

现代 XIANDAIWULIUGUANLILUNCONG 物流管理论丛

2007

主 编·周 颐
副主编·黄中鼎
陈志刚



上海第二工业大学物流研究所◎组编

中国物资出版社

现代物流管理论丛

(2007)

上海第二工业大学物流研究所 组编

主 编 周 颐
副主编 黄中鼎 陈志刚
编 委 李荷华 周艳军

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

现代物流管理论丛 (2007) / 上海第二工业大学物流研究所组编. —北京:
中国物资出版社, 2007. 11

ISBN 978 - 7 - 5047 - 2759 - 6

I. 现… II. 上… III. 物流—物资管理—文集 IV. F252 - 53

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2007) 第 171130 号

责任编辑 贾玉泉

责任印制 方朋远

责任校对 孙会香

中国物资出版社出版发行

网址: <http://www.clph.cn>

社址: 北京市西城区月坛北街 25 号

电话: (010) 68589540 邮政编码: 100834

全国新华书店经销

利森达印务有限公司印刷

开本: 787mm × 1092mm 1/16 印张: 14.75 字数: 353 千字

2007 年 12 月第 1 版 2007 年 12 月第 1 次印刷

书号: ISBN 978 - 7 - 5047 - 2759 - 6/F · 1148

印数: 0001—2000 册

定价: 29.00 元

(图书出现印装质量问题, 本社负责调换)

序

中国现代物流业经过 20 来年的发展,已经初具规模,并被认为是“国民经济发展的动脉和基础产业”。现代物流作为推动经济发展的新的利润源泉和竞争资源,其所蕴涵的巨大潜力正在得到政府、企业和学术研究领域越来越多的重视。近几年的研究资料表明,物流业已成为我国经济领域中发展最快、最活跃、最具热点的一个行业。物流管理也成为当前理论研究、企业实践的热点,并成为各高校的热门专业。

上海第二工业大学在上海市领先开办物流管理专业、领衔设计教育部的物流管理专业技能型紧缺人才培养培训指导方案、校企合作成立中外运国际物流学院、积极建设教育部指定的物流师资培训基地,并承接上海市物流管理教育高地建设项目。上海第二工业大学的物流管理专业教师积极开展对外学术交流,不断进行理论和实践性的调查研究。经过近 10 年的努力,上海第二工业大学的物流管理学科环境不断改善,学科定位越来越清晰。着力建设成熟、系统的物流管理学科问题已被提上了议事日程,以至于有了这套上海第二工业大学《现代物流管理论丛》的诞生。

本《论丛》由上海市物流教育高地项目资助([2005] 39 号)。本《论丛》吸收了众多专家学者的积极投稿,《论丛》收稿广泛、内容丰富,深化了对物流管理的整体认识,在物流与供应链管理的理论、实践与教学等多个问题上的研究得到了新的进展。文章作者各抒己见,研究的视野开阔,选题多样,许多论文具有理论性和前瞻性。有的对物流先进理念进行了生动的阐述,有的对物流实践案例进行了细致的分析,有的对物流管理的丰富教学经验进行了深刻的总结。这些成果,无疑将大大丰富物流管理作为一门崭新学科的内涵,也为完善和发展物流行业提供了宝贵的财富,具有重要的参考和应用价值。

本《论丛》的出版,必将为加强我国物流管理理论和实践的研究和应用,提升物流管理的学术品位,推进我国物流管理学科的发展进程,促进我国物流行业的发展发挥出应有的作用。



2007 年 8 月 1 日

目 录

行 业 物 流 篇

江西省中小企业参与汽车产业价值链分工的 SWOT 分析	顾丽琴 (3)
由可的便利店看上海便利店的物流发展	姜 燕 (17)
关注我国连锁超市物流管理水平的提高	兰贵秋 (21)
我国电子商务物流发展的现状分析	刘艳良 (25)
论物流业的产业融合	聂永有 吕顺辉 (30)
物流配送中心管理评价研究	王 斌 陈志刚 沈 剑 (36)
模糊综合评判在第三方物流企业服务质量等级中的应用	王忠郴 (41)
食品物流平台的发展研究	张 敏 (45)
消除供应链中需求变异放大现象初探	祝拥军 钮立新 (50)

