

國立政治大學政治學系研究所

碩士學位論文

中國汽車產業的政治經濟學：

國家資本主義的觀點

The political economy of automotive industry in China:
Aspects of state capitalism



指導教授：冷則剛博士

研究生：宋旻哲撰

中華民國 106 年 6 月

中文摘要

上世紀 80 年代中國產生了許多的變化，在經濟上採取較為開放的態度。汽車產業也在這樣的趨勢下與國外的跨國汽車企業合作，發展自己的汽車製造工業，至今中國已經成為最大的汽車製造國。為了發展汽車產業，中國透過國有企業與跨國企業合作成立許多合資公司，本文所取用的東風汽車集團與廣汽集團旗下都存在許多這樣的子公司。國家透過國有企業作為帶動產業發展的火車頭，但國有企業複雜的所有權問題牽涉中央與地方關係的運作，影響著汽車產業的發展。運用國有企業作為中介制度的同時，中央與地方關係也同時在運作，在長時間的發展下因國企所有權差異而產生的不同發展模型也逐漸變化，最終中國的汽車發展模式趨於類似。在這過程中，國家的影響實際上分做中央與地方同時進行，短期而言似乎看不到中央的影響力，但就長期而言中央確實引導了中國汽車產業並助其發展。在理論方面，筆者以為中國汽車產業的成長長久以都是在國家資本主義的途徑上進行的，而非是發展型國家或管理型國家的模式。因為中國雖然引進市場經濟相當長的一段時間，但是實際上不管是中央還是地方的手都不曾離開過這個領域，即便是現在中國最主要的汽車生產與銷售仍舊以國有企業為主。

關鍵字：中央與地方關係、國家資本主義、產業政策、中國汽車產業、東風汽車集團、廣汽集團。

Abstract

China had has series transitions since 1980s years, and it had adopted open attitude at economical work. In this trend, state owner enterprises cooperated (SOEs) with foreign cross-national enterprises (CNEs) to develop self's automotive industry. Now, China had become biggest country of automotive produce. For developing automotive industry, it established many companies by Chinese SOEs and foreign CNEs, for example Dongfeng motor group, Guangzhou automobile group. SOE like locomotive that it brings development, but it has problem of property that affect working of central-local relationship. While state utilizes SOE to be intermediary institution, central and local is continually interaction. In long time, ownership led to differently developmental model that was changed that trend to similar model. In fact, national affection is divide two parts: central and local. In short term, we difficultly observe central affection but, in long term, central affection is remake. In theoretically, I argue that Chinese automotive industrial development below to approach of state capitalism and it is not developmental state and regulatory state. China had work market economy but government, central and local, still intervenes domestic market, instead of major firm of Chinese produce and selling is SOEs.

Keywords: central-local relationship, state capitalism, industrial policy, Chinese automotive industry, Dongfeng motor group, Guangzhou automobile group.

目次

第壹章 緒論.....	1
第一節 研究動機及目的.....	2
第二節 文獻檢閱.....	5
第三節 研究方法與資料來源.....	20
第四節 研究結構與研究假設.....	22
第貳章 中國汽車產業發展與產業政策.....	24
第一節 七五計畫時期前後到 1994 年：技術吸收階段.....	25
第二節 1994 年到 2003 年：深化發展階段.....	30
第三節 2004 年至今：開放階段.....	34
第四節 小結.....	39
第參章 案例比較：東風汽車集團與廣州汽車集團.....	44
第一節 東風汽車集團.....	44
第二節 廣州汽車集團.....	50
第三節 廣州汽車集團與東風汽車集團的比較.....	55
第四節 小結.....	60
第肆章 結論.....	63
第一節 研究問題之解答.....	64
第二節 研究貢獻與未來展望.....	69
參考文獻.....	71

表次

表 1-1	Eric Thun 解釋變相的種類.....	6
表 1-2	國家資本主義的歷史脈絡與議題重心.....	10
表 2-1	中國汽車工業總公司下屬的七個汽車聯合公司.....	26
表 2-2	1984-1994 年起引進外資與技術的車廠.....	27
表 2-3	1981~1993 年汽車產量及產品結構變化.....	28
表 2-4	三大三小二微轎車廠.....	29
表 2-5	1992~2003 年汽車產量及產品結構變化.....	33
表 2-6	2004~2015 年汽車產量及產品結構變化.....	37



圖次

圖 1-1 汽車產業關聯鍊.....	2
圖 1-2 中央與地方關係與汽車國有企業示意圖.....	4
圖 1-3 中國發展模型.....	19
圖 2-1 1980~1993 年中國汽車產品進出口量.....	28
圖 2-2 1994~2003 年中國汽車產品進出口量.....	33
圖 2-3 2004~2015 年中國汽車產銷量變化.....	37
圖 2-4 2004~2014 年中國汽車產品進出口輛.....	39
圖 3-1 東風集團組織機構圖.....	49
圖 3-2 1994 年以前廣州市政府與汽車部門.....	57
圖 3-3 現今廣州市政府的汽車產業佈局.....	58
圖 3-4 東風汽車與武漢市政府.....	60

第壹章 緒論

前美國總統柯林頓參與選舉的名言：「笨蛋！問題在經濟」。這僅僅是一句簡短的標語，卻也展現政治與經濟事務的連結。無獨有偶，遠在地球另一邊的中國雖然與美國採取完全不同的政體，但自 1978 年改革開放後從改變經濟事務開始，數年來逐步強化國家的政治與經濟利益。國家在經濟和市場領域中扮演的角色無疑是改革開放後最受矚目的議題之一。

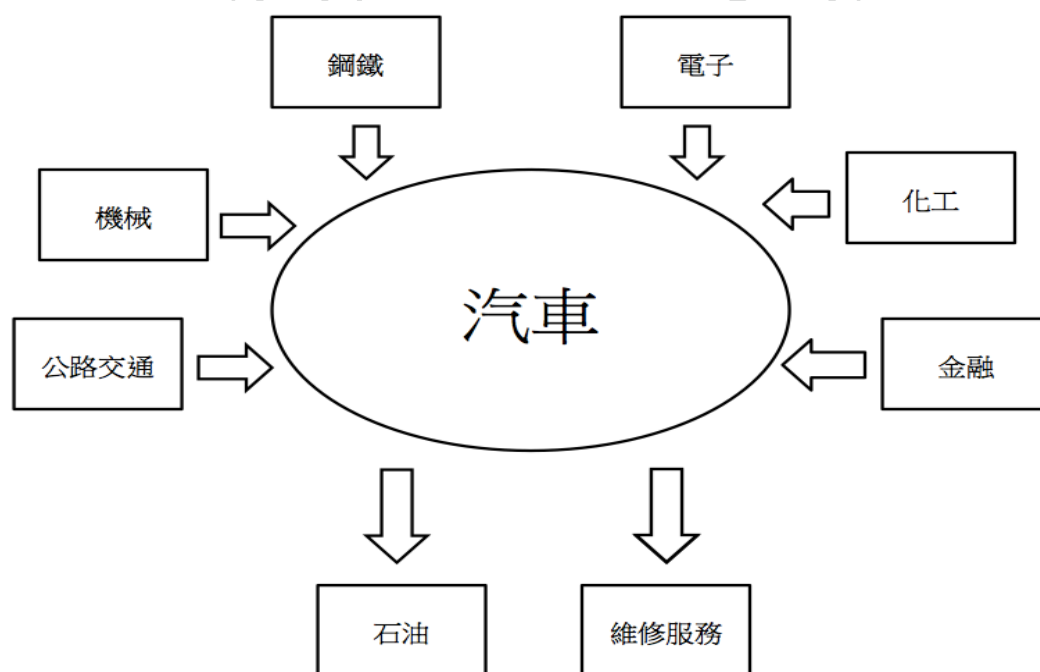
Bremmer 以為：「國家資本主義是國家為其政治獲益而支配市場的體系」（2010, 43），與此互相呼應地，中國透過國有企業幾乎壟斷國內的汽車市場，並發展汽車工業刺激國家經濟發展進而獲取政治利益或統治的正當性。同時亦不能忽略中央與地方關係對產業的影響，因為中央與地方行政層級的差異導致企業所在地的產業成長浮現不同的發展模式，而發展模式與企業的存續與否除了經營的成果與效率外，能否得到國家的支持也是一項相當重要的變項。在國家資本主義的背景下，去中央化與中央化僅是國家治理和發展產業的手段而非機械式的進程。初期中國進行去中央化的產業治理鼓勵地方產業的發展；之後的時代，中央透過較為明確的產業政策引導產業發展和吸引外資的進入。

汽車產業是中國過去數十年產量增長最為驚人的產業之一，也成為世界最大的產銷國。從改革開放初期即開始利用外資改善國內汽車產業情況，並在往後數十年間持續引進外資促使中國的汽車產業不斷的成長。然而這個成長經歷是多種模式並存且相互競爭的過程，並且隨者時間不斷的推進之下，中央賦予地方權力的同時也透過制定法令和管制跨國企業進入的權力展現其控制與輔助地方產業發展的能力。

第一節 研究動機及目的

七五計畫後中國開始將汽車產業列為支柱性產業給予支持，期望藉由技術、資本與勞力密集的特性，透過廣泛的產業配合，提升國家經濟發展（如圖一）。關於作為支柱性產業的汽車製造，曾有學者指出：一般開發中國家經常利用關聯效果分析來鑑別何總產業可以作為「關鍵」或「領導」之支柱性產業，而汽車產業即是這樣一個關聯效果相當大的產業，因此汽車產業發達能帶動其他相關產業的建立進而造成經濟全面的發展（王塗發 1994, 471-512）。

圖 1-1 汽車產業關聯鏈



資料來源：喬梁、李春波、劉孝紅（2005, 51）。

雖然中國製造汽車的經驗可以追溯至 1950 年代，但改革開放之後的短短數十年間中國卻成為世界最大的市場與製造國。這當中，國有企業的運作與中國汽車產業的發展有著非常緊密的關聯。經常被認為缺乏效率的國有企業帶動整體汽車產業的發展，在市場的運作及政府的干預之下，逐步改變汽車產品的結構，民

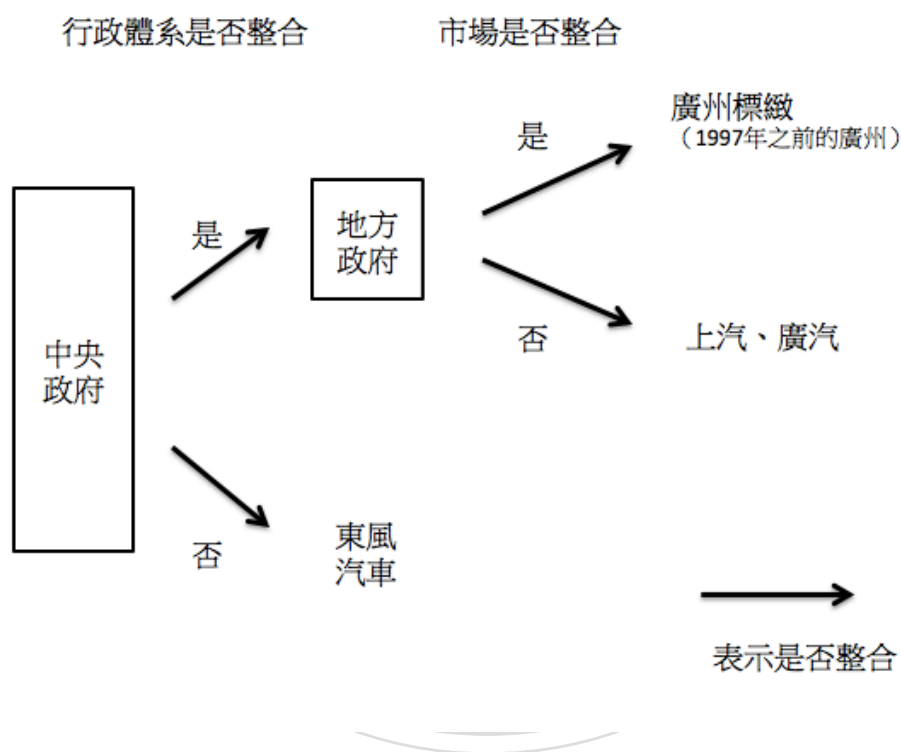
用的乘用車成為主要的產品。改革開放後的時代，與國外汽車公司的聯合是一個極為普遍的發展策略，這使中國的汽車產業發展茁壯，但這過程並不平順，本研究試圖探尋其原因與影響。

本研究在國家資本主義的背景下，以中央－地方關係的框架研究中國汽車產業自上世紀 80 年代以來的發展。所謂國家資本主義，因本研究關注國企對發展的貢獻與發展歷程中的主要地位，並帶動產業的進程使中國成為汽車產銷的主要國家之一。在這基礎下，國家透過產業政策與國企干預產業與市場結構，使產業增長與經濟提升進而達到統治的目的，進而獲得政治與經濟方面的利益。而中央－地方關係的框架提供觀察國家干預市場的方向，解析同時出現在中國的數個發展模型的產生與變化與中央對地方發展的影響。在這背景與框架下，國家干預是透過長時間的逐步地滲透並發揮其影響力。國家政策在多種模型的運行下被實行，雖無法保證結果，但在實行過程中卻有凝聚「趕超共識」的效果。因為政策的主要目的是達到產業興盛、促進經濟發，故在多模型存在的同時，也是多模型競爭的時刻，能持續達到發展的模型會被其它地方學習或仿造。

過往形成多種不同模式共存的原因在於是否能整合地方行政體系與市場，行政體系是中央與地方的官僚層級關係指地方是否能決定地方事務的發展，市場的整合指是否排除扶持企業的其他競爭者。就上汽而言，由地方政府掌握並盡全力扶持其相關產業鏈促使其蓬勃發展。而廣州雖同樣由地方政府掌握汽車產業的發展，但曾經在同一時間，由不同的地方政府機構掌握不同的汽車公司，當時扶植的廣州標緻尚須跟其他汽車公司競爭，並未獲得全部的支持。東風汽車方面，它實際上是由央企掌握，地方政府無法直接主導產業的發展，中央才是能夠直接提供東風幫助的角色，使產業與地方之間有所落差。形成這樣的差異最主要的因素

是地方是否有能力決定地方汽車產業的發展，即地方是否能監督或控制國企發展產業，即為垂直是否整合；若垂直關係是整合的，那地方政府又是否能整合市場，支持主要集團或公司的發展，作為最為地方發展動力。在地方不能直接掌握時，則形成了武漢發展的樣貌，也就是東風集團的情形；而在地方若能支持唯一的汽車公司則是上海，若否則成了 1997 年之年的廣州（參考圖 1-2）。

圖 1-2 中央地方關係與汽車國有企業示意圖



資料來源：作者整理

在中國政府國家資本主義的運行下國有企業扮演著重要的角色，甚至能配合政府的意圖達到政治或經濟的目的。在汽車製造的領域中，中國追趕著先進國家。它透過組成企業集團整合出規模龐大的生產公司，取得國內市場的優勢地位，合資公司成為市場的主流。這與中國在支持汽車產業發展的過程中，吸收外國資金與技術的策略相關，又在複雜的中央與地方關係中深化其發展的策略。本研究認

為合資成為主流，除了受中央政策影響的同時，也因中國式聯邦主義的央地關係下，地方間的競爭關係導致地方政府追求經濟成長，與跨國公司的合作成為發展的捷徑，能迅速地帶來刺激經濟成長的技術與資源。中央、地方以及國有企業之間各有其動機扶持汽車產業的發展，導致中國的市場高度依賴國外品牌的投資與設計。

本章剩餘三個章節，第二節是文獻檢閱，這一部分檢閱國家資本主義與中央—地方關係的文獻，將研究的框架帶入中國汽車產業發展的特色當中，藉以研究中國汽車產業裏國有企業與政府（中央與地方）的互動如何影響中國汽車產業的發展導致呈現出如今自主品牌弱勢的原因。第三節是研究方法與資料來源，即研究方法的運用與案例相關資料的來源的說明。最後是研究貢獻及本文結構，簡述本文的可能的貢獻與目的，並展示本研究中各章節的內容。

第二節 文獻檢閱

中國透過產業政策鼓勵汽車產業的發展，在數年之間落後的中國成為了汽車生產銷售的主要國家之一，更是國家的重要政績。更有學者將中國的汽車產業發展的模式依據地方發展的差異分為三個類型：上海為地方發展型國家（Local Developmental state）、北京和廣州為自由放任型地方國家（Laissez-faire local state）、長春和武漢為中央控制的國有企業（Centrally-controlled SOE）；這種分類是透過兩維變項的組合而來，一維是官僚組織的結構（Bureaucratic），另一維主要企業集團的關係（Dominant Form of Inter-Firm Relations），是以產生了四種不同的產業發展模式，其中在中國尚未出現以統一的官僚組織與市場配合的模式

(Thun 2006, 26-31)。這方面除了國有企業的角色外，也包含著中央－地方關係的影響。以下文獻檢閱的內容大致分為四個部分，第一個部分是將闡述市場干預的國家資本主義，第二個部分為中央－地方關係。第三個部分方回到中國的汽車產業的主題，並將國家資本主義與中央－地方關係的框架帶入其中。

表 1-1，Eric Thun 解釋變相的種類

		官僚組織	
		統一的	分裂的
汽車集團	階層的配合	上海	長春、武漢
	市場的配合	日本	北京、廣州

資料來源：Eric Thun(2006, 26)

一、中國的國家資本主義

在正式討論國家資本主義之前，先探討一些關於中國發展的研究，有助於了解中國發展的形貌與市場干預的概念，這當中也包含著發展型國家與管制型國家的辯論。吳玉山（2007, 309-335）認為中國是「後極權資本主義發展國家」，因為中國統治與發展的特色是融合蘇東與東亞模式兩個時空環境極為不同的兩個制度現象，脫離了極權主義的意識形態掛帥的階段轉而進入後極權階段，同時眼見其他東亞國家的發展而鞏固統治的正當性使中國也欲模仿，從而建立此一模式。而且該文中亦承認在理念上中國與東亞模式有著相異之處，大陸的社會主義市場改革是以市場化作為基調，對於私有化則步步為營。另一方面，東亞模式則是以私有企業作為發展的主力，對於市場極力操弄，人為地替企業創造利基認。

理論與實務間的差異，對發展型國家的概念產生質疑。主要的質疑有四點：首先，「發展型國家」典範中所描述的官僚體系的運作模式，與中國大陸近年來的政府部門所呈現的執政圖像（機構人數膨脹、官倒腐敗問題嚴重）似有顯著出

入，故以官僚能力的表現是不足以說明何以中國經濟仍能夠維持成長？其次，「發展型國家」十分強調國家與企業社會的緊密鑲嵌，然而這種鑲嵌關係似乎隨著中國經濟發展的進程而帶來了不同的影響。¹再者，「發展型國家」的概念往往是站在中央政府的角度來觀察政府部門在經濟發展中所扮演的角色，並未觸及中央政府與地方政府的互動或博弈，然而這個情況在中國大陸的發展過程中，這卻是無法迴避的問題。最後，「發展型國家」概念原型（如日、台、韓）等國近年來都出現了經濟發展減緩或停滯的現象，其中政府的政策失敗與官僚效率降低等都被認為是現象背後的主要原因，許多論著業已指出，「發展型國家」或許只是東亞國家經濟發展中的過渡階段，推動經濟成長的動力已由政府而讓位給其他因素（如市場或企業）（張弘遠 2007,86-121）。Pearson(2005, 296-322)觀察到中國展現出了一些管制型國家的（Regulatory state）的特徵在產業之上設置管制機關管理競爭秩序，但是它的地位尚未穩固，實際上國家需要的並不是真正的競爭而是有秩序的競爭其目的不是自由而是追求競爭帶來的效率，受制於四項特點：戰略性資產的國家所有權（continued ownership of strategic assets）、經濟發展方面黨國擁有廣泛性的制度權威（continued dominance of state and party “comprehensive” institutions with authority over economic development）、管制者來自有相關經驗的官員（the bureaucratic origins of regulators in the former line ministries）、管制者的權威是破碎且模糊的（the fragmented, ambiguous authority of the regulator）。中國雖有部分管制型國家的特徵，但他的管制機構的能力並不明顯且被國家的政治、制度以及經濟的所束縛著。Yeo透過對國家資產監督管理委員會（國資委 SASAC）

¹ 站在中央的角度，今天的中國政府在領導產業發展時，似乎未見緊密的產官鑲嵌，大多數的產業政策是直接來自於政府內部的研擬與官員的判斷；而若是立足於地方層級，則產官間的緊密鑲嵌所引發的腐化問題，已經產生了许多有礙市場競爭的案例（張弘遠 2007, 116）。

對電信服務業的管制發現獨立監管機構的功能不是藉由打破市場壟斷保護消費者的利益，而僅僅是透過創造大型的國家企業保護國家的資產(Yeo 2009, 1013-1032)。而蔡中民則是透過對國家電力監管委員會的研究，主張國資委在創立階段即包含資源和權力重分配的問題，其內外有著許多的缺點導致能力虛弱，亦表達中國並非管制型國家 (Tsai 2014, 452-473.)。

發展型國家與管制型國家的理論，都並非完全適用於中國過去數十年的發展經驗，但是對於企業或公司的觀察都是相當重要的一部份，特別是改革開放後企業或公司成長對中國的發展有著很大的貢獻，而中國大量引進外國直接投資 (Foreign direct investment) 對其經濟發展也極具重要性。對於這種情況，吳玉山 (2007, 309-335) 曾經指出：「中國已由市場社會主義轉向『國家資本主義』的經濟安排」。而本研究採取國家資本主義的觀點是對這一看法的質疑，以為中國的市場安排一直以來所走的都是國家資本主義的道路。

