
江西汽车产业集群发展策略研究

祝胜军

【摘要】：江西汽车产业发展迅速，产业特色突出。但是，来自行业内、外不利因素阻碍制约了江西汽车产业的快速发展。要消除发展障碍，需要充分发挥政府的高效优势，在政府主导下逐步实行行业整合，推进汽车产业集群发展。

【关键词】：商用车，产业集群，整合

江西汽车产业历经 30 多年的发展，已然形成了以商用车为主导，配套零部件产业链条日臻完善的、全面发展的产业格局，逐步形成了产、学、研、销相辅相成，相互促进，较为完备的产业机制。截至 2011 年底，江西省拥有列入国家目录的汽车制造厂 4 家，客车及专用汽车制造厂 12 家，以及遍布全省各地、大小不一的汽配企业 200 多家。汽车总产量总体呈现上升趋势，并维持在一个较高水平，2011 年，江西汽车产量 343,457 辆，其中商用车的销量尤为突出。在竞争激烈的汽车市场，江西汽车走出了一条符合江西省情，立足江西实际，进行有效市场区隔的特色汽车产业道路。

在江西汽车产业总体向好的同时，也蕴含着许多不利于江西汽车产业健康发展诸多问题与潜在危机。根据中汽协数据统计，2011 年度江西省汽车总产量减为 34.3 万辆，较 2010 年度的汽车产量减产 7.87%，全国汽车产量排名也较往年的 15 名跌至 16 名。尤其值得一提的是轿车产量始终在低位徘徊，例如九江利亚纳轿车月产量仅有 1000 多台，轿车产量占江西整车产量的 19%。

造成江西汽车产业发展滞后的因素是多方面，既有江西汽车行业内部问题，如产业发展基础薄弱，企业研发投入不足；也跟江西省省情有关，总体上看，受江西省市场规模和经济发展水平的限制，以及资源分散，汽车相关产业或辅助产业发展滞后，物流成本居高不下等因素制约，阻碍了江西省汽车产业迈入汽车产业强省步伐。总的看来，制约江西汽车业发展的主要障碍来自以下几个方面。

1、资源分散，缺乏有效整合。

江西汽车工业基础在江铃和昌河汽车两家大型汽车生产企业的带动下，形成了较为完善的汽车生产工业体系，部分零部件生产企业在技术创新、开发自主知识产权、开拓市场、出口创汇等方面表现突出。然而，相对周边省份的汽车工业格局而言，江西的整车及汽车零配件企业表现为过于分散、重复建设、市场分割、技术水平落后、规模小以及低水平竞争等。根据调查发现，九江市的汽车工业企业遍及九江市区、都昌、星子、瑞昌、德安等全市范围，所属市、县的均有数量可观的汽车零部件生产企业，少则 3-4 家，多则 10 多家。生产企业分布缺乏整体规划，协作程度不高，地域特色不够突出，条块分割严重，地方保护主义问题突出，限制了产业集聚和规模效应的形成与释放，影响了整车厂商的发展。

2、产品品牌力不足，产业后续乏力。

江西生产的畅销车型中不乏合资品牌的身影，例如福特和铃木等，在合资品牌的品牌效应下，江西生产的汽车全顺汽车和铃木汽车销量突出，对整个江西造车业起到了示范和带动作用。然而，仅仅依赖合资品牌而忽视了对自有品牌的投入和建设是得不偿失的。实践证明，要想打造汽车强省则必然要求以强势自主品牌作为依托，通过强势品牌的号召力和凝聚力，带动国内外的汽车零部件企业围绕强势品牌聚集，形成了汽车零部件产业集群。浙江芜湖市早在 2007 年便提出了汽车及其零部件“千亿元产业”目标，在奇瑞公司的带动下，芜湖市聚集了 300 多家零部件生产，为浙江汽车工业的发展奠定了坚实的基础。

3、大而不强，专而不精。

江西省汽车生产以商用车为主，约占江西省汽车总产量的 3/4，这其中就包括客车、小型客车和客货两用车以及各型改装车。历经多年市场开发，江西已经形成了以江铃全顺、上饶客车、安源客车、昌河面包车等为龙头的商用车为主要产品的汽车生产、销售格局，其中江铃商用客车销量排名行业第二，2012 年上半年销量 2.58 万辆，仅次于华晨金杯。江西汽车产品专业性强，区域汽车产业特色突出，具有一定的市场区隔度，有利于江西省汽车业与全国同行开展差异化竞争，强化产品竞争优势。但是，问题同样十分突出，由于缺乏资金投入和技术更新，使得大部分企业的生产技术严重滞后，发动机生产技术落后，尤其是产品开发缺乏创新性和前瞻性，设计理念陈旧，新能源汽车发展滞后。技术更新速度的加快推动了汽车产品车型更新，而江西生产的商用车更新速度明显迟缓，专利技术储备不足，车型设计缺乏创新，加之发动机技术陈旧，严重削弱了商用车的市场竞争力。

