

陈兴林 王文燕 著

汽车零部件业

发展战略研究

QICHE LINGBUJIAN YE
FAZHAN ZHANLUE YANJIU

湖北长江出版集团
湖北人民出版社

汽车零部件业 发展战略研究

陈兴林 王文燕 著

湖北长江出版集团
湖北人民出版社

鄂新登字 01 号

图书在版编目(CIP)数据

汽车零部件业发展战略研究/陈兴林,王文燕著.
武汉:湖北人民出版社,2009.1

ISBN 978 - 7 - 216 - 05858 - 2

I. 汽…

II. ①陈…②王…

III. 汽车—零部件—产业—经济发展战略—研究—中国

IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2008)第 208425 号

汽车零部件业发展战略研究

陈兴林 王文燕 著

出版发行: 湖北长江出版集团
湖北人民出版社

地址:武汉市雄楚大街 268 号
邮编:430070

印刷:荆州市翔羚印刷有限公司

印张:11

开本:787 毫米×1092 毫米 1/16

插页:1

版次:2009 年 1 月第 1 版

印次:2009 年 1 月第 1 次印刷

字数:212 千字

印数:1 - 3 000

书号:ISBN 978 - 7 - 216 - 05858 - 2

定价:28.00 元

本社网址:<http://www.hbpp.com.cn>

序 言

汽车产业关联度高、波及面广，是国民经济的重要支柱；汽车作为全球性的国际贸易产品，是国家创汇的重要来源；汽车产业链劳动密集，是扩大就业的重要渠道；汽车文化融入了现代文明，是推动社会进步的又一重要力量；现代汽车作为高新技术的集中载体，是国家提高自主创新能力，实现科技创新与产业跨越的重要途径。

在世界汽车产业发展的百年历程中，汽车产业中心经历了从欧洲转到美国、又从美国转回欧洲、再从欧洲转到日本的三次转移，从发达国家向发展中国家的第四次产业转移正在进行中。世界汽车产业在科技的推动下，伴随着经济全球化的浪潮，正朝着产业集中化、技术高新化、经营全球化、生产精益化的趋势发展。随着汽车产业的快速发展，汽车零部件业保持快速的增长势头。大量事实表明，20世纪90年代开始，各国汽车工业竞争的焦点由以整车为中心已转移到以汽车零部件业为中心。据预测，2015年汽车零部件企业承担的生产、研发工作量将占汽车业总工作量的80%，而且同步开发、模块化系统供货的现实要求，将极大地促进零部件企业的技术、管理、综合经济能力的提高，零部件企业的产业地位将逐渐增强，汽车零部件呈现出比汽车更蓬勃的发展趋势。

中国汽车产业经过多年的发展，在规模、结构、效益等方面取得了举世瞩目的成就。进入新世纪以来，中国汽车产业一直保持着较快的发展速度。2004年国产汽车销售507万辆，“十五”前四年平均增长25%；汽车工业增加值已达2500多亿元，占国内生产总值（GDP）的比重达到2%；汽车产品出口以50%的速度增长，2004年出口总金额128亿美元；汽车保有量达到2694万辆，其中私人汽车拥有率55%，每千人汽车拥有量达21辆。中国已进入世界主要汽车生产与消费国家之列。近年来国内汽车产业继续保持着增长态势，继2006年突破700万辆之后，2007年达到880万辆，预计一两年内有望突破1000

万辆。21 世纪, 汽车产业已成为中国国民经济发展的重要支柱产业, 汽车零部件产业作为汽车工业中上游产业, 在整个汽车工业链中占据越来越重要的位置。中国正在成为全球汽车零部件的生产基地。国家发展和改革委员会把全面提升汽车零部件产业竞争力作为指导汽车零部件产业“十一五”发展的主要目标, “十一五”规划要求: “汽车零部件产业要逐步加大科研投入, 提升自主创新能力, 培育自主品牌, 形成自主研发和技术创新能力”。发展中国汽车零部件产业的意义决不亚于整车, 也是最有希望成为具有国际竞争能力的产业。在中国汽车零部件产业主动融入全球化进程中, 积极参与国际分工、加快产业结构调整、充分发挥我们的“大国优势”, 有利于培育和巩固中国汽车零部件产业的核心竞争力, 进而实现中国汽车零部件产业的可持续发展。当前, 由美国次贷危机引发的全球经济危机, 正由金融领域向实业蔓延。美国三大汽车巨头、欧洲各国汽车集团均面临严峻挑战, 极力寻求政府的援助, 以渡过这场浩劫。我国汽车业危机已出现, 未来形势更不容乐观, 对汽车业系统深入全面的认识刻不容缓。