国 际 物 流 篇

提单欺诈之预借、倒签提单的法律分析	蔡卫卫 (57)
跨国采购中心区位选择要素及对策分析	陈 琳 (64)
国际物流地理信息教学系统的设计	陈志刚 李荷华 王 斌 (69)
试析提升我国航空物流能力的途径	高更君 林慧丹 (73)
洋山港铁路“五定班列”发展策略研究	何 静 (77)
国际货物运输中提单的管辖权条款析	王建华 蔡哲芬 (84)

特 种 物 流 篇

发展低温物流 促进新农村建设	龚伟申 钮立新 (91)
港口重大件货物采用水平搬运的物流方案	江少文 (95)
国内危险品物流人才培养模式研究	李荷华 黄中鼎 陈志刚 (101)
危险品物流企业的实践思考	王成方 李 军 (108)
浅析我国危险化学品物流的发展策略	邬星根 (113)

物 流 教 学 篇

应用型人才培养模式的创新探索	周 颐 (119)
----------------------	-----------

增进校企合作、强化物流管理专业实践教育——浙江财经学院与

企业联袂培养物流管理专业人员的探索与启示	董永茂 (124)
供应链管理实验教学系统的设计	高琳琦 (128)
GIS 系统在国际物流教学中的实践	黄中鼎 陈志刚 李荷华 (133)
浅谈任务教学法在物流英语教学中的应用	景 平 (137)
物流运输管理双语教学的教材建设初探	林慧丹 (142)
高等学校独立学院物流课程建设的思考	刘春宇 (146)
国际货运代理实践教学改革探讨	刘小卉 (150)
关于物流法课程教学的几点想法	孟 琪 (153)
关于物流人才的开发与培养问题	王婉薇 (156)
发展现代物流业 人才培养是关键	肖智润 (162)
对国际贸易实务课程实施双语教学的思考	姚 微 (165)

物 流 金 融 篇

城市商业银行对中小物流企业的金融支持	李 军 (171)
浅谈中小型物流企业的应收账款担保融资管理	童建良 (176)
中小型企业的融资供应链探讨	王悌云 曹胜利 (181)
物流主体资产证券化法律问题析	徐 磊 (186)

综 合 篇

技术管理的功能和使命及其对物流企业的意义	陈 霖 (195)
供应链牛鞭效应库存控制的定量研究	丛培栋 钮立新 (198)
针对城市轨道交通道床伤亡事故的思考与研究	刘志钢 张 曦 何 静 (207)
生态工业园区发展中的柔性物流研究	聂永有 费金玲 (212)
供应链体系中不容忽视的一环——逆向物流	魏亚萍 (216)
物流中托盘标准的经济贸易价值分析	燕春蓉 (219)
论海上保险中的近因原则	周艳军 (224)

行业物流篇

江西省中小企业参与汽车产业 价值链分工的 SWOT 分析

顾丽琴

(华东交通大学经管学院)

【摘 要】 任何企业的生存和发展都离不开环境,环境影响着企业的战略选择。江西省中小企业能否成功地参与汽车产业价值链的分工,就要看江西省中小企业能否利用自己的优势把握机遇,克服自身的劣势,避开威胁。本文运用 SWOT 分析法,客观地分析了江西省中小企业参与汽车产业价值链分工的外部环境中蕴涵的机会和威胁,分析了中小企业自身的优势与劣势,并由此得出了江西省中小企业参与汽车产业价值链分工的策略矩阵。

【关键词】 江西省 中小企业 汽车产业 价值链 SWOT

一、机遇

1. 汽车产业的发展

汽车产业作为国民经济的支柱产业,近年来发展十分迅速,中国已经成为世界汽车产量排名第四位、汽车消费量排名第三位的国家。据预测,中国汽车需求量将呈现较快速度增长趋势(见表1)。这一连串数字背后,无不显示出中国汽车产业巨大的市场发展空间。

