

提升中国汽车工业国际竞争力对策研究

哈尔滨工程大学经济管理学院 马永红 王静

[摘要] 在 WTO 的加入及经济全球一体化的时代背景下,我国汽车工业面临着激烈的国际竞争。本文在阐述汽车工业现状的基础上通过建立汽车工业的国际竞争力评价模型,实证研究中国汽车工业国际竞争能力,指出中国汽车工业在规模经济、研发能力等方面存在很大的差距,并从政府制定最小经济规模标准、加大研发经费投入、促进民族品牌开发等方面提出对策建议。

[关键词] 汽车工业 国际竞争力 对策

一、中国汽车工业的现状

历经半个世纪的发展,我国汽车工业形成了比较全面生产工业基地和健全的汽车产品系列,建成了第一汽车集团、东风汽车集团和上海集团等大型企业集团,国产汽车市场占有率超过 95%,车型和产量基本满足了国内市场需求。截止到 2002 年我国汽车厂家共有 117 家,资产总额达 3892 亿,年产量达 325 万辆,成为世界第五大汽车生产国。与此同时汽车产业在国民经济中的地位也在进一步加强 1997 年中国汽车制造业增加值占工业的比重为 2.7%,2002 年汽车工业增加值实现 880 亿元,这一比重迅速提高到 4.7%。2002 年汽车制造业对工业生产增长的拉动作用仅次于电子及通讯设备制造业,位居行业第二位,汽车制造业对工业利润增长的贡献达 20%,位居各大行业之首。但是加入 WTO 后,中国汽车工业面临着机遇与挑战。首先,中国必须对外开放汽车市场,对于尚处于起步发展期(相对于发达国家)的中国汽车工业来说,是个不小的冲击。其次 WTO 的加入也为中国汽车工业的发展带来了广阔的空间,抓住这个空间谋求更大的发展是不可多得的机遇。

二、汽车工业国际竞争力评价模型及实证分析

汽车工业是一个资金密集型、技术密集型和知识密集型的产业,考虑到产业本身的特点及评价竞争力的一般因素,确定规模因素、技术因素、效率与效益因素、需求因素为评价汽车工业国际竞争力的基本因素。

(1) 规模因素。汽车产业具有典型的规模经济性,研发设计投产需要大量的资金支持,开发一个新品种至少要耗资 1.5 亿美元,规模因素是评价汽车工业国际竞争力的重要因素。规模因素的相关指标选取 D 值、年产量、总产值作为评价标准。其中 D 值表示达到最小最优经济规模的企业的总产量占全国总产量的百分比。(D 值、年产量、总产值数据的选取是全国所有汽车企业)

(2) 技术因素。汽车产业是一个技术密集型和知识密集型产业,技术因素决定汽车产品的质量,质量是影响国际竞争力的一个直接因素。选取影响技术因素的经济指标,R&D/年销售收入,研发人员数/总员工人数。

(3) 效率和效益因素。对于任何一个产业来讲,其效率和效益能力是决定其能否比竞争对手更好的提供产品和服务的重要原因,选用了最有代表性的指标,有销售利润率,人均产值,其中人均产值用每人每年的产值表示

(4) 需求因素。一国产业的国际竞争力将受国内需求和国际需求的直接影响,需求影响一国内产业的投资水平并能对企业产生竞争压力,最终能提高一国产业的国际竞争力。需求因素用了两个主要指标,国内市场需求增长率,国际市场份额。

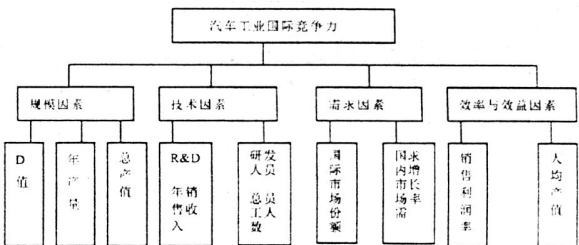


图 1 汽车工业国际竞争力模型

根据影响因素和选用的指标,可以建立起评价汽车工业国际竞争力模型(图 1)。

应用层次分析法对模型进行分析计算出各因素合成权重(表 1)

1 合成权重表

化区域竞争优势。提高“规模”效益可以从提升企业规模,集团规模,群体规模,品牌规模着手。“规模”效益的提高有利于资源的集中利用,形成良好的发展势头。

注:人民币汇率按 1 美元兑换 8.26 元人民币计算。

[参考文献]

[1]王秉安,陈振华等.区域竞争力理论与实证[M].北京:航空工业出版社,2000 年 1 月第 1 版。

[2]洪银兴.可持续发展经济学[M].北京:商务印书馆出版,2000 年 10 月第 1 版。

[3]金哲松.国际贸易结构与流向[M].北京:中国计划出版社,2000 年 6 月第 1 版。

[4]2000 年、2001 年、2002 年、2003 年《中国统计年鉴》,《安徽统计年鉴》[Z].北京:中国统计年鉴出版社。

注:W 是各因素的特征向量值,即合成权重;C. I 是一致性检验指标,一般情况下 $C. I < 0.1$ 可以接受;C. R 是判断矩阵维数较高时,引入修正值的一致性检验指标。