陈兴林同志正是基于这样的背景, 综合运用管理学、产业经济学、战略管理的相关理论知识, 以中国汽车零部件业发展战略研究为题, 对我国汽车零部件业发展进行了系统研究。

首先, 作者揭示了世界汽车零部件业发展趋势。世界汽车零部件业总体特征是零部件业从汽车整车制造业中逐步独立出来, 汽车零部件业国际竞争加剧, 汽车零部件业发展的需求多样化、个性化, 汽车零部件生产技术向智能化、环保化、系统化、通用化方向发展。从世界范围考察, 汽车零部件业的典型模式有美国的平行模式、印度的成本优先模式、韩国的质价平衡模式、日本的零部件阶段发展模式、中国的独立分散模式。世界汽车零部件未来的分布格局将重点在欧美、日本、中国、印度、巴西等消费大国, 核心技术零部件将仍然集中在人才素质较高的国家, 非核心技术零部件业将分布在劳动力成本比较低的和汽车需求量较大的国家, 呈现大都市聚集局部的分散格局。世界汽车零部件业组织结构呈现汽车零部件企业的综合化、汽车零部件业的专业化。世界汽车零部件业技术发展呈现通用化、模块化、智能化、环保化、轻量化、开发全球数字化、产品信息网络化趋势。汽车零部件产品价值结构朝电子化、环保、安全性、舒适性、操纵性发展

趋势发展。

其次,作者考察了中国汽车零部件业发展现状。中国汽车零部件业经历五个发展阶段:1949年—1956年的起步阶段,1956年—1978年的初期发展和开始兴起阶段,1978年—1985年的改革开放探索阶段,1985年—2000年的国产化建设时期,2000年至今的“后国产化时期”或“WTO后时期”。中国汽车零部件业的总体特征是市场潜力巨大、企业核心竞争力缺乏、新的产业链正在逐步形成。中国汽车零部件业总的发展趋势是国内零部件企业竞争加剧、零部件市场主体多样化、零部件竞争从“商用车”向“乘用车”转变、全球采购和同步研发、中国将成为世界零部件的生产制造中心。与国际汽车零部件业比较,中国汽车零部件业不足之处在于投资严重不足又极度分散,产业规模小,规模企业少;研发资金严重不足,远远低于跨国公司平均5%的水平;具有国际影响力的汽车零部件品牌少;技术创新动力不足,产品创新管理落后;对培育自主知识产权重视不够,信心不足;政府的产业政策导向不清晰,零部件产业整合的力度不够,效果不好,零部件产业基本仍处于“散、乱、弱”的条块分割、体系分割格局,致使企业运营成本居高不下,规模效益难以形成,资源浪费严重和产业结构不合理;不公平的竞争地位和“市场准入”的高门槛。中国汽车零部件业发展的优势表现为良好的政策和投资环境、明显低廉的劳动力成本、广阔的市场潜力。劣势表现为企业生产规模小而散,抗风险能力低;产品技术含量较低,研发投入低,自主研发能力差,缺乏可持续发展能力;企业品牌经营意识、服务意识较差,“无品牌”甚至“假冒品牌”现象依然存在;品牌标准化程度低,通用化程度低,模块化匹配难度大;合资整车企业中中方配套话语权较小,客观上制约了我国汽车零部件产品进入国外品牌汽车的配套体系,限制了零部件整体水平的提升。机遇有国内汽车市场快速发展,零部件市场(包括后市场)容量总体扩大;国家经济体制改革,为体制改革创造良好的宏观环境;世界汽车零部件涌入,推动了我国汽车零部件业在“融入、竞争”中的发展。挑战有整车企业配套价格下压,原材料价格上涨,零部件企业利润空间不断缩小;大量外资零部件企业进入国内市场,竞争加剧;零部件进口壁垒降低,传统市场的替代威胁明显,在一定程度上对传统市场造成了冲击;复合型专业人才缺乏。