4、商用车前景堪忧，产品单一风险加剧。

纵观 2006 年至 2012 年全国商用车市场总体呈现快速增长势头，根据中汽协统计，全国商用车总产量从 2006 年的 206 万辆增长到 2010 年的 430 万辆。但随后，随着国际经济形势日趋严峻，致使我国经济形势亦不容乐观，2011 年，我国商用车销量骤减到 340 万辆。中汽协助理秘书长朱一平认为，由于宏观经济仍面临下行压力，在短期内汽车产销不存在快速增长的动力。2012 年上半年受宏观环境等因素影响，我国汽车产销 952.92 万辆和 959.81 万辆，比上年同期仅增长 4.1%和 2.9%。上半年，汽车各车型产销增速呈现明显差异，乘用车增速明显好于商用车，而商用车中货车类车型由于受宏观调控影响，产销低迷，上半年表现为负增长。2012 年上半年，客车产销 19.80 万辆和 19.77 万辆，同比增长 9.42%和 3.56%。商用车市场的疲软拖累了江西汽车工业的发展，而江西轿车市场遇冷，更使得江西汽车雪上加霜。目前江西生产的轿车中仅昌河北斗星表现尚可，月销量 4500 台左右，而利亚纳轿车却长期徘徊在月产一千多台的困局中，江铃生产的风华轿车，风尚 MPV 更甚，濒于停产边缘。

“冰冻三尺，非一日之寒”，因此，要摆脱约束，改善产业经营面貌也非一日之功。需要充分发挥政府的高效优势，在政府主导下实行行业整合，推行汽车产业集群发展。

自 20 世纪初马歇尔首次提出著名的产业集群理论以来，经济学、管理学和经济地理学者对产业集群理论进行了不懈的探索，他们从各自的视角对产业集群理论在实践的基础上进行了研究，形成了大量可供参考的文献。1990 年波特在《国家竞争优势》一书中在总结前人研究成果基础上提出产业集群的概念，并提出了国家竞争优势的“钻石模型”，“钻石模型”的构架主要由四个基本的因素（要素条件；需求条件；相关及支撑产业；企业的战略、结构与竞争）和两个附加要素（机遇和政府）组成。钻石模型的提出为国家、地区乃至行业产业集群实证研究提供了理论依据。1998 年波特发表了《集群与新竞争经济学》一文，系统地提出了新竞争经济学的产业集群理论，并解释了产业集群的含义：集群是特定产业中互有联系的公司或机构聚集在特定地理位置的一种现象。

产业集群是通过相关企业基于地域化集聚，既有专业化分工也有社会化协作，表现为高度的社会化特征。产业集群侧重于观察分析集群中的纵横交织的行业联系，揭示了相关产业联系和合作，从而获得产业竞争优势的现象和机制。

汽车产业的发展程度已成为衡量一个国家和地区工业发展水平和综合实力的重要标志之一，是一个国家和地区工业化现代化水平的体现。汽车产业是一个附加值高，产业链长、辐射面广的行业，对冶金、机械、钢铁、橡胶、塑料、石化、纺织、电子等上游产业及维修、金融、保险、贸易、营销、物流、汽车文化等下游服务行业有着强有力的带动效应，同时对创造就业机会、拉动地方经济增长、增加地方政府财政收入有着重要意义。江西省政府在 2006 年 4 月刊发的《江西省人民政府关于支持汽车工业稳健发展的意见》中明确将汽车产业列为江西省支柱产业，并出台六项措施保障汽车工业稳健发展。

汽车产业集群是世界汽车工业发展的基本道路，是汽车工业自身发展的内在要求，是实现江西省汽车工业稳健发展，加快培育汽车支柱产业，扩大汽车工业总量目标的有效途径。实行汽车产业集群可有效提高汽车生产和销售的专业化程度，降低生产成本，共享知识溢出，强化多元合作。

