

长安汽车财务绩效差异及原因分析

寇鑫,崔彩萍

(沈阳建筑大学管理学院,辽宁 沈阳 110168)

摘要:随着社会经济快速发展,汽车行业面临转型升级,而部分大型汽车制造业难以适应发展形势。以汽车制造业上市公司长安汽车为研究对象,结合2015—2019年财务数据,从盈利能力、资产质量、债务风险状况、经营增长状况4个方面选取了评价指标;运用熵权-TOPSIS绩效评价模型,通过赋权重与绩效相对贴进度计算,从横纵向两方面分析了长安汽车财务绩效水平,并从绩效水平到指标进行具体分析,找出了财务绩效较差的具体原因,提出了改善建议,为难以适应行业迅速发展形势的汽车制造行业提供借鉴。

关键词:财务绩效;熵权-TOPSIS模型;汽车制造业;长安

中图分类号:F275.5 **文献标志码:**A

近年来,汽车工业作为我国重要的产业支柱,取得了跨越式发展,汽车已经从寻常百姓家的“高配”变为“标配”,我国曾连续10年成为全球第一大汽车市场,汽车制造和销售拥有巨大的潜在市场。但随着经济转型和社会发展,汽车行业也迎来许多新挑战。2013年起,我国汽车销售增长率逐渐下滑(见表1),2018年甚至出现了28年来首次负增长,2019年,我国汽车市场继续低迷,销售量增长率下滑速度达到17.67%,是2018年的3倍。面对如此严峻的市场环境,上海汽车集团股份有限公司(以下简称上汽集团)、吉利汽车等部分大型汽车制造企业依然可抢占市场,销量与利润不降反增,而作为中国汽车四大集团阵营企业之一的长安汽车未能快速适应市场变化,近3年主要销售指标(销售量、市场占有率、净利润)逐年下降,其中,2018年最为严重,销售量下降25.58%,市场占有率下滑2.35%,主营业务收入下降

17.85%,净利润的下滑更是达到89.97%。为分析长安汽车近几年经营发展中存在的问题,笔者将熵权-TOPSIS分析法应用于汽车行业财务绩效分析^[1],从财务角度分析近5年长安汽车财务绩效值及其变化趋势,找出财务绩效较差的两年,对比行业内的财务绩效标准参考值,找出制约企业自身发展的短板,进而为改善长安汽车财务绩效状况提出合理化建议^[2-3]。

表1 2015—2019年长安汽车销售量情况

年份	市场占有率/%	销售量/辆	净利润/万元
2015	11.30	2 776 514	992 255
2016	10.90	3 063 403	1 027 659
2017	9.95	2 872 456	720 844
2018	7.60	2 137 785	72 336
2019	6.83	1 759 971	-264 913

一、财务绩效评价指标选取

财务绩效评价体系所选取的指标直接影响绩效结果的准确性,笔者选取的指标源于

国务院国有资产监督管理委员会考核分配局给出的大型汽车制造业绩效评价指标。一方面,这些指标较全面、参考价值高、可信度较高,计算各指标值时统一依照其附注中的指标计算标准,准确性强;另一方面,由于要分析案例公司财务绩效在大型汽车制造业中所处的水平,所选指标必须具备各水平的参考标准,国有资产监督管理委员会考核分配局从优秀、良好、平均、较低、较差几方面给出各财务指标的参考值,可为财务绩效水平横向对比作评价标准。长安汽车或有负债率研究年度内均为零,使用熵权法时,指标各年度值都相同,其熵达到最大值 1,熵权为 0,说明该指标不能向决策者提供有价值的信息,构建评价指标体系时应考虑去掉该指标^[4],因此,剔除“或有负债比率”指标。

1. 盈利能力指标

盈利能力指企业利用现有资源获取利润的潜力。随着消费者对汽车需求质量的提高,汽车制造业成为高投入与高风险行业,其盈利能力直接影响企业的长远发展。主要选取净资产收益率、总资产报酬率、销售利润率、盈余现金保障倍数、成本费用利润率、资本收益率指标分析企业盈利能力。