國家資本主義 (state capitalism) 是一種由國家主導的資本主義模式。意指「國家利用參與市場經濟活動的商業手段以達成其政治目的」，且此概念自十九世紀末出現以來並未產生根本性變化，國家資本主義理論的源起與發展具有兩個面向：主動參與及被動介入，前者意指國家因戰爭所需透過市場機制動員資源以滿足所需，而具體表現是國家干預；後者乃是國家因應市場發展所需進行規範，實際作為則是國家管制 (蔡中民 2015, 9-39)。國家資本主義的討論起源於十九世紀末期至今仍被討論，但是途徑與討論的議題卻經歷了變化 (參見表四)。

Andreas Nölke (2014 2-5) 所謂國家資本主義3.0所指的是國家資本主義的三波浪潮。第一波是發生在十九世紀中後期，關注貿易保護主義相關議題，焦點在國內產業的發展，透過關稅與各種基礎建設的建立而成長起來，探討的國家有美國、

德國、部分的斯堪地那維亞國家和日本；第二波是經歷經濟大蕭條後的美國、歐洲及之後的發展型國家的興起中國家角色的增強，對經濟領域進行干預；第三波關注的國家有中國、印度和巴西等新興市場的國家，但是它不同於之前兩波既沒有高關稅的阻礙也無中央計畫，而是公共權威與個別企業間正式或非正式的合作關係。Pollock（1990, 72）指出國家資本主義有四項內涵：私有資本主義的繼承者、國家承擔私人資本家的重要功能、利潤仍舊扮演重要角色、不是社會主義。另外，Bremmer（2010, 43, 54）將國家資本主義定義為一個國家為其政治獲益而支配市場的體系（a system in which the state dominates markets, primarily for political gain），而政治領袖們運用不同的中介制度以管理這個體系（To manage state capitalism, political leaders use a variety of intermediary institutions），其中最重要的四種制度為：國有石油公司、國有企業、私人的國內冠軍企業（private owned national champions）、主權財富基金。市場在國家資本主義當中並未消失，但是市場也並非是完全自由的狀態而是受到國家的控制或管制。國家在市場當中擔當的角色既是參與者也是管制者，換言之國家具有雙重身份：球員兼裁判。國家運用其特殊地位制定相關政策或進行動員或直接參與，藉以獲取所需的政治和經濟利益，事實上其存在並非是一個單一的特殊現象，而是一種極為普遍的國家干預模式。中國的興起橫跨國家資本主義討論的第二時期與第三時期，這者使得中國成為一個相當好的觀察客體，因為處於兩個時期轉換的中國剛好聚集了兩個時期的特徵。

表 1-2 國家資本主義的歷史脈絡與議題重心

	時間跨度	研究途徑	研究議題
第一時期	十九世紀末至廿世紀初	結構主義	國家擴張、 統治階級利益
第二時期	二次世界大戰後至 1980 年代初	功能主義	計劃經濟、 政府管制
第三時期	2007 年至今	新制度主義	國有企業、 國家資本

資料來源：蔡中民（2015, 11）

Yasheng Huang（2008）將中國的經濟安排看成是「中國特色的資本主義」，政府控制重要產業的制高點（commanding height）藉以奪取社會資源。同樣的看法也被歷史學家 Philip C. C. Huang（2012）運用於駁斥新自由主義的假設，認為國有企業在中國經濟發展經驗的確實起到關鍵的作用並且也帶動中國經濟的發展，但是中國政府在經濟成長的過程當中無法有效的處理經濟不平等的問題起到關鍵的分配，最終產生了「國家資本主義」。事實上 Yasheng Huan 與 Philip C. C. Huang 觀察到的情況類似，但後者則是更直接的運用國家資本主義這個詞彙，同時也更富含了歷史的觀點。同樣的觀點在 Chua Beng Huat（2016）國家資本主義的形成與一個國家的歷史及制度因素有著深刻的關係，國家資本主義的成功因素可歸功於「國家資本家的階級」。²中國雖然經歷改革但並沒有踏上全面私有化的道路取消所有的計劃經濟，雖然過程中或有些較不重要的企業會被合併，但是將重要性極大的戰略性產業仍掌握住在國家的手中，有時甚至被運用

² Rodan and Hughes (2014 : 33-35) have pointed out that the extensive network of SOEs and SWFs have provided direct and indirect employment to a sizeable segment of the legal, financial, commercial and other professional communities, among whom are top talents in the country. These beneficiaries constitute a 'state capitalist class', which share 'material and ideological interests' with the state bureaucrats and political leaders.

於支持經濟的成長以度過危機，這也是為何 2008 年經融危機之後中國的國家資本主義受關注與討論的原因。中國國家資本主義的發展是經過長時間的演化而成的，與他經濟發展的歷史息息相關。因此國家資本主義的框架更適用於中國，特別是在私有化較不普遍的產業領域，實際上產權的運作差異深刻地影響中國政治經濟的發展，而非僅以中國所處之地域或對東亞國家的學習而輕易將之歸類於發展型國家。

二、中央—地方關係

中國幅員廣大無法只依靠中央的力量進行治理，自古以來中央與地方之間的關係影響到數個王朝的興衰起落，在近代的中國史當中也佔據非常重要的地位，到中華人民共和國成立中央—地方關係（central-local relationship）的影響依舊重要。中共經歷將近 40 年的改革開放，從一窮二白到世界第二大經濟，經濟的成長十分的巨大而驚人。這當中除了中央的政治指導或產業政策，地方政府的做為也是非常重要的觀察對象，故了解中央與地方的互動對中國經濟的成長或產業的發展而言能有更深的認識。

中國在體制上是單一制國家，但是在經濟的相關事務及財政體制上中央與地方之間在改革前後有著相當的劇烈的變化。任進（2012, 111-114）將中央與地方關係的轉變大致分為三個階段：1950~1978 年大抵而言是「統收統支」階段，在建國之初借了高度集中的財政管理體系，之後幾次試圖劃分財政收支，但最後都已強調或穩定中央財政收場。1980~1993 年為「分灶吃飯」階段，在此中央與地方才爭發生重大的變化，全國範圍內普遍實行了各種形式的財政地方承包制，又可稱作財政包乾。與前一個時期相較財政包乾擴大了地方政府的積極性，增加提

高收入的動力，但存在稅收調節功能弱化，影響統一市場的形成和產業結構優化；國家財力偏於分散，制約財政收入和增長特別是中央財政收入不斷下降，弱化了中央政府的宏觀調控能力；財政分配體制類型過多，不夠規範。1994 年後實行「分稅制」的改革即是為了修正財政包乾的缺點以適應需要，分稅制是指在劃分中央與地方事權的基礎上，確定中央與地方的財政支出範圍變暗稅種劃分中央與地方預算收入的財政管理體制，主要的改革內容是中央與地方的事權和支出劃分、中央與地方的收入劃分、政府間財政轉移支付制度。同時在產業的發展方面，計劃經濟時代，財政權力被高度集中於中央政府導致地方間的經濟交流只能透過間接地透過中央進行彼此間無法直接的互通有無與茲淵方面的協調，最終地方政府則必須在地方盡可能地完善各自的工業需要也就產生了所謂「大而全、小而全」的工業體系，故在各個地方有著重複的經濟建設（胡書東 2000, 183-185）。計劃經濟時代的產物遺留到改革開放之後的，去中央化的進行在各個地方形成不同的產業發展模式。

財政制度與經濟模式的轉變使中央-地方關係也發生變化，中央政府的控制無法完全地滲透到每一個地方，執行中央任務的地方政府的重要性提升。這討論中包含去中央化（decentralization）與中央化（centralization）的討論。Hehei Jin, Yingyi Qian and Barry R. Weingast（2005,）的中國特色的聯邦主義（Federalism, Chinese style）即是對中國各省地方市場的發展與財政包乾實施檢驗，財政包乾的實行在去中央化的同時也是激勵地方政府的經濟誘因，刺激地方市場的發展鼓勵經濟的成長。周黎安（2007, 36-50）總結出兩點激勵的主要因素，第一個是行政分權，中央政府從 20 世紀 80 年代初開始就把很多經濟管理的權力下放到地方，使地方政府擁有相對自主的經濟決策權。第二個是以財政包乾為內容的

財政分權改革，中央把很多財政權下放到地方，而且實施財政包乾合同，使得地方可以與中央分享財政收入，財政收入越高地方的留存就越多，其中預算外收入則屬於 100%的留存。另外，地方作為中央政策的執行者，還是會受到一定的約束與干預，Jing Vivian Zhan (Zhan 2011, 497-519)透過委託－代理人 (principal-agent) 模型觀察中央對地方的干預，當地方的經濟發展程度較高與社會較為穩定時中央的態度是比較寬容，亦比較信任地方對預算外收入的運用。但是中央政府並非一味的給予地方政府權力，它運用的是棒子與胡蘿蔔的策略只有表現較好的地方才能獲得較好的待遇，較差者受到的限制較多。另一方面，一篇題名為《去中央化導致中國的經濟奇蹟了嗎？》(Hongbin Cai and Daniel Treisman 2006) 的文章嘗試著挑戰去中央化與中國經濟改革之間的關聯，地方各省之間的競爭才是導致中國經濟成長的主要原因。其中隱含著中央權力的重要性與各省之間的競爭關係，所謂的「競爭錦標賽模式」重視的即是這一層面。

改革開放之後，地方政府從中央政府身上得到了一部分的權力，但人事委派的權力，大部分都還是歸中央政府所有。競爭錦標賽模型的運作的前提有六項條件：第一，上級政府的人事權是集中的，他可以決定一定的晉升和提拔的標準，並根據下級政府官員的績效決定升遷；第二，存在一種從委託人和代理人的角度看都可衡量的、客觀的競賽指標，如 GDP 增長率、財政收入、出口創匯量；第三，各參賽主體及政府官員的“競賽成績”是相對可分離比較的；第四，參賽的政府官員能夠在相當的程度上控制和影響最終考核的績效，這主要涉及到被考核的指標與參賽人的努力之間是否有足夠大的關聯，如關聯度太弱，激勵效果將會很小；第五，參與人之間不易形成合謀；最後需要提到的事在過去必須有足夠的官因為政治競爭而晉升或離開崗位（周黎安 2007, 36-50）。另一方面，中國內

部地方保護主義（Local Protectionism）在各省之間形成壁壘並普遍，在稅率較高以及國有化程度較高的產業，地方保護更趨嚴重，產業的地區集中度也相應較低（白重恩、杜娟、陶志剛、仝悅婷 2004, 29-40）。同時中國各地之間的保護主義，帶有明顯的「相互攀比」和「相互較勁」的色彩，它表面上是一個經濟上相互封鎖的現象，本質上卻是地方政府間在經濟政治利益分配上的爭奪，地方政府通過經濟競爭來謀求在政治考核中脫穎而出，以得到同一個上級的肯定，從而獲得各種寶貴的經濟資源、政治影響力和更多的控制權或者晉升的機會（牛冬梅 2007, 32-34）。保護主義的形成與改革開放前後的歷史因素，與財政制度的改革的去中央化和中央化有相當的連結。而去中央化的進行是賦予地方政府相應的權力處理經濟的相關事務，促使地方發展，但是這不代表中央會放任地方隨心所欲的進行所有的行動，中央政府保留了人事權與判斷地方表現優劣的權力，實際上中央尚擁有否決與最後的決定權。去中央化與中央化代表的是中央如何運用其權力影響地方，而不是中央對地方是否具有影響力。

三、中國的汽車產業發展的爭論

進入改革開放的時代後，中國政府透過國有企業與跨國公司的合作提升中國汽車製造的產量與技術。在國家的干預下中國的汽車產業在數十年間快速的成長，現在已經是世界最主要的生產國家。而中國汽車產業發展的過程中，中央與地方對汽車產業發展的貢獻何者佔據主要地位？這一個問題顯示中國汽車產業發展中去中央化和中央化的討論。在過往數十年的經驗中，汽車產業的發展歷程中究竟展現出何種發展形式的轉換？從 Eric Thun 和 Gregory T. Chin 兩篇立場明顯不同的著作的討論開始探討中國汽車產業發展的議題。

Thun 在其著作 *Changing Lanes In China: Foreign Direct Investment, Local Governments, and Auto Sector Development* 透過對上海、北京、廣州、長春、武漢等地汽車產業的發展將中國汽車產業發展型式區分為地方發展型國家、自由放任型地方國家、中央控制的國有企業（見圖 1-3），中央政府的控制能力相對來說較弱，僅掌握批准合資、設定規則以及與全球市場的互動與接觸的權力（Thun 2006, 274），他以為中國的情況與發展型國家裡中央的專業官僚帶領產業的情況十分的不同，其否定中央政府產業政策對汽車產業發展的貢獻，著墨於地方政府的角色與作為，地方政府對於產業發展的支持與否決定產業發展的情況，上海汽車產業發展的成功與地方政府的全力支持與幫助有關，一方面實施一些保護措施，另一方面扶植中小型汽車零件廠的成立建立較為完整的供應鏈；相反的，廣州與北京在這一方面的表現不如上海，一方面組織的安排上較為碎裂，對於汽車產業的發展亦非盡全力支持；而在長春以及武漢，汽車的發展較有歷史上的淵源，但是地方政府難以影響國家掌控的國有企業，無法進行管理、投資與監督等作為而難以產生幫助。其著作中雖未完全否定中央政府的貢獻，但也不諱言中央政府的能力相當的脆弱，地方政府才是汽車產業發展最重要的變數。

與Thun著重地方政府的表現不同，Chin則關注中央政府在汽車產業發展中所扮演的角色。在他的著作*China's Automotive Modernization: The Party-State and Multinational Corporations*探討兩個汽車產業現代化過程中最重要的兩個角色—國家與跨國企業，並批評Thun不重視中央政府與外國企業在發展過程中的貢獻反而歸功於地方制度的論點。他認為中央政府在跨國汽車公司與國內汽車集團之間居間協調促使國外的汽車公司願意投入大量的資金與先進的技術。極為重視且強調中央政府的能力，更是強調1990年代汽車產業的發展中中央的作為，更明確

的表示脆弱威權一個過時的理論只適用在1980年代而不符合中國現今的情況。產業政策的重要性不在於建立完善的產業發展的環境，而是一種吸引國外投資的工具，藉以補足國內產業發展中所欠缺的重要因素（Chin 2010, 8-11）。不同於Thun的觀察的個案包含五個不同地方汽車產業的發展，Chin的個案研究放在上汽與通用汽車合作的始末展現中央是如何施展其影響力。雖然觀察對象涵蓋的範圍較狹隘，但補足汽車產業發展過程中1990年代後產業政策的實行對地方汽車產業的成長的作用。

Chin對Thun的批評源自觀察個案的數量不同外，其關注的時點與觀察對象更是兩者明顯的差異所在。相較於Thun在上海方面關注的是上海大眾的發展，Chin則注意到了上汽與第二個合作夥伴通用一同成立的上海通用。這點觀察的差異對產業政策作用的詮釋產生相當的落差，對中央政府在汽車產業發展中的地位的看法自然也有所不同，這也正是中國汽車產業發展進入1990年代後發生的變化，更為明確的產業政策即便未能達到最初預想的目標，亦能直接或間接地對國有企業產生了影響。中國的產業政策有以下特色：第一，大陸汽車產業政策中積極扶植的三大集團（一汽、東風、上汽），均為國有企業；第二，加入WTO後仍持續對外資的投入加以限制；第三，產業政策的執行力度不足；第四，在投資政策中，重整車廠輕零組件廠；第五，對跨國汽車公司的依賴愈來愈大。加入WTO後中國受到全球化的影響更深，市場機制也更加深化，但退場機制尚未完善，對於本土汽車產業亦缺乏信心，仍舊強烈依賴國外跨國公司的投資與技術（夏樂生 2005, 173-225）。

在中國汽車產業之後的發展中，產業政策的功用沒有被完全否定，但是中央與地方的討論仍然存在。瞿宛文認為產業發展的好壞雖取決於地方政府的表現，

但產業政策的意義在於形成並凝聚地方政府的「趕超共識」，以鼓勵經濟和產業的發展。在該研究中反映出中國的中央—地方關係，提出以下說法：「在中國地方分權的模式下，中央政策單位無法形成與企業部門互相溝通的的鑲嵌自主性，故產業政策難以因應市場狀況，產業政策質量較易有缺失。不過各地方政府、部門與企業競爭下會產生生成效各異的發展模式與成果，在各方博弈中，不單經濟成長是共識，同時超趕西方的共識使得『促進民族工業』的政策目標的『正當性』高於其他目標，因此各方實驗成果越能接近這一目標，就越可能在下一回合的政策修正中勝出。在此模式下中央政府成為一個發展模式的競爭平台，各方競爭在趕超共識下，逼使中央政府不斷修改政策並採納各方競爭競爭下的勝出模式」。瞿將此種趕超共識下多模式的博弈，且不斷修正產業政策以改進的模式稱之為「趕超共識監督下的產業政策模式」（瞿宛文 2009, 501-532; Wan-wen Chu 2011b, 1235-1276）。她的另一篇文章將焦點放在政府對不同類型企業（國企與非國企）的對待上。中國政府上必須在控制國企與增加競爭力之間尋求一個適當的平衡，故透過放寬許可權的添加新的國內參與者，藉由市場環境的變化促使國企保持其競爭力（Wan-wen Chu 2011a, 65-80）。

Seung-Youn Oh (2013, 920-945)在中央與地方層次之外，更加上國際層次的影響。在國際與國家之間地方政府具備更大的彈性與自主性選擇扶持地方汽車產業發展的途徑與規範。加入WTO之後中國受世界貿易體系的規範，而追求成長仍是不可放棄的目標，而地方政府在這樣的情況下執行任務時，同時運用自由市場的規範與保護主義措施幫助地方國企的發展，成就汽車產業的增長。基本上Oh的看法和Thun並無太大的差異，只是Oh導入加入WTO後的國際體系規範的影響，地方政府反而具備了更多的彈性。將這個模式稱之為「斷裂式的自由」。既

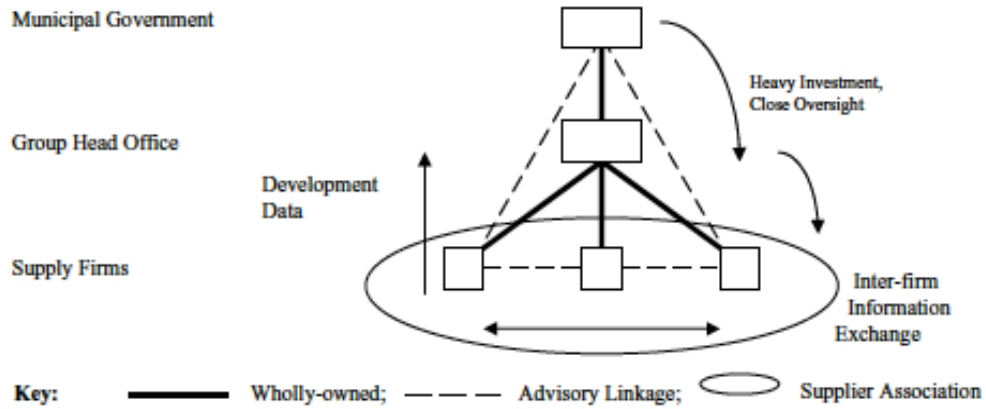
包含中國進入開放階段與世界接軌的經歷，也描繪地方之間保護主義的隔閡與地方政府支持地方國企運用的開放手段，既吸引外資進入也抵禦其他國內地方國企的進入。

上述的幾篇文獻雖探討中央、地方或產業政策對產業發展的影響，但是不可否認的數篇文章的觀察都與國有的合資企業有關。在政治經濟學的領域裡，國有企業對汽車發展的重要性，不只是作為發展主力，更重要的是國企作為國家的中介體系推動產業成長的過程。這個過程中中國的發展策略並非是一成不變，而是隨不同的時間進程而有不同的變化。最初作為國家中介制度的國有企業在與中央或地方政府的配合之下，產生不同的發展模型，故而形成圖 1-3 中數種不同的發展模型。往後的時代，中國出現了較為明確的產業政策後，各種模型間的差異逐漸減少。然而在觀察的對象與時代的不同，衍生出「去中央化」和「中央化」兩個概念之間的辯駁。但是彼此之間所解釋的現象是可以相容，事實上去中央化確實存在，中央的分權讓利給予地方政府更多的自主性，但亦必須留有控制地方政府的工具或衡量其表現的基準才能不斷刺激地方有較好的經濟表現，以維繫其政權的正當性。中央政府藉訂定產業政策形成判斷地方表現好壞的標準，地方有達成產業政策目標的責任，為此地方政府必須具備某一部份的權力以利於目標的達成和擁有鼓勵成長的誘因。中央的自主性確實削弱了一些，但在經濟上的目標亦有達成的部份，與改革開放前的時代相比中央政府的表現似乎更符合期望。這些討論在表上討論中央或地方的貢獻時或多或少都有分歧，但對這些研究裡，國有企業無疑是一個極為重要的焦點。這也正是中國汽車產業數十年來發展最重要的一個政府工具或體系，透過產業的成長帶動整體經濟的進步。

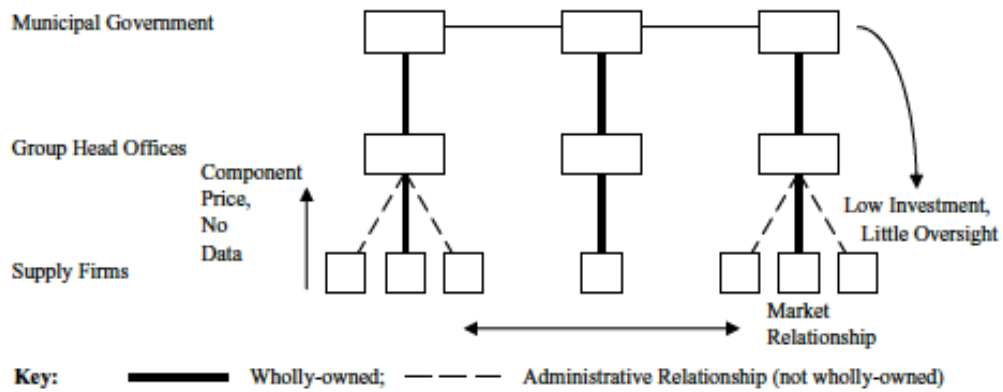
圖 1-3 中國的發展模型

Alternative Patterns of Development

Pattern 1: Local Developmental State – Shanghai



Pattern 2: Laissez-faire Local State – Beijing and Guangzhou



Pattern 3: Centrally-controlled SOE – Changchun and Wuhan

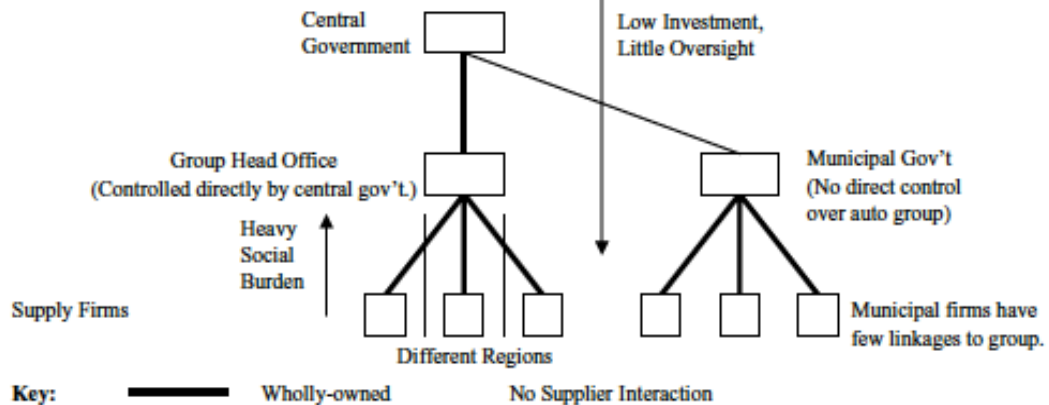


Figure 1.1: Alternative Patterns of Development.

