全球的汽车出口量为2030万辆,比1996年增长11.7%。全世界钢产量的20%、铜、铝产量的30%、橡胶产量的60%、塑料产量的10%以上均用于汽车工业;汽车贸易额约占全部贸易

额的15%~20%。在美国、日本、德国等发达国家的汽车及相关产业中,就业人口占全国就业人口的10%左右,对国家财政收入的贡献占全部财政收入的10%~18.6%,出口额占总出口额的10%~24%,对这些国家的经济发展、人口就业等起着十分重要的作用,是这些国家的支柱产业之一。

第二,汽车业目前也是我国的支柱产业之一。1998年我国汽车工业总产值(以1990年不变价计)2987.6亿元,占全国工业总产值的4.1%;1998年我国汽车工业固定资产净值平均余额占我国制造业总量的4.7%,比1997增长了15.3%,比1990年增加了6.7倍。1998年末我国城镇就业人口中每7个人就有一个从事与汽车产品直接相关的工作。汽车工业每年上缴的利税占我国工业利税总额的4%左右;如果包括它所创造的其他收入,则每年给国家提供约1000亿元的财政收入。汽车工业在我国经济发展和人口就业中起着越来越重要的作用。

2. 汽车产业与国民经济的强关联性

汽车是一种加工深度很高的最终产品,一辆汽车由数千种、上万个零部件组成,有着庞大的关联作用。因此,汽车工业是国家工业水平的代表性产业。汽车产品的生产要采用各种不同的加工工艺,产品产业链长,需要消耗诸多其他工业产品,如钢铁、有色金属、橡胶、玻璃、电子、石油、化工、机械、仪表等,从而带动冶金、制造、化工等上游产业的发展;同时也带动交通、能源、维修、旅游等下游产业的发展。实践证明,它可以给上、下游产业带来2.5倍以上的波及效应;汽车制造业就业人数(包括整车与零部件就业人数)与汽车销售、金融、加油等相关服务业的就业人数为1:6。世界各国的发展无一例外地证明了这一点。

美国汽车工业(包括汽车及零配件、汽车生产设备等)的总产值仍占国内生产总值(GDP)的3%,1997年达3200亿美元,远高于其他制造业。目前美国80%的天然橡胶产量、57%的合成橡胶、40%的机械设备及工具、34%的钢铁、27%的铝、25%的玻璃、23%的锌、15%的钢材、11%的铜、4%的塑料均用于汽车工业。美国汽车工业每年用于研究与开发的费用约占全国和私营部门开发总费用(不包括国家投入的研究与开发费用)的12%,仅通用汽车公司1997年研究与开发的费用就高达82亿英镑。如此高的科研投入,也强烈地推动着微电子信息大规模集成技术、机械加工技术、材料、化工等相关产业的发展,致使美国从20世纪80年代到90年代四大支柱产业的转换中,汽车始终处于核心地位。为了保持长期的竞争优势,现在又通过“新一代汽车合作计划”(PNGV)以提高汽车产业的基础技术水平。

汽车工业不但大量消耗相关产业的产品,而且还诱发相关产业的技术进步。如20世纪20年代产生的连续轧钢和连铸平板玻璃技术,就是在汽车工业强烈的需求下诱发出出现的;汽车业发展的强烈需求带动了燃料电池技术突破性的进展,并必将对传统机械动力技术、航天工业等产生深远的影响。汽车业庞大的科技阵容和投入所创造的革命性技术成果正在使世界上数以万计的汽车脱胎换骨,冲击着钢铁、石油和其他能源、有色金属、化工、电子等工业的命运,最终将导致整个工业生产结构的重大变革。

