

WTO诉讼风波下的中国汽车零部件业

应对外部挑战 汽车零部件业并购一触即发



◎本报记者 宦璐

虽然距离最后的裁定还有两周不到的时间,但这场难以避免的诉讼意味着2008年的第一场汽车贸易大战已经打响了。

2月13日,世界贸易组织(WTO)裁定中国进口美国、加拿大和欧盟汽车零部件的关税政策有违贸易原则,认为中国的相关政策违背了中国2001年加入世贸组织的承诺。这是中国首次作为被诉方进入世贸组织争端解决程序。

发展蓝图蒙上阴影

树欲静,而风不止。
“仅2007年一年,中国从美国进口的汽车零部件总量增幅为38%。这一数据有力地证明了中国根本没有不公平地对待美国、加拿大等国。欧美发达国家对我国关税过重的指控是不公平的。”中国世贸组织研究会常务理事周世俭教授告诉上海证券报。

事实上,还有很多变化是美国等发达国家所预料不到的。他们对中国这一指控,将有可能“搬起石头砸自己的脚”。

德尔福汽车系统投资集团一名区域经理对记者表示,“如果中国败诉,对于外资已经设立在国内的零部件企业的发展将带来非常不利的影响。未来进口零部件的价格势必进一步下降,中国本土的汽车制造商则有可能更多地选择国外进口的产品,毕竟国外的技术成熟,又有价格优势。我担心像奇瑞、吉利这样的自主品牌,他们的规模发展速度非常惊人,如果他们选择进口汽车零部件,我们的损失就很难预计了。”

“国家此举还是为了使汽车厂商们更多采用国内生产的汽车零部件。中国要发展自己的汽车制造业,而不是汽车组装业。而且,对中高端汽车制造商们来说,中国政府已经网开一面,将原定2006年7月1日起实施的‘有关整车特征的进口价格百分比界定标准以及有关汽车总成(系统)特征的A、B类关键件的区分标准’推迟两年实施,事实上,美国、欧盟等国家就是为了阻挠7月1日正式实施这一标准而造声势。”中国汽车工业协会市场贸易委员会秘书长张伯顺这样认为。

一旦中国败诉,7月1日正式实施这一标准的计划付诸东流,中国汽车零部件产业的发展蓝图将蒙上一层阴影。

张伯顺向记者介绍,自从实施了汽车零部件关税政策以来,中国本土的汽车零部件产业已经越来越多地进入了外资汽车巨头的OEM供应商系统,这对提高他们自身的质量、技术水平、生产工艺都有裨益。而现在如果一定要执行WTO的裁定,则很不利于中国政府发展自己汽车制造业的初衷。

据张伯顺介绍,以2007年乘用车为例,总计生产638万辆,增幅为21.94%,其中CKD组装产品的产量为11.84万辆,与2006年的33.76万辆相比,降幅达64.94%。越来越多的汽车生产都是在国内进行,这将有助于提

失去世界制造中心的地位,是中国汽车零部件、包括中国汽车工业能够承受的风险吗?

通用汽车亚太地区总裁尼克·莱利透露,随着中国劳动力成本增长,以及物流和航运费用的增加,印度和越南将更有优势,劳动力成本更低,通用正考虑将印度尼西亚打造成亚太区生产基地。

美国ALIXPARTNER咨询公司执行总裁Stefano Aver向上海证券报表示,为了尽快发展壮大、规避风险,中国的零部件产业已经出现了并购重组的趋势。“80%的中国汽车零部件企业已有并购意向,50%的企业有了国际化并购的苗头。2008年将是中国的零部件产业的并购大年。”

高中国汽车工业的制造水平,同时,这也符合国家发展创新型汽车制造业的思路。

“我们已经和一些中国本土的零部件供应商签订了10亿美元的全球采购合同,这些公司将纳入大众的全球采购体系。”大众汽车集团(中国)总裁兼CEO范安德在接受记者采访时说。与此同时,大众还启动了“供应商质量提升计划”,在扩大本土化采购的基础上极力促成本土供应商的质量提升,并计划将现有的700家供应商精简为450至500家,同时发展其中的60至70家进入大众的全球采购体系。