資料來源：Eric Thun(2006)，P.29

第三節 研究方法與資料來源

本文主要透過「質化」的研究方法深入地了解中國汽車產業的發展，並輔以「量化」的資料為佐證。在政治科學當中不論是質化或量化的研究方法在手段上或有差異，但基本原理並無差別，都必須具有以推論為目的、公開的程序、結論具不確定性、內容須依方法進行的科學分析的特點(King, Keohane and Verba 1994 7-9)，注重科學方法的運用及解釋自變數和依變數之間的關聯性。科學方法的運用能幫助我們更為客觀的分析政治領域當中的問題。筆者收集的資料來源以及運用的研究方法，本文的資料藉由網路資源、期刊文獻、相關著作以及中國官方統計資料與官方報告，例如《中國汽車工業年鑑》、《汽車藍皮書》和中國汽車工業協會網站等，描繪中國汽車產業在國家資本主義之下的成長過程和中央政府與地方政府（或企業管理人）的運作。並且透過敘述的內容經由描述推論（descriptive inference）和因果推論（causal inference）的分析，發現中國汽車產業成長過程中未被發現的事實與當中格局的因果關係。在這裡將透過，對中國兩主要的汽車生產集團和公司透過個案研究（case study）和比較研究（comparative study）的混合進行，並佐以部份量化的數據資料。

一、個案研究

個案研究是一種以限定的空間與時間為範疇，聚焦於特定完整形貌的事件單元（瞿海源 2012, 8），對於完整地了解事件的因果關係而言是十分洽當。本研究挑選兩間中國的國有的汽車公司，分別是東風汽車集團和廣汽集團，藉由對於這兩間汽車公司的發展歷程或成立的緣由了解央地關係對地方產業發展的影響。

並配合比較研究的設計呈現多重個案之間的差異，凸現在 1990 年代後中央影響力逐漸加強的現象。

二、比較研究

最常被使用的比較研究的方法有二，分別是最相似的比較設計 (Most Similar Systems Design) 與最大差異的比較設計 (Most Different Systems Design)。前者是在相似的體系尋找相異之處，後者是在相異的體系中發相同的地方，本文將藉由前者進行研究。最相似的比較設計中最为重要的是相似體系中的差異，藉由兩個 (或兩個以上) 相似體系間的比較尋找出關鍵的相異之處發現體系中關鍵相異的自變數或依變數 (Lim 2006)。

在這裡，進行廣汽集團及東風汽車集團之間的比較研究。兩者之間的相似在於：兩者汽車集團的發展過程都不順遂皆經歷起伏的階段與挫折、兩者皆為組織巨大的汽車產業集團、兩者都強烈的依賴與跨國公司合作所提供的技術、現在兩地的汽車產業的發展目前都取得一定的成績，在國內也取得了相當的成績與地位。兩個的汽車集團的發展彼此之間具有相似之處，藉由尋找兩個案例的差異發現影響兩地汽車產業發展的關鍵因數。找出關鍵的差異其目的是為了凸顯兩個汽車集團發展的差異，以及中央政府與地方政府之間關係的差異而衍伸出不同的發展模型，。藉以呈現中國汽車產業發展的整體樣貌，更是藉以凸顯汽車產業的發展情形，使我們能更深入的了解中國汽車產業的發展過程。並透過兩個案例的研究與比較，藉以呈現中國汽車產業在 1990 年代後中央政府與地方政府的角色。

第四節 研究結構與研究假設

本研究回顧中國汽車產業的發展並以廣汽集團為東風集團為比較研究之案例。關注汽車集團，而不是單獨的合資公司，是為更加全面的描述該集團發展的脈絡，同時將其配合中國產業政策的轉變做一對照，並了解中國汽車產業中複雜的合資關係。本文試圖解答中國的汽車產業是如何成長？同時回答為何會形成中國汽車產業的現況？這隱含國家的管制與參與以及中央與地方政府間的交互運作。中央與地方行政體系及地方市場整合與否，形成中國汽車產業發展初期多樣性的發展軌跡，並為中國與世界市場的接合建立了基礎。但是，1990年代開始發生了變化，只關注地方發展難以窺見汽車產業發展的全貌。這時中央的影響開始顯現，遭遇困難的企業需要中央的支持方能持續經營。

中央的支持對地方汽車產業的發展是極為重要的自變項。而中央是否支持地方汽車產業的發展可以透過觀察地方企業是否能持續經營知曉。中央若支持地方汽車產業的發展模式，則會在帶領地方發展的企業面臨難關時給予支援，使其持續經營並存在於市場當中；若中央不願意支持地方的發展模式，則不願意遭遇困難的地方企業繼續經營，並更換地方的合作夥伴與發展模式，改由其他的企業與發展形勢促使地方的發展。本研究主要透過比較研究與個案研究進行，並藉由挑選中國最具知名度與重要性的企業減少在代表性上疑慮。

在緒論之後還有三章。第貳章是中國汽車產業政策，將整理中國產業政策在汽車產業方面的變化，在大環境上了中國汽車產業在策略上的轉變。第參章是東風集團與廣汽集團之比較，兩個汽車集團的比較，一方面是描述它們發展的過程與樣貌，另一方面是透過最相似的比較研究展現差異，即是中央與地方關係之間

的不同而衍生出的發展模型，這也與地方的制度有相當的關係，但是地方行為最終需要中央批准，而這個關係在 1990 年代之後更是重要。

最後一章整理本研究的內容將各個篇章的內容做簡單的陳述與串連，以國家資本主義的背景下透過中央－地方關係的框架闡述本研究的論點與個人的想法。將中央、地方以在產業發展的過程中所扮演的角色做更為清晰的展現，它們的互動產生了不同的模型，卻也並非一成不變。對產業發展而言，在短期的發展上地方政府或國企能影響產業發展的好壞；但是，中央在長期的發展上能透過其所擁有的權力給予支持或輔助並引導地方的發展模式。在中央的要求下，無法達成目標的模型會被捨棄，而採用其他治理方式。



第貳章 中國汽車產業發展與產業政策

中國汽車生產的經驗起源於 1950 年代建立的第一汽車製造廠，發展至今約有 60 年左右的時間。在 1950-1980 這個時期著重貨車的生產，但實際的情況是「缺重少輕短微」，轎車近乎空白（李春林、天舒 1988 58），技術與產量遠遠落後世界先進國家。現在中國的已經是最大的汽車市場，產銷量與當年不可同日而語。在環境的變遷中，中國政府的產業政策是一項具有相當影響力的重要工具，輔助計劃經濟到市場經濟的過渡，也幫汽車產業的發展。

產業政策與計畫經濟的安排政府的角色都很重要。但是兩者並非一致，計畫經濟的目的是覆蓋整個經濟的層面的計畫安排，而產業政策的目的是透過中長期的努力在改變目標產業的結構與人力流動，也包含部分計畫的意涵（Murat Yülek 2015）。產業政策是與產業相關的目標，有時也作為一種手段使用。也廣泛的與市場分配的有效性或商業菁英的能力有關並可能或應該在尋求「平等」或「社群」利益下支持產業政策（James Foreman-Peck 2014 14-15）。中國政府鼓勵發展汽車產業有三項目的：名聲、外溢效果特別化與協調不同公司及部門間的合作（Meier 2009, 198）。發展汽車產業一方面是滿足心理上的需要，另一方面藉由汽車產業的對外部的影響帶動競技現代化的發展。

中國自 1980 年代以後汽車產業政策經過三個階段的發展，分別是技術吸收階段、深化發展階段和開放時期。第一個階段是七五計畫時期前後到 1993 年為技術吸收階段，確立中國汽車產業發展的方向與雛形，以引進國外知名廠商的合作，藉以獲得汽車製造的技術與投資。第二階段是 1994 年《汽車工業發展政策》發布到 2003 年為深化發展階段，主要繼承上個階段的發展策略繼續引進外

資與合作的廠商，汽車的產量遠遠超出上個時期。第三階段是 2004 年公布《汽車產業發展政策》至今為開放時期，這個時期中國已經加入 WTO 接受了部分自由貿易的方針到了 2009 年進口條件放寬，而國內充斥知名跨國廠商與國企合作的產品。

第一節 七五計畫時期前後到 1994 年：技術吸收階段

1981-1984 年間，中國先後組建了解放、東風、南京、重型、上海、京津冀等六個汽車工業聯合公司和一個汽車零組件工業聯營公司，這些聯營公司對於發展汽車生產和聯合開發新產品以及提高專業化水準起到了一定作用。1981 年成立了「中國汽車工業總公司」，各企業被集中於總公司下屬的七個聯合公司（參見表 2-1）。這些企業集團以大型企業為中心，聯合關聯企業，完全按專業化分工對配件進行標準化管理，並擁有 R&D 機構，是一個「科研—生產聯合體」（丸山伸郎 高志前等譯 1992 164）。其目的是為了整合原本多而散亂的中國汽車產業。但並未明顯的改善的局面，因為中國汽車工業總公司下屬的幾個聯合公司，除了上海汽車公司相關的汽車製造或配件廠商集中在上海附近外，其餘的汽車公司相關的聯合廠商幾乎散佈全國，此外各省市的地方政府也有許多汽車公司的存在，例如：北京、天津、河北、山西、內蒙古、遼寧、吉林、黑龍江等皆有自己的汽車製造廠，有些甚至與中央的設置重複。³

³ 《中國汽車工業年鑑 1983》P.519-663。

表 2-1 中國汽車工業總公司下屬的七個汽車聯合公司

名稱	生產比重 (%)	成員 企業數	中心企業或所在地	備註
京津冀汽車公司	15.6	101	北京、天津的工廠	1985 年解散
解放汽車工業公司	24.2	65	第一汽車廠	
上海汽車工業公司	13.0	89	上海汽車廠	
南京汽車工業公司	4.5	24	南京汽車廠	
重型汽車工業公司	6.7	16	濟南、四川、陝西	後改為黃河 重型公司
東風汽車工業公司	31.7	65	武漢第二汽車廠	
中國汽車配件工業 總公司	4.3	24	長沙、武漢等	

資料來源:栗林純夫，《中國自動車産業の發展と重組》(アジア研究，アジア政經學會，1988 年 1 月號)

多年來缺乏與世界市場的交流使生產技術落後，只整合散亂的產樣分佈無法改散技術落後的狀況，因此中國與跨國汽車公司合作成立合資公司藉此吸收資金與較為先進的技術。1984 年由北京汽車與美國克萊斯勒合資成立中國第一個中外合資的汽車公司—北京吉普。往後中外合資企業在中國持續地出現。同年，上海汽車廠與大眾汽車合資成立上海大眾，並生產桑塔納轎車，在 1987 年啟動桑塔納轎車國產化項目，上海大眾收購上海汽車廠。廣州標緻也在同一年成立，由廣州汽車製造廠與法國標緻合資，引進標緻 504、505 作為主要產品。1988 年一汽向德國奧迪公司購買奧迪 100 中級轎車的產品技術項目，並於 1989 年開始組裝一汽奧迪，1991 年一汽與大眾公司合資成立一汽大眾公司，並從 1992 年開始生產大眾的傑達轎車。東風汽車在 1992 年與法國雪鐵龍合資成立神龍汽車，生產神龍復康（帥金石 2006 56-58）。除上述較為有名的汽車公司外，其他國內的汽車公司亦與國外的汽車廠商有所合作（參考表 2-2），將不同的汽車引入中

國，其中以轎車等乘用車為主。

表 2-2 1984-1994 年起引進外資與技術的車廠

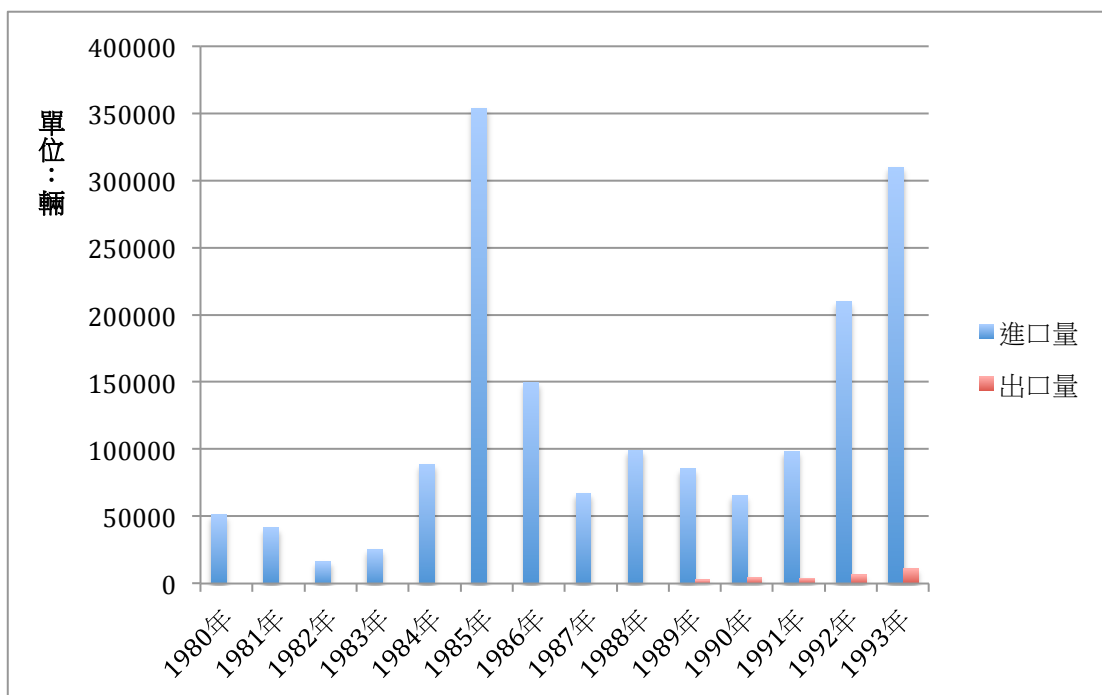
企業名稱	合作時間	主要外資	合作方式	主要產品
北京吉普	1984	美克萊斯勒	合資	輕型越野車
天津微型 (夏利)	1984	日本大發	技術合作	微型貨車、轎車
上海大眾	1985	德國大眾	合資	轎車
慶鈴	1985	日本五十鈴	合資	輕型客貨車
柳州五菱	1985	日本大發	技術合作	微型客貨車
南京汽車 (躍進)	1986	義大利菲亞克	技術合作	微型客貨車
廣州標緻	1987	法國標緻	合資	轎車
北京輕型	1988	日本五十鈴	合資	輕型客貨車
一汽大眾	1991	德國大眾	合資	轎車
瀋陽金杯	1991	日本豐田	技術合作	輕型客貨車
長安鈴木	1993	日本鈴木	合資	微型轎車
貴州航空	1994	富士重工	技術合作	微型轎車

資料來源：夏樂生（2006 43-44）、帥石金（2006 58）

許多外國廠商進入中國與國有企業保持某種合作關係，並生產帶入中國的產品。這個階段貨車仍然是主要的產品，六五時期汽車產業尚未被當支柱產業給予支持，但對汽車的需求導致中國在 1985 年時進口量忽然急遽增加（圖 2-1）使中國政府注意到汽車的需求，七五時期決心發展汽車產業，使平均生產量比六五時期更多。這個階段貨車能然是主要的汽車產品，但是轎車的生產量每年都持續的增長，每年都有明顯的增加，1986 年的生產量甚至是 1985 年的 2.36 倍，之後每年增加的數量都十分的明顯，至 1990 年代初期增加的幅度也相當驚人（表 2-3）。而中國的汽車出口的發展相當的晚，出口量與進口量相比無法相提並論（圖 2-1），似乎反映出中國汽車與國外產業技術的落差，與技術的需求。這個階段是

中國吸收國外技術並發展自身產業的階段。

圖 2-1 1980~1993 年中國汽車產品進出口量



資料來源：《中國汽車工業年鑑 2001》，頁 213-214。

表 2-3，1981~1993 年汽車產量及產品結構變化

年份	總量	載貨汽車	吉普車 (客車)	轎車	其他 (含底盤)
1981	175645	108261	38832	3428	39986
1982	196304	121789	38000	4030	42541
1983	239886	137100	34477(6211)	6046	62263
1984	316367	179846	43481	6010	85348
1985	443377	236934	50282	5207	114069
1986	372753	218863	46532	12297	81262
1987	472538	299356	36825	20865	92260
1988	646951	364000	32325	36798	136234
1989	586936	342835	41536	28820	103896
1990	509242	269098	44719	42409	90574
1991	708820	452023	175742	81055	—

1992	1061721	626414	272582	162725	—
1993	1296778	774868	292213	229697	—

資料來源：1981~1990 年李洪（1993），頁 88；1991~1993 年《中國汽車工業年鑑 2001》，頁 405

這一階段雖然是中國汽車產業發展從計劃經濟過渡到是市場經濟的時期，卻建立了產業發展佈局的雛形與基本策略，這個時期的影響延續到了現在。七五計畫將汽車製造提升到支柱產業的地位，吸收國外先進的生產技術。八五計畫雖說要合理佈局汽車產業，但實際上中國汽車產業的基礎佈局形成於 1987 年北戴河會議提出的『三大三小二微』的基礎規劃（參見表 2-4），這些被選中的地方與國有企業，在之後的時代中也扮演著中國汽車產業的中流砥柱，以別的名稱、更換合作夥伴、變更經營或地方治理方式繼續存留，成為之後中國汽車生產的主要汽車公司和集團。但是這個時代的影響並非全都是正面的，特別是對轎車等民用的乘用車而言，這個時期中國雖然大量的吸收的生產與製造技術，卻未建立自己的研究發展平台，反而極度的依賴國外廠商提供的技術，並以生產國外品牌帶入的產品。

表 2-4，三大三小二微轎車廠

企業名稱	名稱	生產車種	合作對象
三大	一汽（長春）	奧迪、捷達	德國大眾
	二汽（武漢）	雪鐵龍 ZX	法國雪鐵龍
	大眾（上海）	桑塔納	德國大眾
三小	北京吉普	切諾基	美克萊斯勒
	天津汽車	夏利	日本大發
	廣州標緻	標緻 504、505	法國標緻
二微	長安機械廠	奧拓	日本鈴木
	貴州航空	雲雀	日本富士重工

資料來源：胡子祥（1996）

第二節 1994 年到 2003 年：深化發展階段

1994 年國家發展和改革委員會發布《汽車工業產業政策》對汽車產業發展有較清楚的目標與戰略。主要的目標是改變投資分散、生產規模過小、產品落後的狀況，增強企業開發能力，提高產品質量和技術裝備水平，促進產業組織的合理化，實現規模經濟。⁴發佈的時間處於八五計畫末期，承襲技術提升與全國產業佈局的要求，並勾勒九五計畫的藍圖提升產量規模與國際的接軌，更加地深化外資的合作更進一步發展國內的汽車產業。基本上，承襲上個階段的策略方針，持續吸收國外的資金與技術為主要，但其目標變得更加具體，最重要的無非是國產化以及利用外資政策。國產化指中華人民共和國關境以內的生產，⁵並要求國產零件的優先使用，希望增進生產相關零部件的能力。而外資的利用政策還是鼓勵國內的公司與國外知名汽車公司合作進行發展，缺乏刺激國內研發的優誘因與規劃。這個時期更加深化中國汽車生產的技術，也更加依賴國外所提供的研發資源。另一方面，此時正逢中國加入世界貿易組織（WTO）的前夕，也可以說是為進入 WTO 做準備的時期。

