# 汽车业企业经济论文

来源：网络 作者：红叶飘零 更新时间：2024-01-13

*从有关部门对我国汽车市场需求的分析来看，汽车市场似首还比较乐观。据国家信息中心预测，未来十几年，中国汽车市场将继续在增长期内运行，汽车需求量将以年均9%的速度递增。今天范文网小编要与大家分享的是：汽车业企业经济相关论文。具体内容如下，欢迎...*

从有关部门对我国汽车市场需求的分析来看，汽车市场似首还比较乐观。据国家信息中心预测，未来十几年，中国汽车市场将继续在增长期内运行，汽车需求量将以年均9%的速度递增。今天范文网小编要与大家分享的是：汽车业企业经济相关论文。具体内容如下，欢迎阅读：

关键词：汽车业 经济

论文正文：

汽车业企业经济

一、企业要有规模经济效益

在企业的经济效益中，企业的规模是一个重要的因素。企业的规模，一般是指企业生产力所包括的生产资料、人力、科学技术等诸因素在特定空间和范围内的集中程度。企业的规模也可以直接用企业的生产规模(即通常所说的生产能力)来表示。任何一个企业，无论大小，总是在一定的规模基础上进行生产经营活动的。问题在于，企业究竟应以怎样的规模才能使企业创造经济效益的能力得到最大限度的发挥。我们把适度、合理，能为企业带来最佳经济效益的规模称为经济规模，经济规模所带来的经济效益称为规模经济效益。

需要强调的是，适度、合理是十分重要的，因为在整个国民经济体系中存在着不同行业、不同部门的企业，它们之间情况不同，所要求的最佳经济规模也有很大差别。因此，不能笼统地以某一行业的经济规模去判断其他行业的经济规模。一般说，对于那些资源分散、能耗较低，属劳动密集型的企业，规模应以中小型为宜，如食品、服装等行业。

这类企业所需投资较少，产品规格多，市场变化快，如以中小型企业为主，则便于发挥它们生产经营机动灵活，产品掉头快等优势，成为市场经济海洋中的鱼雷快艇而对于那些要求资源相对集中，能耗高，属于技术密集型、资金密集型的产业，企业规模应以大型企业为宜，如汽车制造，冶金等行业。这类企业需要巨额投资，能耗高，对人员素质、技术水平和管理水平的要求也比较高，必须走集约化生产的路子，实行相对集中，形成合力，实现大批量生产，才能降低单位成本，实现最佳经济效益。

二、制约企业生产经营规模的主要因素

首先，制约因素是市场需求，因为在市场经济条件下，企业的产品只有在市场上销售出去，才能真正获得经济效益，经济效益应该是和企业的销售量相联系，而并非是与生产量相联系。如果没有市场需求，或产品不适销对路，那么往往产出量越多，造成的浪费越大。所以，企业在确定生产规模时，首先必须考虑市场因素，企业的生产能力不能超出市场的需求量(包括潜在的需求量)。

从有关部门对我国汽车市场需求的分析来看，汽车市场似首还比较乐观。据国家信息中心预测，未来十几年，中国汽车市场将继续在增长期内运行，汽车需求量将以年均9%的速度递增。到202\_年汽车当年需求量将达到250万辆，甚至达到或超过300万辆，届时将排在世界第7位。202\_年到202\_年间，汽车需求将以年均8%的速度递增，202\_年当年，汽车需求量将达到550一o万辆，届时中国大陆的汽车需求将仅次于美国和日本，成为世界第三大汽车需求国。广大的汽车市场为汽车工业的发展提供了前提条件。

其次，发展规模经济，不等同于单纯扩大生产规模。企业轶取最大经济效益的规模，只能是最，经济的规模，并非是无限大的规模。随着产量的扩大，生产总成本和销售收入将会出现非线性的变化，因此，在确定经济规模时，就需要采用非线性分析模型来计算经济规模。产量过小，达不到经济规模，经济效益不佳，但产量过大，超过一定的范围，同样难以获得最佳的经济效益。企业应在这个范围内，寻求能获得最大经济效益的最佳生产规模。

