

日本集团主义文化下汽车产业集群化发展的研究

谢威特

(湖南科技大学 商学院,湖南 湘潭 411201)

摘要:汽车产业被称为工业中的工业,其发达程度直接体现了一个国家的工业水平与发达程度,汽车产业是任何强国都不可或缺的重要经济支柱。日本作为后起之秀,其汽车产业取得的成就有目共睹,也对如今处于汽车产业快速发展阶段的中国有重大的借鉴意义。日本汽车产业的成功与其集团主义文化及其垂直分工协作体系有着重要联系,这对同样重视集体主义的中国来说有着极具意义的借鉴与启示作用。

关键词:集团主义文化;产业集群;垂直分工体系

中图分类号:G114

文献标志码:A

文章编号:1674-5884(2016)04-0182-03

1 日本集团主义文化的基础

1.1 自然环境基础

日本是地处东亚的一个岛国,由本州、四国、九州、北海道四个大岛及数千个小岛组成。日本多山地,其山地地形占了全国的3/4左右,河流大多短而湍急,使得交通受阻,往来不便,因而形成数量众多且面积狭小的封闭区域。此外,全岛处于大陆板块与大洋板块的交界处,多火山、地震、台风等自然灾害。孤立的海岛环境加之内部交通不畅,相互之间闭塞封闭,人们对于相互协作的要求更为明显,只有如此,才能更好地生存及抵御自然灾害,这也为相对独立的小集体的形成提供了一定基础。

1.2 人文环境基础

在各岛被海洋孤立,面积狭小、交通受阻等地理环境因素下,自古以来各区域生活的小团体相互之间便存在交流不便的问题,这就使得日本民族为适应这种环境而产生了以村落为单位的集团形式^[1]。日本同样也是以夫妻组成的家为单位,许多的家组成了村。但日本的家和村与中国的家和村有着显著的不同。日本的家是以家业为核心的经营团体,其家业的扩张与发展并非单纯的家族人员繁衍的结果,而是根据经营的需要相互分工协作发展起来的。以本家为核心,在本家外还有许多的家族成员自行建立或联姻形成的分家以及长期服务于本家的佣人、武士等形成的别家,这些团体相互协作分工,共同从属于本家从而形成了一个家的经营团体。这种家族式经营集体在不同的时代有着不同的表现形式,过去主要表现为村落集团。而在如今的日本社会则表现为企业集团^[2]。

一般来说,日本的村落集团具有很强的排外性与排他性,个人很难在社会上自由流动,只能在自己所属的村落集团内部谋求发展而无法在其他村落集团效力。这也使得日本人会时刻意识到自己是集团的一部分,个人的成就需要依靠集团来实现。同时,这种排他性也提升了个人对集团的忠诚度与集团结构的稳定。在其内部,村落集团倾向于整齐划一,有少数意见和与集团有分歧的人都是不受欢迎的,严重的甚至会受到制裁与惩处。此外,等级制度也十分森严,有着严格的纵向等级制度。村长及长辈都是绝对的权威,所有人根据年龄的长幼而承担不同的责任与义务。这种形态在古代村落集团中十分普遍,

在如今的企业集团里也有很重的痕迹^[3]。而这也充分体现出了集团主义贯穿于日本社会的各个方面,在对集团忠诚的基础上也有很强的纪律性,这也成就了日本丰富的集团主义文化。

2 日本集团主义文化对汽车产业集群化发展的影响

2.1 高效的垂直分工体系

日本的汽车产业是其经济支柱,作为后起之秀,在 20 世纪 60 年代开始迅速发展,不仅赢得了国内民众的认可也逐步开始对外出口走向世界,逐渐成为当今世界上的汽车强国。日本的汽车产业有着明显的区域集中分布特征。这种集群式的发展使得区域内的资源、资本、人才、技术得以很好的共享以及产业链上下游的企业合作,从而提高生产效率。不仅如此,在日本众多汽车企业的国际化发展中也十分注重相关配套厂商的集群化设置,这些对于日系车企在世界各地的发展尤其是对于车辆生产的成本控制有着不可磨灭的作用。

这种集群式的发展促进了日本产业独特的高效分工协作体系,并且主机厂与供应商之间的协作方式多为垂直型,通过这种垂直型分工体系使得主机厂不仅能获得高效分工的效果,并且能很好地将竞争机制引入到各供应商之间,从而促使各零部件生产商降低成本、提高质量。更为重要的是,可以促进体系内的各厂商共同协作进步,相互学习交流技术,推动整个产业的共同发展,进而提升整体的竞争实力。这种模式在日系车企走向世界的国际化过程中十分的常见,在世界各国的投资建厂过程中均建立了相对完整的垂直分工体系,使得其高效分工的集群生产方式得以广泛运用,为其在各国的汽车市场中有效地控制住了成本,降低了库存量,进而极大地提高了日系车的产品竞争力。此外,主机厂与供应商的技术人员往来十分频繁,从而达到相互促进,在提高供应商生产技术的同时也缩短了自身产品开发的时间周期^[4]。