在這個時期，中國繼續引進國外知名的汽車公司與之合作，建立新的合資廠商與生產項目。1996 年，一汽奧迪項目併入一汽大眾公司，整合大眾擁有的品牌；同年南京汽車集團和義大利菲雅特集團的依維柯合作成立南京依柯維汽車有限公司。⁶1997 年，上汽集團與美國通用汽車公司合資成立上海通用汽車公司，成為上汽重要的支柱之一。1998 年，廣汽集團與日本本田技研工業株式會社簽

⁴ 見於《汽車工業產業政策》前言。

⁵ 《汽車工業產業政策》註釋，國產化率=單件產品中國內生產件的價格（或重量）／單件產品的總價格（或重量）×100%

⁶ 南京依柯維網站，http://www.naveco.com.cn/about_naveco.php?category=124&category_sub=103。

約，建立廣州本田汽車有限公司取代原本的廣州標緻。2001年，長安汽車集團與福特汽車公司合資成立長安福特汽車有限公司。2002年，東風集團與日產汽車公司合資成立東風汽車有限公司，既引入日產的技術也整合自身的貨車品牌；此時神龍汽車的合作層級也提到與標緻雪鐵龍集團的合作，同時納入標緻兩雪鐵龍的品牌；⁷同年10月，北京汽車工業控股有限公司與韓國現代汽車公司合資成立北京現代汽車有限公司。2003年，東風也和日本本田合作成立東風本田汽車。

另一方面，有合資公司因為經營不善而退產，。在前一個階段被列為「三小」之一的汽車生產公司的廣州標緻，因主要產品標緻504、505銷售狀況長期低迷，而法方又不願意引進新車型的情況下，在1997年廣州汽車工業集團與法國標緻結束十幾年的合作關係（郝澤華 2004），後由日本本田接替標緻的地位。同樣是三小佈局之一的北京吉普歷經90年代後的虧損，在戴姆勒與克萊斯勒合併後，於2003年進行重組，於2005年成立北京奔馳-戴姆勒-克萊斯勒汽車有限公司。⁸這兩間企業的狀況至少顯示合資公司不必然與成功劃上等號，在經營無法扭轉虧損時也會退場。它們的問題與產業政策的國產化政策下地方生產零配件技術的不足有關（Thun 2006, 71, 138）。

雖然有合資企業失敗的案例，但整體而言由中國的汽車集團與國外廠商合資的汽車廠商比上個時期更多，導致這個情況的原因有二。第一，通過引進更多的外國廠商以迫使外國企業加快轉讓產品技術的速度。在上海通用與廣州本田成立後（分別引進別克及雅閣），上海大眾與一汽大眾則分別引進了桑塔納2000以及帕薩特、Polo、寶來、高爾夫等車型。第二，推動外資進入多元化的真正力量

⁷ 人民網，2002，〈東風公司與法國PSA標緻雪鐵龍集團擴大合作〉，10月25日，<http://www.people.com.cn/GB/jinji/32/178/20021025/851191.html>。

⁸ 汽車之家，2015，臥薪嘗膽到厚積薄發 北京奔馳歷史回顧，3月2日，<http://www.diandong.com/news/201503021667.shtml>。

是中國汽車市場需求的高速增長和政府為加入 WTO 而導致的市場逐步開放。中國汽車產量的增長加速：2001 年 234 萬輛，比上年增長 13.22%；2002 年，國產汽車銷售 324.8 萬輛，比上年增長 38.95%；銷售收入 1515 億元，比上年增加 30.8%，實現利潤 431 億元，增長 60.94%，行業平均利潤 28.45%。2003 年，中國汽車工業再創新高，生產和銷售汽車 444.37 萬輛和 439.08 萬輛，比上年同期分別增長 35.20%和 34.21%，產量淨增 119,25 萬輛。中國汽車產量儘儘花了 3 年時間就在 2000 年的基礎上再翻一翻。更直得注意的是，主要的增長來源是轎車：2003 年轎車產量達到 206.89 萬輛（銷售 204 萬輛），比 2002 年的 109.28 萬輛（銷售 112.64 萬輛）增長 84.7%（路風 2006, 76）。

而且個時代浮現中國自主研發的汽車品牌。較為著名的哈飛、吉利、奇瑞在沒有與國外企業合資的情況下透過模仿或委外設計成功生產出自主知識品牌的轎車（路風 2006 105-120），上汽方面拉攏柳州武陵與通用的三方合作合作公司成立上汽通用五菱，並推出五菱與寶駿等品牌。而原本製造二次充電電池的比亞迪也在 2003 年收購西安安秦川汽車開始加入汽車生產的行列。中國慢慢地出現了屬於自己的自主知識產權的汽車，但其生產量卻遠遠不及國外那些主要的合資公司。

中國的汽車產量這階段持續增長，貨車雖然是主要的產品，但在生產結構中所佔的比例逐年的下降，1994 年佔生產總量的 58.1%，1995 年為 49.7%，1996 年為 46.7%，1997 年為 41.7%，1998 年為 40.6%，1999 為 41.3%，2000 年為 36.3%，2001 年為 34.3%，2002 年為 33.6%。在 2003 年貨車的生產量降至總量的 27.6%，轎車的產量達到汽車總量的 45.9%成為主要的汽車產品，該年汽車銷量為 4391624 輛，中國汽車的產量大致上能滿足汽車的需求。在進出口方面，

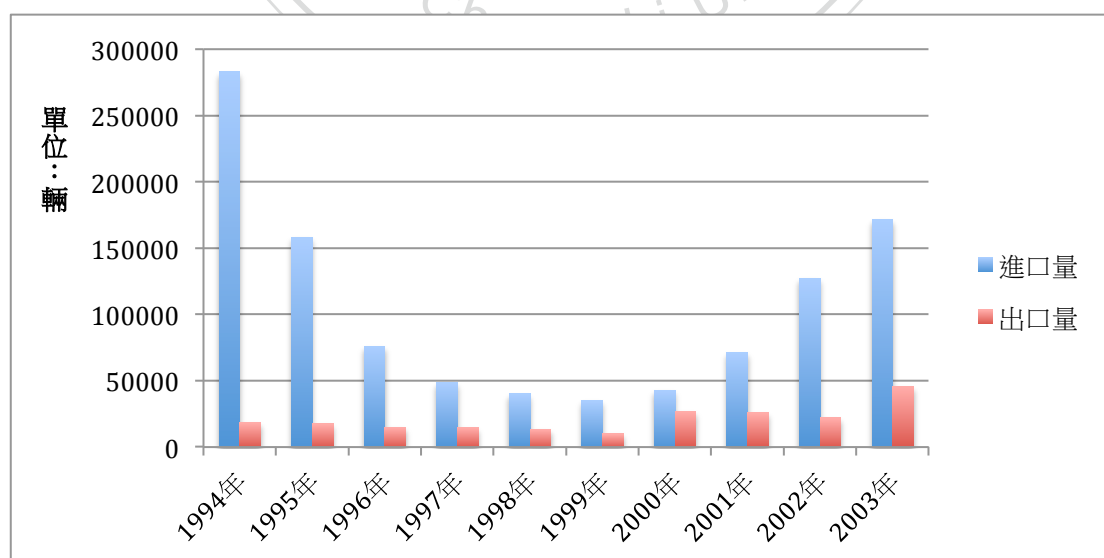
1994~2003 年汽車的進口呈現劇烈的起伏，也許是因為 1994 年《汽車工業產業政策》中嚴格限制汽車的進口，使汽車的進口量在 1994 年之後開始減少；在出口方面政策上予鼓勵，然而出口量雖有增加，但水平然較低，中國的汽車製造主要滿足國內需求為主。

表 2-5，1992~2003 年汽車產量及產品結構變化

年份	總量	貨車	客車	轎車	底盤
1994	1353368	785876	317159	250333	1353368
1995	1452697	721822	405454	325461	169106
1996	1474905	688614	395192	391099	167651
1997	1582628	659318	435615	487695	178644
1998	1627829	661701	459025	507103	206325
1999	1831596	756312	509179	566105	229113
2000	2068186	751699	709042	608445	252063
2001	2341528	803076	834927	703525	317946
2002	3253655	1092546	1068347	1092762	425601
2003	4443491	1228157	1177469	2037865	38116

注：載貨類車含載貨車、越野貨車、自卸貨車、牽引貨車及貨廂式車、罐式車及特種專用車；載客類車含客車、客廂式專用車、客廂式越野車。資料來源：中國汽車工業年鑑 2004，頁 405

圖 2-2 1994~2003 年中國汽車產品進出口量



資料來源：《中國汽車工業年鑑 2004》，頁 222

中國的汽車產業與前一個時期相較，它的提升非常的明顯，特別是產量的提升。外資利用與國產化政策的併行下，更多的國外品牌進入中國，同時也強迫企業（或地方）吸收國外技術提升生產能力。國外廠商要進入中國必須與國內的汽車公司合作，在國內形成大型的汽車集團並主導國內汽車的製造與生產。一間國有的汽車集團與複數的國外廠商合作，市場與技術的交換無疑是這個時期最佳的寫照，而的地方之間保護主義的隔閡又割裂中國巨大的市場。

第三節 2004 年至今：開放階段

中國加入 WTO 的成為會員國後，於 2004 年發布《汽車產業發展政策》。利用外資與企業集團化依舊是主軸。根據大陸國家發改委的相關官員表示，具有七項特色：(1)取消與世貿組織（WTO）規則和中國大陸加入世貿組織所做承諾不一致的內容，如取消外匯平衡、國產化比例和出口實績等要求；(2)大幅減少行政審批，該放的放開，該管的管住，依靠法規和技術標準，引導產業健康發展；(3)提出了品牌戰略，鼓勵開發具有自主知識產權的產品，為汽車工業自主發展指出明確政策導向；(4)引導現有汽車生產企業兼併、重組，促進國內汽車企業集團做大做強；(5)要求汽車生產企業重視建立品牌銷售和服務體系，消除消費者的後顧之憂；(6)引導和鼓勵發展節能環保型汽車和新型燃料汽車；(7)對創造更好的消費環境提出了指導性意見（夏樂生 2004）。進入 WTO 以後中國的產業政策做出了調整，放寬了進口的限制（2009 年更刪減部分規定放寬進口的限制），也加強對自主知識產權以及品牌的重視，試圖發展中國品牌的汽車產品。這個階段可說是中國汽車產業真正的開放接軌世界的階段。

更為開放的產業環境與市場需求，當今世界上最著名的汽車公司都在中國建立合資公司。2004年，廣汽獲得豐田的投資，成立廣汽豐田，帶入整車與零件生產部門。2005年，長安汽車集團與日本馬自達汽車合資成立長安馬自達。⁹ 2007年，上汽合併南京汽車集團，南京依科維等相關整車與零件公司都被納入旗下；¹⁰廣汽也在這年與日本日野自動車合作，成立廣汽日野汽車。2011年，長安汽車找到新的合作夥伴－標緻雪鐵龍集團，與之合作成立長安標緻雪鐵龍。¹¹ 2010年，廣汽與菲亞特克萊斯勒共同投資建設廣汽菲亞特克萊斯勒。¹²全球知名的汽車廠商在中國聚首，廣大的中國市場對世界敞開了大門，然而同一個國外企業，在中國往往有數個合作夥伴。

這時中國也開始注重自主品牌的發展，近幾年國有企業也在這一方面作出努力。東風在2009年正式發佈東風風神品牌，¹³藉台灣裕隆與日產技術的依託發品牌。廣汽乘用車在2010年推出傳祺品牌汽車，¹⁴最初部份技術源自於菲亞特。¹⁵而上汽除了在2007年成立上汽乘用車公司並擁有榮威與名爵兩個品牌外，¹⁶在2011年，上汽成立上汽大通汽車有限公司，擁有MAXUS和LDV兩個上汽的所擁有的品牌，¹⁷這個品牌是2009年上汽收購英國LDV後將其開發的車型納入旗下而來。¹⁸然而這些自有品牌的汽車並未成為集團更甚至全國的主流，自有品牌

⁹ 長安汽車網站，<http://www.changan.com.cn/company/>。

¹⁰ 何黎，2007，〈上汽簽約收購南汽〉，FT中文網，12月27日，<http://m.ftchinese.com/story/001016405>。

¹¹ 同註10。

¹² 廣汽菲克，<http://www.gacfc.com/page/1.html#jbqk>。

¹³ 東風乘用車網站，<http://www.dfpv.com.cn/fs/brands.html>。

¹⁴ 廣汽乘用車網站，http://www.gacmotor.com/gaikuang/qyqk_jsp_catid_489_498.html。

¹⁵ 新京報，2010，〈廣汽傳祺造斑阿爾法·羅密歐技術〉，9月6日，<http://finance.sina.com.cn/roll/20100906/02043444080.shtml>。

¹⁶ 上汽乘用車網站，<http://www.roewe.com.cn/brand/companyintro.html>。

¹⁷ 上汽大通，<http://www.saicmaxus.com/company-strength.shtml>。

¹⁸ BBC，2009，“LDV assets sold to Chinese firm”，15 October，http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/west_midlands/8309771.stm。

的發展上較好的只有長安汽車，其推出是推出睿騁、CS 系列、逸動系列、悅翔系列、歐諾、歐尚、CX70 等自有品牌的產品，¹⁹也是唯一一個自有品牌占比超過 50%的年產量超過 300 萬輛的中國汽車集團。²⁰但仍是僅佔全國汽車生產的一小部分。

中國的汽車產業在這之後每年的產量與銷量依然持續地處於增加的狀態，汽車產銷量增長的數量超過上一個階段。雖然 2005 年的產量增長了 12.57%，銷量成長了 13.5%；2006 年的產銷量分別成長了 43.6%與 26.4%；2007 年產銷量的增長為 22.0%與 21.8%；2008 年則是 5.2% 6.7%；2009 年的產量突然大幅地超過 1000 萬輛達到 1379 萬輛，銷量為 1364 萬輛增長率為 47.6%和 45.5%，2009 年中國汽車產量破千萬輛，並且超越日本成為世界最大的汽車製造國，²¹；2010 年延續前一年的高成長，產銷量的增長率皆為 32.4%；2011 年之後產銷量的增長趨於平緩分別是 0.8%和 2.5%；2012 年場銷量增長率是 4.6%與 4.3%；2013 年的增長率再次出現兩位數為 14.8%及 13.9%，產銷量都超過 2000 萬輛；2014 年產銷兩的增長率再度降分別是 7.3%和 6.9%；2015 年產銷量的增長率是 3.3%和 4.7%。中國汽車的產銷量在這個時期的增長十分的迅速，雖然 2010 年之後的成長已經不若 2010 之前那般，但是至 2015 年中國的汽車產量仍是世界第一，其後是美國、日本、德國以及南韓。²²

馬瀚明，2012，〈從 LDV 上汽大通 商用 MPV 的百年進化史〉，中國商用汽車網，7 月 2 日，http://cv.ce.cn/kcpd/qk/201207/02/t20120702_23453652.shtml。

¹⁹ 長安汽車網站，<http://www.changan.com.cn/enterprise/qyjs/>。

²⁰ 小拉車，2016，〈長安汽車 300 萬輛下線 成為自主品牌大事件〉，搜狐汽車，12 月 22 日，<http://auto.sohu.com/20161222/n476677553.shtml>。

²¹ 鳳凰網，2010，〈2009 年中國汽車產量超過日本躍居世界第一〉，2 月 5 日，<http://auto.ifeng.com/roll/20100205/206870.shtml>。

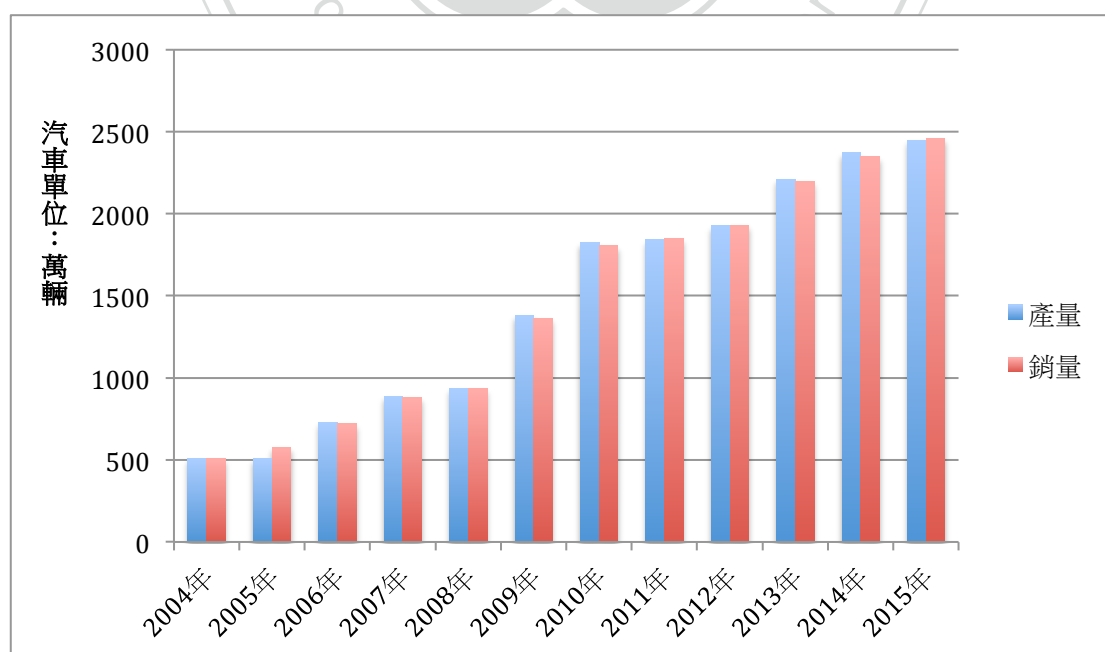
²² OCIA，<http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics/>。

表 2-6，2004~2015 年汽車產量及產品結構變化

年份	總量	貨車	客車	轎車	底盤
2004	5070452	1514869	1243022	2312561	398351
2005	5707688	1509893	1430073	2767722	381183
2006	7279726	1752973	1657259	3869494	442201
2007	8882456	2157335	1927433	4797688	558673
2008	9345101	2270207	2037541	5037334	530271
2009	13790994	3049170	3270630	7471194	596657
2010	18264667	3920363	4768414	9575890	791635
2011	18418876	3450972	4830387	10137517	637157
2012	19271808	3241730	5262698	10767380	520252
2013	22116825	3468501	6547552	12100772	581944
2014	23722890	3195901	8045937	12481052	553563
2015	24503326	2491337	9968838	11630895	412256

注本表中的貨車產量包括貨車、貨車非完整車輛、半掛牽引車；客車產量包括客車、客車非完整車輛、交叉形成用車、MPV、SUV；微型客車包括交叉形成用車；轎車指基本型乘用車。資料來源：《中國汽車工業年鑑 2016》，頁 409

圖 2-3 2004~2015 年中國汽車產銷量變化



資料來源：2004~2010 年來自《中國汽車工業年鑑 2011》，頁 9；2011~2015

年來自中國汽車工業協會網站，2011 及 2012：銷量 <http://www.caam.org.cn/zongheshuju/20130702/1405164829.html>，2013 及 2014 年：銷量 <http://www.caam.org.cn/zongheshuju/20150710/1005164775.html>，2015 年，<http://www.caam.org.cn/xiehuidongtai/20160112/1705183569.html>

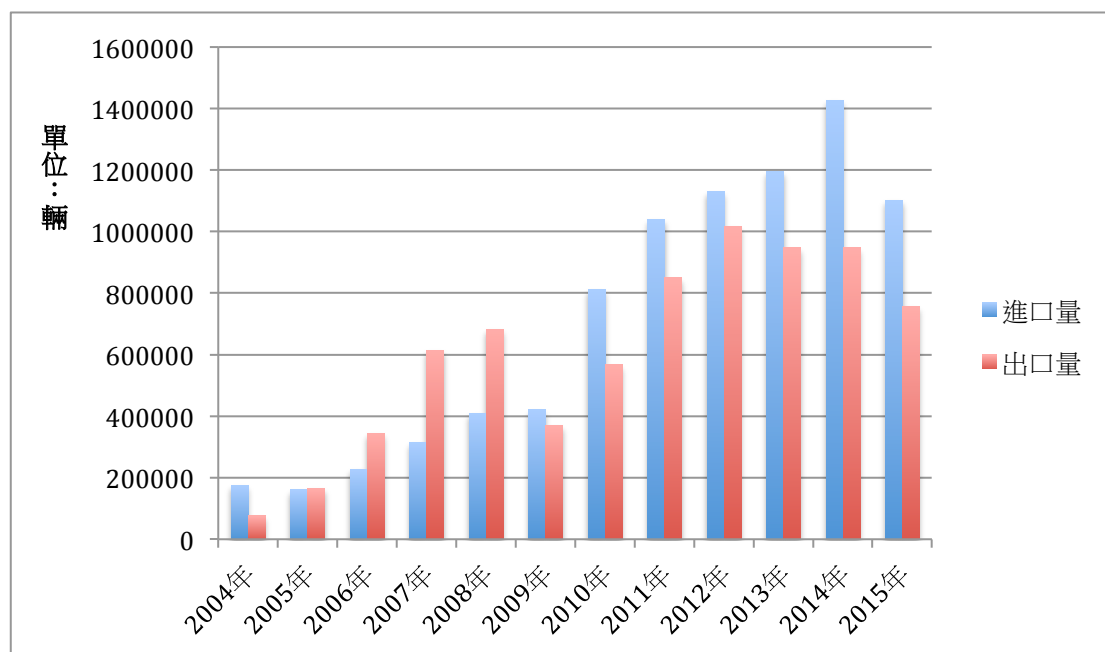
從進出口來看，中國汽車的進出口量也在增加當中，尤其是 2010 以後。整體而言，中國汽車的進出口數量並不算太多，特別是對比中國巨大的產銷量過後。過往中國汽車的進口量僅在改革開放初期的 1985、1993 及 1994 年進口量超過 25 萬輛，在加入 WTO 之後中國汽車的進口量在 2006 年以前也在也不多之後也僅是緩步上升。但在 2009 年刪除《汽車產業發展政策》中有關進口限制的條文之後進口量大幅度的增加，2011 年達到 103.8 萬輛之後亦持續攀升。中國的汽車出口發展的比較晚，直到這個時期才超過 5 萬輛，但還是呈現增長的態勢，雖然並不穩定，有時增長有時下跌，但與前兩個時期相比成長的幅度十分明顯，在 2012 年時一度達到 100 萬輛（圖 2-3）。細究中國汽車的進出口，可以發現中國汽車的進口國家以先進工業國家為主，出口則集中在亞非拉國家。以 2015 年為例：最主要的整車進口國家為日本、美國、德國、英國、韓國、墨西哥、斯洛伐克、匈牙利、葡萄牙和法國等；出口國家為伊朗、越南、委內瑞拉、智利、埃及、哥倫比亞、阿爾及利亞、秘魯、沙特阿拉伯、孟加拉國，²³若為零部件則都是大都是集中在先進工業國家，特別是美國、日本、韓國和德國。²⁴這個時代對中國的汽車產業載某種意義上是稱得上是再次改革開放，進口與出口的擴張是這個時代最為明顯的特色，然而中國汽車的進口有偏好汽車先進國家產品的傾向，而出口產品則偏向輸出到亞非拉國家，也許是因為中國的汽車產品缺乏品牌賦予的特

