

# 中国汽车零部件



## 工业国际竞争力分析

□ 胡安生

近20年来,我国汽车企业与世界各大汽车公司合作建立了一批汽车合资企业。围绕着为汽车合资企业整车产品配套,各地又陆续建立了一批零部件配套供应系统。近几年来,随着中国汽车市场的飞速发展,中国汽车零部件工业对外开放的扩大,各大国际汽车零部件公司都加大了对中国市场的投资力度。加入WTO后,我国取消零部件进口配额和进口关税下降等措施逐渐到位,中国汽车零部件市场的竞争也越来越激烈。我国汽车零部件工业是否具有国际竞争力,能否经得住国际竞争的冲击得以持续发展,是汽车业界十分关注的大事。本文特对中国汽车零部件工业的国际竞争力进行研究和分析。

### 一、中国汽车零部件工业国际竞争力研究的范畴及模型

研究汽车零部件工业的国际竞争力,要涉及到3个层次,即:国家总体竞争力、汽车零部件工业的竞争力和汽车零部件企业的竞争力。可以说,国家总体竞争力是汽车零部件工业国际竞争力的基础;而汽车零部件企业的国际竞争力又是汽车零部件工业国际竞争力的具体体现。分析中国汽车零部件工业的国际竞争力,主要是研究我国总体竞争力和我国汽车零部件企业的国际竞争力。我国汽车零部件企业包括中外合资、国有、民营等几种形式。

美国经济学家迈克尔·波特在《国家竞争优势》一书中提出用“钻石体系”理论来分析研究一个国家某个产业的国际竞争力。波特认为,一个国家某产业的国际竞争力取决于生产要素,需求条件,相关与支持性产业,企业战略、结构、同业竞争等4个要素及其相互间的综合作用。4个要素构成了一个研究产业竞争力的模型,即“钻石体系”模型,见图1。

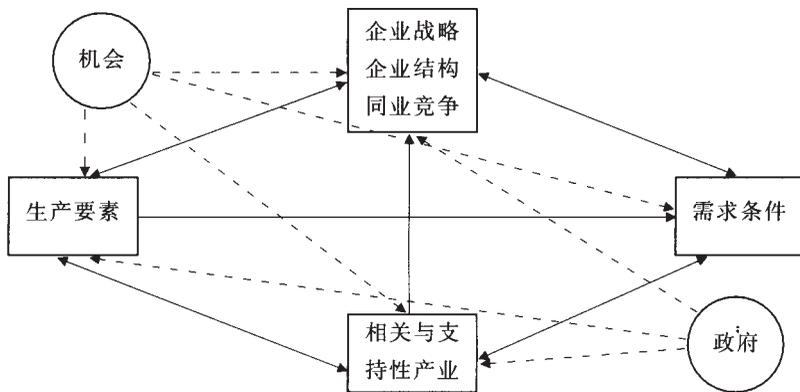


图1 完整的钻石体系图

在以上4个要素之外还存在着政府和机会两大变数。机会是无法控制的，是可遇而不可求的，一般与产业所处的国家环境无关，也不是企业内部的能力所能影响的；而政府政策的影响不可忽视，其具有约束性和鼓励性，但政府本身不能为企业创造竞争优势。政府和机会两大变数通过刺激以上4个要素来影响某个产业的竞争力。

## 二、汽车零部件工业国际竞争力影响因素分析

根据迈克尔·波特“钻石体系”的理论，对影响产业的国际竞争力的各个要素及具体对我国汽车零部件工业的影响进行研究分析。

### 1. 生产要素

“生产要素”的概念：波特认为，产业国际竞争力的第1个关键要素是“生产要素”。对生产要素有多种表述。经济学范畴认为，生产要素包括劳动、资本、土地和企业家的才能，其中企业家是灵魂性的要素。从自然形态看，生产要素包括人力资源、天然资源、知识技术资源、资本资源和基础设施。从产业竞争优势形成的贡献度看，则可分为基本生产要素、高级生产要素和专业生产要素3个层次。