2. 资产质量状况指标

资产质量分析指依据资产负债表项目,确定各项资产是否具有变现能力与实际获利能力。汽车制造业规模庞大,各项资产投入与应收账款较多,促使企业资产良性循环是其保持长久竞争优势的源泉。主要选取总资产周转率、应收账款周转率、不良资产比率、流动资产周转率、资产现金回收率等对企业资产质量状况进行分析。

3. 债务风险状况指标

债务风险衡量指通过分析企业资产流动性与变现能力,衡量企业对其负担债务的保障程度。汽车制造业的偿债能力可反映出企业资金调度与资产配置能力、营运水平与管理效率。主要选取资产负债率、已获利息倍数、速动比率、现金流动负债比率、带息负债比率等指标分析债务风险状况。

4. 经营增长状况指标

经营增长能力是企业保持持续盈利性与价值增长可能性的能力。汽车制造业必须立足市场,推陈出新,如不能逐渐扩大市场与自身规模,最后就要被逐出市场。主要选取销售增长率、资本保值增值率、销售利润增长率、总资产增长率、投入技术比率等指标分析企业经营增长状况。

二、模型理论基础

1. 熵权法基本原理

熵权法能避免德尔非法、层次分析法、主次分析法这些赋权方法所存在的主观意识问题,是一种客观的赋权方法^[5],适用于定量分析且精度较高,但对于定性分析的指标难以量化。熵权法原理通过计算熵值确定指标的权重,指标的熵值越大,则说明该指标的几个值波动程度越大,这种不稳定性加大了赋予的权重。相反,若指标熵值越小,则该指标赋予的权重越小。

2. TOPSIS 法基本原理

TOPSIS 法^[6]是一种逼近理想解的排序方法。其处理流程为先区分正负指标,然后计算正理想解和负理想解,根据评价对象到正负理想解的距离进行排序,若评价对象与正理想解的距离越小或与负理想解的距离越大,也就是靠近最优解同时又远离最劣解,说明贴合度高,绩效好;反之,贴合度低,绩效差。

3. 熵权 - Topsis 财务绩效评价研究

笔者选取熵权 - TOPSIS 评价模型的原因在于:该方法是将客观赋权与动态分析相结合、较准确的一种评价方法,被越来越广泛地运用到各行业,用于绩效评价、财务风险评价、信用评价、运营效率分析、企业竞争力分析等方面,也逐渐用于财务绩效评价研究。

羊晚成等^[7]以 2014—2016 年我国 15 家出版上市公司财务报表数据为研究对象,通过熵权 - TOPSIS 评价模型,从资产规模、运营能力、盈利能力、成长能力、偿债能力和现金能力 6 个方面,对我国出版上市公司进行了财务绩效评价与分析;彭琳^[8]以包头 CJ

公司 10 个内部项目财务数据为基础,运用熵权-TOPSIS 模型进行了财务绩效分析,提出包头 CJ 公司应努力降低施工成本、提高资金使用率、完善应收账款管理制度等建议,以改善包头 CJ 公司的财务绩效水平;许一帆等^[9]以 2018 年沪深两市 15 家医药类上市公司为评价对象,选取 14 项财务指标数据为样本,引入熵权-TOPSIS 对其财务绩效进行了评价,指出医药类上市公司盈利能力对财务绩效影响较大。

前人曾用过主成分分析法、因子分析法、沃尔评分法与神经网络聚类方法(Self-Organizing Feature Map,SOM)等方法对汽车制造业财务绩效进行了分析,笔者将近年来用于其他行业绩效评价的熵权-TOPSIS 模型应用于汽车行业。