美国厂商的意图

近年来,欧美发达国家与中国的贸易冲突可谓此起彼伏。

业内人士介绍,中国与欧美的这场“汽车大战”旷日持久。在漫长的“拉锯战”中,中国政府付出了艰苦努力。案件最早应追溯到2005年。当年中国出台了《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》(以下简称《办法》)及相关配套措施,规定合资企业在中国生产的汽车,其进口零部件不能超过整车价值的60%,否则按整车征税。而整车25%的税率比进口零部件税率多15个百分点,欧美车企对此深表不满。美国贸易代表施瓦布发表声明称,中国的那些规定是鼓励中国的汽车生产商在组装汽车时使用国产零部件,同时也刺激零部件生产商将生产基地迁至中国,这些政策超出了世贸组织的规定,造成了对美国汽车零部件的歧视。

2006年,欧盟、美国及加拿大先后向世贸组织起诉,认为《办法》是对进口汽车零部件的歧视,有违中国“开放市场”的承诺。2006年3月和4月,欧、美、加分别就中国汽车零部件进口规定向WTO起诉。他们认为,中国对等于或超过整车价值60%的零部件征收与整车相同的关税,变相规定了零部件国产化的比例。中方则针锋相对地指出,此举是为了防止进口商避税,

不存在歧视外国汽车零部件制造商的问题。此间,中国曾与欧、美、加在WTO总部就300多个问题进行了磋商,并向专家组提交了700余页的书面陈述和书面问题答复。

这是一场经验、智慧以及耐心的多重较量。
中国人民大学经济学院教授、WTO问题专家程大为接受媒体采访时表示,世贸组织争端仲裁机制一向被称为公平的竞技场,中方仍有可能通过上诉扭转局面。

国际法专家、中国人民大学法学院副教授韩立余则认为,即便输了官司,利用世贸组织规则,中国也有争取利益的空间。中国常驻世贸组织代表团14日发表声明,称在最终裁决之前对此案不予置评。

中欧国际工商学院市场营销学教授Pfoertsch Waldemar对记者表示:“不管怎么说,中国必须对WTO保持开放的心态。”

Pfoertsch Waldemar向记者解释了美国加拿大等国家要求我国关税税率进一步下降的原因。“美国厂商对中国市场更加在意,近年来美国汽车市场每况愈下,而中国市场的巨大爆发力则是最吸引他们的地方。如果关税进一步下降,再加上人民币升值,美国厂商无疑能从中获得更大收益。另外,欧盟国家中几乎所有的零部件生产商都已经来中国设厂,因此WTO关于关税的裁定对于这些企业来说,影响不大。”

失去世界制造中心的危险

中国的汽车零部件市场就像一块浓香扑鼻的大蛋糕,欧美巨头垂涎不已,2007年,中国汽车零部件市场的容量仅次于日本,成为了全球第二大市场,在这样的背景下,欧美巨头更不可能坐视中国本土零部件商的逐渐壮大。博弈已经暗流涌动。

在美国ALIXPARTNER咨询公司执行总裁Stefano Aver先生看来,中国的汽车零部件市场有三大显著特征:快速成长、强有力的政府支持以及

越来越大地国际采购比重。

昨天,在上海万豪酒店,Stefano Aver接受了本报记者的专访。他认为,新兴的亚洲市场是各大汽车零部件跨国公司竞争的焦点,中国更是其必争之地。世界排名前20名的著名汽车零部件公司几乎都已在北京或上海设立办事处或投资控股机构,例如德尔福、天合、博世公司等。日前,德尔福公司已在中国建立了15家合资企业,生产制造100多种汽车零部件和系统,成为目前中国市场实力最强的汽车零部件集团。

ALIXPARTNER咨询公司最新的一份调查报告显示,2007年中国汽车零部件市场的净利润有望达到6.75亿元,与去年同期相比增长率为7.2%。同时,美国本土市场的汽车零部件的税后利润率为1.1%、欧洲6.4%。