最后,作者提出了中国汽车零部件业发展战略。中国汽车零部件业发展的战略思想是“结构调整、创新突破、扶优扶强、竞争发展”,即:以市场为导向,以结构调整为重点,以科技创新为突破口;扶优扶强,继续支持和鼓励一批具有比较优势和发展潜力的关键零件和系统总成(部件)产品排头兵企业与国外有实力的厂家合作,提升企业竞争力;实现与主机同步发展,参与国际分工;最终实现“做强、做大、提升核心能力”目标。发展战略思路是培育产业核心竞争力、产业结构高度化发展,产业整合,集团化发展。中国汽车零部件业发展的战略目标是加强产业结构调整,实现产业结构合理化,提升行业竞争力;加大技术创新投入,提升行业技术水平;鼓励出口,进军国际市场;提高产品附加值,转变行业价值结构。中国汽车零部件业发展重点战略是集团规模化、专业化、自主创新和标准化战略。中国汽车零部件业发展的战略对策有组织保障、资金保障、人才保障、知识产权保护等。

本书理论上集成管理学、系统工程学及战略管理理论和创新理论,借鉴生命科学理论,探索产业发展的生命科学原理及基于生命科学原理的战略模式,从学术上进行集成创新,试图构建产业创新战略新理论体系,丰富和完善产业经济学科;学术思想上,力求理论创新性和实践性相结合,主张学以致用。范围空间上,本书研究世界汽车及零部件业发展趋势,我国汽车及零部件业发展现状、战略。内容构成上既有理论的创新性,又有实践的操作性和可操作性。写作形式上讲求图文并茂,方法上定性和定量分析相结合,既有鲜明的观点又有大量事实数据说明,有理有据。本书是经济类、管理类等专业学生理想的阅读教材;是国家、地方政府负责人,产业发展规划、科技计划等部门的公务员,以及有志于汽车产业发展研究的中青年、关心汽车业发展的企事业单位负责人和研究人员可借鉴的书籍。

胡树华

2008年10月于马房山

摘 要

21 世纪, 汽车产业已成为中国国民经济发展的重要支柱产业, 汽车零部件产业作为汽车工业中上游产业, 在整个汽车产业链中占据越来越重要的位置。中国正在成为全球汽车零部件的生产基地。国家发展和改革委员会把全面提升汽车零部件产业竞争力作为指导汽车零部件产业“十一五”发展的主要目标, “十一五”规划要求: “汽车零部件产业要逐步加大科研投入, 提升自主创新能力, 培育自主品牌, 形成自主研发和技术创新能力”。发展中国汽车零部件产业的意义决不亚于整车, 也是最有希望成为具有国际竞争能力的产业。在中国汽车零部件产业主动融入全球化进程中, 积极参与国际分工、加快产业结构调整、充分发挥我们的“大国优势”, 有利于培育和巩固中国汽车零部件产业的核心竞争力, 进而实现中国汽车零部件产业的可持续发展。本书正是基于这样的背景, 以中国汽车零部件业发展战略研究为题, 在探索产业发展战略的内在规律性的基础上, 揭示了世界汽车零部件业发展趋势, 分析了我国零部件业发展现状, 并提出了针对性的战略思路、重点和政策建议, 服务中国汽车零部件业发展。论文研究的主要内容有:

(1) 提出产业发展战略的三维概念 (即产业发展目标、产业所处阶段、产业资源要素三维度), 给出了产业发展战略的三维组合矩阵模型; 借鉴生命科学理论, 探索了产业发展战略的内在规律性: 生命周期原理、生物群落原理和基因突变原理; 并结合战略管理理论, 提出基于生命周期原理的产业发展战略模式、基于生物群落原理的产业集群发展战略模式和基于基因突变原理的产业科技和政策创新战略模式。总结归纳了汽车零部件产业的分析工具: PEST 分析法、SCP 法、SWOT 分析法和产业关键产品选择法。

(2) 揭示了世界汽车零部件业发展的总体特征, 总结归纳了世界汽车零部件产业的五类发展模式: 美国的平行模式、印度的成本优先模式、韩国的质价平衡模式、日本的零部件阶段发展模式、中国的独立分散模式。在对世界汽车零部件产业分布格局的充分认识基础上, 从组织结构、技术发展、产品价值结构、产业结构四个方面分析了整个产业的发展趋势, 同时分析了世界汽车零部件巨头的中国战略。

(3) 回顾了中国汽车零部件业发展历程, 运用 SCP、SWOT 两种分析工具分析了中国汽车业发展现状, 总结了中国汽车零部件业发展的市场潜力巨大、企

业核心竞争力缺乏、新的产业链正在形成的总体特征。构建了中国汽车零部件业发展战略体系，从战略思想、战略目标、重点战略以及战略对策方面进行系统的总结和分析。论文提出了中国汽车零部件业四大发展战略：专业化战略、规模化战略、自主创新战略和标准化战略，提出了组织、资金、人才、信息及知识产权保护等战略保障措施。