3. 汽车产业与经济腾飞的强烈的正相关性

在汽车产业与国家经济腾飞的关系上,日本和韩国提供了成功的经验。在其经济腾飞时期,其汽车产量、汽车保有量、人均国民收入有着强烈的正相关性,如图1、图2所示。

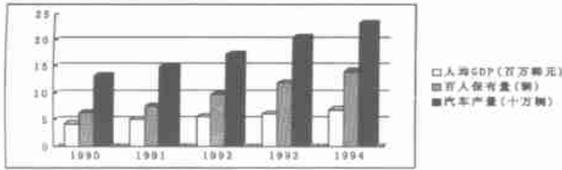


图1 韩国汽车产量、保有量与国民收入的关系

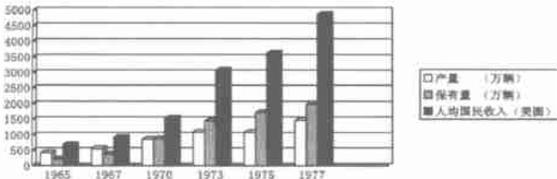


图2 日本汽车产量、保有量与国民收入的关系

3. 产业市场时空的庞大性

整个20世纪,国际汽车产业先后经历了5个重要发展阶段,世界汽车市场热点地区先后经历了三次大转移,充分显示了汽车产业市场时空的庞大性。按照时间、生产技术革新、市场所在地和产业主导国等的不同,国际汽车市场热点地区转移的规律如表1所示。

表1 世界汽车传统发展阶段划分和市场发展的转移情况

	年代	生产技术或技术革新	市场所在	世界汽车产业主导国家
第1阶段	1902-20年代	产品的标准化大量生产系统	美国	美国
第2阶段	1950-60年代	产品的多样化重视产品技术	欧洲	欧洲
第3阶段	60年代末-70年代	新生产系统“看板方式”TQC	日本	日本
第4阶段	80年代末-90年代	低生产要素地区的集中化	发展中国家	欧洲、日本
第5阶段	90年代末-	下一代技术的竞争激化	亚洲	欧洲、日本、美国

第一阶段:以大批量生产体系(生产流水线和企业集团管理体制)的建立为特点,市场由欧洲转向美国。这是世界汽车市场热点地区的第一次大转移。

第二阶段:以批量生产加上产品差异性为特点,汽车市场的发展热点从美国转向欧洲。

第三阶段:以日本的精益生产、全面质量管理为代表的批量生产方式的又一次突破为特点,市场热点转移到亚洲(以日本为代表)。这也是世界汽车市场热点地区的第二次大转移。

第四阶段:汽车工业的发展以向低生产要素国家转移为特点,市场向发展中国家转移。

第五阶段:以新一代汽车产品全方位的飞跃为特点,中国可能是这一次国际汽车生产大转移的主导国家。这将是世界汽车市场热点地区的第三次大转移。

汽车产业的上述经济特性说明,汽车产业对国家经济的发展和具有重大影响,因此,它必然成为各国经济发展战略中急于抢占的战略要点。换句话说,谁抢占了这个要点,谁的经济安全系数就会增加,否则就会降低。

三、我国汽车产业的企业模式及其影响国家经济安全的机制分析

1. 我国汽车产业的企业模式

为了研究经济安全的需要,结合国际汽车产业发展过程中正反两方面的经验教训及我国汽车产业的未来发展趋势,本文将对我国汽车产业的三种主要企业模式进行分析,即中国企业模式、中外合资企业模式及外资独资企业模式。

(1) 中国企业。指中国的公司、企业和其他经济组织或个人依法成立的法人组织。

(2) 中外合资企业。指外国公司、企业和其他经济组织或个人依照中国法律,经中国政府批准,按照平等互利的原则,在中国境内同中国的公司、企业或其他经济组织共同投资、共同经营、共负盈亏的企业法人组织。在合资企业中,又有中方控股合资企业和外方控股合资企业之分。

(3) 外资独资企业。指依照中国有关法律,在中国境内设立的,全部资本由外国投资者投资的企业。

目前,在我国汽车产业的企业结构中,轿车企业的68%为合资企业,随着我国加入世界贸易组织(WTO)的日益临近,世界闻名的大型跨国公司纷纷进入中国市场,一旦时机成熟,国外独资企业定将乘风而至。现在的问题是,以国有企业为领头羊的中国企业怎么办?比较而言,中国企业的经济实力、技术基础尚薄,国际竞争力尚弱,这是否意味着可以放弃竞争,让出市场,由政府坐而收税呢?我们的回答是,中国企业不仅不能放弃竞争,而且要采取自主开发的模式求其发展,这是由国家的长远经济利益和国家经济安全的需要决定的。

2. 企业模式影响国家经济安全的机制分析

随着我国改革开放的进一步深化以及全球一体化趋势的加快,使我国国民经济的产业结构,同一产业内的企业结构,以及同一企业内的产品结构都发生了重大变化。尤其是外资的大举进入及投入总量的不断增长,更使民族工业的存亡问题成了关注的焦点。民族工业的存亡问题,实际上是经济安全问题;人们对民族工业的存亡问题的关注,实际上就是对国家经济是否安全的担忧。时下有一种观点,认为不论谁投资,谁办厂,只要工厂建在中华人民共和国的领土上,并向人民政府纳税,就应该认为企业是民族的。对这种粗听起来似乎有理,细想起来又感到玄的问题,唯一的解决办法是通过科学的分析,找出企业所以能影响经济安全的内在机制,以免被人卖了,还要兴高采烈地帮人数钱。