基本生产要素主要包括天然资源、气候、地理位置、非技术工人、资金、基础设施、基础教育等内容；高级生产要素主要包括现代通讯、信息、交通、受过高等教育的人力资源、研究机构等内容；专业生产要素主要包括高级专业人才、专业研究机构、专业技术、专用软硬件设施等内容。

3种层次的生产要素对国家产业竞争能力的形成都很重要，但三要素对所形成的竞争优势的持久性却有很大的差别。以基本生产要素为基础形成的产业竞争优势最易模仿，也最易丧失，竞争力难以持久；以高级生产要素为基础形成的产业竞争优势持续时间会明显延长；由于以专业生产要素为基础而形成的竞争优势存在很高的专业壁垒和成长成本，所以往往是形成产业竞争持续优势的最关键要素。拥有高级和专业生产要素的企业会获得更加精致、持久的竞争优势。

高级和专业生产要素的培养周期长，需要在人力资源和资本上大量而持续地投入，所以很难从外部获得，必须立足于自己来创造和培养。一个国家或产业能够拥有创造培养生产要素的机制远比简单地拥有生产要素更重要。

“生产要素”影响我国汽车零部件工业国际竞争力分析：我国有丰富的劳动力资源，劳动力成本远比国际水平低，且劳动力素质相对较高。这表现在我国拥有相当数量的熟悉、掌握必要劳动技能的产业工人和大量熟悉产品制造工艺、产品设计开发的专业技术人员；与发达国家相比，我国的劳动力体现为“价廉”，与发展中国家相比，则体现为“质优”。所以，我国在劳动力的综合竞争力方面具有比较优势。

汽车零部件工业国际竞争力的薄弱环节是汽车零部件产品技术研究开发能力弱。之所以如此，一方面是由于我国汽车整车的研究开发能力弱，汽车零部件系统参与整车

开发的机会少；另一方面是由于我国汽车零部件企业主要是中外合资企业，独立自主开发在一定程度上受到外方的制约，影响了我国汽车零部件工业国际竞争力的提高。

用“钻石体系”理论来分析影响中国汽车零部件工业国际竞争力的生产要素可以看出，目前我国汽车零部件工业竞争力主要体现在天然资源和劳动力低成本方面，是初级生产要素，而提升产业竞争力所必需的专业生产要素，尤其是高级的专业生产要素还很薄弱。所以，我国汽车零部件工业在生产要素方面同时面临着机遇和挑战。

### 2. 需求条件

“需求条件”的概念：波特认为产业国际竞争力的第2个关键要素是“需求条件”，是指本国市场对产业提供的产品或服务的需求程度，是产业发展的动力。波特认为，全球性的竞争并没有削弱国内市场的重要性，国内企业可以比国外竞争对手更及时、更深刻地了解国内市场的需求。

国内企业比国外企业拥有的优势（本国产业竞争力）表现在几个方面：一是内行而挑剔的客户是本国企业追求高质量、完美的产品造型和精致服务的动力源，也是企业提高竞争力的主动力；二是国内市场需求规模大，市场需求的成长速度快；三是具有市场的预期性需求，如果本地的顾客需求领先于其他国家，就能带动未来国外其他地区的同类型市场的需求，也就是具有国内市场需求转换为国际市场需求的能力。

“需求条件”要素影响我国汽

车零部件工业竞争力分析：相关研究表明，中国汽车市场具有“发展快、容量大、多层次、易进入”四大特征。因此，可以使汽车合资企业与中资自主品牌企业充分发挥各自的比较优势，合理分配市场，各得其所，各有发展空间。国内汽车零部件企业的战略机遇在于，从中低端产品细分市场进入，坚持自主发展，选择“确定以中低端普及型家用车为重点的中期发展战略”的市场定位，利用现有的技术，开发价廉物美的实用型汽车，占领适合自主发展的市场空间。研究认为，在市场“需求条件”要素上，我国汽车零部件工业具有明显的国际竞争力的优势。

### 3. 相关和支持性产业

“相关和支持性产业”的概念：波特认为产业国际竞争力的第3个关键要素是“相关和支持性产业”。国家若能够为一个产业提供健全的相关和支持性产业，就可以给该产业带来国际竞争力优势。