令人振奋的是,已经有越来越多的中国汽车零部件企业开始进入跨国公司全球采购的视线范围,而且这个趋势将在今年愈演愈烈。在2007年,国内机电类汽车零部件(不含轮胎、汽车玻璃等)出口额约为175亿美元,较2006年增长了32%。

与此同时,中国的零部件市场也存在很大的风险。

今年1月底,通用汽车的几位高层接受《汽车新闻》和国内媒体采访时表示,通用希望提高中国产汽车出口量,但要限制目前通用在华采购零部件的型号。来自通用汽车首席财务官亨德森对《底特律自由报》表示,通用“未来可能会将部分局部组件业务转移到国内工厂。”

无独有偶,福特汽车公司近日宣布,将从2008年春开始在芝加哥工厂组装福特Taurus和林肯MKS两款车上的仪表盘,而在此之前,福特公司的汽车零部件都是外包到墨西哥、中国等低成本国家。

更为严峻的是,据通用汽车亚太地区总裁尼克·莱利透露,随着中国劳动力成本增长,以及物流和航运费用的增加,印度和越南将更有优势,劳动力成本更低。同时,通用高层还透露将在未来3-4年内,向亚太地区投资30-40亿美元,公司正考虑将印度尼西亚打造成亚太区生产基地。

失去世界制造中心的地位,是中国汽车零部件、包括中国汽车工业能够承受的风险吗?

另外,来自国内的风险同样不可小觑。安邦集团一份最新分析报告表明,对于大多数国内零部件企业来说,2008年最大的经营风险就是中国整车销售增速放缓以及整车价格持续下降所导致的盈利能力渐衰。对此,安邦的建议是,有发展眼光且实力相对较强的国内供应商将会利用这股潮流,必须开拓进入跨国车企全球采购体系的渠道。

Stefano Aver先生表示,为了尽快发展壮大、规避风险,中国的零部件产业已经出现了并购重组的趋势。“80%的中国汽车零部件企业已有并购意向,50%的企业有了国际化并购的苗头。2008年将是中国的零部件产业的并购大年。”

80%中国零部件企业 有收购、重组意向

——专访 Alix Partner 咨询公司执行总裁 Stefano Aversa

◎本报记者 宦璐

记者:次级债风波导致的美国经济衰退,会对中国以及美国本土的零部件市场带来哪些影响?

STEFANO:次级债导致美国经济衰退已经是不争事实,2008年全年美国新车产销预计为502万辆,这比2007年整整少了100万辆。美国的零部件供应商也深受其害。如果零部件企业的销售额再下降7%-8%的话,那将不堪设想。目前已经有一家生产注塑内饰件的零部件公司破产了。对于他们来说,如何降低成本和增加出口是必须考虑的事。新一轮重组也将不可避免。

对于中国的零部件厂商来说,中国汽车零部件总销售额的3%是出口到美国的,从量上看并不大,但对轮毂产业来说,其80%的产量都是销往美国,因此会受较大冲击。

记者:2月13日,WTO判决中国对欧美零部件征收过高关税一事,您怎么看?此事对中国零部件市场会带来怎样的影响?如果中国上诉,赢的可能性有多大?

STEFANO:这是新兴市场经常遇到的问题。中国为了保护自己的汽车工业,提高了零部件的关税。但从历史的发展趋势来看,关税还会继续下降。我不是WTO的专家,但我认为,中国政府还是在尽可能的延缓降低关税。

美国最近正在大选,两党总统候选人都提出口号:要把工作岗位留在国内,努力降低美国人民的失业率。另外,中国的零部件市场已是全球第三大市场,无疑他们会非常重视。

记者:如果中国政府降低进口零部件关税,对于已经在中国设厂的美欧零部件商是否会带来不利影响?

STEFANO:中国汽车工业是否进口国外的零部件不是由关税来决定,尽管各项成本(物流、服务)都在上涨,人民币也不断升值,但外商还是会来中国投资设厂。在当地生产非常重要。

记者:中国汽车零部件市场面临的最大挑战是什么?

