

汽车行业扩大开放的新政下合资车企之何去何从

近期，国家最高领导人在博鳌论坛上宣布“中国将坚持改革开放不动摇，继续推出扩大开放新的重大举措”。随后，国家发展和改革委员会（下称“**国家发改委**”）和工业和信息化部分别在公开答记者问中明确，到2022年前逐步取消外资汽车整车生产企业股比的限制以及同一外商在国内不得有超过两家合资汽车整车生产企业的限制，作为中国汽车工业发展史上的特殊产物——中外合资汽车整车生产企业（下称“**合资车企**”）在未来将何去何从已成为一个无法回避的热门话题。本文将从法律角度浅析合资车企未来可能的几种发展路径以及与其密切相关的一些因素。

一、合资车企可能的发展路径

1、中方收购外方的部分或全部股权

仰仗于中国庞大的汽车消费需求，相当一部分的合资车企已经获得丰厚的利润，而作为合资的中方，通常为具有深厚背景和丰富资源的央企或大型地方国企，为合资车企的产品在中国市场的本地化和迅速扩张也立下了汗马功劳。正因为此，中方可可能会希望收购外方手中的合资车企股权，从而进一步加强对合资车企的控制力，并取得更多的超额利润。但另一方面，这类合资车企的产品客观上仍严重依赖于外方输入的品牌、理念、技术和设备，而外方所在的汽车集团也不会轻易放弃合资车企所带来

的良好收益和利润（近年来的统计显示，合资车企对外方所在的汽车集团的收入和利润都有着实质性的贡献）。在这样的背景下，对于目前仍然表现优异的合资车企来说，中方企图打破平衡，收购外方的部分或全部股权在短期内可能很难实现。

而对于表现平平甚至已处于举步维艰状态中的合资车企来说，中方收购外方的股权并非不可能，并且外方也可能早有抽身退出的想法。而在外资车企股比限制逐步消除后，与合作并不成功的中方分道扬镳，自己另起炉灶也未尝不是一种可供考虑的选择，但在做出抉择之前外方必须充分评估自己独立运作业务的能力，毕竟在中国市场要想取得成功，除了品牌、技术、管理等传统强项之外，在很大程度上还取决于对销售渠道的把控以及对当地消费者和市场的了解。

2、外方收购中方的部分或全部股权

放开外资车企股比的确给外方收购中方的股权消除了法律上的障碍，但这更多取决于双方商业上是否有这样的意愿和诉求。如前所述，对于业绩良好的合资车企而言，中方短期内应绝无可能放弃其重要利润来源主体的股权。其次，从中方打造自主品牌产品的战略角度来看，合资车企依然可以为中方间接扩大自主品牌的影响力、提升产品和技术、培养人才等方面提供重要的支撑。再者，传统燃油

汽车的生产资质已成为紧缺资源，新设整车生产企业几乎不太可能获得政府批准，中方应该也不会轻易将持有宝贵牌照的合资车企拱手相让。而对于表现欠佳的合资车企，收购中方股权在财务层面短期内可能不会产生效益，但优点在于可以利用既有的汽车生产资质、生产线和人员迅速投入生产。在收购价格合理的前提下，这不失为外资品牌快速获得产能、独立经营的一条捷径。

3、 维持现状

就在国家发改委放开外资车企限制的消息发布之后不久，一些在华已有合资车企的外方纷纷表示仍会继续支持合资车企的发展。我们认为中外双方应该都会更多从利益层面务实地看待新政。维持现有的双赢局面，对任何一方短期内可能都是最佳的选择。因此，可以预见，在相当一段时间内（至少在现有合资合同规定的经营期限届满前），绝大多数合资车企的中外双方并不太可能主动打破平衡，谋求收购全部或部分合作伙伴在合资车企中持有的股权。

二、影响发展路径的相关因素

在外资车企股比限制放开后，外国汽车厂商是与中国合作伙伴继续携手前行还是分道扬镳将会受到多种因素的影响。我们罗列了以下几个关键考量因素。

1、 产品持续升级换代

目前绝大多数合资车企的汽车产品基本是照搬外资品牌在国外已上市的原版车型，或在原版车型上仅做一些小的改动。此外，诸如车辆发动机、变速箱等核心部件也基本是依靠外方的技术和生产能力。因此，合资车企所带动和缔造出的中国汽车消费市场的繁荣，其本质还是外国汽车厂商的产品赢得了中国消费者。如果外国汽车厂商无法持续升级和向合资车企输入其产品和技术，则合资车企赖以生存的基础将受到严重影响，并进一步冲击中外双方持

续合作的意愿。随着中国消费者汽车消费观和对汽车产品认知的日渐成熟，以及自主品牌和造车新势力的加入，合资车企将面临更为激烈的竞争。只有能够不断推陈出新的合资车企才有可能在竞争中国汽车消费市场的下半场中脱颖而出。对于产品研发和更迭能力强的外国汽车厂商，如果中方缺乏产品输入能力，是有可能以产品和技术输入为筹码迫使中方在外资股比放开后让出一部分股权的。而在外国汽车厂商有能力解决生产资质的前提下（如前文所述，获得新的生产资质可能性很小），甚至有可能抛开现有的合资车企另立门户，以独资方式制造和销售其自有车型。