相关产业具有竞争力可以给企业带来潜在的优势。同时，相关产业的优势还可以带动上、下游产业的创新和国际化。上游产业具备国际竞争优势，可以使下游产业在源头上就具有反映早、快速、能够提高效率 and 降低成本等优点。

本国供应商是产业竞争力的重要因素，与国外供应商相比，本国供应商具有稳定性高、对市场的认识更真实、较容易预测、企业文化背景一致、设备和信息网络发展更相容以及执行沟通成本更低等优势。供应商具有国际竞争的實力，则能为企业提供最新的技术和信

息，能促进企业竞争力的提升。

“相关和支持性产业”要素影响汽车零部件工业竞争力分析：我国制造业的整体能力，尤其是与汽车业相关的产业，例如钢铁、橡胶、纺织等产业的能力，是体现中国汽车产业及汽车零部件工业竞争力的主要因素之一。汽车零部件工业的发展与相关材料产业的发展关系密切。目前，我国的钢铁、机械产品、纺织材料的产量位居世界第一，尤其是一些劳动密集型的产品具有较强的国际竞争力。所以，研究认为，我国汽车零部件工业在“相关和支持性产业”这个要素上具有明显的国际竞争力优势。

### 4. 企业的战略、结构和竞争对手

“企业的战略、结构和竞争对手”的概念：波特认为产业国际竞争力的第4个关键要素是“企业战略、结构和竞争对手”，包括该如何创立、组织和管理公司以及竞争对手的条件如何等。他认为，企业必须善用本身的条件、管理模式和组织形态，掌握国家环境特点，将企业发展的战略目标与本身竞争优势充分结合起来，这是产业成功的前提。企业结构、资本市场特色、营运模式不同，对企业投资项目、募集资金、机会和风险的评估、投资时间的长短以及投资报酬率的考虑也会不同。由此促使企业经营发展的目标也将有所不同：有的注重长期投资的收益；有的则急于立足于短期的获利回报。

波特还认为，国内市场上具有强有力的竞争对手是创造与持续发展产业竞争优势的最大的关联因

素。研究发现，强有力的竞争对手普遍存在于具有国际竞争力的产业之中。从产业竞争优势的观点看，国内市场竞争对手之所以重要，是由于它能提供给企业不断改进和创新的原始动力。国内企业的竞争会促使企业竞相降低成本，提高产品和服务的质量，研发新产品和新的工艺流程。

竞争激烈的本国市场可以促使企业摆脱对低层次优势条件的依赖，促使本国企业去寻求创造更高层次及更具持续性的竞争优势。企业必须找到更适合的技术，或比竞争者更有效地运用本国的资源，才能形成规模经济。如果缺少本国竞争者，企业往往就会利用现成的本国竞争资源，甚至低效率地滥用这些资源。本国市场竞争者越强，企业国际化的成功机会就越大。如果没有本国市场实战的历练，企业要击败强劲的外国对手是很困难的。企业在国内市场上的竞争为本国所带来的好处，远远超过它与外国企业的对抗。

“企业战略、结构和竞争对手”要素影响汽车零部件工业竞争力分析：从1999年~2003年我国汽车零部件进出口情况看，我国汽车零部件工业的贸易竞争指数为负值，即进口大于出口。这表明了中国汽车零部件产品的竞争力还低于国际水平。但是，从总的趋势看，我国汽车零部件的出口量在逐年增加；贸易竞争指数也表现出我国汽车零部件工业的国际竞争力在逐步加强。

近几年来，我国中外合资汽车零部件企业，尤其是民营汽车零部

件企业的管理机制、出口经营战略以及其高效的决策程序、快速的反应能力和灵活的运作机制，促进了我国汽车零部件工业出口业务的发展，并已成为提升我国汽车零部件产品国际竞争力的主要因素。

从对国有企业产权制度的改革，建立以“产权清晰、责权明确、政企分开、管理科学”为显著特征的现代企业制度的要求来讲，产权结构多元化尤其是私人资本的引入是解决汽车零部件国有企业弊端，提升汽车零部件工业国际竞争力的根本出路。然而，在“企业战略、结构”这一要素上，我国汽车零部件企业的产权结构改组、体制改革的任务还很艰巨。