汽车工业 国际竞争力 CR = 0.029	规模因素 W = 0.311 C. I = 0.0435	D 值 W = 0.625 合成权重 0.194
		年产量 W = 0.239 合成权重 0.0743
		总产值 W = 0.188 合成权重 0.0585
	效益与效率 W = 0.133 C. I = 0.001	销售利润率 W = 0.333 合成权重 0.0443
		人均产值 W = 0.667 合成权重 0.0887
	需求因素 W = 0.061 C. I = 0.00	国际市场份额 W = 0.75 合成权重 0.045
		国内市场需求增长率 W = 0.25 合成权重 0.015
	技术因素 W = 0.495 C. I = 0.001	R&D/ 年销售收入 W = 0.333 合成权重 0.165
		研发人员数/ 总员工人数 W = 0.667 合成权重 0.330

表 2 原始数据对照表

	美国	中国
D 值	1	0.57
年产量	1303 万辆	325 万辆
总产值	4026 亿美元	434.6 亿美元
销售利润率	4.5 %	7.1 %
人均产值	39.2 万美元	8.87 万美元
国际市场份额	27 %	0.2 %
国内市场需求增长率	3.2 %	6.0 %
R&D/ 年销售收入	3.97 %	1.6 %
研发人数/ 总人数	8.5 %	3.8 %

数据来源:《2003 汽车工业年鉴》和部分文章,表中数据有些进行了数学处理。

表 3 原始数据归一化表

	美国	中国
D 值	1	0.57
年产量	1	0.249
总产值	1	0.108
销售利润率	0.63	1
人均产值	1	0.226
国际市场份额	1	0.0074
国内市场需求增长率	0.533	1
R&D/ 年销售收入	1	0.403
研发人数/ 总人数	1	0.447
国际竞争力得分	99	43

人数都是美国 40 %左右,说明我国汽车工业研发能力不强,研发能力薄弱是我国汽车工业存在的问题。

三、中国汽车工业在国际竞争中存在的问题

1、整体规模不经济。从实证分析中可以明显的看出,最高的 D 值只达到美国的 57 %,而年产量和总产值还不到美国的 1/3。2000 年通用,福特,戴—克,丰田,大众,本田,雷诺的汽车产量分别为 874 万辆,747 万辆,482 万辆,500 万辆,516 万辆,242 万辆,244 万辆,都是 200 万辆以上,而 2000 年我国汽车总产量只有 207 万辆,不及雷诺汽车集团的产量,只有通用的 1/4。至 2002 年底我国整车厂家有 117 家,但年产量达到 10 万辆

评价中国汽车工业国际竞争力水平,需要选择一个标准并以此衡量竞争力水平。在这里我们选择美国的汽车工业作为标准,下面是搜集到的中美汽车工业的原始数据(见表 2,其中美国数据为 1999 年,我国的数据为 2002 年)。

为了解决各指标不同量纲难以进行综合汇总的问题,一般在完成数据收集工作后,需要对原始数据进行同度量处理。本文采用相对化处理消除量纲的影响。其主要原理是:先对评价指标确定一个标准,一般情况下选择最大值作为比较的标准值,然后用各指标的实际值和标准值进行比较。

由以上数据可以看出,我国汽车工业国际竞争力得分为 43 分,而美国国际竞争力得分为 99 分,我国不及美国的一半,细看指标可以找出我国与美国汽车工业在哪些方面存在差距。

规模因素,最高的 D 值只达到美国的 57 %,而年产量和总产值还不到美国的 1/3,这说明我国汽车工业在规模经济方面存在问题。

效益和效率因素,我国销售利润率还比较高,说明我国汽车工业的盈利能力还不错,但这与我国汽车市场还没有完全对外放开有关。而人均产值只及美国的 22.6 %相差甚远,说明我国劳动生产率比较低。

需求因素,我国汽车工业优势是旺盛国内需求,美国国内市场需求增长率只及我国 53.3 %。但国际市场份额我国却只及美国的 0.74 %。

技术因素,R&D/ 年销售收入和研发人员数/ 总员工

宽带薪酬:基于扁平组织结构的薪酬体系设计新视点

安徽财经大学 陈勇

[摘要] 企业组织的扁平化是管理学家为解决组织效率低下,社会经济衰退所提出的新的管理战略。但随之而来的却是晋升职位的明显减少,员工工作积极性的丧失。宽带薪酬作为一种新型的与企业组织扁平化战略相适应的薪酬模式应运而生。本文在阐明宽带薪酬概念的基础上,就宽带薪酬兴起的原因,基于宽带的薪酬设计流程进行阐述并提出我国企业实施宽带薪酬模式的条件。

