

---

# 基于产业集群角度的襄阳市新能源 汽车零部件企业发展研究

邹芸螺<sup>1</sup>

(湖北文理学院经济管理学院, 湖北 襄阳 441053)

**【摘要】:** 在全球新能源汽车产业快速发展的背景下, 襄阳已经初步形成了新能源汽车产业集群, 并建立了完整产业链和配套设施, 对襄阳市产生了内部和外部的正向效应。在产业发展过程中, 新能源汽车零部件企业面临技术、资金和独立性的难题, 充分发挥产业集群的协同效应将会是一条行之有效的路径。结合襄阳市新能源汽车产业集群的现状和成果, 分析新能源汽车零部件企业存在的发展困境, 旨在找到借助产业集群促进企业发展的有效策略。

**【关键词】:** 新能源汽车 汽车零部件企业 产业集群

**【中图分类号】:** F2 **【文献标识码】:** A

新能源产业近年来迎来了高速发展时期, 全球变暖的危机为世界各国敲响了能源滥用的警钟, 低碳环保成为主流, 而科技的进步也为新能源的开发和利用提供了更多选择。我国人口基数大, 能源消耗巨大, 对发展新能源具有更强的需求和动力。在政府引导和企业努力之下, 新能源转型在汽车产业已经初见成效, 依托原有的六大汽车产业集群, 新能源汽车产业在深圳、广州、盐城、北京、张家口、绵阳、武汉和襄阳等地遍地开花。其中, 襄阳市因其良好的汽车产业基础, 近年来已经初步形成了新能源汽车产业集群, 并于 2011 年被纳入科技部首批创新型产业集群建设工程试点初选名单。

在产业链完善和技术研发的过程中, 襄阳市越来越认识到零部件产业在整体产业发展中的关键作用, 并立志将城市打造为全国重要的新能源汽车关键部件产业综合示范区, 而要实现这一目标, 必须充分发挥产业集群的协同效应。

## 1 襄阳市新能源汽车产业集群的发展现状及正向效应

### 1.1 襄阳市新能源汽车产业集群发展现状

从当前来看, 襄阳市已经基本形成了完整的产业链条, 并逐渐完善了产业配套。

襄阳市一直致力于打造包括整车以及电池、电机、电控三大核心零部件生产在内的完整“两纵三横”产业链, 通过不断的招商和培育, 目前已经初见成效, 在各个领域都形成了以龙头企业为核心的企业集群。

通过引进企业打造完整产业链, 襄阳市在全国树立了自己的新能源品牌, 并且使企业之间的协同发展成为了可能。

---

<sup>1</sup>基金项目: “机电汽车”湖北省优势特色学科群开放基金项目(XKQ2018059)。

作者简介: 邹芸螺(1990-), 女, 汉族, 四川内江人, 硕士, 湖北文理学院经济管理学院, 助教, 研究方向: 金融与证券投资、统计分析与决策。

---

在完善产业链之余,产业集群的配套设施也在逐步完善。预计 2020 年,襄阳市充电桩基础设施将基本铺设完成,为产品深入普通民众生活创造了条件;30 余个研究中心、服务平台、检测平台的打造为汽车产业集群的发展提供了便利;“橘子租车”等共享汽车平台的入驻也为新能源汽车产业的推广带来了新的方式和活力。

## 1.2 新能源汽车产业集群对襄阳市的正向效应

新能源汽车产业集群分别从产业内部和外部对襄阳市产生正向效应。

### 1.2.1 产业集群的内部效应

产业集群的协同效应使集群内企业可以通过企业聚集降低生产成本,实现企业间交流,产生规模效应,促进技术进步,最终创造出更大的经济效益。集群的建立大大缩短了上下游企业之间的物理距离,降低了运输成本,对企业经营产生正向影响。产业集群也提高了区域的专业程度,便于产品的推广、具有丰富知识劳动力的流动和技术的普及。此外,行业龙头企业的发展可以通过链式反应传导到其他企业中,带动整个产业链的进步。