从“国内市场竞争和强有力的竞争对手”这个要素看，加入WTO以后，我国汽车零部件市场已经基本放开。汽车零部件企业面临的市场环境发生了深刻的变化，形成了外资、民营资本、国有资本和集体资本多种资本形式的企业竞争，加剧了市场竞争态势。研究认为，我国汽车零部件工业在“竞争对手”这个要素上，充分显示出我国具有“创造与持续发展产业竞争优势”的动力。

### 5. 机会

“机会”的概念：机会来源于超出企业控制范围的突发事件，一般与本国的产业环境无关，企业无法掌控，甚至政府也无能为力。例如，技术的重大突破（微电子技术、汽车新能源技术，生物技术等新技术的出现）；能源危机导致生产成本的突然升高；出现金融危机、自然灾害以及发生战争等。机

会的出现往往会打破原来的竞争环境、竞争次序，提供新的竞争空间。国家的“钻石体系”如果健全，往往能化危机为转机，企业会寻找新资源，产生新优势，起到产业结构重塑的效果。

“机会”影响汽车零部件工业竞争力分析：中国汽车市场的发展，影响了世界汽车大集团在产业链分工转移大潮中的流向，世界汽车工业分工转移的趋势，给中国汽车产业带来了发展机会。主动融入世界汽车工业，顺应世界汽车工业的发展趋势，抓住机会，趋利避害，减少风险，发挥自身优势，培育自主产品开发能力，建设完整、强大的我国自主的汽车产业，是我国汽车业的战略任务。

发展汽车新能源、开发汽车新动力，是世界汽车工业面临的十分紧迫的任务。针对传统动力汽车，中国比发达国家晚了几十年，技术发展的差距大，尤其是中高档汽车，在短时间内难以与跨国公司抗衡；而新动力汽车和汽车新能源，是近期研究开发的技术，我国与发达国家站在同一起跑线上，如果我国能在汽车新能源、新动力领域建立自己的技术体系，我国汽车产业就能实现跨越式发展。研究认为，“机会”这一变素，对形成我国汽车零部件工业国际竞争力有着积极的影响。

### 6. 政府

“政府”的概念：政府对产业的影响，一方面是通过政策工具，例如对金融市场、税制、产业发展政策等政策、法规的制定来影响一个产业。汽车产业的影响，具体表现在制定汽车环保和安全法规、节

能法规和税费政策等。另一方面，政府本身也是本国市场的重要客户。政府通过对钻石体系中4个关键要素产生影响来影响一个产业的国际竞争力。政府与其他关键要素之间的关系既非正面，也非负面；既可能是某一产业发展的推动力，也可能成为某一产业发展的约束力。

“政府”影响汽车零部件工业竞争力分析：在2004年颁发的《汽车产业发展政策》中，对汽车零部件工业的总体政策是“全面开放、充分竞争，促进发展”。《产业政策》提出的政策目标是：到2010年，汽车零部件生产企业要形成若干知名的汽车零部件产品品牌；培育一批有比较优势的零部件企业实现规模生产并进入国际汽车零部件采购体系，积极参与国际竞争。所以，我国汽车零部件工业在“政府”这个因素上，充分显示出对形成我国汽车零部件工业国际竞争力的积极影响。

## 三、汽车零部件工业国际竞争力的表现

国际竞争力是不同国家在同一个产业领域的国际竞争中所表现出的竞争能力。从国际技术经济贸易的角度看，产业国际竞争力是包括产品、劳务、技术、资本进出境等多个环节竞争能力的综合体现，是产品或服务进口和出口的双向竞争能力。一个产业能够做到出口商品、输出劳务、转让技术、境外投资，是该产业具有国际竞争力的直接表现。而通过进口产品、输入劳务、引进技术、引进外资并加以有效利用和吸收，从而提升

