

逃出5天后对外发布声明表示，他从日本出走的一切行动，都是他自己一个人安排设计的，与他的家人没有任何关系。

虽然离开日本真相究竟是如何，目前还扑朔迷离。但可以肯定的是，长相酷似大名鼎鼎的“憨豆”先生的戈恩，用一种“特工”的方式获得了自由。

作为雷诺-日产-三菱联盟的缔造者，现年65岁的雷诺和日产汽车前董事长卡洛斯·戈恩可谓是汽车圈内一位极富传奇色彩的人物。这位传奇的汽车大亨，究竟是如何从高高在上的神坛跌落，沦为如今的跨国逃犯的？其间境遇不免让人心生感慨。

## 日产汽车的“救世主”

卡洛斯·戈恩生在巴西，父亲是黎巴嫩商人，母亲是法国人。父亲为黎巴嫩人，这也使得他拥有了多重国籍。1978年，从法国高等院校毕业的戈恩加入米其林轮胎，1985年开始担任米其林巴西分公司CEO，1989年任米其林北美分部CEO，为扭转米其林当时在美洲极其不利的业务局面做出了不小的贡献。

回到法国后，戈恩在1996年加盟备受利润暴跌困扰的雷诺汽车担任执行副总裁，负责监督制造、采购和研发工作，他加入雷诺后，通过关闭工厂为雷诺节约15亿美元，从此被称为业界的“商业奇才”。1998年底，雷诺的盈利能力超过三倍。

而在这时，日产汽车正面临连年的亏损，经营困难。从1991年到1999年，背负债务高达21000亿日

元，市场份额由6.6%下降到不足5%，公司濒临破产。当时不少汽车工业巨头都在考虑对日产进行竞标收购，但日产的巨额亏损、庞大的债务以及几乎被认定为积重难返的各种大企业弊病让强如福特、戴姆勒-克莱斯勒等公司都最终“知难而退”。

法国人伸出的橄榄枝得以让日产“续命”。1996年，日产与雷诺达成合作协议，而戈恩在谈判过程中起到了关键性的作用。1999年，雷诺以52亿美元的代价完成对日产的收购交易。当年6月，进入日产董事会的戈恩开始担任日产汽车公司CEO，次年兼任日产株式会社社长。

初到日产，戈恩便考察了日产在全球各地的分支机构、设计中心与制造工厂，和形形色色的日产员工与供应商交谈，通过分析研究，他认为必须要对日产采用“外科手术”式的大胆手法，打破日产汽车传统的供应链模式。从1999年3月27日雷诺-日产战略联盟正式签署开始，到2002年3月28日雷诺-日产联盟战略性

下图：2017年10月31日，当时还是雷诺集团董事长兼首席执行官的卡洛斯·戈恩在东风雷诺2022愿景纲要媒体沟通会上致辞。

管理公司成立，在戈恩的领导下，三年内日产的零部件供应商由1300家减少到600家左右，全球14%员工共计2.1万人被裁员，5家工厂被关闭，诸如日产宇航业务等与汽车生产无关的板块被卖掉。

尽管戈恩的改革让很多人的利益受损，但是戈恩以“成本杀手”的面目，让日产的采购成本、销售成本和管理成本等迅速下降，仅仅用了两年的时间就扭亏为盈。在2000财政年度，日产汽车实现了27亿美元的赢利，次年的综合税后纯利润达到29.7亿美元，工厂运转率由51%提高到75%。

戈恩的改革，就是汽车界著名的日产复兴计划。他曾说过，“如果我失败了，我就变成哲学家。但如果我成功了，这将是本世纪汽车行业最大的成功之一”。用时不足两年就将日产从一个濒临破产的企业扭转成全球获利率最高的汽车公司，戈恩从此名声大噪，被看作是“救世主”般的存在。当时，日产的车