三、长安汽车财务绩效纵向实证分析

1. 熵权法确定权重

(1) 构建评价矩阵 R_X

设有 21 个评价指标和 5 个年份, X_{ij} 表示为年份 i 下第 j 个指标的数值,即 $i = \{1, 2, \cdots, 5\}, j = \{1, 2, \cdots, 21\}$ 。

$$R_X = \begin{bmatrix} X_{11} & X_{12} & \cdots & X_{121} \\ X_{21} & X_{22} & \cdots & X_{221} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ X_{51} & X_{52} & \cdots & X_{521} \end{bmatrix}$$

(2) 进行指标标准化处理,消除单位不同带来的影响

将 21 种指标分为正向指标(数值越大,财务绩效越好)与负向指标(数值越大,财务绩效越差),其中,资产负债率、带息负债比率、不良资产比率为负向指标,其余都是正向指标,正向指标处理方法为

$$Y_{ij} = \frac{X_{ij} - \min(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj})}{\max(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj}) - \min(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj})}$$

负向指标处理即在正向指标的基础上,将分子变为资产负债率下 5 个年份中的最大值分别减去资产负债率的下的每个数值(若有 0 出现,取 0.001,因为 0 不能取对数)。

$$Y_{ij} = \frac{\max(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj}) - X_{ij}}{\max(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj}) - \min(X_{1j}, X_{2j}, \cdots, X_{nj})}$$

(3) 经标准处理得新的 5 行 21 列的矩阵

$$R_y = \begin{bmatrix} Y_{11} & Y_{12} & \cdots & Y_{121} \\ Y_{21} & Y_{22} & \cdots & Y_{221} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ Y_{51} & Y_{52} & \cdots & Y_{521} \end{bmatrix}$$

(4) 计算各个数据值得到比重

第 i 个年份第 j 个评价指标占这个指标在所有年份所对应数值和的比重为

$$P_{ij} = \frac{Y_{ij}}{\sum_{i=1}^5 Y_{ij}}$$

(5) 计算评价指标熵值

$$e_j = -\frac{1}{\ln n} \sum_{i=1}^n P_{ij} \ln P_{ij}$$

(6) 确定指标权重

$$w_j = \frac{1 - e_j}{\sum_{j=1}^m 1 - e_j} \quad (j = 1, 2, \cdots, m)$$

求出的每个指标权重如表 2 所示。

表 2 熵权法计算的长安汽车各指标权重结果

序号	指标名称	权重
1	净资产收益率	0.045 1
2	总资产报酬率	0.044 3
3	销售利润率	0.040 3
4	盈余现金保障倍数	0.030 0
5	成本费用利润率	0.036 5
6	资本收益率	0.041 0
7	总资产周转率	0.117 2
8	应收账款周转率	0.046 0
9	不良资产比率	0.029 9
10	流动资产周转率	0.077 4
11	资产现金回收率	0.045 1
12	资产负债率	0.042 7
13	已获利息倍数	0.031 7
14	速动比率	0.054 9
15	现金流流动负债比率	0.043 7
16	带息负债比率	0.033 9
17	销售增长率	0.035 7
18	资本保值增值率	0.049 2
19	销售利润增长率	0.051 4
20	总资产增长率	0.042 6
21	技术投入比率	0.061 3

2. TOPSIS 法计算长安汽车财务绩效理想贴进度

(1) 归一化处理,提高数据的可比性
通过归一化处理使矩阵数据集中在一定

范围内,加强比较的准确性,对矩阵中的数据
进行平方处理,将每一个指标所有年份的平
方值求和后开方作分母,平方值作分子,得到
新的 5 行 21 列规范化矩阵。

$$X'_{ij} = X_{ij} / \sqrt{\sum_{i=1}^5 X_{ij}^2}$$

(2) 规范化决策矩阵

$$R'_X = \begin{bmatrix} X'_{11} & X'_{12} & \cdots & X'_{121} \\ X'_{21} & X'_{22} & \cdots & X'_{221} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ X'_{51} & X'_{52} & \cdots & X'_{521} \end{bmatrix}$$