本国该产业的水平，做到近期能够抵挡产品或服务进口的强烈冲击，长期避免依靠国外进口，从而达到依靠本国产业的自主发展来满足国内市场需求，是一个产业具有国际竞争力的间接表现。在现实中，这种间接的国际竞争力往往最终表现为该产业主要产品进口量的减少或出口量的增加，并继续发展，实现该产业在

开放度相当高的水平上的净出口，逐步提高其在全球市场上的份额。于是，我们选择汽车零部件工业的贸易竞争指数和汽车零部件的产业地位两个指标进行对比分析，来说明中国汽车零部件工业的国际竞争力水平。

1.贸易竞争指数

贸易竞争指数是指一个国家某

种商品的出口额减去进口额后所占该类商品贸易总额的比例。贸易竞争指数为正，说明国际竞争力强；此值越接近于1，竞争力越强；此值为负数，表明该产品为净进口；越接近-1，说明该产品越缺乏国际竞争力。表1为1991年~2003年我国汽车零部件的进出口情况。

表1 1991年~2003年我国汽车零部件进出口情况

年份	进口量 (万美元)	出口量 (万美元)	净出口 (万美元)	贸易竞争指数
1991	58 263	10 138	-48 125	-0.703 6
1992	87 071	12 395	-74 676	-0.750 8
1993	97 065	17 165	-79 900	-0.699 5
1994	68 794	24 580	-44 214	-0.473 5
1995	85 469	37 609	-47 860	-0.388 8
1996	107 757	38 207	-69 550	-0.476 5
1997	92 800	44 718	-48 082	-0.349 6
1998	80 492	48 960	-31 532	-0.243 6
1999	100 425	70 689	-29 736	-0.173 8
2000	211 281	112 540	-98 741	-0.304 9
2001	261 767	163 215	-98 552	-0.231 9
2002	231 236	166 134	-65 102	-0.163 8
2003	738 430	542 035	-196 395	-0.153 4

注：1.资料来源为2004年《中国汽车工业年鉴》。

2.表中汽车零部件进出口金额不包括摩托车和发动机零部件的进出口金额。

从表1中可以看出，目前我国汽车零部件工业贸易竞争指数为负值，进口大于出口，表明了中国汽车零部件产品的国际竞争力不强，但表中统计数据明显反映出我国汽车零部件的出口量在逐年增加。从贸易竞争指数统计看，表现出我国汽车零部件工业的国际竞争力逐步增强。如果我国汽车零部件企业在战略、策略上把握得好，在充分满足国内需求的同时，将来完全可能实现净出口。

2.产业地位

汽车零部件工业地位是通过汽

车产业的地位来反映的，我国汽车零部件工业的增加值统计包含在我国汽车产业的增加值之中。从我国汽车产业增加值占GDP的比重来看，中国汽车产业的地位与发达国家汽车产业地位存在很大差距。这也同时反映出我国汽车零部件工业的地位与发达国家相比存在很大的差距。但是，我国汽车产业增加值占GDP的比重在逐年增加，由此可以看出我国汽车零部件工业的产业地位也呈逐步上升趋势。表2为部分国家汽车工业增加值占GDP的

比重。

表2 部分国家汽车工业增加值占GDP的比重 %

国家	年份	汽车产业增加值占GDP的比重
美国	1994	5.60
日本	1993	8.90
韩国	1993	8.70
中国	1997	0.80
	1998	0.84
	1999	0.91
	2000	0.97
	2001	1.08
	2002	1.44
	2003	1.84

注：资料来源为2004年《中国汽车工业年鉴》。

#### 四、汽车零部件各系统国内外企业竞争力比较

随着跨国汽车集团全部进入中国，世界著名的德尔福、博世、伟世通、电装、江森、李尔等一大批汽车零部件企业也纷纷来华投资，几乎都在中国建立了合资或独资企业。这些跨国公司生产经营规模大，销售收入高，拥有独立的著名品牌，有雄厚的产品开发能力，有一定量的净出口，具有生产全球化特征。同时，还具有很强的技术实力和丰富的跨