表 1

2010 ~ 2020 年中国汽车需求量预测

单位:万辆

年份	2010 年	2015 年	2020 年
汽车需求量	755 ~ 814	1020 ~ 1128	1254 ~ 1381

资料来源:2005 年中国广州汽车发展报告

汽车产业是一个高投入、高产出、长链条、集群式发展的产业。汽车的生产、研发、销售、服务、信贷、保险等诸多领域都可以成为城市经济增长的推动力。据测算,中国汽车工业对主要上游产业所产生的需求大概占汽车工业总产值的 92% ~ 94%,而这一需求所带来的增加值与汽车工业总产值之比高达 2.26:1。汽车工业对服务业的带动也是明显的,在欧美发达国家,购买一辆汽车的费用中,大概有 40% 左右的费用要支付给金融、保险、法律咨询、产业服务、科研设计、广告公司等各种服务业。汽车工业的一定投入还可以带动批发和零售贸易、储运、实业和商业服务、社会和个人服务等相关服务业增加 30% ~

80%的投入。汽车产业的发展给中小企业加入到汽车产业的上游零部件环节以及汽车产业的下游服务环节带来了机遇。

2. 汽车产业的国际转移

我国巨大的汽车市场潜力吸引了全球汽车工业巨头。一方面,跨国公司生产能力不断向我国转移,在华投资持续增加,“我国将成为全球最大的汽车生产基地”(中国国际跨国公司研究会副会长张修学,2006)。另一方面,跨国汽车公司的供应链开始松动,供应商体系正在发生变化,在华的零部件采购量将大大增加。有统计数据显示,到2010年,世界汽车产品贸易总额预计达到2万亿美元,跨国公司到2007年年底以前计划在低成本国家采购500亿美元的零部件,其中70%将来自中国。中国汽车零部件的生产和出口面临着巨大商机。

3. 汽车产业的开放度高

产业开放度是指拟选择产业的“外包”倾向。如果拟选择产业的纵向一体化程度深,则该产业的开放度低。反之则开放度高。

汽车工业是一个大规模协同的产业,许多大型汽车制造企业都把一般零部件加工等非核心业务外包给其他企业来做,因为几乎没有哪个企业能将整个产业链作为自己的活动领域,同一产业内的企业往往选择产业链中的某一个(或几个)环节作为自己活动的领域,同时以处于其他产业环节或是其他产业中的企业作为自己的供应商或用户,由此形成社会协作体系。如,日本平均每个汽车厂拥有一级协作配套企业168家,二级协作配套企业4700家,三级协作配套企业31600家;美国福特汽车公司有4万家中小企业与之建立了各种协作关系;美国通用汽车公司有6万多家中小企业为之提供零部件;德国西门子和通用电气公司各有3万家中小企业与之建立了各种协作关系。江铃控股公司拥有一级协作配套企业171家,其中集团外的一级协作配套企业有155家。昌河汽车股份有限公司拥有一级协作配套企业130家左右,其中2/3是集团外的一级协作配套企业。由此可见,汽车产业的开放度远远高于其他行业(如钢铁行业)。产业开放度越高,提供给中小企业合作的机会就越多。同时也显示,中小企业的存在和发展不仅关系到大企业的切身利益,也关系到整个社会化大生产和专业化分工体系能否正常运转。

4. 汽车产品消费需求的多样化

随着人们收入水平的提高,对汽车的认识、理解日益深刻和成熟,消费者的需求将会越来越多样化。只有个性化生产和销售才能最大限度地满足消费者个性化和多样化的需求,谁能做到这一点,谁就能在未来更加残酷的竞争环境中取胜。

对于大型汽车生产企业来说,汽车消费的多样化需求,甚至是个性化订单,不仅仅是一场生产方式和营销方式的革命,而且是一场观念的革命。大型汽车生产企业要满足汽车消费的多样化和个性化需求,则会更加依赖于生产汽车零部件的中小企业。它们利用中小企业“精、专、特”的优势,获取质优价廉的零部件和配件,或将一些琐碎的工艺分包出去,分享分工协作的经济成果。只有这样,大型汽车生产企业才会降低企业满足市场多样化和个性化需求的成本。