通过多年的发展,襄阳市新能源汽车集群已经开始释放出巨大的生产力。以东风、骆驼等龙头企业为代表,襄阳市新能源汽车产业开始实现大的跨越。2017 年襄阳市整车产量实现了突破性的 30 万余辆,其中新能源汽车产量达到 3 万余辆,实现了数量上的翻番。可以预见未来新能源汽车产业必将成为襄阳市的又一个千亿产业。而专业性的提高也给予了企业研发的动力,骆驼电池、中航精机等多个企业开始布局技术研发并取得了突破。

### 1.2.2 产业集群的外部效应

产业集群自身的发展同样也可以带动周边经济,对集群所在地区产生正的外部效应。

新能源汽车产业的勃勃生机进一步推动了襄阳市的发展。产业集群的品牌效应刺激了招商引资,更多的新能源汽车企业选择布局襄阳,如 2018 年落户襄阳宜城的猛狮锂电项目等,这些企业借助襄阳市的产业集群降低成本、扩大经营,而其成熟的企业经营经验和产业技术也可以反哺襄阳,更何况,企业落户带来了更多的就业机会,既留住了本土人才也为城市带来了新的人口,从而创造出新的需求,长此以往,会形成城市发展的良性循环襄助襄阳市向更大的城市迈进。

## 2 襄阳市新能源汽车零部件企业的发展难题

随着襄阳市新能源汽车产业的发展深入,汽车零部件产业的核心作用越发凸显出来,零部件技术的突破决定了襄阳市未来在全球竞争中的地位。当前,襄阳市新能源汽车零部件企业存在亟待解决的难题。

### 2.1 核心技术缺失

随着全球化的进程加深和物流技术的进步,新能源汽车零部件产业已经开始走向标准化和全球采购,这也意味着未来零部件企业的竞争不再局限于一地一国而将是一场全球论剑。就当前情况来看,新能源汽车零部件的关键技术大多掌握在德、美、日等少数国家和大零部件生产企业手中,襄阳市企业在核心的电池、电机、电控技术上还存在缺失,这直接导致了企业的制成品大多技术附加值低、竞争力弱、替代品多,在业务链中几乎没有话语权而且处于底层,利润一再被上层摊薄,长此以往,恐怕部分中小企业将难以生存。除了在全球竞争中的弱势地位,技术的缺失也阻碍了新能源汽车在我国的普及,电池的更换成本、续航里程、充电时间等问题让民用车的接受度大大降低。在新能源汽车领域,我国想达成低碳环保的目标和实现对美、德、日的弯道超车,唯有走技术突破这一条路,哪怕有重重压力这也是必须克服的难题。

## 2.2 资金需求大

襄阳市的新能源汽车零部件企业普遍具有较大的资金需求。其中很大一部分资金需求来自于科研压力。高新技术具有初期投入大、时间长、收效难以预测的特点,这要求研发企业能够为之提供资金投入并且承担相当大的资金链压力。对于新能源汽车企业来说,如果不研发技术难以提升自己在全球业务链中的等级,而研发技术则极有可能造成资金不足,特别是襄阳市很多中小本土企业更是面临严重的两难。虽然资金需求可以通过融资渠道来解决,但是高新技术的风险和抵押物不足问题的客观存在让银行等主要金融机构的风控部门难以快速通过融资申请,由此而带来的融资慢、融资难加剧了企业的资金压力。

## 2.3 独立性不足

襄阳市新能源汽车零部件企业发展存在的第三个难题是部分企业存在过于依赖政府和整车企业、独立性不足的现象。这种独立性不足主要表现在两个方面:一是难以实现在全国和全球的自主竞争,依赖政府的政策和补贴来降低经营成本获得生存;二是营销渠道过于狭窄,依赖本地龙头整车企业来实现产品销售。随着产业从幼稚走向成熟,政府必然会将产业交给市场来检验,譬如如今襄阳市的新能源补贴已经开始逐渐减少,而全球采购也让整车企业有了更多选择权,标准化、技术含量高的零部件将成为有力的替代者。可以断言,襄阳市中不能在产业走出幼稚期前实现自主生存的零部件企业必将被市场所淘汰。