(3) 利用熵权所确定的权重建立加权规
范化矩阵

传统方法中,TOPSIS 法通过主观赋比构
造规范化矩阵,结果中主观意识较强,客观准
确性较差。笔者根据熵权法客观确定的比例
建立加权规范化矩阵,将归一化处理后的矩
阵数据乘每个指标所占的权重,构建式 $V_{ij} =$
 $X'_{ij} \times W_i$,得到加权规范化矩阵。

$$V = \begin{bmatrix} V_{11} & V_{12} & \cdots & V_{121} \\ V_{21} & V_{22} & \cdots & V_{221} \\ \vdots & \vdots & & \vdots \\ V_{51} & V_{52} & \cdots & V_{521} \end{bmatrix}$$

(4) 确定正负理想解

正理想解是正向指标最大值与负向指标
最小值 V^+ ,正理想解集合是 5 年中各个指
标的最优值;负理想解是正向指标最小值与
负向指标最大值 V^- ,负理想解集合是各个
指标最劣值的集合,正负理想解为各个财务
指标的理想程度提供了标杆。

(5) 计算欧氏距离

$$d_j^+ = \sqrt{\sum_{j=1}^m (V_{ij} - V_j^+)^2}$$

$$d_j^- = \sqrt{\sum_{j=1}^m (V_{ij} - V_j^-)^2}$$

式中: d_j^+ 为距离正理想解的欧氏距离,数值越
小说明指标越优; d_j^- 为距离负理想解的欧氏
距离,数值越大指标越优。

(6) 计算相对贴近度

贴近度 C_j 是对两个欧氏距离的整体衡
量,值越大表示该年的财务指标距离正理想

解越近,距离负理想解越远,说明该年财务绩
效越好;值小则相反。

$$C_j = \frac{d_j^-}{d_j^+ + d_j^-}$$

通过熵权 - TOPSIS 模型计算 2015—
2019 年长安汽车的贴近度(见图 1),可以发
现长安汽车财务绩效值整体呈下滑趋势,
2018 年财务绩效最差,2019 年稍微有所好
转,但还是落后于 2015—2017 年。

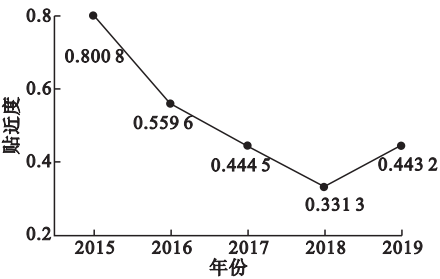


图 1 2015—2019 年长安汽车财务绩效变化趋势

四、2018 年与 2019 年长安汽车财务绩
效横向实证分析

笔者对案例公司财务绩效变化的简要分
析只能看到其纵向变化情况,并不能定论其
好坏。要分析 2018 年与 2019 年其财务绩效
优劣,应找到合适的比较标准,考虑大型汽车
制造业中标杆企业^[10]或与长安汽车实力相
当的对象较难确定,将其直接与大型汽车制
造业各指标优秀、良好、平均与较低值进行对
比,结果如图 2 所示。

通过横向对比可知,2018 年与 2019 年
长安汽车财务绩效水平都低于行业平均水
平,接近行业较低水平,在行业中财务绩效水
平处于末端位置,自身财务绩效处于下滑趋
势。因此,分析问题根源并找到有效改善措
施对长安汽车持续发展至关重要。

五、2018 年与 2019 年长安汽车财务绩
效横向差异分析

1. 横向差异维度分析

通过与行业标准进行横向对比,可以粗略
了解案例公司每年财务绩效在行业中的整
体水平,对 2018 与 2019 两年财务绩效整体
水平进行深入研究,分析该期间财务绩效变
化原因