5. 汽车产业价值链的不断拓展

汽车产业是综合性产业,且联动效应巨大。从上游来讲,与钢铁、机械、橡胶、石

化、电子、公路建设等行业都相关,从下游来讲,保险、金融、销售、维修、加油站、餐饮等行业都会受益。它涉及原材料行业、零部件行业、交通运输业、维修服务业等许多行业,目前正在向汽车金融及汽车物流等方向延伸。汽车产业价值链的不断延伸(见图1),给中小企业带来了机遇。因为在产业链中,企业的位置越是处在产业链的后部,中小企业所占的比重也就越大。^①

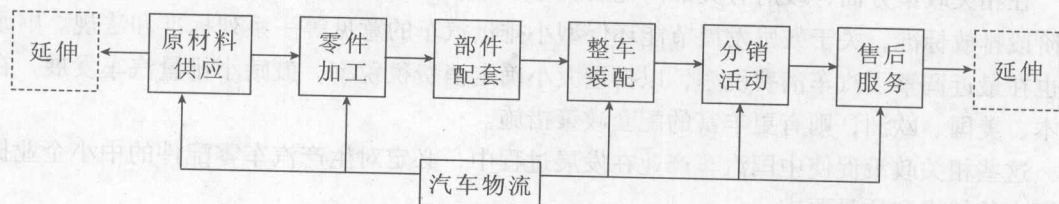


图1 汽车产业价值链的延伸

6. 外资和合资企业汽车本土化趋势

一些跨国汽车公司(如通用)在中国成功的奥秘,就在于其秉承了“在哪里卖车,就在哪里造车”的经营理念,坚定不移地执行本土化战略,进行本土化生产。跨国汽车公司的本土化战略,需要更多的本土企业加盟,只有这样,跨国汽车公司才能更好地贴近中国市场、贴近中国广大消费者,真正提供中国市场需要的核心东西,做到互惠双赢,才能真正将不同国家的血统根植于中国汽车市场这块沃土中。这无疑是中小企业发展的大好时机。

二、威胁

1. 缓解能源、环境问题的相关政策

随着汽车市场的高速发展,同时也带来了一些负面的影响。首先是能源的短缺,自1993年起,中国就成为了石油进口国,目前的石油进口依存度已经达到30%以上,据国家信息中心预测,到2010年石油进口依存度将上升至44%。目前,机动车石油消耗量占总量的35%,到2010年将上升到43%。而世界的能源局势也是十分严峻的,根据美国矿山局的预测,如果石油可以使用的储藏量每年增长5%,世界石油还可以使用大约120年,如果可以开采的储藏量只能达到目前的95%的话,这就意味着世界石油70年后就会枯竭。其次,由汽车所带来的污染也不容乐观。根据2002年的调查数据显示,在北京、上海、天津、成都的大气污染物中,机动车排气污染分担率已经超过50%,部分指标甚至接近100%。根据国家信息中心测算,2005年中国机动车排气污染在城市大气污染中所占的平均比例已经上升到79%。

为有效地缓解能源、环境问题,包括中国在内的各国政府采取了一系列政策、措施。在中国国家宏观经济政策中,明确规定了各项节能环保要求,在2006年发布的国民经济

^① 来自于产业分工理论。

和社会发展“十一五”规划中,再次明确了建设资源节约型社会及环境友好型社会的目标。在国家中长期科学和技术发展规划纲要中,在节能、环保、新能源,包括混合动力、燃料电池等领域,均设定了重大的课题。在节能中长期专项规划中,明确提出:到2010年,汽车的平均油耗由2000年的每100公里耗油9.5升降至每100公里8.2升,乃至6.7升的目标。

在相关政策方面,政府有关部门先后发布了客车燃料消耗量限值,国家第三阶段、第四阶段排放标准,关于鼓励发展节能环保型小排量汽车的意见等一系列标准和法规。财政部也在最近调整了汽车消费税率,以排量大小确定消费税税率,鼓励小排量汽车发展。在日本、美国、欧洲,则有更丰富的配套政策措施。