STEFANO:我们预测,中国汽车零部件市场未来将有可能成为世界第一大市场,会出现一些具有国际竞争力的零部件供应商。但目前来看,该产业正处于转型期。

过去5年,汽车零部件产业享受了中国汽车高增长的收益,过高的关税、较低的工人工资,使该行业一直保持着高利润。但是未来,这一切都会改变。全球的零部件市场都已经充分竞争,但中国的竞争还不够充分。中国汽车市场增长会放缓,汽车价格将不断降低,使零部件的利润也会不断降低。

我看到的中国零部件市场有三大特征:

首先,非常分散,集中度不高。像全球前三大的汽车轮胎制造商占有55%的市场份额。而中国有50家汽车轮胎制造商,没有一家是特别大的,而大家都能生存下来;其次,行业整合加速;最后,供应商的质量提升非常快。韩国用了不到10年的时间达到全球标准,我相信中国不会用那么长的时间。

记者:面对越南和印度更低的劳动力成本,中国的零部件供应商的出路在哪里?

STEFANO:这很正常,任何一个国家一个行业,都会不断遇到新的竞争对手,像现在印度、越南、菲律宾、泰国都是中国的竞争对手。中国应对与他们区别开来,提供更高端的产品,提高技术水平,不断提升竞争力,不断扩大规模,降低成本。

记者:万向这样的企业已经走出去了,开始了国际收购,您如何判断中国零部件产业兼并重组的趋势?

STEFANO:我们在调查中发现,有80%的零部件企业有收购、重组意向,并且他们大部分不缺钱,他们欠缺的是经验。对于并购来说,最重要的是在并购后产生协同效应。

万向收购的是美国一些中等规模的零部件企业,而不是那些世界一流的大公司,这样整合起来比较容易一些。这是非常明智的做法,以后这样的中国企业会越来越多。



■趋势

世界汽车零部件商的新特点

随着全球化竞争的日益加剧,世界发达国家的汽车产业发生了新的变化,汽车零部件行业也呈现出组织集团化、技术高新化、供货系统化和经营全球化等新特点。

近年来,世界各大汽车公司纷纷改革供应体制,实行全球生产、全球采购,即由向多个汽车零部件厂商采购转变为向少数系统供应商采购;由单个汽车零部件采购转变为模块采购;由实行国内采购转变为全球采购。整车厂商采购体制的变革,要求汽车零部件厂商不断地与之相适应,不但要求汽车零部件生产企业扩大自己实力、提高产品开发能力,做到系统开发、系统供应,同时还要求其缩短开发周期,提供优质廉价产品。

这一变革,推进了全世界汽车零部件行业并购、重组的进程。

整车厂日渐趋于模块化和系统化,供应商之间的协作更加紧密,从而使全球汽车零部件供应系统逐渐向宝塔型结构演变,由一级厂商对整条供应链负责管理,使得供应链之间的合作更加规范。

各大汽车零部件厂商纷纷把航天、航空和电子等技术应用于汽车零部件

和集成上,安全技术、电子技术、节能技术和环保技术已在汽车上得以广泛应用。尤其是以电子信息技术为代表的新技术,不仅在汽车产品上得以广泛应用,而且还延伸到开发设计、试制、生产以及管理等各个方面;不仅仅应用于单个汽车零部件,而且已应用于系统集成。

为了降低成本,占领市场,许多汽车零部件跨国公司纷纷向国际化发展。欧洲汽车零部件生产企业纷纷向海外投资,进行国际化生产;北美汽车零部件厂家则纷纷投资欧洲,意欲占领迅速扩展的东欧市场;日本汽车企业也不断地在全球范围内建立自己的分支生产机构。

新兴的亚洲市场是各大汽车零部件跨国公司竞争的焦点,中国更是其必争之地。世界排名前20名的著名汽车零部件公司几乎都已在北京或上海设立办事处或投资控股机构,例如德尔福、天合、博世公司等。日前,德尔福公司已在中国建立了15家合资企业,生产制造100多种汽车零部件和系统,成为目前中国市场实力最强的汽车零部件集团。

(宦璐)