[关键词] 宽带薪酬 设计流程 实施条件 员工绩效

的只有8家,而国际上最小规模经济为30万辆,年产量在1万辆以下的则多达85家。

2、大集团之间专业化分工差。在我国大型汽车企业集团中,重汽集团集中生产重型载货车,江铃与庆铃以及江淮汽车主要生产轻型载货车与轻型客车,柳汽主要生产微型车。这五家汽车集团公司属于专业化集团,其余都是“大而全”或“小而全”的汽车集团。从国际汽车产业发展经验来看,汽车集团都非常重视专业化,如通用汽车1999年的总产量为823.5万辆,其中轿车、轻型商用车的比重分别为64%和35.8%,专业化程度十分高,而一汽2000年的产量只有40万辆,但整车产品却是全系列的,东风集团1999年的产量仅有20万辆,生产也是全系列的。

3、自主研发能力差。根据实证分析的结果,R&D/年销售收入和研发人员数/总员工人数都是美国的40%左右,自主研发能力较薄弱。我国汽车工业各产品研发能力参差不齐,中型载货车具有一定的自主开发能力,其余车型仅是拥有部分的研发能力与国外合作开发而成,但知识产权不属于中国。其中以轿车最为薄弱。国内八大轿车厂家生产的几十种车型中,仅两种是纯国产品牌,到目前为止拥有完整的品牌和知识产权的车型只有一汽的红旗,其他车型均是关键技术引进后,局部改进或联合开发,而知识产权不属于中国。

四、提升中国汽车工业国际竞争力对策

通过对中国汽车工业国际竞争力问题的研究,我认为提升汽车工业国际竞争力应从以下几方面入手:

1、政府制定汽车行业存在最小规模及环境污染标准,强制关闭一些小型规模不经济的汽车厂家。通过这种方式可以减少自由竞争的时间,使我国汽车产业尽快达到规模经济。由于中国汽车现有厂家的众多,如果单靠市场竞争来完成优胜劣汰的选择,需要很长的时间,而目前国际上的形势不允许中国汽车行业耽搁如此长的时间。借助政府的外力,强行关闭一些小企业,是必须之举。我认为在这种强制性政策之后,中国汽车行业应剩余一半为最佳。

2、运用市场机制,通过合并、兼并、收购、联合和重组等方式组建大汽车集团。目前我国的许多汽车产业由于维护地方经济的目的,被政府运用地方政策所保护,这不利于中国汽车产业的发展。要废除各级政府对当地汽车企业的各种变形保护,让全部的汽车企业在市场上进行公平竞争,按照“物竞天择、适者生存”的不二法则,在积极而充分的自由竞争环境中使企业自己通过合并、兼并、收购、联合和重组等方式产生几家具有强大竞争力的汽车集团。我认为这种大集团的组建应根据汽车大的类别确定某个企业为核心而进行重组。

3、政府根据各企业集团的优劣势合理确定大企业集团的分工。政府在汽车产业发展过程中应处于一种宏观管理者的位置,采取必要手段促进汽车产业的合理分工。从目前我国市场来看应以一汽,东风,上汽为主,其中一汽主要生产各种型号的载货车,东风主要发展各类客车,上汽则集中精力发展轿车。在其他车类方面通过自由竞争实现这一车类的霸主地位。

4、加强自主研发能力。政府应加大对企业研究与开发的投入,中国汽车发展的最大瓶颈已经不是资金和市场,而是技术。政府应运筹帷幄,依托大汽车企业集团和研究所对于我国汽车产业的薄弱环节集中资金和人才进行攻关。同时放宽在汽车产品设计开发方面的政策,在国内应促进国内汽车生产企业与科研单位的横向联合,鼓励到主要汽车生产国设立机构,利用当地的技术和人才从事设计研发。

5、促进民族品牌的开发。大型汽车集团首先应根据中国市场自己的偏好及自身的技术水平进行国产品牌产品的定位,运用适宜的技术,生产符合国民需求的产品,在这一过程中不必追求采用先进、豪华的设备而应力所能及的以自行设计,自行开发,自行生产为准,只有这样的产品才属于我们的民族产品。同时要注意在某一品牌上不断推陈出新培养多种用户群,以适应国内市场复杂需求的变化。

[参考文献]

- [1]中国汽车技术研究中心编. 2003 中国汽车工业年鉴
- [2]钱平凡、赵耀. 加入 WTO 后我国大型汽车企业集团竞争力的现状与提升. 管理世界, 2002. (1): 76 - 84, 119
- [3]戴金平、孟夏、万志宏. WTO 与中国产业发展. 天津: 天津大学出版社, 2003: 176 - 207
- [4]余永定、郑秉文. 中国入世研究报告: 进入 WTO 的中国产业. 北京: 社会科学文献出版社, 2001: 366 - 418
- [5]赵英. 中国汽车工业的发展趋势及对策. 中国工业经济, 2003. 180(3): 18 - 24