实现江西汽车产业集群发展须坚持在政府的统一规划部署下，消除市场分割，以企业为主导，打造核心经济圈。

1、着力打造核心产业群，扶持核心企业。

从2011年下半年到2012年6月底收集的全国各地汽车城或汽配城、汽车用品市场奠基或开业的信息来看，汽车城汽配城从大都市或沿海发达城市向内地城市进军已经成为一种新的趋势。江西省具有连贯南北、衔接中西的独特区位优势，尤其是江西南昌市和九江市之间的昌九走廊，交通便捷，海、陆、空物流通畅，工业基础较为发达，汽车工业相对成熟，研发力量集中，是打造江西汽车产业集群的理想地域。目前，南昌小蓝工业园已就南昌汽车工业园建设制定了路线图。通过核心产业群的建设，进一步发挥财税、土地、人事和产业等政策合力，鼓励和吸引与核心产业相关的重大项目落户汽车城。引导和培育科技型企业勇于创新，锻造核心竞争力。

当今的国际汽车工业广泛实行模块化生产和系统化供货，整车和零部件企业进行高度的专业化分工，以加速创新和降低成本。要实现这一生产方式，要求企业提高生产专业化水平和技术含量，这需要专业的核心企业在提高自身专业化水平的同时，开展广泛的合作，构筑产业链条，激活配套企业。要实现以核心企业为圆心，以产业链为半径的产业圈，圈中的企业既相互竞争，又相互合作，围绕核心企业提供研发、汽配、资金、营销等支持。从而实现企业良性互动循环，滚大江西汽车产业群雪球。

2、完善产业集群的支持体系，提高服务水平。

汽车产业涉及上下游100多个行业，要打造汽车产业群离不开良好的外部投资环境，良好的投资环境为投资企业提供了便利的基础设施和高效的公共服务。当下，全国多个省市开展了汽车工业园的建设，招商引资难度加大，行业核心企业更是备受关注。

完善产业集群的支持体系要求从园区硬件和软件两个方面着手。在硬件方面要加快江西汽车工业城基础设施建设步伐，对园区合理规划，依据功能划分区块，完善园区社区化建设，建立健全道路网络。在软件方面首先，提供全方位的配套政策服务，简化投资手续，提供宽松的企业用地、人才引进、信贷、物流政策。其次，着眼未来，科学规划，审查入园企业资格，着力引进符合工业园发展需求的企业，限制高污染、低产能、低水平、高重复的企业入园。最后，充分发挥政府和行业协会的作用，加强园区内外企业的合作，构筑融洽的合作文化，实现企业共赢。

3、调整汽车产业结构，延伸产业链条，分化结构性风险。

积极推进在政府指导下，以企业为主体的产业优化整合战略。打破散、小、弱布局，实现以优势企业为主导，通过兼并重组，整合行业资源，发挥合力。由于汽车产业对地方经济具有特殊意义，因此，许多地方都将汽车产业列为本地的核心产业而加以保护，地方保护主义盛行，条块分割现象严重，地区和地区之间，企业和企业之间缺乏有效沟通和合作，导致企业在市场信息扭曲的微观环境中脱离了市场实际，降低了资本效率，增加了企业结构性风险。因此，在政策层面上，立足汽车产业结构调整 and 产业链条延伸，打破地方保护主义，加快生产要素的市场化进程，建立公平、有序、开放的统一汽车市场，通过产业结构重组和延伸产业链条分化江西汽车产业结构性风险。要妥善处理企业兼并重组矛盾，兼顾地方经济利益，优化人力资源配置，安置失业人员，提供信贷支持。

4、立足自有品牌，积极稳妥地开展跨区域和国际合作。

品牌是企业长远发展的保障，要提升品牌价值，丰富品牌内涵，提升品牌竞争力，企业除了要练好内功外，还要借力市场。一个的企业要始终保持走在行业前沿就必须广泛而深入地开展行业交流与合作，具备国际化视野，掌握先进理念和最新技术，为我所用。目前，江西的部分企业已经广泛参与了国内和国际合作，积累了宝贵经验，例如：江铃汽车集团公司与日本五十铃株式会社有着近 30 年的合作历史，还与美国福特汽车公司结成战略合作伙伴。并于 1997 年，成功推出联合开发的汽车——全顺。通过开展广泛的合作，引进先进的产品技术、制造工艺、管理理念，规范了企业的管理运作体制。通过合作实现优势互补，刺激本企业技术革新，掌握市场需求，提升行业地位，树立行业标杆。

参考文献：

- [1] Marshall. A Principles of Economics[M]. London, Macmillan. 1920, 15-18.
- [2] M. 波特. 国家竞争优势[M]. 华夏出版社, 2002, 58-70.
- [3] 罗伟. 汽车产业集群的机理与实证研究[D]. 武汉：武汉理工大学, 2007: 164-165.