（4）结合东风汽车悬架弹簧有限公司实际，重点分析了中国汽车悬架弹簧行业特点及态势、企业发展的战略环境以及企业发展现状，指出东风汽车悬架弹簧有限公司发展战略思想为：以客户为导向，以价值创新为主线，通过三大战略阶段（技术先锋、行业龙头、市场寡头）的推进，完成公司从以生产为主的开拓型企业向生产与技术服务相结合的学习型、创新型企业的转换，打造中国最具有竞争力的专业悬架公司，最终形成以价值创新为主体战略，规模扩张、差异化发展、重点突破、品牌重塑、多元融资为执行战略的公司战略体系。

关键词：生命科学原理，产业发展战略模式，汽车零部件业，发展战略

Abstract

With the entry into 21st century, the automobile industry will be the pillar industry in our national economy. The automotive parts and accessories industry is playing more and more important role in the automotive industry chain which is at the middle-high position. China is being the producing center of global automotive parts and accessories industry. The National Development and Reform Committee have regarded the full improvement of competitive abilities of automotive parts and accessories industry as the main goal of the 11th Five-year Development Plan, which says that “the automotive parts and accessories industry should increase the R&D input, improve self-innovative abilities, nurture own brands and have the abilities of R&D by ourselves and technological innovation.” The significance of developing automotive parts and accessories industry is at the same important position with the whole automobile industries. It has the biggest chances to obtain the global competitive abilities. We should take part in the international working division positively, accelerate the adaptation of industry structure, make the best use of the huge domestic market which is helpful to nurture and enhance the core competitive abilities, furthermore, to realize the sustainable development. Under the background mentioned-above, the paper is entitled “The Research on the Development Strategy of Our National Automotive Parts and Accessories Industry. It claims the trend of the world automotive parts and accessories industry, analyzes the present situation of our national automotive parts and accessories industry, submit the related strategic solution, key points and the policy suggestions, which is helpful to the development of our national automotive parts and accessories industries. The main content is as following:

(1) It puts forwards the three dimensions concept (the industry development goal, the industry stage, the industry resources), provides the three dimension integrated matrix of industry development strategy, refers to the life science theory, does the research on the inner rules of industry development strategy: life cycle theory, bio-community theory and gene mutation theory. Combining with strategic management, it provides the strategic mode of industry development on

the basis of life cycle theory, strategic mode of industry cluster on the basis of bio-community theory, strategic mode of policy innovation on the basis of gene mutation theory. It summarizes the analyzing tool: PEST, SCP, SWTO and the method of key product choice.

(2) It reveals the general character of the world automotive parts and accessories industry and the five developing mode: American paralleling mode, Indian cost priority mode, Korean quality-price balance mode, Japanese step-development mode and Chinese independent and dispersing mode. In the light of the world automotive parts and accessories industry, it analyzes the multinational automotive parts and accessories manufacturers' strategies in China considering the four aspects: organization structure, technology development, product value structure and industry structure.

(3) It looks back on the developing process of our national automotive parts and accessories industry using the SCP, SWTO to analyze its present situation, summarize its general characters: huge potential market, lack of core competitive abilities, growth of industry chains. It establishes a development strategy system through strategic idea and goal, key strategies and strategic policy systematically. It puts forwards four development strategies: professional strategies, scale strategy, independent innovation strategy and standard strategy, some protective measurements such as: organization, capital, talents, information and intellectual property.

(4) With the practice of Dong Feng Automotive Spring and Suspension Limited Corporation, it analyzes the characters and trend of automotive spring and suspension, strategy environment of company' development and its present situation, and points out the strategy idea: according to the customers' needs, it follows the key line of value innovation, furthermore, realizes the transformation from product manufacturer to be a excellent provider that is a learning and innovative organization emphasizing the combination technology and product through three strategic steps (technology revolutionist, industry leader and market monopolizer), and plans to be the most competitive abilities in the spring and suspension circle, finally it forms the strategy system on the basis of the value innovation, scale expansion, differentiation development, key point breakage, brand establishment and multi-collecting funds

Key words: Life science theory, Industrial development strategy mode, Automotive parts and accessories industry, The Development Strategy