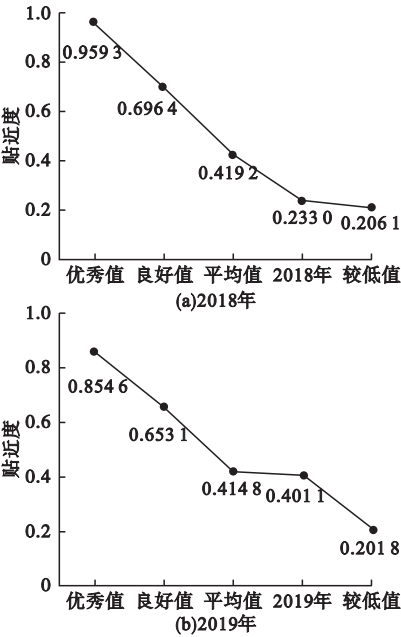


图2 2018年与2019年长安汽车财务绩效横向比较结果

并给予改善建议,有利于促进长安汽车财务绩效好转,进而打破其持续下滑的局面。

从盈利能力、资产质量、债务风险、经营增长4个维度,运用熵权法对2018年财务绩效进行进一步分析(见表3)可知,长安汽车的盈利能力与经营增长处于该年份行业平均水平之下,资产质量状况略高于平均值,债务风险趋于良好状态。因此,盈利能力与经营增长是导致2018年长安汽车财务绩效处于行业均值以下、5年中最接近较低水平的主要原因。

同理可知,2019年长安汽车财务绩效整

表3 2018年长安汽车财务绩效差异分析结果

项目	优秀值	良好值	平均值	2018年	较低值
盈利能力	1.000 0	0.646 6	0.419 5	0.121 9	0.159 4
资产质量	0.963 7	0.707 8	0.452 8	0.526 5	0.122 8
债务风险	0.857 6	0.613 2	0.371 3	0.688 5	0.001 3
经营增长	1.000 0	0.768 2	0.556 2	0.204 8	0.394 3

体处于行业平均以下较低值之上。对评价体系4个维度进行深入分析发现,长安汽车盈利能力低于行业较低水平,资产质量与债务风险接近行业平均值,由于2018年经营状况不佳,导致2019年经营增长接近良好水平,因此,盈利能力是导致2019年长安汽车财务绩效不理想的原因。

2. 横向差异原因分析

通过对长安汽车财务绩效纵向及横向对比,不难发现导致2018年长安汽车财务绩效最差的原因主要在于盈利能力与经营增长,通过整理分析发现2018年其资本收益率、总资产增长率与销售增长率指标低于行业较低指标数值,严重影响公司财务绩效。同理,发现2019年其盈利能力较行业较低水平还有很大差距,拉低了该年份整体绩效,进一步分析发现除销售利润率外的所有盈利能力指标值都低于行业较低值,其中,净资产收益率、资本收益率远低于行业较低值。经过层层分析,找到出现问题的相关指标后,一方面,应结合公司的行业背景、业务模式进行具体分析;另一方面,应结合具体的财务报表项目(见表4)及附注相关信息进行分析,从而得出更恰当的结论,补充和修正指标计算结果^[11]。

表4 部分财务报表项目增减变化情况

项目名称	2018 年		2019 年	
	长安汽车	上汽集团	长安汽车	上汽集团
资产总额	9 348 885	78 276 985	9 761 705	89 433 328
所有者权益总额	4 615 292	28 472 023	4 393 407	30 083 962
营业收入	6 629 827	90 219 406	7 059 525	84 332 437
营业成本	5 658 347	76 998 582	6 023 259	72 610 021
营业税金及附加	230 592	746 333	248 806	660 989
销售费用	528 326	6 342 303	459 117	5 745 059
管理费用	278 276	2 133 602	226 523	2 230 809
财务费用	-42 706	19 544	-19 085	2 437
投资收益	-7 131	3 312 586	-210 937	2 490 082
合营、联营企业投资收益	-33 188	2 592 086	-215 882	2 301 657
营业利润	-20 143	5 367 382	-210 711	4 034 510
营业外利润	85 966	61 269	-13 526	67 003
利润总额	65 822	4 095 779	-224 237	5 434 385