这些相关政策促使中国汽车产业在发展过程中,必定对生产汽车零配件的中小企业提出更高的技术和质量要求。

2. 外资汽车零配件生产企业的“入侵”

由于中国汽车市场变成了全球汽车市场最诱人的增长点,跨国汽车巨头蜂拥而至。结果是:①跨国零部件公司随整车企业相继进入中国,由于其管理先进、技术领先,加之其极力延续原配套关系,技术的一脉相承和民族本位主义使得不同国家的整车企业都带进自成体系的零部件配套的“亲家兵”,使中资零部件生产企业难以进入整车配套市场;②外方严格控制技术外溢,使中资零部件企业在投资、技术、市场等方面被边缘化的倾向明显加剧。据有关资料显示,目前,70%以上的跨国零部件巨头都已齐聚中国,使中国零部件企业边缘化,外资控股、独资化倾向越来越明显。

3. 价值受核心大企业的挤压

目前中国的零部件并不处于汽车产业的龙头位置,配套地位格局一时难以打破。主机厂为了实现集团利润最大化,将主机厂在整车市场竞争中降价的成本份额,直接转嫁到零部件企业身上。零部件企业在身受上游原材料涨价成本和下游主机厂压缩采购成本的双重压力之下,企业赢利普遍减少。主机厂在实际采购中要求零部件价格每年以8%~10%的幅度下降。据了解,日前已有主机厂向上游零部件企业发出通告:要求零部件企业在规定时间内将价格降低到规定的幅度,如果上游零部件企业不执行,主机厂将取消其配套资格。

三、优势

对中小企业而言,人力、物力、财力等各方面都远逊于大型企业。但是中小企业有许多自身的优势:专业化程度高,机动灵活,善于应变;组织机构简单,工作效率较高;勇于创新,富于进取等。江西省中小企业除了具有中小企业共有的优势以外,还具有劳动力成本低、人才优势及所处的地理位置优势。

1. 劳动力成本低

劳动力成本是汽车零部件成本的重要组成部分,采用劳动力低廉的发展中国家或地区生产的汽车零部件,节省成本是非常可观的。欧美等发达国家由于福利和社会保障体系的负担越来越重,使得成本压力越来越大,劳动力成本大幅上升,从而促使欧美等国家的各

大整车厂纷纷寻求建立新的全球供应链来降低成本。

发展中国家恰恰具有劳动力成本低（只相当于美国劳动力成本的 10%，甚至更低）的优势，在全球市场上极富竞争力。有调查表明，跟美国相比，中国制造业的工资确实非常低。例如，接受调查的中国公司的中线年工资^①为 1450 美元，仅仅相当于美国三个星期的工资。中国在世界范围内具有劳动力低成本优势，而江西省又在全国范围内具有劳动力低成本优势。从全国的角度看，2003 年江西省制造业单位职工平均工资为 10110 元，排在全国倒数第二位；2004 年江西省制造业单位职工平均工资为 10817 元，排在全国倒数第三位，仅比山西和河南高（见表 2）。劳动力低成本优势将有利于江西省中小企业参与汽车产业价值链的分工。

表 2

中部六省制造业单位职工平均工资

单位：元

年份 \ 省份	山西	安徽	江西	河南	湖北	湖南
2003 年	10528	10999	10110	10161	8234	11444
2004 年	10612	11595	10817	10794	11108	10838

资料来源：2004 年和 2005 年中国统计年鉴

2. 人才优势

江西省的人才优势主要表现在以下三个方面：^②

一是专业技术人才队伍年轻。2003 年江西省 35 岁以下年龄段专业技术人才占 45.6% 左右；36~45 岁年龄段人才占 29.2% 左右；46~54 岁年龄段人才占 19.6% 左右；55 岁以上占 5.5%。随着年龄段的上升，人才总量下降，人才分布呈现金字塔形，人才年龄总体较年轻。

二是人才资源能力不断提升。人才资源对经济系统的影响主要是通过人才能力的发挥起作用的。据华东交通大学《江西崛起与人才问题研究》课题组的研究结果表明：江西人才资源能力年增长率，1996 年仅为 1.36%，2001 年达到了 2.70%，2002 年为 5.03%，2003 年的增长率为 6.99%，这表明江西人才资源能力不断提升，并且提升速度在 2001 年后明显加快。