真正影响经济安全的是企业的利润,尤其是用于扩大再生产的那部分利润。以下将以我国的汽车产业为例,按照中国企业、中外合资企业及国外独资企业三种模式,就其利润的产生及分配机制做出分析(如图3所示),以揭示其对经济安全的影响。

根据图3,可对我国汽车产业的企业模式及其与我国经济安全的关系做出分析。我们认为,就产业而言,影响一国经济安全的关键因素是企业利润。根据西方经济理论,企业的利润主要来自以下三个方面:(1) 内在收益,即生产要素的收益。(2) 风险酬金。即对不履行契约的报酬,对承担风险的酬金,以及创新利润。(3) 垄断收益。

就一般情况而言,上述三种利润来源中哪种最为重要。然而,一旦企业的发展模式确定以后,尤其是当企业的股份结构确定以后,当对具体问题,比如我们所关心的经济安全问题进行分析时就很容易使问题明朗化。以下就我国汽车产业在不同企业模式下的利润产生与分配机制对经济安全的

影响做出简要分析。

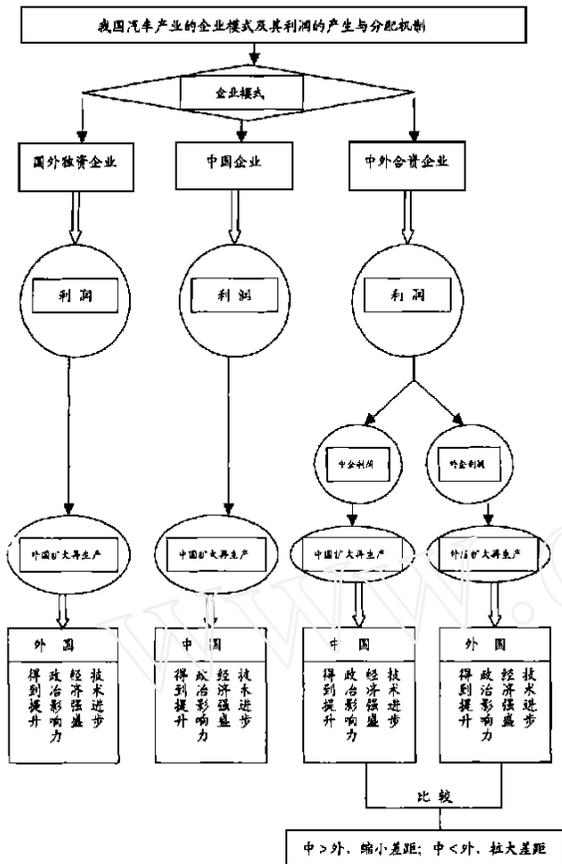


图3 我国汽车产业的企业模式及其利润的产生与分配机制图

(1) 中国企业。其利润分配机制是：所有获利因素所获利润皆分配于中国社会，尤其重要的是，企业用于扩大再生产部分的利润将直接促进中国经济的发展，由此促成的技术进步和逐渐形成的雄厚经济基础，将有助于提升我国的经济发展速度和政治影响力，缩短我国同发达国家的距离，使国民经济实现在安全基础上的繁荣。

(2) 独资企业。它们在获取利润的过程中，除资本和主导技术以外，几乎所有的生产要素都由中国提供，尤应引起重视的是，在利润分配过程中，虽然用于简单再生产部分也有部分分配于中国社会，但至关重要的扩大再生产能力却被转移到了国外。这部分力量被国外用于研究与开发或进一步的技术输出，这无疑将使其经济发展速度越来越快，与技术输入国，尤其是与发展中国家中的技术输入国之间的发展距离越来越大，同时使其政治霸权和军事威胁得到助长。

特别需要指出的是，任何一个中国法人企业都要向中国政府纳税，对于企业而言，税款都是纳入企业成本的，也就是说，一个企业必须在完税后仍能保持盈利，才能维持其正常发展。因此，从国家经济安全的角度考虑，纳税即有益的提法是不妥当的。我们还必须清醒地认识到，没有相当的赢利，国外企业是不会干的，别人永远不会把最具有竞争力的技术向我们输出。