2018 年与 2019 年全球汽车企业排名中,上汽集团位列世界前十,位居中国第一。不论是合资的大众系列,还是自主的荣威等系列,上汽集团在市场上都有着不错表现,收入也非常理想,所以在对报表有关项目进行比较分析时以其作横向标准。2018 年与 2017 年相比,长安汽车利润总额下降 652 266 万元,同比下降 90.83%,2019 年的利润总额为 -224 237 万元,出现大额亏损。而 2018 年上汽集团利润总额是长安汽车的 62 倍,二者差距明显,2019 年上汽集团利润总额增长 33%,差距继续增大。分析收益项目发现,差距根源主要在于营业收入与投资收益,将两个公司营业成本与营业税金及附加作比值,发现投入比相近,期间费用差距也不明显。

(1) 营业收入下降分析

长安汽车自主品牌的主力车型更新较慢。2018 年,长安汽车自主品牌乘用车销量为 826 432 辆,相比 2017 年的 1 039 476 辆下降 20.5%。销量大幅下跌导致自主品牌的主要控股公司销售额大不如 2017 年,例如:2017 年,重庆长安汽车销售额为 623 235 万元,而 2018 年只为 19 911 万元。销售额大幅下跌的原因主要在自主品牌新车车型方面,特别是乘用车更新较慢,2018 年,月销售量曾超过 3 万辆的长安汽车 CS75 共销售 140 293 辆,同比下降幅度达 41.7%,而同时期上汽集团、吉利汽车集团、长城汽车乘用车等自主车企在不同细分市场中推出了更强的新产品。

长安汽车营销手段落后。2017 年,长安汽车开始对营销战略进行创新,例如:开展娱乐营销、跨界营销、赛事营销等策略,组织开展国内外大型车展、国际马拉松、技术嘉年华等品牌活动,通过《出彩中国人》、《车神驾到》电视节目进行广告营销,并开拓城市社区店、网上云店等,但这些并没有使其具体的营销模式发生变化。目前,长安汽车销量较多的轿车主要通过 4S 店(A、B 网)销售^[12],形成以 4S 店为主,以直营店与特约维修站为辅的销售模式。该销售模式下,由长安汽车

轿车品牌综合服务中心集中管控二级销售网点,秉承“诚信合作、同盟发展”理念的二级网点通过与当地服务中心建立区域合作关系进行营销。

(2) 投资收益下降分析

合营企业车型老化严重。2018 年,长安汽车投资收益损失约 7 130 万元,2019 年损失 21 亿元,其中,2018 年合营与联营企业的投资收益亏损 33 188 万元,2019 年亏损近 21.6 亿元。长安汽车的合营企业及联营企业原本一直是长安汽车重要的利润来源,但现在或已经成为长安汽车的业绩“毒瘤”。截至 2018 年末,长安汽车福特当前在售车型最新一代主要集中在 2012—2015 年上市的车型,部分车型年龄已经达到 8 年之久,不考虑 2018 年 11 月换代福克斯,平均上市时间 5.4 年。面对国内快速更新的竞品,公司逐渐老化的产品竞争力下滑,车型月销量从顶峰的 1~3 万辆下滑到当前 0.1~1 万辆。通过对比主流车企,特别是比较典型的一汽大众 2018 年 11 月前 18 万辆的销量,长安汽车福特 7 款车型年销量仅为 37 万辆,销量远低于上汽集团,说明上汽集团不仅车型总量多而且销量远高于长安汽车。“导致长安福特失败的根本原因是产品本身品质出现问题,福特产品具体品种不够丰富,产品逐渐趋于老化,缺少阶段性爆款产品,福特必须在设计方面不断加强^[13]。”