²³ 中國國際汽車行業商會網站，2016，2015 年 1-12 月份與我國汽車整車往來貿易國家情況，2 月 22 日，<http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2059.jhtml>。

²⁴ 中國國際汽車行業商會網站，2016，2015 年 1-12 月份與我國汽車零部件往來貿易國家情況，2 月 22 日，<http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2060.jhtml>。

色與意義，因此偏好進口先進國家具有獨創性的汽車產品，而輸出以本國生產的廉價商品為主。

圖 2-4 2004~2014 年中國汽車產品進出口輛



資料來源：2004~2014 年《中國汽車工業年鑑 2015》，頁 186；2015 年，中國國際商會汽車行業商會網站，進口 <http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2062.jhtml>，出口 <http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2061.jhtml>。

第四節 小結

中國的汽車產業在改革開放後經歷近 40 年的發展，如今已成為世界最大的汽車製造與銷售國。1980 年代之後的發展可分為三個發展階段：技術吸收階段、深化發展階段以及開放階段，最後一個階段至今仍在持續當中。本章中劃分各個階段的依據是透過中國政府發布的重要產業政策的時間，最重要劃分點是 1994 年的《汽車工業產業政策》以及 2004 年的《汽車產業發展政策》。其他每個時期的五年計劃是各個產業政策執行的輔助，是檢視政府動向與目的的指標，

並配合汽車產業數十年結構的轉變的檢視產業發展中政府的角色。

技術吸收階段，自七五時期到發布《汽車工業產業政策》之前，以國外先進的生產技術為主，開始引進國外廠商的投資與技術改善生產技術落後的狀況。此時雖已進入改革開放的年代，但中國政府並不是改革開放初期即將汽車產業作為發展的重點，而是被動地發現汽車的需求後在七五時期才將汽車工業列為支柱產業。1984年成立第一間中外合資汽車公司之後，汽車進口輛也在1985年達到35萬輛的高峰，只低於該年汽車生產量的9萬左右，在這之後汽車產業才成為支柱產業，並持續的引進國外廠商的投資與技術合作。吸收國外的生產技術成為中國汽車產業發展的主要策略，這樣的抉擇影響到了之後的時代。而在產量方面貨車是這個階段主要生產的產品，也許是為了滿足改革開放初期工業發展的需求，但是吉普車（客車）與轎車生產量已見起色，每年都逐步地增加當中。

深化發展階段，從1994發布《汽車工業產業政策》到發布《汽車產業發展政策》之前，基本的發展策略繼承上個階段的發展思維：聯合國外廠，借用其較為先進的生產技術，但是吸引更多的廠商以換取更先進的技術。這個階段所處的時代相當的特別，一方面改革開放已經進行了一段時間，汽車產業方面也獲得一些國外廠商的助益，另一方面中國也面臨加入WTO的壓力。政府的目標是改變投資分散、生產規模過小、產品落後的狀況，增強企業開發能力，提高產品質量和技術裝備水平，促進產業組織的合理化，實現規模經濟。這個時代中國推動的政策可以用兩點概括，分別是國產化和集團化。國產化政策是冀望吸收零部件的生產的技術，提升國內產品的質量，但國內生產的技術與國外實際上仍有差距，廣州標緻的失敗除了經營的問題，零部件的品質也是一個原因。集團化的目的是為了改散投資分善、生產規模過小、產品落後的情況，使汽車的生產形成一定的

規模使投資較為集中。而進口與出口方面，進口受制於法規的限制，出口則受本生技術能力的限制兩者都偏低，只是前者的趨勢相當的不穩定。這個階段國內汽車生產製造仍是重點，貨車雖然仍是主要產品，但是轎車的生產已經逐步提高，2003年已經大幅超過貨車的產量。

開放階段，自2004年發布《汽車產業發展政策》迄今，這個階段中國已經成為WTO的一員，汽車產業的發展已經變得相當的驚人。《汽車產業發展政策》的發布在2001年加入WTO之後，利用外資與集團化依舊是主軸，但是已經取消國產化的規定配合加入WTO後的政策。初期在進口方面透過關稅設下了限制，直到2009年刪除進口的限制，汽車的進口量開始迅速地增加，在2014年達到了高峰。而汽車的生產量與銷售量在這個時期都增長的非常快速，大幅地超過前兩個階段的增長。中國在2009年已經超過日美是最大的汽車生產國家，直至現在在中國還是穩坐第一。汽車產業發展的經歷，似乎是產業發展的奇蹟與神話，但是細觀的汽車產業，本國自主知識產權的汽車僅佔少數，中國品牌雖然存在卻不如中外合資的企業。中國的政策雖試圖發展國內的品牌，就現在的形況來看似乎並不成功。十二五計畫中尚有提到國內汽車品牌，至十三五計畫裡已經不見傳統汽車的相關推定反而專注扶植新能源汽車的發展。中國支持新能源汽車的發展雖不是十二五計畫之後的事，但十二五計畫首度將新能源汽車作為新興戰略性產業扶持。且發展的過程中持續堅持自己的研發平台，也許中國從傳統汽車產業發展的過程中獲取了經驗。對新能源汽車產業除了中國氣候與環境污染的問題，在經濟方面也許是寄望新能源汽車的發展改變汽車產業的現況。

縱觀中國汽車產業的發展，國企是汽車產業發展的主軸，在後期雖有民營企

業的加入，國企的影響仍然遠遠大於民營企業。²⁵中國汽車產業的發展實際上是政府管理國企手段的轉變，也可以說是國企改革的縮影。市場經濟雖然被引入中國，但國企負擔的責任卻非常的多樣與重大。而國企最特殊的地方在於必須配合中央或地方的政府的政治目的而進行活動，以達到調整產業結構的目的，使政府獲得一地的政治利益。³⁰多年來的發展在中國的汽車產銷量都達到了世界最高的水平，對中國而言這幾乎就是一個產業發展成長的神話。但只要細細觀察，在巨大產銷量的背後影長著一個問題：既然中國已經達到現在的成就，中是否應該發展自主知識產權的汽車品牌？就直覺而言我們很少聽到中國品牌的存在。這個問題的解答必須從汽車產業發展的脈絡中去找尋，這當中又必須特別去注意國有企業的問題。

國企的改革 1994 年是一個重要的分界點。在這之前中國的改革被稱作「增量改革」(incremental reform)，將改革的重心放在非國有經濟方面，尋找發展的契機，減少改革的阻力並維持國企的運轉。汽車生產的廠商極大部分都是國有企業，特別是改革開放初期，整個汽車生產是國企所壟斷，因此雖有國外廠商的投資與技術，實際上國營色彩濃厚，在當時不是改革的重點。且當時中國的經濟情況並不好，吸收國外的幫助似有必要。故藉對國企的期望是能發展生產技術與產量改變現況，而且初期中國的產業計畫相當的模糊，正如「摸著石頭過河」這句話，中國慢慢地走到現在的情況，而非一開始即預料到現今的模樣。

1994 年之後，改革進入到國有企業，逐漸導入現代公司的體制企業需要受

²⁵ 以 2015 年為例銷量排名前十的企業是上汽集團、東風集團、一汽集團、中國長安、北汽集團、廣汽集團、華晨汽車、長城汽車、安徽江淮和吉利控股，總銷量 2200.70 萬輛，佔中國汽車銷量的 89.47%。其中長城汽車與吉利控股是民營企業，銷量分別是 85.27 萬輛和 56.19 萬輛。兩間最大的民營企業的銷量相加僅佔前 10 家生產企業的一小部分，更遑論其他的民營企業。資料來源：中國汽車工業協會網站，2016，2015 年分車型汽車前十家生產企業銷量排名，1 月 18 日，<http://www.caam.org.cn/zhengche/20160118/1005184043.html>。

預算約束自負盈虧，除了一部分的商品外，國家不再控制商品價格，建構所謂的「社會主義市場經濟」。汽車產品除小轎車暫時受國家指導性價格外其餘商品都必須根據市場需求定其價格，至今這樣的規定已不存在。2001 年加入 WTO 的影響也是同樣，只是中國大陸的產業有許多處於落後階段故能有較多的保護，但至 2009 年這樣的保護也被取消迎來更加開放的國內經濟運作體系。但是國企並未因此消失，就汽車產業來說，與國外廠商合作的國企幾乎壟斷了市場。在國家資本主義的觀點下，國家對市場的干預達到了某些目的得到了政治上的收穫，但是國家似乎也並非萬能，政府在試圖用國企建立品牌時似乎並不成功。



第參章 案例比較：東風汽車集團與廣州汽車集團

中國汽車產業的發展中，國有企業扮演著非常重要的角色，直至今日國企的產銷量仍佔據主導地位。本章藉由兩個主要汽車集團之間的比較，尋找影響兩者發展過程中的差異，展現中央與地方關係不同的運作。這兩個汽車集團有幾個相似的地方：第一，兩個汽車集團的發展過程都不順遂皆經歷起伏的階段與挫折；第二，兩者皆為國有的大型汽車集團；第三，兩者都強烈地依賴與跨國公司合作提供的技；第四，現在兩個汽車集團目前都取得了相當的成績，在國內也有了一定的地位。兩者經歷類似的發展歷程與階段，實際上卻受制於不同行政層級的影響。東風汽車集團是屬於中央政府的大型骨幹的汽車生產公司，而廣州汽車集團雖也是國企，卻由廣州市人民政府管轄。兩個汽車集團面臨著不同的體制的影響，進而衍生出不同的中央與地方關係，影響汽車產業的發展。以下將透過對兩個大型汽車集團的比較，深入了解差異之處，並分為四節，第一節是有關東風汽車集團，第二節是廣州汽車集團，第三節是兩者的比較分析，第四節為小結。

第一節 東風汽車集團

東風集團所指的是由東風汽車公司投資成立的一系列廠商所組成的汽車生產集團，旗下生產日產（Nissan）、標緻雪鐵龍（Peugeot Citroen）、東風（以貨車為主）等品牌的汽車。前身為建立於 1969 年的第二汽車製造廠，是中國汽車生產的骨幹中央企業之一。它的成立與存在雖有中央政府的支持，但發展的過程並不順利，反而經歷了許多的挫折。改革開放之前，第二汽車製造廠曾經面臨停

產的難關，1981年後方改善（陳丕顯 1996）。改革開放之後以二汽為基礎建立了東風汽車工業公司，當時以生產東風品牌的貨車為主要業務。直到1992年二汽（同年更名為東風汽車公司）與法國雪鐵龍集團合作，創立神龍汽車，引進ZX富康型汽車，開啟東風生產轎車的歷史。其中東風汽車公司擁有神龍汽車70%的股權，法國雪鐵龍公司、法國巴黎銀行、法國興業銀行共掌握30%的股權。

神龍汽車是東風第一個轎車生產項目，中發雙方最初以年產30萬輛汽車為目標，第一期的建設工程為「15萬輛轎車、20萬台發動機」並計劃於1995年正式投產。從1992到1995年已經組裝富康轎車19224輛，銷售17819輛。然而第一期的建設工程並未準時完成，推遲在1996年方正式投產，該年僅具備年生產3萬輛的能力，僅生產9千多輛富康轎車。往後神龍汽車15萬輛的產能逐步完備並提高國產化率，²⁶第一期工程總投資為103.58億元（含48.2億法郎）。同時為適應中國市場於1996年著手開發富康三廂車型，並於1998年投放富康的三廂車型神龍富康988。2000年11月，累計投資額130多億元的神龍項目一期工程竣工驗收時，當年僅實現銷售5萬輛。對神龍汽車的投資導致東風90年代後半出的經營出現困難，1998年也只能辦到減虧1億，²⁷1999年盈虧僅能持平，²⁸至2000年才實現利潤8.66億元。²⁹但是在神龍項目建立之初，法國方面提議先以建成年產3.75萬輛的生產能力，所有設備只先購置和安裝一套，這樣可以縮短建設工期半年，節約30%投資，當市場需求擴大後，只需把生產能力最弱的生產設備再增加一套，就可提高生產能力，並反覆進行直到滿足市場需求15

²⁶ 1992年最初投放的富康車型國產化率為0%，至1998年1.36L兩箱車（含1.4L電噴車）國產化率達到82.17%；1.6L電噴轎車國產化率達到67.46%；神龍富康988三箱車型國產化率達到74.36%。資料來源：《中國汽車工業年鑑1999》P.50

²⁷ 《中國汽車工業年鑑1999》P.85。

²⁸ 《中國汽車工業年鑑2000》P.62。

²⁹ 《中國汽車工業年鑑2001》P.72。

萬輛時，才完成原規模的全部生產設備的建設（陳鈺帆 2010）。

為了解決東風面臨的問題，1999 年在國務院有關部委的支持下改變資本結構，簽訂「債轉股」框架協議，額度 69.8 億元（含神龍公司），很大程度地緩解東風的財務負擔；實現 A 股上市給予東風募集資金的管道，並緩解輕型車建設的資金壓力。³⁰2000 年正式簽署公司「債轉股」協議，1999 年 12 月 30 日東風公司與中國華融資產管理公司、中國信達資產管理公司、中國東方資產管理公司、國家開發銀行、中國長城資產管理公司等五家資產管理機構簽訂了《東風汽車公司債轉股框架協議》，涉及債務總額 460.41 億元，並於 2000 年 4 月 1 日停息。根據協議規定出資各方將對東風公司進行資產重組，設立新的公司，經國家有關主管部門批准，新公司名仍沿用「東風汽車公司」。東風公司生產經營性資產進入新公司，對非經營性資產實剝離或使其成為自主的經營實體。一是汽車主業子公司、分公司，包括東風載重車公司、東風汽車股份有限公司、神龍汽車有限公司、東風雲南汽車廠、東風柳州汽車廠、東風新疆汽車廠、東風杭州汽車有限公司、東風杭州重型機械有限公司、東風朝陽柴油發電機有限公司、東風南充汽車有限公司、東風農用車公司、零部件管理部、南方事業部等；二是東風汽車裝備公司、東風汽車工程研究院、東風汽車公司工藝研究所、東風設計研究院、東風汽車進出口有限公司等輔助生產單位；三是其他輔助性生產單位及對外投資之股權。³¹

此外，2003 年對東風集團往後的發展也是相當重要的一年，基本形成現在集團狀況的雛形。當年有三個重要的事件：一是與日產的跨國重組；二是提升與

³⁰ 《中國汽車工業年鑑 2000》P.63。

³¹ 《中國汽車工業年鑑 2001》P.72-73。

法國標緻雪鐵龍集團的合作層次，神龍汽車原本合作的對象是雪鐵龍公司，提升合作層次後同時生產標誌與雪鐵龍汽車的產品整合其生產的產品；三是擴大與日本本田的合作領域，除了最早在 1994 年成立東風本田零部件有限公司外，更成立東風本田汽車，兩者的合作從零部件生產擴展至整車生產與銷售。其中對東風集團的發展最為重要的是與日產的跨國重組，共註冊資本 167 億成立「東風汽車有限公司」，雙方各擁有 50% 的股份，旗下有東風日產乘車公司、東風英菲尼迪汽車有限公司、東風汽車股份有限公司、東風汽車零件（集團）有限公司、東風汽車有限公司裝備公司六大事業板塊，³²同時涵蓋貨車、客車與乘用車等的汽車生產領域。

中央對東風集團的影響相當明顯，除了二汽的成立外，東風汽車集團能夠克服 1990 年代後半的財務困難，國務院同意債轉股協議以及中央的 5 間資產管理機構的幫助下重整公司財務，並建立現代公司的體制。最初，二汽在毛澤東的號召下在十堰成立，配合當時的國家政策以生產貨車為主要任務。直至與雪鐵龍集團合作成立神龍汽車，開啟東風引進國外技術與生產轎車的歷史，並在武漢建立生產基地。神龍汽車生產的富康車型與上海大眾桑塔納和一汽大眾捷達並稱為老三樣，³³曾經是中國主要的轎車項目的產品之一。然而引進復康車型沒有帶來明顯的效益，反而在追逐規模的迷思下在短時間內建成 15 萬生產能力的產房，而非依市場的需求逐步建成。就當時的情況而言，由東風投資建立的神龍汽車主導武漢汽車產業的發展，Thun(2006)將該地的發展型式歸類為中央控制的國有企業（Centrally-controlled SOE）似乎是合理的。

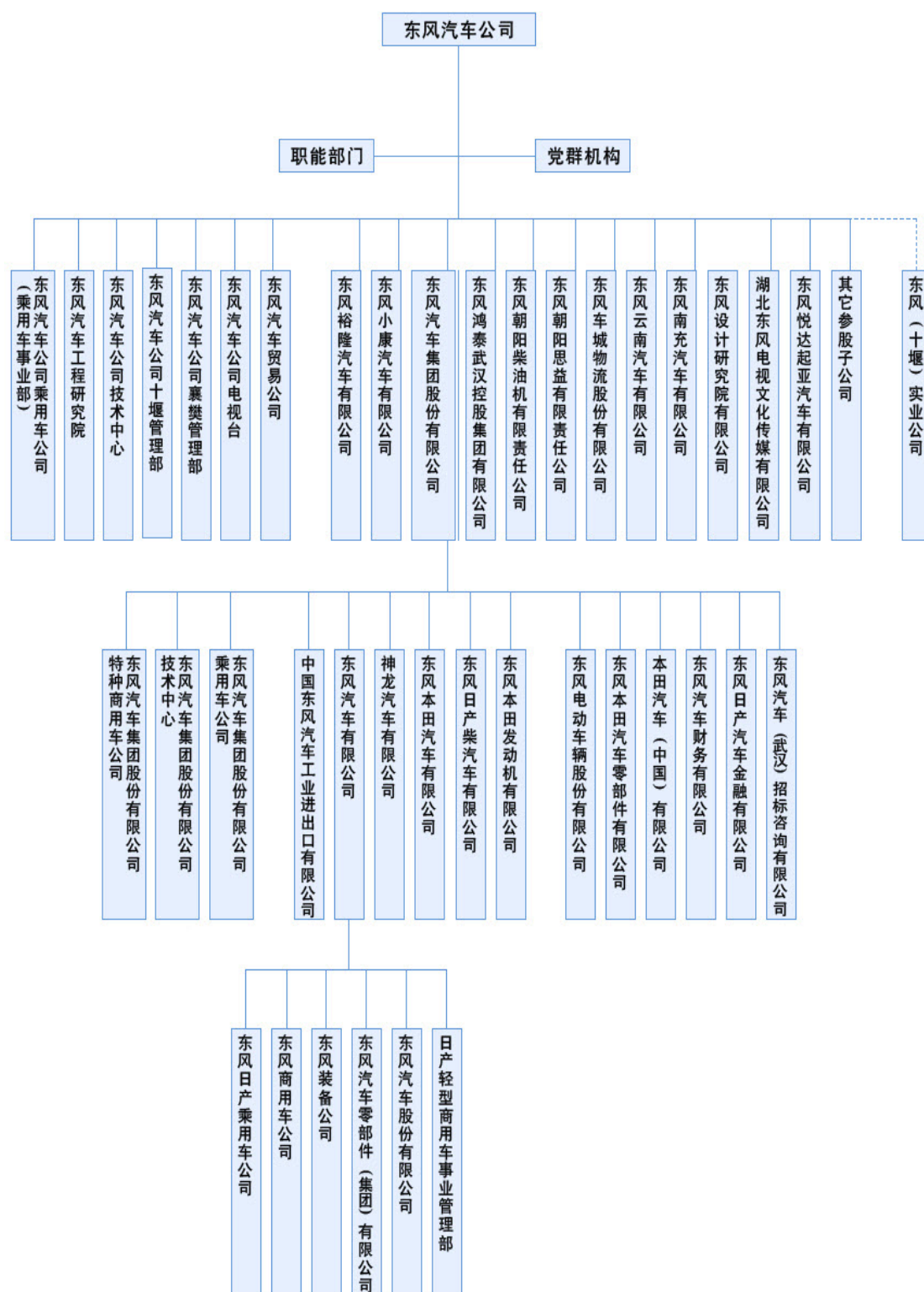
³² 東風汽車有限公司，<http://www.dfl.com.cn/Dfl/info/introduce.aspx>。