(3) 中外合资企业。从经济安全的角度看，在我国目前的技术经济水平上，中外合资企业模式无论对经济发展，还是对经济安全，都具有积极的意义。从分配机制图中可以看出，

这类公司兼具了中国企业和国外独资企业的特性，只要在管理过程中注意趋利避害，完全有可能实现在兼顾发展速

度的同时，注意到经济安全问题。在中国合资企业中，虽然中国公司只按所占股份分取利润，但只要我国企业所获得的扩大再生产能力大于国外企业，在动态发展中逐步缩小我国同发达国家的差距就有可能实现，至少不会因为我国要素的投入而使这种差距拉大甚至导致国家经济的不安全。但必须注意到，这种积极意义只体现于整个赶超战略的过度时期，而非长远之计。

四、结论

根据上述不同模式下汽车企业的利润产生及分配机制分析，说明我国的汽车企业模式与经济安全之间存在着如下关系：

1. 国外独资企业模式或外资控股企业模式不利于我国的经济安全

从外资进入的目的看，国外汽车跨国公司在我国投资的战略目标不是为了支援和发展中国的经济，更不会去考虑其活动是否有利于我国汽车产业的协调发展和是否能走向世界，而是为了更充分地利用其“独占性生产要素”在中国庞大的市场上占据一席之地以获得最大的利益。他们将根据自己的战略目标来决定其投资、增资或撤资，带入技术的种类和档次，是否在我国设立技术开发机构等等，并想尽办法消化其母公司过剩的能力（包括最大限度地利用其现有的开发能力）。外资控股和外资独资经营就使得他们能更容易、更严密地控制“独占性技术优势”，这样他们对我国汽车及相关技术的带动作用将是极为有限的。

从外资进入的发展趋势看，20世纪90年代以来，外商投资发生了重大变化：一是外商直接投资数量发生了重大变化。仅“八五”期间，外商直接投资就已占改革开放以来外商直接投资的85%以上。二是投资形式发生了变化。从新建转向并购，特别是有选择地重点对某些行业和某些地区国有企业的并购，从参股外销到控股控市，从资金输入到品牌输入，从合资合作到独资经营等。三是投资目的的变化。80年代主要是利用我国优惠政策降低生产成本，随着近年欧美日跨国公司对华大规模、系统化投资，投资的主要目的已转向占领我国市场。目前，我国的部分国内市场已经被跨国公司控制，轻工行业如洗涤用品、饮料等，外商投资企业在产量、销量上占了35~50%；机电行业，移动通讯设备仅美国摩托罗拉天津独资企业一家已占国内市场90%，国内企业彻底退出竞争，外商一统天下；程控交换机外商占70%的市场；家电、轿车等外商投资企业都占一半以上；化工行业如轮胎、医药等，外商投资企业均已占相当大份额。

从外资进入后的利润产生及分配机制看，由前面所做的机制分析可知，国外企业或国外控股企业在我国投资的最终结果将是廉价地利用我国的生产要素，赚取其赖以扩大再生产的资本，进一步拉大其与被投资国之间的经济发展差距。其结果必将进一步稳固其本国的经济基础，危及他国的经济安全。

从外资进入的最终效果看，历史上没有一个民族是由于外国资本或技术的输入而强盛起来的。旧中国曾有100年融入西方主宰的国际经济体系的历史，有门类齐全的商品、证券、外汇、黄金市场，也有产权明晰的公司制、股份制企业，外国跨国公司投资的企业曾经遍布中国大地，但是由于不能掌握独立发展民族经济的主权，常常是不但没受国际经济交往之利，反而受国际联系紧密之害。第一、第二次世界大战期间，中国利用西方列强无暇顾及的喘息之机，民族私有工业曾一