三是人才利用效率在不断提高。在现有的人才使用经济效益的测算中，“人才效能”是普遍用于人才在经济中作用发挥大小绝对量的衡量指标。人才效能 = 人才总量（人）÷ 百万元 GDP，即计算每百万元 GDP 产值中需要投入的人才数，对一个地区而言，反映了人才对国民经济的总体作用。人才效能值越低，表示该地区人才利用水平越高，人才的浪费越小。《江西崛起与人才问题研究》课题组通过计算发现，1990—2003 年江西省人才效能指

^① 中线是一个统计学上的概念，跟平均工资不同，中线工资指的是有 50% 的工资比它高，50% 比它低。

^② 资料主要来源：叶仁荪等：《江西崛起与人才问题研究》[M]。北京：中国人事出版社，2005。

标值总体呈现不断下降的趋势（见表3和图2），这说明江西省人才利用效率在不断提高。

表3 1990—2003年江西省人才效能

年份（年）	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
人才效能	14.1	14.0	12.8	12.0	11.3	10.9	10.1	9.4	9.0	9.1	8.7	8.0	7.2	6.3

资料来源：人才数目按江西省人事厅数据计算，但未包括工人中的人才数目，单位为人，GDP指标源于《中国统计年鉴》（1990—2003），并以1990年不变价格折算为实际GDP值，单位为百万元

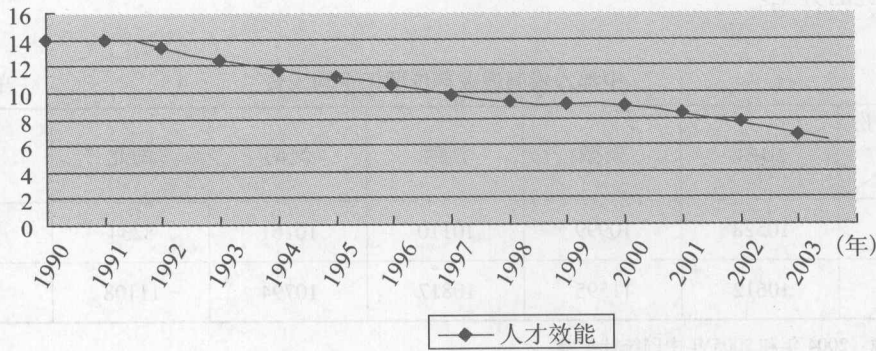


图2 1990—2003年江西省人才效能变化曲线

江西省人才的三方面优势，表明江西省发展潜力巨大，为发展高技术含量的产品提供了有利条件。

3. 区域优势

江西省位于我国东南部，北临长江，与安徽、湖北省相邻；南依南岭，与广东省毗连；东傍武夷山，与福建、浙江省接壤；西负罗霄山脉，与湖南省为邻。并位于纵贯南北的京九铁路和横贯东西的长江黄金水道的金十字交会点上，是长江三角洲、珠江三角洲和闽南经济带的腹地和后方。同时，江西拥有水、陆、空立体化的现代交通，外贸码头、京九铁路的建成，昌九、赣粤、九景高速公路的贯通使江西省的地缘优势凸显。

江西省的区位优势，使江西在全国经济发展总体战略中发挥着引南接北、承东启西的重要作用。一方面，可以使江西省中小企业顺利地承接发达地区产业的梯度转移；另一方面，为江西省中小企业参与到汽车产业价值链这一需要大量物资运输的产业当中提供了有利的条件，更好地满足整车企业要求及时供货的条件，同时对于汽车零部件中某些具有劳动密集、材料密集型产品、不易长途运输的产品形成了一定竞争优势。因此，江西省中小企业参与汽车产业价值链的分工，对于汽车产业精益生产无疑是明智的选择。