2、 新能源汽车成为趋势

中国传统燃油汽车的消费需求近几年有增速放缓的趋势，取而代之的是新能源汽车的销量逐年递增，这也与中国政府大力推动汽车能源升级和清洁化有关。而目前绝大多数合资车企还是以生产传统燃油汽车为主，但随着燃油汽车消费市场的萎缩，政府政策导向的落实，以及自主品牌和造车新势力相继发力占领新能源汽车市场，并且此次新政将率先于 2018 年放开新能源汽车企业的外资股比限制，外国汽车厂商应当将如何在中国落地其新能源汽车产品及时提上议事日程，是利用合资车企的现有平台通过申请跨类别生产新能源汽车来实现，还是设立新的全资子公司承担这项重任，应尽早做出决断。需要注意的是，考虑到《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（下称“**双积分政策**”）于 2018 年 4 月 1 日已开始实施，外国汽车厂商在做出上述决策时需要充分考虑对合资车企现有燃油车型生产的影响。在双积分政策下，自 2019 年起，产量达到一定数量的合资车企如需要持续生产其现有的燃油车型，必须满足政策规定的新能源汽车积分比例要求。而获得新能源汽车积分的途径除了通过政府的积分平台从积分有富余的第三方购买获得之外，只能由合资车企通过生产和销售新能

源汽车才能取得。从目前来看，外国汽车厂商维持合资车企的良好运转并将其新能源车型输入给合资车企生产，是合资车企满足新能源汽车积分比例要求从而保持热销燃油车型持续生产最为便捷的方式。

3、 关税降低带来的影响

2018年5月22日，国务院关税税则委员会发布公告称，自2018年7月1日起进口整车、零部件产品的关税将作不同幅度的下调，其中汽车整车税率分别从25%和20%下调至15%。此次关税调整并没有如之前所预期，将税率降至欧美日等汽车工业发达国家的同等关税水平，而且进口车的最终售价还会受到增值税、消费税、经销商利润加成等其他因素的影响，因而此次降关税的政策红利对于外国汽车厂商提升其出口到中国的汽车产品的销量短期内可能有一定刺激作用，但长远来看作用较为有限。在合资车企股比限制放开的大趋势下，外国汽车厂商如希望在制造成本和售价方面具备竞争力，可能仍需要评估自建或收购整车厂和新关税下向中国出口整车之间的经济成本和其他非经济因素，在通盘考虑的基础上作出决定。

4、 独资经营谈何容易

中国诞生合资车企的初衷之一是“市场换技术”，事实也证明外国汽车厂商在与中国的央企或大型民企或地方国企的合资过程中不仅换取了市场，还在政府审批、拿地建厂、财税优惠等诸多方面得到了特别的支持和实惠，从而得以让国外的汽车产品在中国顺利落地。而如果外国汽车厂商在外资股比放开后选择完全独立，在缺少中方的协调和疏通

的情况下，是否仍能像合资车企那般享受诸多便利和照顾将存在很大的不确定性。特别是在汽车生产资质取得方面，新申请传统燃油汽车生产资质的大门基本已经关闭，而新能源汽车生产资质目前也处于暂停状态，虽然市场预期将很快重启，但新的准入门槛很可能大幅提高。在这样的大背景下，外国汽车厂商抛弃合资企业选择另起炉灶可能并不是最明智的选择。此外，汽车销售和售后网络的建设也是一个需要重金投入和循序渐进的过程，而且中国各地的经商环境和文化差异显著，没有熟悉本地情况的中方从中斡旋和疏通，外国公司想要迅速建立和铺开其销售和售后服务门店绝非易事；并且对于合资车企已有的经销商，如何处理和平衡与其之间的关系和利益可能也是需要外国汽车厂商绞尽脑汁解决的问题。

三、 结语

尽管合资车企的股比限制放开在即，但客观来看，现有的合资车企已平稳运行了十几年甚至几十年，中外双方应该不会因新政的出台很快改变既定的轨道选择全部或部分退出。我们认为，中外双方很可能在相当一段时期内保持观望，直至发生更为重要的商业诱因才可能引发合资一方退出。唯一不变的是变化本身，合资车企从诞生至今的几十年里，除法律环境本身之外，产品、市场、国内自主品牌的成长、劳动力成本、生产成本、国际营商环境、来自新能源汽车的挑战都发生了剧烈而显著的变化。合资车企何去何从，我们拭目以待。

翁亚军 合伙人 电话：86-21 2208 6264
何侃 合伙人 电话：86-21 2208 6288

邮箱地址：wengyj@junhe.com
邮箱地址：hek@junhe.com

本文仅为分享信息之目的提供。本文的任何内容均不构成君合律师事务所的任何法律意见或建议。如您想获得更多讯息，敬请关注君合官方网站“www.junhe.com”或君合微信公众号“君合法律评论”/微信号“JUNHE_LegalUpdates”。