度获得了较快的发展,但是,两次世界大战结束后,西方各国的跨国公司又卷土重来,加强对中国的商品输出和资本输出,民族私有工业顿时陷入严重萧条之中;二次世界大战之后,美国垄断资本又图谋独占中国市场,利用大量过剩商品和军火向中国进行倾销。1946年中国沿海22个城市中,有60%左右的民族私有企业停业破产。当今世界,墨西哥的经济动荡也是一个范例。墨西哥于1986年入关以后,来自发达国家的进口额大幅度增长,出口额反而大幅度下降,导致了长期的贸易逆差。北美自由贸易区成立的前夕,墨西哥媒体追随美国媒体为之大唱赞歌,然而,事实表明,贸易区的受益者是美国垄断资本。美国公司得以随意将工厂迁往墨西哥。由于美国工厂属于资本密集型技术,所能安置的工人少,因此美国工厂雇佣的墨西哥工人人数,远少于墨西哥民族企业破产形成的失业人数。目前,墨西哥的真实失业率上升到40%多。墨西哥深深卷入了美国主宰的全球化经济体系,直接导致了曾一度壮大的民族工业的瓦解。民族工业瓦解也连带了银行体系的危机,内外债一起增加,外债还本付息的雪球越滚越大,从80年代初的570亿美元,猛增到1996年的1800多亿美元。1995年和1998年墨西哥连续爆发严重金融危机,1998年墨西哥银行坏账率上升到50%以上,被迫宣布容许外资收购本国银行的100%股权,还被迫出售战略行业以清偿外债。

以上分析说明,国外资本的不适当引入将不利于国家的经济安全。

2. 合资企业作为后起国家求发展的过渡期具有积极意义

从外资进入的目的及外资进入的发展趋势看,与国外独资企业基本相同。在合资初期,中方企业迫于资金短缺,急于发展而大多以土地、厂房、设备等作价入股。一些合资企业在初期中方控股较高,而初期又多是生产准备的亏损期;当合资企业进入获利期后,外方提出增资要求,而中方则缺乏增资能力,于是外方就乘机达到增加股份、从而增加对企业控制权的目的。外方利用我国的市场和他们“独占性生产要素”的优势而攫取了超额的利润和企业的开发控制权。在经济方面外方除了从股权分红外,更通过技术转让、品牌、质量认证、专利、标准、知识产权等无形资产的转让和CKD(Completely Knocked-down)零部件销售以获得丰厚的利润和收益。同时,外方充分利用自身技术、资金、无形资产等方面的优势以实现对企业的严密控制,从而保持长期独占性的优势和长期获得超额利润。合资企业的中方过于被动地忙于消化、吸收等国产化工作,使得企业的研究开发严重萎缩甚至形同虚设,对外方母公司的依赖越来越强烈;而在技术动态引进的过程中由于自主开发能力有限而使国产化速度赶不上引进技术更改的速度,使举步维艰的国产化进程雪上加霜,而且还造成相当的经济损失。这也是CKD技术惩罚形式的一种。

从外资进入后的利润产生及分配机制看,根据控股权的掌握及综合管理情况,合资企业可取得不同的效果。因为其集外资企业与中国企业的特点于一身,自然也就集中了两种企业正反两方面的效应。我们所面临的问题将是如何趋利避害,通过一流的管理,制定出一流的发展战略,尽可能使我方的正效益超过外方,真正使我国的经济基础在国际渗透、国际竞争的动态平衡中得到巩固,使国家经济安全得到维护,最终实现赶超目标。

从外资进入的最终效果看,国内外的经验和教训基本上反映了合资企业的国家经济安全特性。

国际上,韩国、日本在发展汽车工业的初期都走过利用

外来技术发展本国汽车工业的“拿来主义”式的道路,经验是成功的。韩国政府通过对轿车企业严格的宏观调控和企业集中力量、重点突破,只用了6年的时间便进入了自主生产开发阶段,4年后开始批量出口;日本政府从宏观上控制企业间的恶性竞争、协调企业间的合作,同时企业通过自身努力提高产品质量、降低成本,并充分利用两次石油危机的机遇而成功实现了超越战略。

我国轿车产业发展初期,在国家大规模投资的支持下通过合资、合作也带来了生产能力的迅速提高,逐渐满足了国内市场的需要。但是,经过约20年的发展,仍然没有走到“自主生产开发”这一步,严重缺乏发展的后劲,整个产业的规模也很有限,而且没有形成国际竞争力,也未能启动庞大的国内市场。究其原因,一方面与我国轿车业发展过于依赖外来技术、缺乏明确的发展方向和发展战略有关,同时也是合资企业中的外方为了实现市场扩张、长远地攫取高额利润的战略目标而实施严格的技术控制的必然结果。