³³ 丁之方，2006，汽車“老三樣”何時退市，<http://big5.ftchinese.com/story/001006683>，9 月 7 日，FT 中文網。

2000年以後的變動更是明顯與重要，除了在國務院部委的支持下繼續經營並建立明確地母子公司的體系外，更為重要的是與日產的聯合。前者顯示東風集團受到中央政府的支持；後者標誌東風集團與跨國公司的成功聯姻，踏上與其他主要國企相同的道路。使東風集團的汽車產業佈局不只在十堰與武漢，旗下的東風日產乘用車更在花都、廣州、襄陽、鄭州、大連設廠³⁴，集團整體以湖北武漢為主佈局全國，東風集團的汽車生產轎車成為主要的產品。東風集團所主導的汽車產業已經不只是武漢，在整車生產方面更是處於湖北省的領導地位，現在的湖北的三環集團在汽車方面以生產汽車零部件與專用車輛為主要業務，不涉及轎車的整車生產。現在中央政府透過國資委直接監督和管理東風汽車集團，地方政府難以透過直接的管道影響東風集團，它依舊負擔一部分國家的社會責任與國家任務。東風集團的成長與適應市場的反應雖然較慢，但仍是依中央政府的規劃提升汽車（特別是轎車）的生產量。

³⁴ 東風日產乘用車公司，<http://www.dongfeng-nissan.com/Nissan/enterprise/introduction/intro>。

圖 3-1 東風集團組織機構圖



資料來源：東風汽車公司網站，<http://www.dfmc.com.cn/info/organization.aspx>。

第二節 廣州汽車集團

廣州汽車集團股份有限公司（簡稱廣汽集團）是屬於廣州市的大型國有汽車生產公司，成立於 1997 年，現在旗下囊括廣汽本田、廣汽豐田等子公司。廣汽的成立以及與本田的合作，對廣州汽車產業的發展是非常重要的轉機。在此之前，帶動廣州汽車產業發展的是廣州標緻，在其成立時代被中央列為三大三小的汽車生產廠商之一，然而最後因為銷售下降與車型老舊等問題導致經營方面的出現危機，最終退場。從廣州標緻到廣汽本田是廣州汽車產業的發展的轉機，也是地方刺激汽車產業發展方式的改變。

1985 年中、法合資創立廣州標緻汽車有限公司（以下簡稱廣州標緻）並在同年投產，是當時廣州最大的中外合營項目。由中方的廣州汽車製造廠、法國標緻汽車有限公司、中國國際信託投資公司、國際金融公司、法國巴黎國民銀行合資經營的汽車生產企業，中方持股比例為 66%，法方為 34%（郝澤華 2004），總投資額 8.5 億法國法郎（約 2.8 億人民幣），註冊資本為 3.25 億法郎（約 1 億多人民幣）（文風 2004）。廣州標緻的成立是模仿上海合資公司的經驗意圖發展廣州的汽車產業，但是當時廣州的汽車產業發展的路途上並未扶植汽車零部件的生產技術及廠商。引入的標緻 504 及 505 的車型作為其主要銷售的產品，1991 年廣州標緻的銷售量達到 2 萬輛，市場佔有率達到了 16%，³⁵可惜好景不常，到 1997 年，其銷量下滑到了 1000 多輛，累計虧損達 29 億元。³⁶此外，生產量在 1992 年達到高峰的 20404 輛之後產量別開始下跌，至被收購的前一年僅生產 2522 輛，

³⁵ 李曉紅，2016，〈第一個完蛋的合資品牌轎車 廣州標緻 505〉，新浪汽車，7 月 21 日，<http://auto.sina.com.cn/mp/hy/2016-07-21/detail-ixuhukz0623415.shtml>。

³⁶ 楊曉紅，2006，〈“東方底特律”從夢想走向現實〉，《南方新聞網》，11 月 29 日，<http://news.sina.com.cn/o/2006-12-29/100910890736s.shtml>。

雙方結束合作時生產量下降到 2012 輛。1997 年 11 月法國標緻接受中方提案，退出廣州標緻汽車公司，12 月召開第 20 屆（最後一屆）的董事代表大會，有關股東代表一致通過並簽署一份有關出資額轉讓的協議，結束廣州與法國標緻 12 年生產合作關係，³⁷迫使法方以 1 法郎的價格將廣州標緻的股權全部出讓。³⁸與法國標緻的合作失敗，對廣州的汽車產業而言是一大重創。廣州汽車產業的發展跌入谷底，更有國家部委的一位領導曾直接了當地說：「上海只比你們早半年左右，當時批准的也是 3 萬輛，但現在已經達到十幾萬輛了，而且都賣出了，你們廣州卻一萬輛也賣不出去，現在還要搞 15 萬輛，中央根本不可能批。」³⁹與法國標緻的合作中，廣州方面認為法國標緻不給新東西、新技術、不投入資金、不改進產品導致最後的失敗。⁴⁰

其實在廣州標緻衰退的過程中，廣州政府及有更換合作夥伴的意圖與機會。1995 年 5 月 7 日，美國通用公司的歐寶中國項目負責人金博川、周方裕來到廣州。開始時，說是生產全出口轎車發動機，後來透露出想生產轎車的意圖。1995 年 11 月，歐寶汽車公司（以下簡稱「歐寶」）把投資的重點突然由天津轉向了廣州。原因是豐田汽車公司想和天津汽車工業總公司合作，改造夏利，生產新型的發動機和花冠轎車。豐田的會長豐田喜二訪問天津，大有把歐寶從天津擠出去的架勢，故金博川和周方裕向廣州表達合作的意願。為了和歐寶談判，在 1996 年 4 月 27 日，市委召開的廣州常委擴大會議上，討論了廣州轎車的問題，其中一

³⁷ 載於《2005 年中國廣州汽車發展報告》之〈廣州汽車行業大事記〉

³⁸ 馬自強，2001，〈廣州本田其實是廣州標緻出局後的產物〉，《汽車日報》，2 月 23 日，http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file_view.cgi?a1020069010223。

³⁹ 胡象生，2008，〈廣州汽車工業在改革開放中騰飛〉，《廣州文史》，第六十九輯，http://www.gzxxws.gov.cn/gzws./gzws/ml/69/201003/t20100323_17872.htm。

⁴⁰ 廣州本田汽車有限公司，2008，〈從“標緻”到“廣州本田”〉，《廣州文史》，第六十九輯，http://www.gzxxws.gov.cn/gzws./gzws/ml/69/201003/t20100323_17871.htm。

個重要內容是重新成立市汽車項目領導小組，以市委書記高祀仁任組長，負責解決廣州標緻的問題以及責新夥伴和新車型的選擇。1996年5月10日，接待通用汽車主管海外業務的副總裁休斯後，在6月13日至21日，由副市長伍亮等和金博川，周方裕會談商討廣州與歐寶汽車公司總體協議進行了艱苦會談並取得了初步成果。6月26日，歐寶提供給廣州方改造廣標老廠的方案，初定1998年12月達到5萬輛的生產能力。經反復磋商，草擬了《關於合作改組改造廣州標致汽車公司，共同發展廣州轎車工業的總體協》，擇日簽約。但是，7月2日，高祀仁書記在去德國前會見金博川時，歐寶的態度發生了變化，表示只改造老廠，不考慮建新廠了。這過程雖令廣州方面感到驚愕，但也不過是廣州政府「貨比三家」的過程。

原定與歐寶於1996年7月下旬的一天簽約，雙方擬定下午2時半，廣州同通用公司在國際大廈舉行項目簽字儀式，要向全世界宣布通用同中國合作生產歐寶汽車。該日下午，歐寶方面的代表都來了，但等了一個多小時還沒見周方裕出來和我們見面，多次催促，原來他們在那裡開會。開完會後，歐寶總裁出來宣布不簽字了。他們解釋說：因為擬在廣州建立的歐寶汽車發動機有限公司，沒有得到國家計委批准，擔心簽了，違反國家規定，所以不敢簽。事後，歐寶方面承認當時的決策是錯誤的。聽說那天在廣州開會，兩派意見在辯論，通用副總裁休斯持反對意見，項目組主張簽，但決定權在休斯。由於決策失誤，歐寶損失了前期工作的大筆費用（約1000多萬美元），那位休斯副總裁回國後也被通用撤了職。

也有部分說法認為是國家計委有意不讓美國和歐盟國家的公司來控制中國的汽車產業。美國通用已在上海等地有汽車產業，全讓他們佔領不利於競爭。另一種說法是當時日本想在東北和上海上項目沒有實現，國家計委口頭上作過承諾

安排日本本田在廣州上馬。本田在參與廣州項目之前，與東風汽車公司聯手發展廣東惠州項目，國家已經批准東風汽車公司和本田汽車公司在惠州建立一個出口發動機加工廠。本田公司看到了廣州轎車重組的機會，由宗國旨英親自帶領奔赴廣州。東風汽車公司也把發展新轎車項目的重點從惠州轉向廣州，聯手本田公司一起參與廣州項目的重組。本田又拿出當時最新型的 98 款和正在開發中的 02 款雅閣轎車與廣州合作；在發動機方面，建立國內首家鋁缸體的生產車間和發動機加工廠。9 月底和 10 月下旬，廣州組成技術考察團和高層考察團分別對本田在日本和泰國的工廠進行了考察。與此同時，專門對歐寶，本田參與合作的各項條件包括汽車的技術指標體系，商務條件，市場預測等進行了詳細對比分析，上報國家計委。1996 年 9 月 16 日，廣州市政府向國務院領導呈報了《關於廣州轎車項目更換合作夥伴的請示》，提出了更換合作夥伴，注入資金和引進新車型的意見。對此，國務院領導鄒家華於 1996 年 9 月 18 日批示：「從現在的情況看，與法標難以合作下去，原則同意廣州提出更換合作夥伴的意見，要妥善做好外方的工作，貨比三家，選擇新夥伴」。⁴¹

廣州政府積極爭取更換合作夥伴，其目的是為了保住廣州作為「三小」汽車發展的資格。時任中共中央政治局委員，廣東省委書記謝非專題視察後指示：「找一名副市長，吃飽飯專門抓汽車」。1996 年 12 月經省裡決定，張廣寧臨危受命。從 1997 年初，他就不斷上北京找國家計委等有關部門匯報，努力爭取中央支持。這一年下來，他總共跑了 21 次北京。這不是廣州第一次爭取中央的支持，1996

⁴¹ 李東雲、陳益平，2015，〈我所知道的廣州汽車產業振興背景〉，《十四个沿海城市開放紀實·廣州卷》，http://www.gzxw.gov.cn/gzws/gzws/ml/sscsgzjw/201506/t20150601_36945.htm。

年時已經取得《關於廣州轎車項目更換合作夥伴的請示》的批示。1997年7月，時任廣州市委書記高祀仁親自帶隊上北京爭取國家對廣州汽車項目的支持。1998年3月5日，國家計委副主任曾培炎終於在「廣州轎車項目更換合作夥伴的實施方案」上簽字，廣州確定保住了發展汽車產業的資格。⁴²最後，廣州方面在歐寶公司和日本本田當中選中日本本田有如下三大原因：一是雅閣轎車在國內市場有較好的市場前景，二是日本本田提供了較先進的合作車型並同意按隨動原則提供雅閣轎車的有關改進技術，三是日本本田提供了較為合理的商務條件。⁴³

1996年經廣州市政府批准並同意組建廣州汽車集團有限公司，當時與廣州標緻的合作關係尚未結。1997年廣汽註冊成立，並與東風汽車公司、日本本田技研工業公司在東京簽署了轎車生產項目基礎協議。1998年4月廣州和日本本田簽署合資合同。6月底由廣州汽車集團和日本本田公司合資的廣州本田汽車有限公司舉行掛牌儀式，7月1日正式營運。廣州汽車集團公司，本田技研工業株式會社和本田技研工業（中國）投資有限公司按50:40:10的股比共同投資建設和經營的企業，合資年限為30年。⁴⁴相較於廣州標緻，這次的合作夥伴掌握的股權遠高於之前的合作夥伴。與本田汽車的合作為廣州汽車產業的發展帶來了改變。1999年3月廣州本田99款雅閣2.3VTi轎車正式投入生產，進入批量生產階段。

2000年6月8日廣州轎車項目通過了國家計委委託省紀委、廣州市和東風汽車組織的聯合驗收，這標誌著廣州轎車項目起步階段的3萬輛建設工程圓滿完成。為了重整地方的汽車產業，廣州將廣汽集團與廣州摩托集團合併，組成廣州

⁴² 林希、倪明，2010，〈大變局卷十八·廣州汽車 三雄逐鹿廣州極速汽車傳奇〉，廣州數字圖書館，<http://www.gzlib.gov.cn/ztBigChange/15904.jhtml>。

⁴³ 同註40。

⁴⁴ 廣州本田，<http://www.ghac.cn/about/introducing>。

汽車工業集團並掌握廣汽集團將近所有的股份。統合機動車輛的生產後成立廣州汽車集團零件部，廣汽集團強化零部件生產以及供應。2004 年廣汽開啟與豐田汽車的合作，先後成立廣汽豐田發動機與廣汽豐田，前者廣汽持有 30% 的股份，⁴⁵後者由雙方各持有 50% 股比，註冊資本 51820 萬美元。⁴⁶廣汽本田與廣汽豐田是廣汽旗下最主要主要的合資公司，合資的方式與廣州標緻有著極大的不同，除了提升跨國公司的股份比例外，更建立零部件生產公司吸收零部件的製造技術。在廣州標緻的經驗中，產銷量的減少，一是車型老舊，二是國產化後零部件品質不佳容易使產品出現瑕疵。現在，廣汽與本田及豐田的合作都注重這一方面的問題，避免重蹈廣州標緻的失敗。

經歷數年的發展廣汽集團已成為中國主要的汽車生產集團，並有許多的合作夥伴。目前廣汽集團旗下擁有廣汽乘用車、廣汽本田、廣汽豐田、廣汽菲克、廣汽三菱、本田汽車（中國）、廣汽日野、廣汽比亞迪、五羊 - 本田、廣汽部件、廣汽豐田發動機、上海日野發動機、廣汽商貿、同方環球，大聖科技、中隆投資、廣汽匯理、廣愛公司、眾保保險、廣汽資本、廣汽研究院等數十家知名企業與研發機構，⁴⁷廣汽成為包含整車及零部件生產的大型汽車集團。

第三節 廣州汽車集團與東風汽車集團的比較

廣汽集團的成立與東風集團的重組是相當類似的經歷，在上世紀 90 年代的末期廣汽的前身廣州標緻與東風汽車都面臨相當嚴峻的考驗。廣汽集團的成立

⁴⁵ TOYOTA 豐田在中國，<http://www.toyota.com.cn/about/engine.php>。

⁴⁶ 廣汽豐田，<http://about.gac-toyota.com.cn/visit/newweb/index.html>。

⁴⁷ 廣州汽車集團網站，http://www.gagc.com.cn/about_us/company_profile.jsp_catid_396_401_405.html。

是地方在廣州標緻失敗的基礎上成立的，而東風集團在中央的幫助下度過難關並尋找新的合作夥伴，2003 年後集團的發展更加地迅速。兩個國企所在地所面臨的情況是相似，但也有不同，相似的是地方能力都相當的脆弱（fragmental）；不同的地方和脆弱之處相關，廣州標緻所的情況是水平式斷裂，而東風集團的神龍汽車所在地的武漢市政府的關係是垂直式斷裂（Thun 2006）。簡言之，雙方最大的差異行政層級整合的差異。

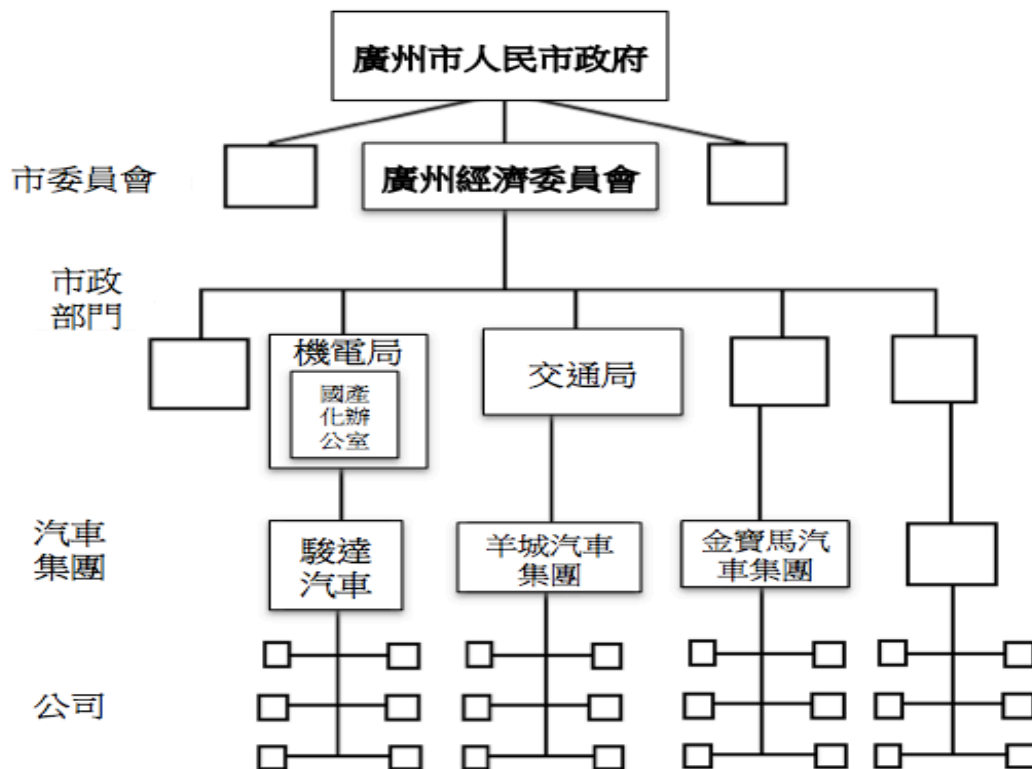
但首先必須從一些廣州與東風汽車公司相似的地方談起，特別是標緻與雪鐵龍皆是標緻雪鐵龍集團（PSA Peugeot Citroën）的汽車品牌，它緊跟著德國大眾進入中國尋求市場。在中國，標緻與雪鐵龍成立的合資公司擁有的股份都比中方的少，分別是 34%與 30%。在廣州，標緻投入 504、505 車型，在十二年間不曾升級或更換，也沒有引入新的車型。而在國產化方面，法方沒有協助的意願，廣州標緻缺乏完善的零件供應體系，因盲目追求國產化倒導致整車產品品質降低。⁴⁸法國的銷售策略更像是以短期盈利為主，沒有長久發展的打算。在武漢投產的富康轎車也是相同，但當時在 1992 年成立以來持續生產至上世紀結束未有新的車型，所謂的三箱車型僅是加上了車尾。最後，廣汽與東風發展最重要的歷程中，都是引近日本的新合資夥伴後快速促進產銷整體的提升並獲得相關的汽車產技術、零配件生產和週邊配件的製造。

廣州標緻的經歷是廣州汽車生產的重要經驗，從廣州標緻到廣汽本田的轉換，改變的不僅僅為合作夥伴，還有地方治理模式的轉換。在廣州標緻所處於的年代，中國汽車的市場尚在起步階段，標緻汽車進入中國尋求市場原本應該是不錯的時機，故成立的初期被寄與厚望，曾經是中國汽車產業佈局中的三小的一員。1986

⁴⁸ 同註 9。

年北戴河會議中所確立的地位，在地方卻非唯一被支持的企業，實際上還必須受市場的考驗與其他地方國企廠商競爭，故 Thun (2006) 將廣州稱為地方放任型國家。當時地方政府的資源沒有完全投注在廣州標緻的身上，最終廣州標緻只能黯然退場。也許，廣州以為的理由是廣州標緻退場的因素，但也必須注意當時廣州市政府對汽車部門的安排，同時存在駿達、羊城、金寶馬等汽車公司（見圖 3-2）。在廣州標緻解散的那一年，在廣州已經出現 7 間（包含 2 間摩托車生產廠商）整車生產公司的競爭，其中不乏與國企、民企以及與港澳合資的企業，而在當地能提供汽車相關汽車零部件的僅有駿威一家廠商。⁴⁹ 下圖中的情況在廣汽成立的初期仍繼續存在，直到 2004 年後吸引更多的跨國廠商投資才產生變化。

