

T 型车时代福特汽车公司海外拓展初探

王 敏

(西华师范大学 历史文化学院, 四川 南充 637000)

摘 要: T 型车时代(1908~1927)是福特汽车公司海外市场开拓的重要时期。此时,福特车大规模地向海外推进,迅速占领了海外市场,遥遥领先于其他品牌的汽车。但是在繁荣背后也存在许多隐患,致使 1927 年 T 型车退出历史舞台。T 型车时代结束时福特车已经遍布世界各地,福特汽车公司也享誉全球。

关键词: 福特汽车公司; T 型车; 海外拓展

中图分类号: F426 **文献标识码:** A **文章编号:** 1673-2596(2010)10-0020-02

福特汽车公司(Ford Motor Company)由亨利·福特(Henry Ford, 1863~1947)创立于 1903 年。公司很快就走上了跨国经营之路,成为 20 世纪初美国跨国公司的典型。1908~1927 年福特公司摒弃了其他车型单独生产 T 型车,在全球上映了一段“T 型车时代”的传奇。对这一时期福特公司海外拓展的研究,可以清晰地展现出它这段时间的发展轨迹,也可以在微观上把握这一时期跨国公司在全球化过程中所起到的重要作用。

一、福特走向世界

20 世纪初,福特公司成立不久就走向世界并不是偶然的,在 1908 年福特汽车公司推出 T 型车之前,美国已建立起多家跨国公司,海外经营也逐渐成熟。此时福特公司也在海外建立起 22 个代理处,海外销售初具规模,销售系统也已经相当完备,为 T 型车在海外的顺利销售开辟了道路。公司成立次年,就在加拿大成立公司,并且将福特车在大英帝国的销售权让渡给加拿大公司(1909 年加拿大公司放弃了英格兰和爱尔兰地区的经销权)。加拿大公司逐渐在大英帝国内形成自己的销售体系。这两个公司的努力为 T 型车在世界范围内的销售做下铺垫。

福特公司能够迅速开辟海外市场主要归功于福特车质优价廉的特点及其国内大规模生产。1908 年推出的 T 型车,便宜、耐用、容易驾驶,是亨利·福特对大众汽车追求的完美体现。1912 年,福特汽车每个月的海外销量大约是 300 辆——其他任何美国汽车都不及它的 1/10。1913 年,高地公园工厂(福特汽车的生产基地,位于密歇根州底特律附近)正式投产,工厂安装了生产流水线,真正实现了大规模的生产,福特在美国年产量达到 20 万辆。海外事业也发展迅速, T 型车很快就成为欧洲市场的主体。1913 年英国汽车总产量约为 25000 辆,而仅 T 型车就售出 7310 辆,约占总产量的 29%。一战前夕,公司还在法国、比利时、丹麦、西班牙、俄罗斯等地都建立起分支或经销处,销量可观。此时,加拿大公司将 T 型车销往大洋洲、南非、南亚的许多地区, T 型车几乎遍及拉美之外的世界各地。

随着福特分支的建立和福特车的销售,福特公司的大

规模生产方式也传播到欧洲,1910 年建立的英国工厂不久也实现了大规模生产。T 型车低廉的价格使它成为一种工具,不再是奢侈品,汽车得以在中下层人民中普及,改变了人们的生活方式也提高了生活质量。

T 型车能迅速打开世界汽车市场,除了它质优价廉的品质和高地公园巨额产量之外,也是与一战前的国际环境分不开的。一战之前国际政局相对稳定,欧洲的工业发展迅速,人们的购买力提高,为汽车的销售提供了市场。而欧洲汽车制造商又以生产豪华车为主,这就把低端车市场留给了 T 型车。另外,这个时期美国福特也很少干涉海外事务,代理商可以根据当地情况,制定相应的对策以开拓市场。这些因素都有利于 T 型车海外市场的开拓,促进了 T 型车在各地的销售。

二、一战时期的海外拓展

一战严重影响了福特海外拓展,阻碍了民用车的销售,但却促进了军用车的生产。一战时期作为 T 型车主要海外市场的欧洲陷入混乱之中,并且潜艇封锁了海域,加大了向欧洲输入物品的风险,几乎所有的欧洲的福特公司或分支在战争中都遭到严重的破坏。同时福特本人也一直在宣扬“和平主义”反对战争,引起协约国特别是英国民众强烈排斥心理, T 型车的销售受到一定的影响。

另一方面,战争也对福特公司在欧洲的发展起到一定的促进作用,参战各国增加了对福特公司的订货。特别是在 1917 年,美国参战后这种优势进一步体现出来,美国政府鼓励工业转向战时军工生产,福特也放弃了反战立场,答应联邦政府的军事订货。1918 年美国福特公司完成了法国政府的 8500 辆汽车和 2500 辆救护车的订单,并向英国提供 6000 辆福特森牌拖拉机。这些汽车大都用于战争,活跃在战争的前线。“加拿大工厂制造的福特车在比利时的弗兰德斯”的加拿大军队中承担救护工作,英国工厂制造的福特车在索姆河战役中运送炸药。战争的前线到处可以看到福特车在奔跑。”型车在战争中的良好表现,为福特公司赢得良好的口碑。