上述分析说明,合资企业作为后起国家求发展的过渡阶段具有积极意义。这种积极意义只有通过科学的宏、微观管理,才能得到具体实现,才能有效维护国家的经济安全。

3. 中国企业应采取以自主开发为主导的发展战略

经过前两种企业模式的分析可知,过分依赖外生技术或外来资本不利于国民经济的长远发展和安全。所以不利,是因为在其模式及利润的产生与分配机制下,别人发展了,我们衰退了;别人的经济实力相对增强了,我们却相对削弱了;别人安全了,我们却不安全了。对此,我们最好的应对措施就是采取以自主开发为主导的发展战略,其具体战略举措就是实施“国家汽车创新工程”。

1999年12月18日在北京召开的“面向21世纪中国汽车工业科技创新论坛”上,胡树华教授提出了制定和实施“国家汽车创新工程”的建议,引起产业界、理论界及新闻界的普遍共鸣。2000年4月28日,中国汽车工程学会、中国技术经济研究会、武汉汽车工业大学又在北京中国科技馆联合举办了首届“国家汽车创新工程”专家论坛,有四位院士和数十名专家学者出席论坛并联合签名,呼吁尽快实施“国家汽车创新工程”。胡树华教授对国家汽车创新工程的表述是:

围绕中国汽车的技术创新、产业创新,由国务院直接领导、组织官产学研大联合,通过强有力的资金支持和科学的组织管理,动员全国的科技力量和有效资源,协作攻关、重点突破,以抢占新一代汽车技术的制高点,抓住新一轮世界汽车工业发展的主动权。它是一项跨部门、跨地区的全国科技大联合、产业大联合、技术大突破、产业大发展的系统工程。

胡树华教授经多年深入系统研究发现,近20年来我国轿车产业发展的历史证明,仅靠经济上的扶持、利用外资和技术,长期停留在“进口替代”水平上是无法发展我国汽车工业的,必须尽快由“引进学习”向“自主开发”战略转移,从而为最终实现“超越战略”打好牢固的基础。但是,汽车业强大的关联性、新一代汽车诞生所需的巨额投入、国际汽车跨国公司庞大的规模经济所形成的绝对竞争优势和日新月异的发展,我国单个汽车企业的势单力薄等都决定了我国汽车业的这一战略转折的突破口必然是一项由国家领导的、全方位的、官、产、学、研大联合的一个庞大的国家工程——“国家汽车创新工程(NAIP)”。

这项工程被誉为我国继“两弹一星”之后,又一项开创新时代的世纪工程。人们所以关注这项工程,(下转第119页)

尚挑水吃,两个和尚抬水吃,三个和尚没水吃”的谚语说明中国人缺乏团结协作精神。实际上,中国文化主张“合”,注重对立统一,靠制造和利用内部矛盾求得统一;日本文化强调“和”,注重团结对外。“中鸡日鸭”的说法,说的就是中国人爱好“窝里斗”,日本人崇尚团队精神。所谓儒教提倡的诚实、守信,“己所不欲,勿施于人”等道德伦理,正是市场经济所需要的道德规范的说法也缺乏现实根据。恰恰相反,这些道德规范对中国人来说是最薄弱的。所谓“老实人吃亏”,现实教会人们不能诚实,“会哭的孩子多吃奶”,教人们学会投机钻营。而且正如冯久玲女士指出的,东亚的这些道德说教显示了许多虚伪性,即中国人特权观念极强,所有道德规范都是针对别人的,而自己则可以不遵守。甚至许多冠冕堂皇的规章制度也是如此,如交通警察自己可以不遵守交通规则,医生自己看病不挂号不排队等。而且在一个假大空盛行,视讲真话为畏途的政治文化环境中,何来诚信可言(不然朱基总理就不会语重心长地教大家要敢讲真话)!相反,真正诚实、守信的道德规范所需要的是作为法制社会的契约文化。中央电视台“实话实说”一次节目中,留美新闻学博士刘薇说,在美国,小孩最不可饶恕的错误就是不诚实。在西方,诚实已是一种社会基本道德要求。诚实是合作的基础,也是市场信用的基础,是近百年来西方社会孜孜以求的。而在我国从1999年30多位民营企业企业家发表《信誉宣言》,开始倡导诚实守信的商业作风,在一个骗子满天飞,视诚实为傻冒的文化环境

中,要形成普遍的道德规范谈何容易!