福特不重视中国市场,一直以来关注利润最高的北美市场。2018 年,福特在北美销售量近 200 万辆,而在亚太销售量约 50 万辆,北美地区税前利润是亚太的近 10 倍,直到现在,福特也仍旧把北美 SUV 或者皮卡作为其最根本的业务,而将销量和利润占比较小的中国市场置于相对靠后的业务区域。2019 年,福特汽车全球销量为 490 万辆,同比下滑 7.7%,而 2018 年福特中国累计销量为 567 854 辆,同比下降 26.1%,其中,长安汽车福特是福特中国下滑幅度最大的单元。

六、长安汽车财务绩效的改善建议

通过逐层分析,2018 年与 2019 年长安

汽车财务绩效纵向下滑,横向低于行业平均水平主要原因:主要自主与合资品牌车型老化,无法抢占市场;营销手段落后,缺少营销竞争力;不注重中国市场,缺乏自主品牌与合资车在中国市场的推广力度。因此,笔者从车型升级、创新营销等方面提出改善建议。

1. 全面升级,满足顾客效用

2019 年汽车行业销售数据显示,高端品牌车型销售比迅速增大,中低端产品销售萎靡。长安汽车受宏观环境冲击,外加自主与合资车型更新慢,无法抢占市场,因此,应加速推出高性能新型产品,结合顾客需求提供个性化的高质量产品定制化服务,满足顾客效用。

例如:以打造高端产品为目标,提升产品性能,使汽车拥有更好的加速性能与良好的启动性能,降低油耗,满足排放要求,使换挡更平顺以及动力衔接更顺畅等;积极拓展汽车功能,使汽车早日实现配置高科技与高质量化,增强汽车与外界的交互能力(具体可体现在车与车、车与人、车与周围环境的交互);着重探索并开发汽车驾驶便捷、出行规划、生活服务等方面的多功能;同时努力提升汽车外观带来的视觉美感。

随着第四次工业革命浪潮的到来,未来的汽车产业注定成为汽车与互联网相互结合的产业,传统的依靠推出汽车产品,进而拼销量的方式难以满足未来个性化市场的需求。汽车定制化的发展方向将会丰富汽车未来商业模式,使商业模式多样化。长安汽车应推广定制化服务,汽车定制化方式下消费者只需在 APP 上逐一选择感兴趣的汽车功能,并在软件上下单,汽车厂商将会按照客户需求排产、发运,从下单到运输送货的全过程都可以在 APP 上进行跟踪。

2. 精准营销,抓住中国市场

近年来,随着我国人均收入一直稳步提升,一二线城市很多居民有换购高质量高性能车的需求,三四线城市很多居民有购首辆车的需要,但国内汽车市场反而出现了明显的下滑。因此,长安汽车在加快提升产品质

量水平的同时,也应该把更多的目光转移到国内消费领域,加快优化和改善汽车消费环境,疏通三四线城市汽车购买阻碍,去除一二线城市居民汽车使用环节中的障碍,更加充分地挖掘国内消费市场需求,改善、推动长安汽车向前发展。

近年来,比起贷款买房被接受的程度,我国贷款买车的普及还有较大空间。2019 年,我国贷款买车数量占总销量的 35%,远不及发达国家。长安汽车应借鉴外国成熟的经验,例如:汽车公司联合政府、银行保险公司建立一套完整的信用评价体系或可直接成立信用公司,在汽车金融方面共同承担信贷风险,在确保信用安全的前提下,通过降低利息或免息以及延长还款年限等方式来鼓励消费者,刺激三四线城市居民对于汽车产品的消费。