再次，企业的生产规模还要受到原材料供应、资金来源、外部协作条件、运输条件等多方面因素的影响，有时还可能受到工厂布局、产销地运输距离远近等条件的限制。凡此种种，均需要汽车工业和其他行业的决策者在确定企业的经济规模时认真考虑和分析。

三、发展规模提高经济效益

目前我国汽车工业散、乱、低、慢的局面十分严重。建国后的三十几年中，我们对汽车工业投资太少，年产量平均只有十几万辆，当国内十几家相对较大的汽车企业生产的汽车不能满足市场需求时，于是出现了全面遍地开花、小规模生产的状况，一时问几乎每个省都在造汽车，有的省甚至号召每一个县造汽车，群众性的造车运动导致全国冒出了100多家整车制造厂，700多家改装厂。

在一定的时期内，小规模生产的汽车仍有销路，成本虽高也仍有一定的效益，所以，方使得各地一哄而上，乐此不疲。从世界汽车工业发展的历程来看，存在着美、日两种发展模式，美国在本世纪20、30年代曾有过1，。00多家汽车公司，可以说比我们现在的分散状况还要严重，他们用了几十年的时间，完成了大鱼吃小鱼的过程，使汽车生产集中在通用、福特、克莱斯勒三大汽车制造企业手里;日本在50年代发展汽车工业时就没有重走欧美国家的老路，而是从一开始就进行政府干预，加大计划性，从而少走了许多弯路;

韩国70年代上汽车工业时基本也是采用日本模式，韩国的汽车工业起步较晚，但今天其所以能具有一定的国际竞争力，一个重要原因就是全国三大汽车公司具备了相当规模的生产能力。近些年来，随着企业对高质量、低成本的刻意追求和电子计算机的广泛应用，当今世界几乎所有的汽车强国都朝着扩大规模的方向迈出了新的步伐，从在一个国家内重组，走向在世界范围内的重组。

按照国际上的经验，卡车的经济批量为年产10万辆以上，轿车为年产25一30方辆以上。而我国截止1994年底，除一汽气二汽的冲吨位卡车能算得上经济批量生产外，其余还没有一种车型达到经济批量生产，也没有一家汽车企业达到经济规模所需要的水平。如此分散的局面，如何与发达国家大汽车公司抗衡?正如有关人士分析的那样:我国汽车工业与发达国家相比，最大的劣势并不在资金缺乏，技术装备落后，而是在于我国汽车工业像一盘散沙，没有形成可以克敌制胜的铁拳头。

而这样的局面终将是难以持久的，随着我国国民经济从计划经济体制逐步向市场经济体制过渡，国内汽车厂家之间展开的竞争，已经威胁到一些小规模生产企业的生存。随着我国市场的逐步对外开放，我国汽车工业终究会面临着与世界工业强国交手的局面，到那时，我国这块所谓世界上最后一块汽车市场，就有可能被竞争对手所占领，我们恐怕将失去我们的民族汽车工业。因为，一盘散沙的汽车工业是没有什么竞争力的，汽车工业只有达到经济规模生产，才能实现低成本、高质量、高效益。企业的生产规模与单位产品生产成本之间存在着密切联系。

从会计的角度看，企业的产品成本按其与生产量的关系可分为变动成本和固定成本。变动成本指成本总额与生产量总数成正比例增减变动关系的成本，如原材料的耗用成本及直接人工费成本等。但是单位产品中的变动成本则是固定不变的。如天津生产的夏利轿车每辆车需配备一台发动机，每台发动机成本为800。元，当轿车产量为2万辆时，发动机总成本为1.6亿元，当轿车产量为20万辆时，发动机总成本则为16亿元。固定成本指成本总额在一定期间，一定生产规模范围内，不受生产量增减变动影响而固定不变的成本，如折旧费等。但是单位产品中的固定成本则随生产量的增减成反比例的变动。

例如一个轿车车型模具，大约需投资人民币8亿元，经济使用寿命大约5年，如不考虑残值因素，按经济使用寿命计提折旧，则每年的折旧额约为1.6亿元，如年产轿车2万辆，则每辆车的折旧费成本为800。元，如年产轿车2。万辆，则每辆车的折旧费成本仅为800元。因此，在一定的生产规模范围内，生产量越大，单位产品成本就越低，经济效益就越高.产品的竞争力就越强。