# 3 襄阳市依托产业集群促进新能源汽车零部件企业发展的策略

为了解决零部件企业的发展难题,充分发挥新能源汽车产业集群的正向效应将是一个可行策略。

## 3.1 利用产业集群搭建技术研发和交流平台

产业集群的建立使同类型的企业在空间上更为接近,这为技术的进步提供了机会。利用这种物理空间上的接近政府可以牵头搭建更为完善的技术研发和交流平台。这个平台需要专注以下三个方面:(1)产研需求的对接。在此研发和交流平台上除了新能源整车企业、零部件企业外还应当引入科研院校、高校技术企业等研发机构,通过企业和研发机构的直接对接,可以进行针对性的委托研究并转化为生产力,同时对集群内共性需求的整理也便于节省研发时间、发现真正问题。(2)技术的交流。处在同一产业集群的企业各自都有运营经验和自有技术,政府可以引导企业之间进行技术的租赁、转让、共享等合作,实现技术资源的优化配置,也可以促进企业科研人才之间的科研合作和交流。(3)资金的支持。通过技术研发和交流平台,政府可以获悉技术研发的进展,评估企业研发的价值,对达到一定标准的研发项目给予资金的支持,针对性地刺激企业的研发动力。

## 3.2 利用协同效应降低资金成本和融资难度

当企业之间的合作和交流加深,集群就可以发挥规模效应,利用更少的成本来创造更大的价值。在新能源汽车产业集群中,企业除了可以降低运输成本外,还可以通过联合采购、设施共享等方式来降低经营成本,使用集群所在地的共有地域品牌来降低企业的销售成本。对于实力暂时较弱的襄阳市中小新能源汽车零部件企业来说抱团发展不失为一种有效的壮大方式。在融资上,产业集群也无疑为新的融资方式创造了可能性。在集群内,零部件企业可以更好地实现和核心整车企业的合作,尝试用供应链金融来融资。零部件企业可以用信用度高的龙头企业的预付款和应收账款来进行抵押获得资金支持自身业务的开展和研发,而且通过这种方式,供应链各企业之间的联系也会更加紧密。

## 3.3 不断优化产业集群配置实现效用最大化

襄阳市初步形成了新能源汽车产业集群,但是这一进程远远没有结束,还需要不断拓展和调整才能实现资源的最有效利用。在产业集群发展中,引导者要明确一个观点,企业贵精不贵多,对于有研发动力和成长潜力的企业给予适当的政府扶持,对于独立

---

性弱难以独自生存的企业也必须接受其被市场淘汰的结果。经过市场检验的企业才能在未来竞争中掌握主动,政府可以对企业加以帮助但不能阻挡其接受风雨的洗礼。在产业集群的准入和规划中必须坚持这一可以帮助不可代替的观点,对集群内的企业加以审核,要求其努力提高生存能力,同时可以将科研机构、检测中心、金融机构等规划入产业园区中,为企业的发展提供必要的服务。

**参考文献:**

- [1]程美. 汽车及零部件产业升级发展模式分析[J]. 汽车工程师, 2018, (06).
- [2]张怀文. 低碳经济背景下新能源产业集群动力机制和演化路径分析[J]. 工业技术经济, 2016, (09).
- [3]卢慧芳, 董国妹. 我国新能源汽车供应链融资模式探讨[J]. 上海金融, 2016, (08).
- [4]徐攀, 于雪. 中小企业集群互助担保融资风险传染模型应用研究[J]. 会计研究, 2018, (01).
- [5]熊倬. 中小企业集群升级对策研究——基于汽车零部件企业集群探索[J]. 知识经济, 2018.