国经营经验，均参与整车企业新车型的同步系统开发，进行模块化系统供货，都是属于世界跨国汽车集团（6+3）系统、模块级配套的供货商。

这些汽车零部件跨国公司进入中国市场，最主要的目的就是为了解赢占中国市场的份额，利用中国的廉价资源获取利润，提高自己在国际市场上的经济地位。因此，在中国建立合资企业，无论在产量规模，还是在产品技术开发能力等各种实力建设上，各公司都根据自己的利益而控制发展。

它们是在根据中国市场竞争的需要，随着中国市场业务的拓展而滚动发展。

汽车零部件企业的生产规模是其产品技术水平、劳动生产率、市场占有率的综合反映，也是汽车零部件企业在国内外市场国际化竞争中竞争能力的体现。本文仅以有代表性的国际著名汽车零部件公司2002年的销售额与国内各零部件系统中规模大的企业2003年的销售额进行比较。表3为国内外部分汽车零部件公司年销售额比较。

表3 国内外汽车零部件公司年销售额比较

零部件系统	国际汽车零部件公司		中国汽车零部件公司		销售额比率
	公司名称	销售额(亿美元)	公司名称	销售额(万元)	
转向	天合TRW Automotive Inc.	113	上海采埃孚转向机公司	118 110	1 : 79~1 : 9
	采埃孚(德) ZF.Friedrichshafen AG	82	一汽光洋转向装置公司	44 088	1 : 212~1 : 24
制动ABS	德尔福Delphi Corp.	262	上海汽车制动系统公司	126 823	1 : 171~1 : 8
制动(制动钳)	爱信精机(日) Aisin Seiki Co., Ltd.	135	上海SABS	126 823	1 : 88~1 : 8
饰件	伟世通Visteon Corp.	165	延锋伟世通汽车饰件系统公司	700 050	1 : 20~1 : 18
电子(EMS)	德尔福Delphi Corp.	262	联合电子	308 740	1 : 70~1 : 8
车桥	德尔福Delphi Corp.	262	上海汇众	554 932	1 : 39~1 : 20
	伟世通Visteon Corp.	165	天合富奥公司	22 430	1 : 966~1 : 499
传动轴	德尔福Delphi Corp.	262	上海纳铁福	128 233	1 : 169~1 : 12
悬架	天合TRW Automotive Inc.	113	上海汇众萨克斯	42 352	1 : 221~1 : 25
	采埃孚(德) ZF Friedrichshafen AG	82	一汽东机工	16 572	1 : 564~1 : 65
空调系统	德尔福Delphi Corp.	262	上海德尔福汽车空调系统公司	132 598	1 : 163~1 : 15
空调压缩机	电装(日) Denso Corp.	169	上海三电贝洱	162 361	1 : 86~1 : 8
车灯系统	法雷奥(法) Valeo SA	89	上海小糸	109 820	1 : 67~1 : 17

注：1.2002年国际汽车零部件公司销售额数据来源《Automotive News》。

2.销售额比率一栏，是以中国公司2003年销售额与同一系统的2002年一家销售额最高国际公司和一家销售额最低国际公司的销售额之比。

3.美元与人民币的汇率以1:8.27计算。

从表3的数据比较中得出，相对于国际同类公司的销售规模，转向系统是我国国内企业的79倍，制动（ABS）系统是国内企业的171倍，制动钳系统是国内企业的88倍，饰件系统是国内企业的20倍，电子（EMS）

系统是内企业的70倍。以表3列举的11个零部件系统销售额比率平均计算，国际著名汽车零部件公司的销售规模是我国汽车零部件企业的106倍。由此看出，同一零部件系统的国内外企业，其生产经营规模相差

悬殊。

#### 五、中国汽车零部件工业国际竞争力综合分析

1.以“钻石体系”理论分析中国汽车零部件工业竞争力

波特的“钻石体系”理论对影

响产业竞争力的要素作了全面、本质的剖析。我国汽车产业面临着世界汽车工业分工转移和汽车新燃料、新动力发展的机会，同时具有改革开放政策、汽车产业发展政策等条件优势。我国汽车零部件工业具有大国市场条件的优势、相关产业的优势和生产要素中的资源优势。从长远、宏观，国家和产业的层面上看，我国汽车零部件工业具有较强的国际竞争力。然而，能否能够真正形成强劲的国际竞争力，在很大程度上取决于我国汽车零部件企业的成长，包括企业产权结构的优化、体制改革、管理方式、发展战略以及竞争对手的条件等。