四、劣势

江西省中小企业经过多年的经营，虽然取得了较大的发展，但与大型企业相比，以及与其他发达地区的中小企业相比，还存在许多不足。在中小企业中已经参与汽车产业链分

工的企业,也存在着规模小、集中度低、配套单一、研发投入少等问题。这些都将影响江西省中小企业成功参与产业价值链的分工。

1. 观念陈旧、专利申请和品牌经营意识薄弱

目前,在江西省中小企业经营者中有相当一部分人观念陈旧,品牌经营意识差,依靠大企业生存的思想严重。主要表现为:一是主要采用成本定价法,而忽略了市场需求,致使企业成本居高不下;二是依赖大企业生存,采取的是被动的适应,而没有发挥企业的主观能动性;三是专利申请意识淡薄。一些企业坚持认为,目前并不适宜把钱花在专利的研发上。与国外的竞争对手相比,它们宁愿把钱都花在如何应付眼下的市场上,很少有企业着力于制定长远的发展规划。一家零部件企业的老总告诉《财经时报》记者,按他们企业现在的规模,即使不花钱搞科研也不会有多大影响。据对中国汽车零部件行业进行的专利情况调查结果显示,在中国注册的中外零部件专利总数,仅占全世界的2%左右;在中国境内,本土零部件企业的专利拥有量只有22%,剩下的78%为跨国零部件企业所拥有;四是品牌经营和运用注册商标权进行知识产权保护意识薄弱。江西省关键汽车零部件的自主品牌处在缺失状态,中小企业缺乏现代企业管理和现代营销方面的知识;五是风险意识和创新意识不强,难以做到未雨绸缪。

2. 劳动生产率低,成本居高不下

中国汽车零部件工业仍然是劳动力密集型工业。虽然中国拥有丰富的廉价劳动力资源,但是中国汽车零部件企业的劳动生产率仅为日本零部件企业的1/8。根据麦肯锡发布的调查报告,与美国轿车厂家的平均全员劳动生产率相比,国内生产效率最高的轿车厂家全员劳动生产率仅为52%,13家国内最大型轿车厂家平均全员生产率仅为21%,而整个中国汽车制造业的平均全员劳动生产率仅为美国轿车制造业的7%。另外,无论是原材料采购、在制品过程控制,还是制成品的销售、流通和服务,中国汽车零部件企业都还没有形成大规模的成本优势,加上产品结构不合理,不少零部件企业生产能力严重过剩,资产大量闲置,固定成本增加;或因为一些企业,长期在某种利益集团的保护之下,成本居高不下,缺乏市场竞争力。由此可见,我国与发达国家相比,在劳动生产率和成本方面处于劣势。

据统计资料显示,我国制造业的劳动生产率为3.8万元/人·年。虽然我国目前是全球排名第四位的制造大国,但还不是制造强国,劳动生产率仅为美国的4.38%、日本的4%、德国的5%。江西省与中部六省相比又相对较弱。2003年江西省的全员劳动生产率仅比西藏高1794元,位于全国倒数第二位,在中部六省中排名最后(见表4和图3)。