在东亚社会,即使对诚实守信的要求也只存在于道德领域,还缺乏自下而上的普遍的法律制度约束。因此,只有将这些道德中的合理因素进行制度化和法制化,形成一种新的法治化的契约文化,才能形成普遍的道德规范。

注释:

马克斯·韦伯在其《新教伦理与资本主义精神》和《中国的宗教:儒教和道教》两本著作中,在承认经济因素具有根本重要性的前提下,认为西方新教伦理是资本主义产生的社会精神气质来源,而中国的儒教和道教伦理使得资本主义没有在中国产生。

森岛通夫:《日本为什么会成功》,156页,成都,四川人民出版社,1986年。

崔新京:《关于中国“洋务运动”与日本“明治维新”的文化思考》,载《日本研究》,1999(2)。

陈敏华:《中日异文化接受态度之比较》,载《国际观察》,2000(1)。

涩泽荣一:《论语与算盘》,中文版,九州图书出版社,1994。

李慎之、何家栋:《中国的道路》,162页,广州,南方日报出版社,2000。

刘景华主编:《东方的“西方”》,363页,北京,中国文史出版社,1999。

张捷:《奇迹与危机》,广州,广东教育出版社,1998。

(作者单位:福建社会科学院亚太经济研究所 福州 350001)
(责任编辑:陈永清)

(上接第105页)是因为它事关我国经济的重要支柱之一的汽车产业,事关我国的经济安全。

事实上,没有哪个国家不关心自己的经济安全。国际上发达国家维护经济安全的通行做法也从另一个侧面说明我国必须采取以自主开发为主导的发展战略。这些做法主要是:

(1) 严格控制高新技术扩散。据统计,在1985-1990年期间,世界上最大的569家企业中,技术创新的地理布局如下:只有10.9%的企业把其技术创新活动放在国外。在美国最大的243家企业里,只有7.8%的企业把其技术创新活动放在国外(6.0%的企业选择欧洲,0.5%的企业选择日本,1.3%的企业选择其他地区);在日本最大的139家企业里,只有1%的企业把其技术创新活动放在国外(0.8%的企业选择美国,0.2%的企业选择欧洲)。

(2) 政府大力扶持基础产业、关键产业。比如对农业,为了国家的经济安全,美国、欧盟、日本等发达国家一直给予各种支持。又比如对信息高速公路和数字电视等未来性关键产业,美国等发达国家均超前立法、超前操作,给予巨额投资。其目标自然是充当未来信息业霸主,从而对其他国家特别是发展中国家进行经济、文化渗透。

(3) 对引进外资有严格限制。日本战后一直实施贸易保护主义,一直到70年代才逐步放松对外资流入的限制。汽车工业到1971年,集成电路到1974年,电子计算机到1975年才实行资本自由化,但农林水产业、矿业仍不许外资超过50%。美国自70年代以来对外资投入也实行了干预:一是1975年成立了外国投资委员会和外国投资办公室,后者专门研究外资进入对国家(经济)安全的影响。二是1988年颁布的“艾克

逊·弗劳里奥修正案”,立法授权总统可基于国家经济安全否决外国投资者兼并美国企业的请求。三是要求外资企业必须经常披露有关的经营情况。法国对外商投资管理较严:当外资投资超过企业资本20%时,均需外国投资委员会批准。

经济竞争,有如兵家之战,知己知彼,方能百战不殆。上述表明,为了维护本国的经济安全,我们的对手正在采取一切可能的措施,诸如严格控制高新技术扩散,政府大力扶持基础产业、关键产业,对引进外资进行严格限制等等。假如这时我们放弃竞争,拱手让出市场,无异于我们的对手刚想睡觉,我们却立即送上一个枕头。因此,我们目前最积极的策略应该是采取以自主开发为主导的发展战略。“国家汽车创新工程”的研究表明,这项战略不仅是必要的,也是可行的。

综上所述,我们认为,解决经济安全问题的决定因素是国内的经济实力。经济实力的形成,在很大程度上取决于企业的模式及其利润的产生与分配机制。根据利润的产生与分配机制的分析,结合国际经济发展历史上的成功经验和失败教训,从维护我国的经济安全和长远利益出发,可得出如下结论:国外独资企业模式或外资控股企业模式不利于我国的经济安全;合资企业作为后起国家求发展的过渡期具有积极意义;中国企业应得到重点发展,在发展策略上应实施以自主开发为主导的发展战略,就汽车产业而言,应积极实施“国家汽车创新工程”。

(作者单位:中国地质大学管理学院 武汉 430074
武汉理工大学管理学院 武汉 430070
武汉工业大学管理科学系 武汉 430064)
(责任编辑:陈永清)