另外，汽车工业属于高技术的产业，要求工艺、设备具备较高的水平和效率，而高效率的工艺、设备还必须同相应的生产规模相适应，如果生产规模不足，先进工艺、设备的优势就难以发挥，大马拉小车造成浪费，还会因开工不足而提高产品单位成本。如果采用相对落后的工艺和设备，又会造成产品质量差，生产效率低，缺乏竞争力。

因此，就汽车工业而言一，只有扩大生产规模才能达到规模经济效益。1994年2月，国务院颁发的《汽车工业产业政策》明确提出:国家鼓励汽车工业企业通过资产合并、兼并和股份制等形式发展跨部门、跨地区的企业集团;国家将对具有独立的产品、技术开发能力和一定生产规模及市场占有率的汽车、摩托车及其零部件生产企业或企业集团，重点予以支持，在本世纪内，支持2一3家汽车生产企业(企业集团)迅速成长为具有相当实力的大型企业，生产规模向年产60万辆推进;6一7家汽车生产企业(企业集团)成为国内的骨干企业，生产规模向年产30万辆推进;初步确立少厂点、大批量生产体制和少数大型企业间有序竞争的市场结构，使同一类汽车产品产量居国内前三家企业的销售量在国内市场占有率达到70%以上;

与此同时，引导大型企业与骨干企业实行强强联合，在202\_年以前形成3一4家具有一定国际竞争力的大型汽车企业集团。这个《汽车工业产业政策》是鼓舞人心的。可喜的是，它已经开始变为人们的行动。据报载:第一汽车制造厂七五期间就成功地有偿兼并吉林、长春两市地方四厂，建成了6万辆轻型车基地，八五期间，一汽轻型车基地延伸到黑龙江、辽宁两省，1995年2月，一汽又对金杯汽车股份有限公司以收购股权的形式实现资产联合，按高起点、专业化、大批量原则，进行生产要素优化组合和资源合理配置，在短短几年尸寸间里轻型车已形成三大系列50多个品种，生产能力达到15万辆。

天津于1982年组建汽车工业总公司，公司发展初期，就把发展思路定在大批量、专业化、集约化的轨道上，先后调整、重组了20多个工厂，公司目前正在实施一项中期发展计划，目标是在1995年底基本实现年产15万辆夏利牌轿车的生产能力;这一计划完成后，1996年天津汽车工业总公司将具备年产24万辆汽车的生产能力。上海将上海牌轿车生产厂并入大众，集中力量生产桑塔纳轿车，并提出到202\_年，形成年产轿车50万辆的目标。

这些无疑是可喜的，不过从我国现有的几家较大规模的汽车企业来看，也还远远没有达到可以和世界汽车工业发达国家抗衡的生产规模，还难以登上世界级汽车工业竞争的拳台。

因此，汽车工业的重组，仅仅是一个开始，我国汽车工业的分散状况是长期形成的，这里面，有经济利益、管理体制等多方面的原因，不可能在极短的时间内改变，但我们必须加快这个调整的步伐，而且这个调整还不能是汽车企业的简单合并，而是要进行结构的调整，要进行重组、改造、综合、提高。要尽快实现这一目标，必须加强国家的宏观调控。国家的宏观调控是以经济手段为主，促进市场机制的完善，规范企业的经济行为，但必要时要辅之以行政手段。

我们应更多地从日本汽车工业发展模式中吸取经验，按照我们中国的具体情况，走出一条发展我国汽车工业的路子来。从企业来讲，要发展规模经济，不能单靠国家创造外部条件，必须努力筹集资金，嫁接改造现有企业，引进先进的工艺装备，加快技术改造步伐，改善产品结构，提高产品质量，降低产品成本。并且，要苦练内功，全面提高企业管理水平和员工素质，促进管理的现代化，在条件具备的情况下，应组建企业集团，以推进企业规模经济效益的实现。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！