圖 3-2 1994 年以前廣州市政府與汽車部門



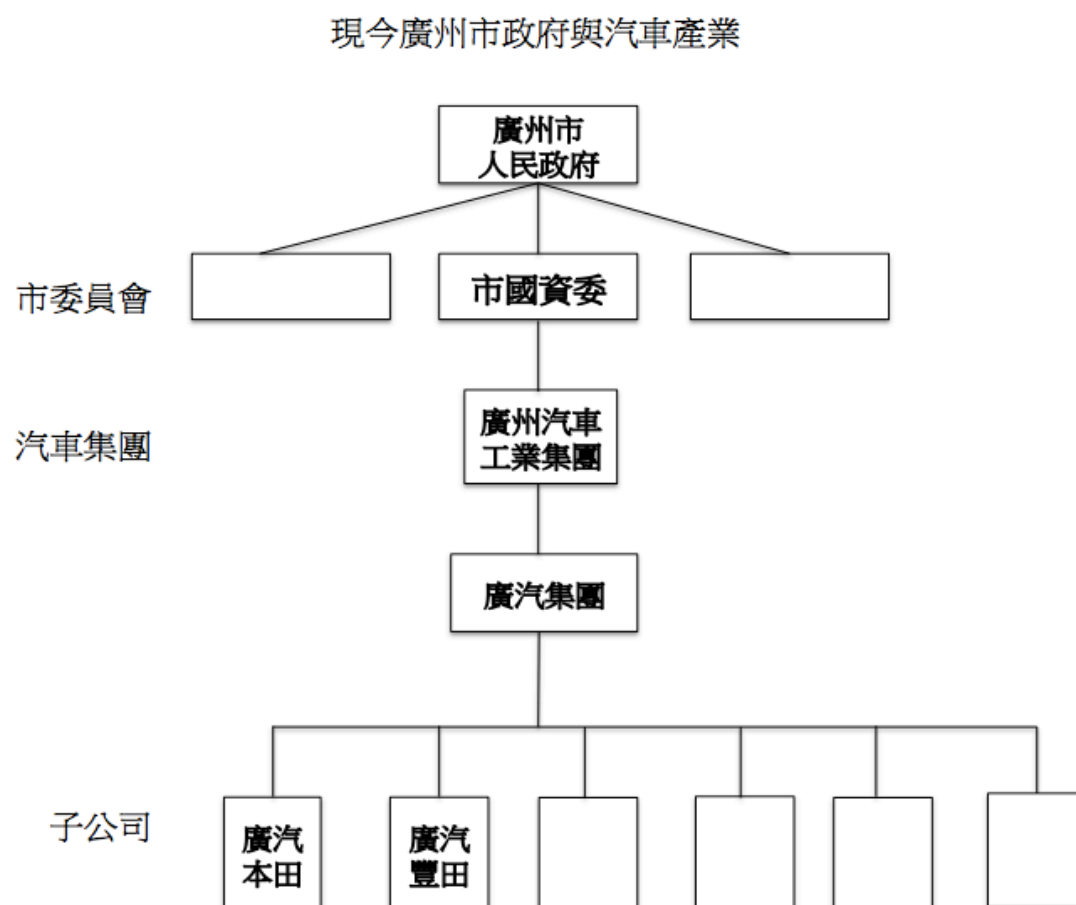
資料來源：Thun(2006, 152)

廣汽本田的成立是廣州汽車產業發展的重要轉捩點，也是廣汽集團第一個成

⁴⁹ 資料來源：《中國汽車工業年鑑 1998》P.444-446

員。在廣汽本田獨挑大樑的期間（1998 至 2004 年），短短的幾年間產量從 3 百多輛增加到 20.2 多萬輛，遠超過廣州標緻十幾年投資所達到成果。同時在這數年間，廣州學習上海經驗建立整車與零配件的生產網絡，以支撐本地的汽車生產工業。其後豐田、三菱、克萊斯勒等廠商與廣汽合作並成為集團品牌中的一員，逐漸形成大量的生產與銷售規模，⁵⁰ 並且廣汽底下生產汽車配件的廠商大部分都能生產合作品牌之配件或關鍵零組件。現在廣汽成為廣州最主要扶持汽車部門，先前水平而放任的產業發展模式，因廣州標緻失敗的經驗而變得垂直在市國資委底下廣汽是唯一被支持的汽車的控股公司掌握汽車生產技術（見圖 3-3）。

圖 3-3 現今廣州市政府的汽車產業佈局

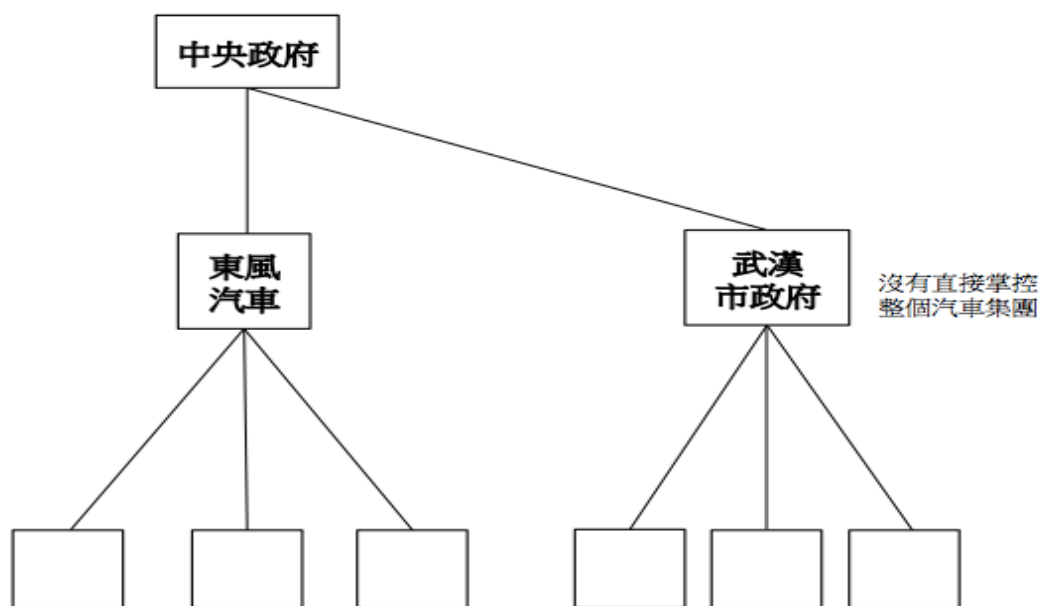


資料來源：作者整理

⁵⁰ 2015 年產銷輛 127.39 萬輛和 129.97 萬輛，佔全國的 5.199%和 5.28%，資料來源：廣州汽車集團股份有限公司 2015 年年度報告。

如果廣汽集團發展是地方治理發展型式的轉變，那麼東風集團的發展便是中央主導模式的持續與修正。神龍汽車曾經是中國最重要的轎車項目之一，在中國企圖發展汽車工業的過程中 90 年代轎車的需求逐漸地提高，富康轎車也曾受到國家的關注。東風與廣汽或其他地方企業有著實質的差異，它由中央控制並管理監督，但盈利不是東風的唯一目的，國家與社會的責任也是任務之一，包含了就業或政策的執行。1994 年汽車工業產業政策出台，要求汽車產業的國產化與規模化的進行，直接開展 15 萬輛規模的生產能力（陳鈺帆 2010）。為達成國家要求的政策，龐大的建設造成財務上的困難，導致企業虧損面臨財政上的困難。幸而有中央政府的幫助，以債轉股的方式解決東風的債務問題後，方能繼續經營，並成為中國第二大的汽車集團。東風數十年的發展中，作為央企明顯地得到中央政府的支持。一者，東風旗下的神龍汽車與廣州標緻的合作夥伴同為法國 PSA 集團也在差不多的時間遭遇困難，但中央並未放棄神龍汽車，而是不斷地給予援助，即便在銷售遭遇低迷之際，中央亦輔助其建造新廠。二者，東風是指名為汽車發展的三大基地，位於湖北省境內，該省曾經擁有自己的省企，但在東風逐步與其他跨過企業建立合作關係時，湖北省內整車生產的企業已經解散。現在，東風的生產工廠遍及湖北甚至超出湖北的的範圍到達廣州與大連，這是東風作為央企的優勢與規模的展現。正因為如此，東風的企業與地方政府的連結較低，一方面在體制上直接由中央控制並向中央負責，另一方面地方也有地方所扶持的企業。以武漢的情況為例，在 1990 年代尚有湖北汽車集團的存在，也負責貨車整車生產，與東風的角色衝突。神龍汽車在武漢的情形是垂直式的斷裂（見圖 3-3），即是央企與地方之間關係的矛盾。

圖 3-4 東風汽車與武漢市政府



資料來源：修改自 Thun(2006) p.29。

時至今日，廣汽與東風都不同於昔日。廣汽受到的支持已經強於廣州標緻，並引入更多的外資，建立相關零件廠用於吸收技術。而比起廣州標緻，廣汽獲得當地政府更多的關注，它是唯一一間廣州當地政府重點支持的企業。原本近乎自由放任水平式斷裂的是放任型態轉向垂直而單一的模式，並建立起相應的產業結構以支持汽車產業的發展。東風在經歷 1990 年代後半的危機後，走出虧損與日產合作成為中國產銷量第二的汽車集團。雖遭遇當時的難關，但神龍汽車至今仍然存在，但基本上也已經改變當初由單一廠房生產汽車的方式，建立相應的供應體系支撐其發展。除了與在行政體系上，東風汽車不直接由地方管轄外，實際上在地方設廠的周圍也建立起相應的供應鏈，在經濟方面建立起與地方的連結。

第四節 小結

上世紀 80 年代開始，中國與世界接軌並嘗試發展汽車產業，引進外資是主

要的策略。然而最初的產業政策目的十分模糊，但透過中央的安排透過數間國企與外商的合資公司的佈局執行政策，以去中央化的方式放權於地方，嘗試藉由地方發展帶動整體的進步。然而不同的地方行政安排衍生出不同的治理模式，本章中取用的東風與廣汽的案例就分別屬於中央和廣州市人民政府，在他們所處的地方形成不同的發展模式，中央控制的國有企業與自由放任行地方國家。不同的階級關係影響了產業發展的過程，進而形成了不同的發展模式，在某種程度上影響了企業的成敗。雖然經歷過挫折，但是從他們過往經驗中吸收失敗的教訓及如何度過難關，並解答如何走向現在的道路，對於中國汽車產業的現況是如何形成的能有所幫助。而且，正是透過中央產業政策對不同國企的影響的檢驗才能知曉中國產業政策的功能與成敗。而 80 年代僅僅只是一個導致多種發展模型產生的開端，直至下個時代顯現發展的成果。

1990 年代對中國汽車產業的發展來說是一個重要的時代，原本極為模糊的產業政策在《汽車工業產業政策》發布後較為明確而具體，其中最為重要的兩個目標：國產化和規模化。這兩個政策深深影響到東風與廣汽的發展，盲目於規模化的結果使東風的財政出現困難，而國產化使未建立完善配間供應體系的廣州標緻走向末路。原本這些目標的立意是吸收來自國外的技術，並使國內的汽車生產能滿足國內需求或具備出口的能力，實際情況是使各地發展差異與需求導致地方企業的退場或困難。為了度過因實行中央政策或任務而產生的難關，國企和地方政府會尋求中央給予資源或政策的幫助。而獲得幫助的條件是滿足中央對發展的要求，在這中央與地方的互動之下，產業政策凝聚了發展共識，使各地發展的情況朝能符合中央政策要求的模式靠近。1994 年發布《汽車工業產業政策》後新成立的廣汽與重組後的東風集團，雖然在行政程及上有所差異，但建立的經營模

式在後來的時代相當的相似。90年代是深化發展的階段，更是數種發展模型競爭的年代，而產業政策則是競爭的評估標準，在盡可能滿足標準之下而尋求共識，並基本形成中國汽車產業的佈局

改革開放迄今，中央透過國有企業對市場進行干預，以市場換技術的方式換取汽車產業的發展。大量的引進國外資金與技術加速國內產業的發展，在七五計畫首次指示將汽車生產作為支柱產業發展後中國就不斷地引進國外的投資。東風與廣汽所走的發展途徑也是一樣，這段時間東風的聯合有標緻雪鐵龍、日產和本田，這些由國外引進的汽車品牌佔據了東風乘用車的約 83.3% 的銷量，對集團而言極為重要。⁵¹而廣汽集團最重要的兩個合資品牌：廣汽本田與廣汽豐田，推出的產品也佔據總銷量的 75%。⁵²而國企雖是干預市場的媒介，亦受到中央與地方關係的影響。在國家整體的運作下，藉國企掌握市場與推進生產技術，但國企的運作亦受到中央與地方互動的影響。在中央的直接支持之下，央企比較容易度過經營上的危機。而受地方政府掌握的國企，在遭遇困難時相對於央企，則須透過地方政府做出更多的努力以保住發展的機會。為了繼續發展須放棄原本帶領的地方發展的企業與發展模式以取得中央支持。

⁵¹ 巨潮資訊網，2016，《東風汽車集團股份有限公司 二零一五年年度業績公告》，3月25日，http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2015/0325/LTN201503251128_C.pdf。

⁵² 廣州汽車集團網站，2016，《廣州汽車集團股份有限公司 2015 年年度報告》，3月25日，<http://www.gagc.com.cn/Data/001/2016309095520.pdf>。

第肆章 結論

原本採行計劃經濟的中國引入市場體系後經濟實力在數年間快速增長，官方將這樣的安排定位為「中國特色的社會主義」。雖名為社會主義，實際上，大規模的僱傭、追逐利潤或利益和實際上的私有制，在中國已經是廣泛存在的行為與現象。但是，中國政府的手沒有離開經濟領域，依舊持續的干預國家的經濟事務，歷次的五年計劃及國有企業等都是政府政府干預的策略及工具。此一透過許多不同的策略及工具，支配市場並獲取政治利益的體系，即為國家資本主義(Bremmer 2010)。國家資本主義強調國家角色在市場中的活動，是因為政府在國家資本主義當中實際進入市場扮演參與者的角色，也需要考慮企業的需求；而政府的角色又不只如此，同時又扮演管治者管理和控制市場秩序。或許和發展型國家有類似的方面，特別在國家干預方面。雖然兩者的關係並非互相排斥，甚至國家資本主義在某種程度上涵括發展型國家，但發展型國家支持的是私人企業，並透過專業官僚與企業的連結展現國家鑲嵌式自主性，制定符合需要的產業政策使環境符合企業的成長的需要刺激國家經濟的發展。

國家除了中央政府以外還有地方政府的存在，中國廣大的領土無法僅依靠中央進行管理，因此地方政府就顯得相當重要。中央與地方的互動深深影響中國發展的軌跡，自獲取政權以來收放的反覆循環不斷地持續。改革開放初期，去中央化無疑是那個時代的寫照，下放到地方的權力使地方能決定自身事務。地方擁有部分權力後，發展出不同的發展模式，如 Thun(2006)舉出的上海與廣州的發展方式的差異。地方不同的發展模式，令中國呈現近似於聯邦的形態。但地方亦不具有完全的自主能力，中央依舊保留一些重要的權力（例如：人事權），以便

控制地方，更甚者促進地方的競爭加速發展。這競爭必須有六項條件：上級政府的人事權是集中的、有客觀的競賽指標、各參賽主體「競賽成績」是相對可分離比較的、參賽的政府官員能夠在相當的程度上控制和影響最終考核的績效、參與人之間不易形成合謀、必須有足夠的官員因政治競爭而晉升或離開崗位（周黎安 2007, 36-50），地方間的高度建設重複又具競爭關係，保護主義也應運而生互相封鎖，其本質是資源分配的爭奪。這些與改革開放前後的歷史因素、財政制度的改革的去中央化和中央化有相當的連結。而去中央化的進行是賦予地方政府相應的權力處理經濟的相關事務，促使地方發展，但是這不代表中央會放任地方隨心所欲的進行所有的行動，中央政府保留了人事權與判斷地方表現優劣的權力，實際上中央尚擁有否決與最後的決定權。去中央化與中央化的意義應該是中央如何運用其權力影響地方。

第一節 研究問題之解答

中國汽車產業是如何成長的？又是為何形成中國汽車產業的現況？

要解答這個問題，需要稍微回顧一下中國汽車產業發展的歷程，從改革開放之後三個時期的轉變開始。技術吸收階段處於改革開放初期，這時的產業政策還相當的模糊而且攏統。進一步的實行則透過國有企業與國外廠商的合作，組成合資企業向中國提供資金與技術以換取市場。從一開始中國汽車產業的發展的計畫中便賦予國企相當重要的責任，初期規劃的三大三小二微的都是國企與外資的合作，開啟中國汽車產業中國企與外資合作主導的歷史。在當時中國民間的企業缺乏相關的生產能力，國家將國企作為執行政策的工具嘗試帶動產業發展。那個時

代中央將權力下放地方的時候，地方掌握一部分政治或經濟的權力，北京吉普、上海大眾、廣州標緻等生產廠商都是由地方政府掌握，擁有決定地方事務權力的地方政府以不同的方式發展地方的汽車產業，上海以類似東亞國家的方式型成地方發展型國家，而北京與廣州則以自由放任的形式發展；另外，一汽大眾與武漢神龍由中央掌握，在地方則是由央企所主導。數種不同的發展模型在這個時代陸續形成並存在，在這個時代能出現這種現象並非偶然，與開放時代的去中央化有著相當重要的關係。

深化發展階段引進更多國外企業的投資與汽車的車型、汽車產量都明顯的增加，但是這並非最為重要的事情。這時的產業政策有了明確的規範，國產化與規模化是最重要的一個目標，當時的國企在這方面盡可能達到這方面的要求。《汽車工業產業政策》的出台可以說是一個重要的轉捩點，中央提出更為明確的規範及要求，而不是僅以提升產量為目標。上個階段出現的三個模型在這個時代，可以說是互相競爭攀比而逐漸趨近。以廣州標緻的經驗來看，在技術吸收時期，主要透過 SKD（半散裝件）的方式進行生產，當時的法國標緻透過這這樣的方式獲取利益，並未在廣州建立相應的汽車生產體系，以當地生產的零配件支撐廣州標緻的需求。雖然廣州標緻是最早成立的公司之一，但在中央《汽車工業產業政策》出台後，即便能達到要求，卻未設立完善的供應體系導致產品品質下降，進口零件價格昂貴，最終只能退出市場。另一個相似的案例是東風組建神龍汽車（屬於東風汽車公司），成立於上個階段的末期，在與廣州標緻同樣是法國 PSA 集團在中國的投資，未建立相應的零部件生產廠，也只生產一款車型。建立之初，沒有考慮到東風的經濟能力，意圖在短時間達到年產 15 萬輛的產能，反而在 1990 年代後期對東風產生虧損導致經營困難。然而，東風汽車並未因此而解散，而是

在中央政府的支持下重組。這時期中央對地方的影響力提升，整體而言中國汽車的產量雖有提升，但是從一些案例中似乎可以發現當時的發展並十分的平順。一些汽車公司在這個時候消失，而又有一些新的汽車公司成立，並且透過集團化建立完整的生產體系。

加入 WTO 之後，中國頒布《汽車產業發展政策》鼓勵汽車產業採取更加開放的態度面對入世的變局。起初中國政府設下了相當的保護措施，以輔助國內產業的發展，但僅持續到 2009 年就修正了部分的規定。這時中國成為世界主要的汽車產銷國之一，而國內也陸續出現了許多大型的汽車集團，例如：一汽、東風、上汽、長安、北汽和廣汽等。大體上，這些汽車集團極為相似，除了這些企業所屬的層級不同外，都非常的依賴國外汽車品牌的生產技術。世界最重要的汽車品牌都在中國進行投資，使中國的汽車產業已經不同於以前缺重少輕短微的情況，甚至就產量來說也是一個汽車大國。本研究中運用的廣汽與東風的案例也是一樣，在這時期除了原本的合作夥伴外，也和其他數家廠商合作。中國汽車產業向外開放的前提是必須有國內的合作對象，而造就企業集團規模的則是許多合資公司的串聯。

稍稍回顧中國汽車產業發展的歷程與本研究所運用的案例即可發現中國汽車產業的成長雖然驚人卻非一帆風順。最初建立起的多元發展模式在後來的時代中逐漸地遇到了困難，上海的經歷看似成功，卻是中國汽車產業發展當中一個比較特殊的案例。有時成功的經歷能帶給我們一個經典的範例，但克服失敗的經歷更能使我們看清楚主要影響產業發展的變項為何。中國汽車產業的發展歷程需要關注中央與地方政府的角色。地方政府的角色在發展中固然擁有一定的地位與影響力，但是放在整個發展歷程中，它不是一個完全不經轉換和變化的模式。廣州

的汽車產業與東風集團這方面的變化相當明顯。廣州在廣汽集團建立之後，吸收多家跨國汽車集團的資金與技術，創造地方汽車集團的規模；而作為央企的東風集團也有類似的經歷，其原本在地方的競爭對手在 2000 年代初即已退出汽車市場，並且吸收許多國外的投資組建巨大的規模。在長久的競爭之下逐步改變原本發展的模式，並持續刺激中國汽車產業的成長，以追求經濟的發展。而中國政府透過吸引外資的進來的目的不只是獲取汽車製造的技術，更是透過不斷地引進的方式加強國內市場的競爭以獲取更新的生產技術。然而，在中國的跨國企業與複數個汽車集團合作，並與不同的企業集團成立合資公司。以跨國公司的角度而言，似乎想有著較為廣大的中國市場。對中國企業與地方政府來說，它受到中國式聯邦主義與競爭錦標賽模式運作的影響，雖然擁有一部分的自主發展的權利，但須接受中央對其表現的評估，因此導致地方間的隔閡。

中央政府似乎僅有間接掌握地方的權利，而央企在某些時候又似乎會和地方利益有衝突。乍看之下中央的角色似乎為不足道，但若放在一個長遠的時空環境下進行觀察則完全不一樣。中央政府的政策或有未實現的目標，但總體而言中國的汽車產業藉由外資的幫助獲得巨大的成長，並建立起支柱性產業的地位。而且中央政府所掌握的行政權力，不但掌握外資是否能進入中國市場，也能決定國內企業是否能存續的決定者。在本研究的兩個案例中，廣州標緻的退出雖因其表現不佳所致，然而追究其原因與其缺乏中央的支持有關；而東風集團在 1990 年代末期雖有虧損與負債，但在中央的支持下度過了難關。中央的支持對企業的存續至關重要，即便是地方政府所屬的企業也是一樣。中央的影響很難在單獨的發展階段展現出來，必須透過長時間的觀察才能發現。這是因為中央的產業政策必須透過地方政府與國企執行，政策的影響需透過時間方能檢驗其成果。而中央最重