一战还为拉美市场的开辟提供了契机。战争影响了美

国商品输往欧洲,同时欧洲向南美的出口也被掐断,这就把整个南美汽车市场留给了美国——几乎都留给了福特汽车公司。1913年,公司开始进军拉美市场。1917年公司已经在阿根廷建起了装配厂,南美所有国家都设有经销商。1917年仅阿根廷分支就卖出近7000辆车,而整个南美大陆的总销量也达到了10000辆。福特公司为了促进汽车销售还努力促进拉美路况的改善,在一定程度上促进了当地经济的发展。

三、福特的巅峰时代

战争中欧洲本土汽车生产受到重创,战后,少数还有生产能力的制造商除了重新推出豪华车或花哨小型车之外没有多少选择了。相比之下,美国高地公园工厂从未停止过生产T型车,生产设备也不停地更新,产量不断增加。1921年超越百万的T型车产量震惊了整个汽车业,次年总产量又上升到180万。毋庸置疑,在所有汽车生产商中福特公司占据世界首位。

战争结束不久,为了抢占欧洲市场,公司很快就投入到新建或重建海外分支工作中去。很快,海外公司或分支一个接着一个地建立起来。1919年分别在丹麦、西班牙建起装配厂,爱尔兰科克工厂也开始投产。三年之后在意大利建立了工厂,1924年在丹麦建起第二个装配厂,1925年法国新建立安伊尔装配厂。1926年比利时工厂开始投产,德国分支也建立起来。福特车在苏俄的销售也不断增加。福特汽车再一次成为欧洲汽车市场的主体。福特公司在拉美的事业得到进一步发展,巴西圣保罗、阿根廷、墨西哥等地都建起装配厂。

一战后,加拿大福特公司在大英帝国内建立起许多公司和分支。如1923年建立的南非分支,1924年建立的澳大利亚公司,随后又在南亚、东南亚、新西兰等其他地区建立起汽车装配厂。

到20世纪20年代中期,福特汽车公司在海外已有29个分公司。这些分公司及其下属的销售网点,几乎能够涵盖全球。如哥本哈根工厂的产品销往十多个国家,南面能达到德国境内,除斯堪的纳维亚和波罗的海地区之外,还销往波兰和乌克兰。意大利福特汽车公司于1922年在德利亚斯特建厂,产品不只是在意大利国内销售,还销往巴尔干、土耳其、塞浦路斯、的黎波里、埃及和中东地区。至此,福特汽车销往全球,资本在全球范围内流动,生产技术也传播到各地。

四、T型车走向没落

一战后,福特海外事业飞速发展的同时也埋下了许多的隐患。几乎所有的国外分支过于依赖美国总公司,自主性较小,虽然繁荣但竞争力弱小。20世纪20年代中期,各地经济得以恢复并发展,人们的消费水平有所提高,丑陋廉价的T型车已不再满足消费者的需求。美国通用公司迅速扩展,在美国内外都成为福特公司强劲的对手。通用旗下的

雪佛兰外形多样,质优价廉,迅速地在低端车市场占据了一定份额。同时,欧洲的低端车也发展起来,给T型车的销售带来极大的威胁,成为海外分支发展的挑战。

一战后,政局的不稳定、各国政府的政策各不相同,给福特公司海外事业发展形成了潜在的障碍。1922年,爱尔兰脱离英国成立自治邦,要求建立自己的市场体系,英国也开始对爱尔兰的一些商品征收关税。英格兰工厂从爱尔兰工厂输入汽车零件要征收高额关税,导致汽车成本增加。福特公司最后决定在英格兰扩建工厂加大生产链,科克工厂只能制造福特森拖拉机等。

福特本人的专制作风与僵化管理,也逐渐积累起了一些海外事业发展的负面因素。福特规定福特车经销商只能销售福特车,包括汽车和卡车,不能同时销售其他品牌的汽车。这种政策无视当地销售习惯,导致销量下降。在1920年下半年,英国公司因此接近损失120000英镑。尽管这一情况在20年代中期有所改变,福特开始允许国外的工厂有一定的自主权,但已经无法挽回T型车昔日的辉煌。1927年5月26日,第1500万辆T型车在红河工厂走下生产线,T型车宣告停产,T型车时代结束,福特公司的辉煌也暗淡下来。

T型车以它实用、廉价的品质赢得各地人们的喜爱,迅速占领了世界低端车市场,为以后公司海外发展奠定基础。福特公司海外市场拓展不只是生产销售福特汽车的过程,同时也是它的生产技术和经营理念的传播过程。福特汽车公司所推崇的大规模生产、低成本、高质量、高工资的信念,随着福特车传播到世界各地,被各地的生产商奉为经典,带动着全球工业的发展。

T型车退出历史舞台是历史发展的必然,我们应该看到的是T型车时代结束时,福特汽车已经遍布全球,工作在社会各个层面上,对各地的政治经济都产生了一定影响,促进了社会的发展,福特汽车公司也因此享誉全球。T型车的海外拓展反映了福特公司的早期历史,也见证了20世纪初期的全球化进程。

参考文献:

[1]Mira Wilkins, Frank Ernest Hill, American Business Abroad: Ford on Six Continents, Wayne State University Press, 1964.
[2](美)道德拉斯·布林克里.福特传——亨利·福特,他的公司和一个进步的世纪[M].北京:中信出版社,2005.
[3](美)托马斯·K·麦克劳.现代资本主义——三次工业革命中的成功者[M].南京:江苏人民出版社,1999.
[4]Nevins Allan; Frank Ernest Hill. Ford: Expansion and Challenge, 1915 - 1933. New York: Charles Scribners' Sons, 1957.

(责任编辑 孙国军)