在新车市场低迷的背景下,一二线城市存量用户置换将成为未来新车市场增长的主要动力,换购将带动新车销售持续增长。随着 SUV 和 MPV 开始快速兴起,以自主品牌发展为主,大量低端汽车保有量奠定了未来置换的基盘。当前,我国汽车行业多数自主品牌处于品牌积累期,品牌保有量低、忠诚度低、置换占比低,长安汽车品牌主体需要花费更多的时间和金钱去争取首购客户,使销售费用的投入带来经济效益。

七、结 语

通过对 2018 年与 2019 年长安汽车财务绩效横向、纵向进行对比分析,发现其财务绩效水平下滑,且财务绩效低于行业平均标准,主要原因在于投资收益与营业收入下滑严重,笔者从车型升级、定制服务、完善汽车金融等方面提出了改善建议。随着社会的发展,大型汽车制造业机遇与挑战并存,应加强财务分析,找到迅速适应市场变化的发展战略。

参考文献:

[1] 朱华倩. 基于主成分分析的上市公司财务绩效评价研究:以汽车制造业为例[J]. 财会学习,2017(3):224 - 225.

[2] 李雪晴. 基于 SOM 的汽车制造业上市公司财务绩效分析[J]. 中国商贸,2015(9):176 – 178.

[3] 申依诺. 汽车制造业上市公司财务绩效评价研究[D]. 天津:天津财经大学,2017.

[4] 郭思思. 我国民营上市公司多元化经营绩效评价研究[D]. 北京:华北电力大学,2014.

[5] 赵腾, 杨世忠. 熵权 – TOPSIS 法在企业财务风险评价中的应用:以酒鬼酒公司为例[J]. 财会月刊,2019(3):9 – 16.

[6] 樊树海, 凌宁. 基于 AHP – TOPSIS 模型的企业财务绩效评价[J]. 会计之友,2018(6):78 – 80.

[7] 羊晚成, 胡孙婕. 基于熵权多层 TOPSIS 的我国出版上市公司财务绩效评价[J]. 传媒经济与管理研究,2017(1):221 – 232.

[8] 彭琳. 基于熵 – TOPSIS 的包头 CJ 公司财务绩效评价研究:以公司 10 个内部项目为例[J]. 价值工程,2019(17):39 – 42.

[9] 许一帆, 朱家明. 基于熵权法改进的 TOPSIS 对我国医药类上市公司财务绩效评价[J]. 高师理科学刊,2020(7):17 – 20.

[10] 曲云翠, 张新颖. 钢铁行业上市公司单项财务绩效比较分析[J]. 财会通讯,2013(32):43 – 45.

[11] 罗箫娜, 李安兰, 唐清泉. 减少财务指标分析判断偏见与决策误区的方法[J]. 财会通讯, 2019(11):94 – 98.

[12] 张洋. 轿车 4S 店营销渠道模式优化的研究[D]. 西安:陕西师范大学,2017.

[13] 胡嘉琦. 长安汽车福特销量暴跌:遗失赛道[J]. 商学院,2019(4):84 – 85.

Analysis on the Causes and Difference of Financial Performance in Chang'an Automobile

KOU Xin, CUI Caiping
(School of Management, Shenyang Jianzhu University, Shenyang 110168, China)

Abstract: With the rapid development of social economy, the automobile industry is facing transformation and upgrading, and some large – scale automobile manufacturing industry is difficult to adapt to the development. Based on the financial data from 2015 to 2019, this paper selects evaluation indexes from four aspects of profitability, asset quality, debt risk, and business growth. Using entropy weight TOPSIS performance evaluation model, this paper analyzes the financial performance level of Chang'an automobile from the horizontal and vertical aspects through the calculation of the weight and the relative progress of performance. Furthermore, from the performance level to the indicators level by level, the paper finds out the specific reasons for the poor financial performance, puts forward suggestions for improvement, and finally provides reference for the same industry which is difficult to adapt to the rapid development of the industry.

Key words: financial performance; entropy weight – TOPSIS model; automobile industry; Chang'an

(责任编辑:郝 雪 英文审校:林 昊)