表4 2003年中部六省全员劳动生产率 单位:元/人·年

省 份	山西	安徽	江西	河南	湖北	湖南
全员劳动生产率	49796	59183	46481	54838	68719	56082

资料来源:2004年中国统计年鉴

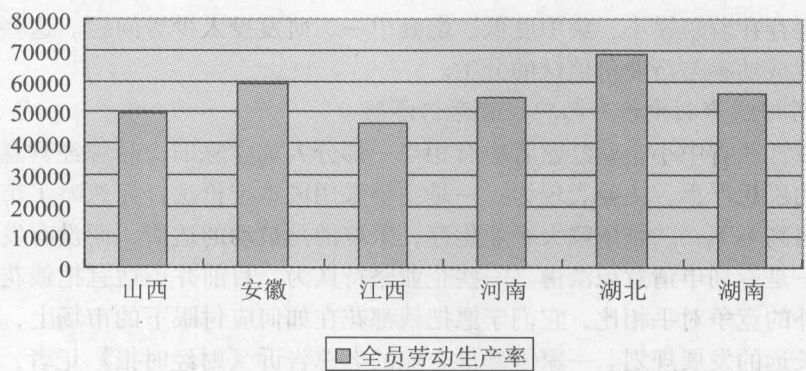


图3 2003 年中部六省全员劳动生产率

江西省的成本费用利润率也是排在全国倒数第二位，仅高于宁夏，在中部六省中排名最后（见表5和图4）。

表5 2004 年中部六省成本费用利润率

省 份	山西	安徽	江西	河南	湖北	湖南
成本费用利润率（%）	7.24	5.22	3.61	5.70	5.96	4.96

资料来源：2005 年中国统计年鉴

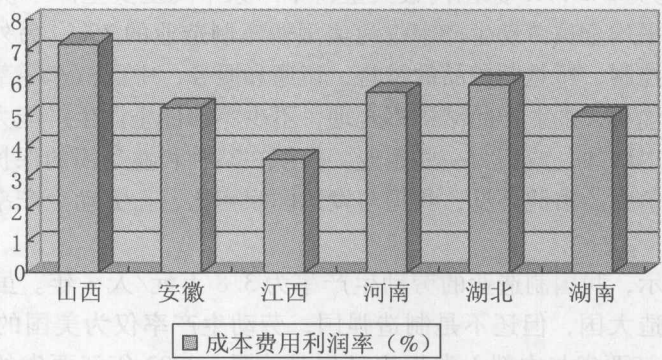


图4 2004 年中部六省成本费用利润率

江西省中小型企业与全省水平相比，中型企业的成本费用率高于全省的平均水平，小型企业则低于全省的平均水平（见表6）。

表6 2004 年成本利润率

	江西省	中型企业	小型企业
成本利润率（%）	3.61	4.27	2.40

资料来源：2005 年江西统计年鉴

调查资料显示,昌河和江铃集团选择采购省外汽车零部件的主要理由是价格低廉。这主要是由于江西的零部件生产企业劳动效率偏低、规模小、开工能力不足等因素造成江西的汽车零部件成本高于外省企业生产的零部件。

3. 管理水平低

总资产贡献率反映了企业全部资产的获利能力,是企业经营业绩和管理水平的集中体现,是评价和考核企业赢利能力的核心指标。

江西省全部国有及规模已上非国有工业企业总资产贡献率与全国其他各省相比处于中下游,与中部六省相比处于第五位,即倒数第二位(见表7和图5)。江西省的中小企业总资产贡献率又普遍低于省平均水平(见表8)。

表7 2004年中部六省总资产贡献率

省份	山西	安徽	江西	河南	湖北	湖南
总资产贡献率(%)	11.24	10.78	10.33	12.30	8.87	12.94

资料来源:2005年中国统计年鉴

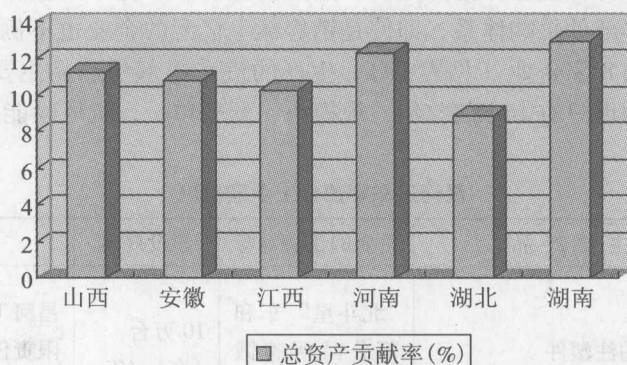


图5 2004年中部六省总资产贡献率

表8 2004年总资产贡献率

	江西省	中型企业	小型企业
总资产贡献率(%)	10.33	10.07	7.56

资料来源:2005年江西统计年鉴

4. 经营规模小,配套单一,抗风险能力弱

我国汽车零部件企业普遍生产经营规模小,配套单一,抗风险能力弱。国际汽车零部件企业一般都有几百万套(件)的年产量,为多家整车企业配套,而国内零部件企业即使是国产化较好、规模较大的上汽集团,也只有几十万套(件)的年产量,大多数零部件企业只为一个整车企业配套,没有形成规模经济,产品成本高、效益差,国际竞争力弱。