要的權利與任務是判斷地方政府的表現並依其表現給予相應的獎勵，這是競爭錦標賽模式之下最重要的功能。中央在地方的競爭過程中扮演裁判的角色，在長期發展的過程中逐步挑選其認為適合的發展模式刺激國內汽車產業的發展。在此中央支持地方發展模式，則會在帶領地方發展的企業面臨難關時給予支援，使其持續經營並存在於市場當中，此以東風汽車為例；中央不願意支持地方的發展模式，則不願意遭遇困難的地方企業繼續經營，並更換地方的合作夥伴與發展模式，改由其他的企業與發展形勢促使地方的發展，廣州標緻的倒閉以及廣汽集團的成立即是如此。

現今中國汽車產業最大的特色是對國外品牌的強烈依賴。如果要改變中國的現況，筆者以為須先探討中國政府是否有意圖發展自主品牌以及其是否需要屬於自己的品牌開始？如果中國政府有意願發展自主品牌使成為國內市場的主流，勢必付出相當的精力與代價。造成中國汽車產業發展至今，有賴於中央的協調與地方的貢獻，刺激地方發展汽車產業的動力，並配合中央產業政策的發展。以地方為基調的發展安排使地方間相互競爭，但又在中央政策的指導下互相學習或模仿，最後留下脫穎而出的模式並不斷地複製。但也是因為這樣造成地方與地方之間的隔閡，形成地方保護主義互相封鎖。為整合破碎的市場，必須放寬對市場的管制，以自由市場經濟的運作任其發展而非由中央評斷企業的表現。但有可能破壞現在既得利益者的權利，反而產生反動。另一個改變的現況的方式是走向發展型國家的路徑，扶持民間企業的發展並整合國內市場，培育國內真正的冠軍企業，並改變現有的中央—地方的安排。

以地方為主體的安排也許這對過去中國的成長有著莫大的貢獻，但這也導致一些缺陷，這個缺陷來自於一個問題：應該如何評斷地方或國企的表現？對汽車

產業而言，公司的盈利、產銷量是最為客觀的數據。中國自一開始即缺乏自己的轎車和乘用車生產的經驗和技術，故而採取吸收國外技術進行產業的創造與升級，而對發展中國自有的汽車品牌這件事被忽略，僅有極少的廠商在進行。直至中國擁有相應的資本與技術時，想要發展自有品牌時，市場已被國外品牌佔據。近十年來中國想改變狀況，卻無力辦到，十三五計畫出台時似乎已經放棄在傳統汽車產業裡發展中國品牌。然而，現在中國將一部分的注意放到新能源汽車的發展上，花費精力在新能源汽車的研發和扶持中國自己的新能源汽車公司。也許能夠做到，但這還需要更多時間的觀察，才能夠做更多的判斷，然而必須注意的是中國已經在扶持國內的新能源汽車公司，其中也包括民間企業。也許，中國政府正以建立新能源汽車產業的名義，開始發展自己的品牌。

第二節 研究貢獻與未來展望

撰寫本研究的目的是藉由觀察中國的國有企業運作，觀察中央與地方互動下汽車產業的發展。中國已經成為世界最大的產銷國，因此增進對中國汽車產業的了解，一是對世界最大的市場的產業生態有更新的理解，二是透過對這個市場的觀察知道是什麼影響這個市場的運作。

中國國家資本主義的運作下的中央與地方關係，以長期來看中央政策的影響力是存在的，並且在長期的時間中影響產業環境與發展模式的改變，並對地方發展進行有意或無意的篩選並改變地方的發展軌跡。而地方政府和企業有執行政策的責任，處於產業發展較為前鋒的位置，對產業的發展模式具有初步的影響力，在短期的時間之內地方政府的影響與作用可能還大於中央政府能給予的資源。在

整個汽車產業的發展歷程中，長期的發展目標和調控與短期策略的運用使中國汽車產業再有著極為驚人的成長。在國家資本主義理論的背景下觀察中央與地方關係，並不是單純地將關注的焦點轉換為個別的地方資本主義的運作，而是更加地豐富呈現國家所應包容的內涵。本研究的呈現是依靠長時間產業的內部差異與地方的轉變而形成的，這種轉變根基於比較的觀點而成的。有中央國家政策的轉換、也有地方產業發展的模式轉換，透過觀察兩者的變換與交互影響，將國家資本主義的範圍拓寬並形成一個持續運轉而活動的國家體系。

若有機會的話筆者想繼續透過國家資本主義的框架觀察中國的汽車產業，因為汽車是一項極為貼近現代人生活的產品。這項產品複合了許多現代人生活的科技的同時也被品牌賦予更多的價值，而現今所謂的先進國家幾乎都有著自己在全球知名的汽車品牌。但是中國的市場雖大，目前卻未真正出現這樣子的汽車品牌或企業存在。這一點在研究進行的過程中一直困擾著筆者，因此筆者想透過更深的研究，直接而深入的回答一個深感興趣的問題：中國汽車產業中缺乏自主品牌的汽車的原因為何？而中國是否需要屬於自己的汽車品牌？這方面同需要透過本研究的框架進行，但為了達到更好的效果應該加更多的案例放入研究當中，例如觀察更多區域或集團企業。也須透過新的研究方法進行觀察，除了本研所運用的研究方法之外，可能須透過田野調查和訪談的方式獲得相關發展經驗的陳述，才能較為恰當的回答這個問題。並且從對汽車產業的研究獲得更多對中國政治經濟領域的了解，以及完善國家資本主義與中央地方關係理論的運用。

參考文獻

中文部分

譯著

King, Gary, Robert O. Keohane and Sidney Verba. 2012, 《好研究如何設計—用
量化邏輯值化研究》, 盛智明、韓佳譯, 台北: 群學。譯自 *Designing Social Inquiry:
Scientific Inference in Qualitative Research*. 1994.

Yin, Robert K. 2001, 《個案研究法》, 尚榮安, 臺北: 弘智文化出版。譯自 *Case
study research: design and methods*. 1988.

丸山伸郎, 1992, 《中國工業化與產業技術進步》, 高志前、梁策、王志清譯,
北京: 中國人民大學。

專書

干春暉, 2004, 《併購案例》, 北京: 清華大學出版社。
中國汽車技術研究中心、日產(中國)投資有限公司、東風汽車有限公司, 2013,
《中國新能源汽車產業發展報告》, 北京: 社會科學文獻出版社。

王塗發, 1994, 〈台灣、韓國汽車工業關聯效果之比較研究〉, 馬凱主編, 《台
灣工業發展論文集》, 台北: 聯經出版社

中國汽車工業協會, 1983, 《中國汽車工業年鑑 1983》, 北京: 中國統計。

中國汽車工業協會, 2001, 《中國汽車工業年鑑 2001》, 北京: 中國統計。

中國汽車工業協會, 2004, 《中國汽車工業年鑑 2004》, 北京: 中國統計。

中國汽車工業協會, 2011, 《中國汽車工業年鑑 2011》, 北京: 中國統計。

中國汽車工業協會, 2015, 《中國汽車工業年鑑 2015》, 北京: 中國統計。

任進, 2012, 《和諧社會視野下的中央與地方關係研究》, 北京: 法律出版社。

李洪，1993，《中國汽車工業經濟分析》，北京：中國人名大學出版社。

李春林、天舒，1998，《走出困惑－中國汽車工業發展問題報告》，瀋陽：瀋陽出版社。

李江濤、蔣年雲、朱名宏主編，2006，《2005年：中國廣州汽車發展報告》，北京：社會科學文獻出版社。

汪濤，2012，〈神龍：深度整合〉，《汽車觀察》，4: 24。

吳玉山，2007，〈宏觀中國：後極權資本主義發國家－蘇東與東亞模式的柔和〉，吳玉山、徐斯勤主編，《黨國蛻變－中共政權的菁英政策》，309-335，台北：五南。

胡書東，2001，《經濟發展中的中央與地方關係：中國財政制度變遷研究》，上海：上海人名出版社。

胡子祥，1996，《中國支柱產業發展策略》，北京：經濟管理出版社

帥石金，2006，《汽車文化》，北京：清華大學。

陳丕顯，1996，〈二汽連闖“三關”〉，《歷史的轉折在湖北》，北京：中央文獻出版社。http://www.chenpixian.cn/zzwz_show.php?tid=320。

路風，2006，《走向自主創新 尋求中國力量的源泉》，廣西：廣西師範大學出版社

喬梁、李春波、劉孝紅，2005，《中國汽車投資－理論V.S案例》，北京：中央編譯出版社。

瞿海源，2012，《社會及行為科學研究法（二）：質性研究法》，台北市：臺灣東華書局。

期刊論文

文風，2004，〈從廣州標致公司的解體看跨文化衝突與整合〉，《科技進步與對

策》，21(4): 127-129。

牛冬梅，2006，〈政府競爭理論與地方保護主義〉，《理論學刊》，12: 32-34。

白重恩、杜娟、陶志剛、仝悅婷，2004，〈地方保護主義及產業地區集中度的決定因素和變動趨勢〉，《經濟研究》，4: 29-40。

周黎安，2007，〈中國地方官員的晉升錦標賽模式研究〉，《經濟研究》，7: 36-50。

胡象生，2008，〈廣州汽車工業在改革開放中騰飛〉，《廣州文史》，第六十九輯，
http://www.gzxws.gov.cn/gzws./gzws/ml/69/201003/t20100323_17872.htm。

陳鈺帆，2010，〈神龍：走過“失去的18年”〉，《中國經濟和信息化》，18: 70-74。

郝澤華，2004，〈孔雀為何東南飛—廣州標緻合資失敗的原因探析〉，《企業文化》，3:19-22。

夏樂生，2010，〈中國大陸汽車產業發展現況與展望〉，《展望與探索》，8(9): 26-55。

———，2005，〈產業政策與產業發展的關聯—以大陸汽車產業為例〉，《東亞研究》，36(1): 173-225。

———，2004，〈中國大陸新頒《汽車產業發展政策》的內涵與爭論〉，《展望與探索》，2(8):105-112。

張弘遠，2007，〈「發展型國家」理論的回顧及其在中國研究適用性之探討〉，《東亞研究》，38(2): 86-121。

黃正夏，2001，〈二汽建設中的若干重大決策〉，《湖北檔案》，1:26-38。

蔡中民，2015，〈國家資本主義的歷史發展與理論脈絡〉，《臺灣政治學刊》，19(2): 9-39。

廣州本田汽車有限公司，2008，〈從“標致”到“廣州本田”〉，《廣州文史》，第六十九輯，

http://www.gzzxws.gov.cn/gzws./gzws/ml/69/201003/t20100323_17871.htm。

劉致賢，2015，〈中國國家資本主義：一個新的政治經濟學研究議程〉，《臺灣政治學刊》，19(2): 41-79。

瞿宛文，2009，〈超越共識監督下的中國產業政策模式-以汽車產業為例〉，《經濟學季刊》，8(2): 501-532。

碩博士學位論文

夏樂生，2006，〈中國大陸汽車產業市場結構、廠商行為與績效之分析〉，台北：國立政治大學中山人文社會科學研究所博士論文。

網際網路資源

丁之方，汽車“老三樣”何時退市，2006年9月7日，檢自：
<http://big5.ftchinese.com/story/001006683>。人民網，〈東風公司與法國 PSA 標緻雪鐵龍集團擴大合作〉，2002年10月25日，檢自：
<http://www.people.com.cn/GB/jinji/32/178/20021025/851191.html>。

中國國際汽車行業商會網站，〈2015年1-12月份與我國汽車整車往來貿易國家情況〉，2016年2月22日，檢自：<http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2059.jhtml>。

中國國際汽車行業商會網站，〈2015年1-12月份與我國汽車零部件往來貿易國家情況〉，2016年2月22日，檢自：
<http://www.auto-ccpit.org/gnsj/2060.jhtml>。

中國共產黨新聞網，檢自：<http://dangshi.people.com.cn/GB/151935/204121/>。

小拉車，〈長安汽車 300 萬輛下線 成為自主品牌大事件〉，2016年12月22日，檢自：<http://auto.sohu.com/20161222/n476677553.shtml>。

巨潮資訊網，〈東風汽車集團股份有限公司 二零一五年年度業績公告〉，2016年3月25日，檢自：

<http://www.hkexnews.hk/listedco/listconews/sehk/2015/0325/LTN201503251128.C.pdf>

李曉紅，〈第一個完蛋的合資品牌轎車 廣州標致 505〉，2016 年 7 月 21 日，檢自：

<http://auto.sina.com.cn/mp/hy/2016-07-21/detail-ixuhukz0623415.shtml>。

李伊文，〈臥薪嘗膽到厚積薄發 北京奔馳歷史回顧〉，2015 年 3 月 2 日，檢自：

<http://www.diandong.com/news/201503021667.shtml>。

李東雲、陳益平，2015，〈我所知道的廣州汽車產業振興背景〉，《十四个沿海城市开放紀實·廣州卷》，檢自：

http://www.gzxws.gov.cn/gzws/gzws/ml/sscsgzjw/201506/t20150601_36945.htm。

何黎，〈上汽簽約收購南汽〉，2007 年 12 月 27 日，檢自：

<http://m.ftchinese.com/story/001016405>。

林希、倪明，2010，〈大變局卷十八·廣州汽車 三雄逐鹿廣州極速汽車傳奇〉，廣州數字圖書館，<http://www.gzlib.gov.cn/ztBigChange/15904.jhtml>。

馬瀚明，〈從LDV上汽大通 商用MPV的百年進化史〉，2012 年 7 月 2 日，檢自：http://cv.ce.cn/kcpd/qk/201207/02/t20120702_23453652.shtml。

馬自強，〈廣州本田其實是廣州標緻出局後的產物〉，2001 年 2 月 23 日，檢自：http://mobile.autonet.com.tw/cgi-bin/file_view.cgi?a1020069010223。

楊曉紅，〈“東方底特律”從夢想走向現實〉，2006 年 11 月 29 日，檢自：<http://news.sina.com.cn/o/2006-12-29/100910890736s.shtml>。

新華網，十八大報告，檢自：

http://www.xj.xinhuanet.com/2012-11/19/c_113722546_2.htm。

新京報，〈廣汽傳祺造斑阿爾法·羅密歐技術〉，2010 年 9 月 6 日，檢自：

<http://finance.sina.com.cn/roll/20100906/02043444080.shtml>。

鳳凰網，〈2009 年中國汽車產量超過日本躍居世界第一〉，2010 年 2 月 5 日，檢自：<http://auto.ifeng.com/roll/20100205/206870.shtml>。

廣州汽車集團網站，《广州汽车集团股份有限公司 2015 年年度报告》，2016

年 3 月 25 日，檢自：<http://www.gagc.com.cn/Data/001/2016309095520.pdf>。

廣州汽車集團股份有限公司，〈廣州汽車集團股份有限公司2015年年度報告〉，
2015年，檢自：<http://www.gagc.com.cn/Data/001/2016309095520.pdf>。

汽車公司網站：

TOYOTA 豐田在中國網站，檢自：<http://www.toyota.com.cn/about/engine.php>。

上汽乘用車網站，檢自：

<http://www.roewe.com.cn/brand/companyintro.html>。

上汽大通網站，檢自：<http://www.saicmaxus.com/company-strength.shtml>。

長安汽車網站，檢自：<http://www.changan.com.cn/company/>。

長安汽車網站，檢自：<http://www.changan.com.cn/enterprise/qyjs/>。

南京依柯維網站，檢自：

http://www.naveco.com.cn/about_naveco.php?category=124&category_sub=103

東風乘用車網站，檢自：<http://www.dfpv.com.cn/fs/brands.html>。

東風日產乘用車公司網站，檢自：

<http://www.dongfeng-nissan.com/Nissan/enterprise/introduction/intro>。

東風汽車有限公司網站，檢自：<http://www.dfl.com.cn/Dfl/info/introduce.aspx>。

廣汽乘用車網站，檢自：

http://www.gacmotor.com/gaikuang/qyjk_jsp_catid_489_498.html。

廣州本田網站，檢自：<http://www.ghac.cn/about/introducing>。

廣汽豐田網站，檢自：<http://about.gac-toyota.com.cn/visit/newweb/index.html>。

廣汽菲克網站，檢自：<http://www.gacfca.com/page/1.html#jbqk>。

廣州汽車集團網站，檢自：

http://www.gagc.com.cn/about_us/company_profile_jsp_catid_396_401_405.html。

英文部分

Ahrens, Nathaniel. 2013. "Case study: SAIC Motor Corporation." *China's Competitiveness: Myth, Reality, and lesson for the United States and Japan*. January. Center for Strategic & international studies.

Bremmer, Ian. 2010. "The End of the Free Market: Who Wins the War between States and Corporations?" NY: Penguin.

Cai, Hongbin and Daniel Treisman. 2006. "Did Government Decentralization Cause China's Economic Miracle?" *World Politics* 58(July): 505-535.

Chin, Gregory T. 2010. "China's Automotive modernization: the party-state and multinational corporation." UK: Palgrave Macmillan.

Foreman-Peck, James. 2014. "European industrial policies in the post-war boom: 'Planning the economic miracle.'" In *Industrial Policy in Europe after 1945: Wealth, Power and Economic Development in the Cold War*. Ed. Christian Grabas, Alexander Nützenadel. Basingstoke : Palgrave Macmillan

Huang, Yasheng. 2008. *Capitalism with Chinese Characteristic: Entrepreneurship and state*. Cambridge: Cambridge university press.

King, Gary, Robert O. Keohane and Sidney Verba. 1994. *Designing Social inquiry: Scientific inference in Qualitative Research*. N.J: Princeton University Press.

Lim, Timothy. 2006. *Doing comparative politics : an introduction to approaches and issues*. Colo: Lynne Rienner Publishers.

Meier, Nicola. 2009. *China - the new developmental state? : an empirical analysis of the automotive industry*. New York : Perter

Nölke, Andreas. 2014. *"Multinational Corporations from Emerging Markets: State*

Capitalism 3.0.” New York :Palgrave Macmillan.

Pollock, Friedrich. 1990. “State Capitalism: Its Possibilities and Limitations.” In *The Essential Frankfurt School Reader*, eds. Andrew Arato and Eike Gebhardt. New York, NY: Continuum.

Rodan, G. and Hughes, C. (2014) *The Politics of Accountability in Southeast Asia: The Dominance of Moral Ideologies* . Oxford: Oxford University Press.

Thun, Eric. 2006. “Changing Lanes in China: Foreign Direct Investment, Local Governments, and Auto Sector Development.” New York : Cambridge university press.

Yülek, Murat. 2015. “Revisiting National Economic Planning and Industrial Policy: Concepts, Experiences and the Ecosystem.” *In Economic Planning and Industrial Policy in the Globalizing Economy: Concepts, Experience and Prospects*. Ed. Murat Yülek. Cham : Springer International Publishing : Imprint: Springer.

期刊：

Chu, Wan-wen. 2011a, “Entrepreneurship and bureaucratic control: the case of the Chinese automotive industry.” *China Economic Journal*. 4(1), 65-80. published online Oct. 7, 2011, <http://dx.doi.org/10.1080/17538963.2011.608507>. (Scopus)

----- . 2011b, “How the Chinese Government Promoted a Global Automobile Industry.” *Industrial and Corporate Change*. 20(5), 1235-1276, published online on 2011/4/6; doi: 10.1093/icc/dtr010.

Chua, Beng Huat. 2016. “State-owned enterprises, state capitalism and social

distribution in Singapore.” *The Pacific Review*. 29(4): 499-521.

Jin, Hehei, Yingyi Qian and Barry R. Weingast. 2005. “Regional decentralization and fiscal incentive: Federalism, Chinese style” *Journal of Public Economics* 89: 1719-1742.

Huang, Philip C. C. 2012. “Profit-Making State Firms and China’s Development Experience: ‘State Capitalism’ or ‘Socialist Market Economy?’” *Modern China* 38 (6): 591-629.

Oh, Seung-Youn. 2013. “Fragmented Liberalization in the Chinese Automotive industry: The Political Logic behind Beijing Hyundai’s Success in the Chinese Market.” *The China Quarterly*. 216(12): 920-945.

Pearson, Margaret M. 2005. The Business of Governing Business in China: Institutions and Norms of the Emerging Regulatory State. *World Politics*. 57(2): 296-322.

Tsai, Chung-min. 2014. “Regulating China’s Power sector: Creating an Independent Regulator without Autonomy.” *The China Quarterly*. 218 (June): 452-473.

Yeo, Yookyung. 2009. Between Owner and Regular: Governing of Business of China’s Telecommunications Service Industry. *The China Quarterly*. 200 (December): 1013-1032.

Zhan, Jing Vivan. 2011. “Explaining Central Intervention in Local Extra-Budgetary Practice in China.” *Asian Survey*. 51(3):497-519.

網際網路資源

LDV assets sold to Chinese firm, October 15 2009,

from:http://news.bbc.co.uk/2/hi/uk_news/england/west_midlands/8309771.stm ◦

China's 13th Five-Year Plan: Implications for the Automobile industry.” Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission1 Hearing on

China's 13th Five Year Plan. 2016, from:

http://www.uscc.gov/sites/default/files/Crystal%20Chang_Written%20Testimony%20042716.pdf.

2015 production statistics, OCIA ◦

<http://www.oica.net/category/production-statistics/2015-statistics/> ◦