2.2 成功的企业文化促成先进的管理技术

与中国传统文化中强调孝所不同的是,日本文化更多的是以忠为核心。这种忠与孝的最大区别便是跨越了血缘关系的束缚而形成的集体^[5]。因而在如今的日本企业中,其文化有注重尊重民族传统、员工的献身精神、集体主义价值观等特点。这种以集体为上的集团主义文化使得员工极具敬业精神,成为企业发展的内在推动力。在这种集团主义文化的指导下,日本企业实行终身雇佣、年功序列等体制,让各员工安心地为企业奋斗奉献,使得日本企业的生产效率提高,并且这种以忠为核心的集团主义文化使得日本企业趋向于联合与互相合作,一旦形成合作关系,便会相互间十分信任,这也使得日本所形成的产业集群十分牢固,不易破裂,这对于产业内各企业的高效分工有着关键的作用^[6]。

3 日本集团主义文化下汽车产业的发展对我国汽车工业发展的启示

3.1 我国汽车产业发展的特征

自 1953 年 7 月长春一汽破土动工到 1956 年 7 月的建成投产,中国汽车工业开始了自己的征程。从第一辆解放牌汽车下线到 1966 年各汽车厂相继建立逐步形成一大四小的局面,再到 1992 年中国汽车产量破百万辆以及如今成为世界第一大世界汽车市场。中国汽车产业经历了起步到快速发展的阶段。中国汽车产业一方面经历了快速的发展取得了一定的成果,但也同样有着自己的特征:首先,中国汽车产业主要以中外合资车为主,自主品牌市场占有率偏低且多为模仿制造,缺乏核心技术;其次,各汽车产业分布比较散,加上地方保护主义,车企各自为政,产业链短,无法进一步削减成本,未能形成强大的产业集群;最后,在分散的产业布局中各区域形成了一定的聚集性(如图 1 所示)。

但由于整体上分布较为分散使得相互之间协作较少,未能形成有效的分工体系,特别是垂直分工体系很不发达。无论合资企业还是自主企业都有着大量的配套生产厂商,但由于缺乏相互合作导致各配套企业重复散乱、实力弱且规模小,形成“大而全,小而全”的弊病。再看日本的汽车产业,由于其有着很好的分工协作体系,纵向上,以整车组装总厂为顶点与大量零部件生产厂商合作,加上产业集群化发展使得运费降低形成了发达的垂直分工体系,横向上,以整车企业为核心包含着众多资本及生产上密切联系的各零部件生产厂商形成了集团主义氛围浓重的大型企业集团^[4]。

3.2 日本汽车产业发展对我国汽车工业发展的启示

通过对日本汽车产业发展情况的分析可以发现许多值得我国借鉴的地方,两国的汽车工业发展历



图 1 中国汽车产业分布示意图

程有许多相似的地方,比如两国的汽车工业都是从国外引进技术开始的。然而如今,日本已经全面赶超欧美等汽车强国成为了如今世界上的汽车强国之一,我国虽经历了快速的发展,但总体上仍处于起步阶段,因此有许多方面仍需要改变和努力。其一,应减少政府干预,逐步消除地方保护主义对汽车工业的阻碍,促进车企之间正常的竞争,从而推进相互的产业重组,逐步形成高效的集群化发展以及高效的分工协作体系,带动相关产业的发展。其二,加强自主研发,增大研发投入。逐步摆脱对国外的技术依赖。这不是一个短期能完成的任务,需要有坚定的信心、持之以恒的科研投入。其三,虽然我国许多车企已经走向世界,但重心仍旧在国内市场中,走向世界同样是非常重要的部分,它有利于接触学习到最先进的技术,整合全世界的资源,从而进一步削减成本,扩大市场份额^[7]。

4 结语

中日两国在文化起源上有着许多的共同点,这有利于两国相互借鉴、相互学习。与中国的传统文化强调的孝不同,日本文化中更加强调整忠的作用,这有其特殊的自然环境基础与社会环境基础。由于这种忠的思想,使得日本人之间形成一种不依赖血缘关系的合作与信任,这促成了集团的形成也使得这种集团变得稳固,同样由于这种强调集团集体的文化思想又反过来促进各成员竭尽全力地融入到集团当中,这使得集团主义文化得以形成并长效发展。在现代的企业文化中,这种集团主义文化依然有着重要的影响力,这促进了企业之间的相互合作与分工,为各产业的集群化发展以及相互之间的分工体系的建立奠定了重要的基础^[8]。

参考文献:

[1] 島越皓之. 家と村の社会学[M]. 东京:世界思想社,1988.
[2] 江守五夫. 日本村落の構造[M]. 东京:弘文堂,1987.
[3] 石扬. 中日集团主义价值观之比较[D]. 延边:延边大学,2012.
[4] 田江艳,王承云. 中日汽车产业发展模式的比较[J]. 世界地理研究,2010(1):95-99.
[5] 中村元. 日本人の考え方[M]. 东京:文芸春秋社,1985.
[6] 尹小平,徐兴. 集团主义文化与日本金字塔式垄断体制的沿革[J]. 东北师范大学学报(哲学社会科学版),2012(2):57.
[7] 徐充,姜威. 日本汽车产业的发展及其对我国的启示[J]. 现代日本经济,2007(3):53.
[8] 李萍. 论日本的企业集团主义[J]. 中国人民大学学报,2002(6):44-45.

(责任校对 莫秀珍)