### 2. 中国汽车零部件工业的国际竞争力比较薄弱

通过对汽车零部件工业的贸易竞争指数和汽车零部件工业产业地位两个指标的对比分析，说明中国汽车零部件工业的国际竞争力还比较薄弱。但是，从两指标的发展趋势看，则充分体现出我国汽车零部件工业的国际竞争力具有不断提升的发展趋势。

### 3. 国内外企业生产经营规模相差悬殊

汽车零部件企业的生产规模，是汽车零部件企业产品技术水平、劳动生产率、市场占有率的综合反映，也是汽车零部件企业在国内外市场国际化竞争中的竞争能力的表现。

2002年，全球汽车总产量为5796万辆，2003年我国汽车总产量444万辆。以2002年全球汽车总产量与2003年我国汽车总产量相比，全球汽车产量是我国的13倍，然而，

国际汽车零部件公司的销售规模是国内汽车零部件企业的106倍。由此可见，我国汽车整车大市场拉动国内零部件工业发展的力度不足。若不考虑国内外汽车零部件价格差异的因素，则其中原因有几点。一是近年来我国汽车零部件国内本土化生产量不足，也就是整车配套的零部件进口量较大，从表1汽车零部件进出口情况的数据中，也可以清楚地看出这一点，尤其是2003年我国汽车零部件进口量有较大幅度的上升；二是我国汽车零部件企业重复、分散，市场集中度低的现象依然存在；三是我国汽车零部件企业比国际汽车零部件大公司的经营业务范围窄，汽车零部件的业务链还有较大的拓展空间。

从各零部件系统国内外企业经营规模比较看，国内汽车零部件企业和中外合资企业与国际零部件公司相比，都存在较大的差距，因此，汽车零部件工业企业的集中度还有待提高。汽车零部件企业资产整合集中，扩大零部件企业的生产经营规模，优化资源配置，是提升中国汽车零部件工业国际竞争力和发展中国汽车零部件工业的重要途径。特别要指出的是，企业经营规模大，是为了在更大范围内优化资源配置，降低经营成本，提升技术、管理的创新能力，提高企业的核心竞争力，获取更大的经营利润。有些企业一味地追求做大，疏于管理，反而使经营成本上升，企业的竞争力下降。这是企业在做大中要力求避免的。

### 4. 提升国际竞争力的关键要素是企业，企业的关键在机制

汽车零部件工业能否形成强劲

的国际竞争力，在很大程度上取决于企业。从企业体制上看，国有企业首先考虑的是企业的利润和职工就业。国家对国有企业领导班子的考核，主要是经营者的业绩，例如产值、利润、税收、国有资产保值增值率等一些短期指标。虽从理论上都承认提升企业国际竞争力是关系到长远发展的大计，但由于考核机制对眼前利益的偏重，使企业经营者对企业核心竞争力的提升缺乏足够的动力。

从对国有企业产权制度的改革，建立以“产权清晰、责权明确、政企分开、管理科学”为显著特征的现代企业制度的要求来讲，中外合资汽车零部件企业的建立，使单一的国有产权结构得到多元化的调整，是一种改革的进步。由于外资的加入，使合资企业体现出企业的本质特征——经营性，它的经济活动的目标是追求利润最大化。但合资企业中中方的国有资本的性质没有根本变化。把汽车零部件工业国有企业和合资企业中投资方的一元化的产权结构改组为多元化的产权结构是很必要的。产权多元化包括：国家股权、国有法人股权、其他法人股权、个人股权、外商股权等，其目的主要是试图在国有产权内部引入具有明晰产权边界的法人产权和个人产权，通过非国有产权的力量，来加强对汽车零部件工业国有企业和合资企业中投资方行为的约束和监督。产权结构多元化尤其是私人资本的引入是解决汽车零部件国有企业弊端，提升汽车零部件产业国际竞争力的根本出路。■

(责任编辑 於 拉)