目 录

第1章 绪论	1
1.1 选题的目的、意义	1
1.2 国内外研究现状	2
1.3 研究目标、内容框架及方法	12
本章小结	13
第2章 产业发展的生命科学原理	14
2.1 产业发展战略	14
2.2 产业发展战略的生命科学原理	17
2.3 基于生命科学原理的产业发展战略模式	21
本章小结	32
第3章 产业发展战略分析工具	33
3.1 产业发展战略的 PEST 分析法	33
3.2 产业发展战略的 SCP 分析法	37
3.3 产业发展战略的 SWOT 分析法	38
3.4 产业发展关键产品选择法	41
本章小结	49
第4章 世界汽车零部件业发展趋势	50
4.1 世界汽车零部件业分布格局	50
4.2 世界汽车零部件业发展模式	56
4.3 世界汽车零部件业发展趋势	59
4.4 世界汽车零部件巨头的中国战略	65
本章小结	68
第5章 中国汽车零部件业发展分析	69
5.1 中国汽车零部件业发展历程	70
5.2 中国汽车零部件产业国际比较	74
5.3 中国汽车零部件业总体特征	78
5.4 中国汽车零部件业 SCP 框架分析	80
5.5 中国汽车零部件业的 SWOT 分析	84
本章小结	88

第6章 中国汽车零部件业发展战略设计	89
6.1 中国汽车零部件业发展战略思想	89
6.2 中国汽车零部件业发展战略思路	90
6.3 中国汽车零部件业发展战略目标	101
6.4 中国汽车零部件业发展战略重点	103
6.5 中国汽车零部件业发展战略对策	105
本章小结	112
第7章 东风汽车悬架弹簧有限公司发展战略实证研究	113
7.1 东风汽车悬架弹簧有限公司发展战略环境	113
7.2 中国汽车悬架弹簧行业特点及态势	117
7.3 东风汽车悬架弹簧有限公司发展分析	121
7.4 东风汽车悬架弹簧有限公司发展战略设计	132
7.5 实证研究对中国汽车悬架弹簧行业战略发展的启示	144
本章小结	145
第8章 总结与展望	146
8.1 研究的主要内容	146
8.2 主要创新点	149
8.3 研究展望	149
参考文献	151
后记	162

第1章 绪 论

1.1 选题的目的、意义

1.1.1 课题研究的目的

(1) 嫁接生命科学理论,探索和丰富产业创新发展战略理论。产业的产生、发展演变呈现出与生物体的产生、发展演变相似的规律特征,论文试图运用生命科学理论的生命周期原理、生物群落原理、生态原理、基因突变原理等来揭示产业发展的生命科学特征,并试图探讨基于生命科学原理的产业阶段发展、集群发展和创新跨越发展战略模式。

(2) 揭示世界汽车零部件业发展态势,服务我国汽车零部件业发展战略设计。通过总结世界汽车零部件业发展轨迹、发展分布格局及其未来发展趋势,并进一步分析世界汽车零部件业集团的中国发展战略,为我国汽车零部件业发展战略设计提供思路。

(3) 分析我国汽车零部件业发展现状,探索适合我国汽车零部件业发展的战略与措施。本书试图揭示我国汽车零部件业发展历程,比较分析世界与我国汽车零部件业发展特征,指出我国汽车零部件业的优势、劣势、机遇与挑战,并结合世界汽车零部件业发展态势,探索我国汽车零部件业发展战略与措施。

1.1.2 课题研究的意义

经过“十五”发展,中国综合国力明显增强,人民生活进一步改善,国际地位明显提高。但投资和消费关系不协调,部分行业盲目扩张、产能过剩,经济增长方式转变缓慢,能源资源消耗过大,环境污染加剧,城乡、区域发展差距和部分社会成员之间收入差距继续扩大,社会事业发展仍然滞后,影响社会稳定的因素还较多。国际环境复杂多变,影响和平与发展的不稳定不确定因素增多,发达国家在经济科技上占优势的压力将长期存在,世界经济发展不平衡状况加剧,围绕资源、市场、技术、人才的竞争更加激烈,贸易保护主义有新的表现,对我国经济社会发展和安全提出了新的挑战。正是在这样的背景下,对产业创新战略理论进行研究及对中国汽车零部件业进行实证分析,具有重要的理论价值和实践指导意义。

(1) 对产业创新理论成果进行系统研究,进一步丰富和完善产业经济理论。当前关于产业经济发展的研究主要集中在产业空间布局、产业组织、产业政策、产业战略、产业集群的相关理论进行较深入的研究,而对产业创新战略理论方面的研究仅是零星的研究,对产业创新战略原理、战略模式及产业创新战略的实证研究比较多,尚未有对产业创新战略理论进行梳理,进行系统的研究。本课题试图对产业创新战略原理、战略模式进行系统研究,从而进一步丰富和完善产业创新战略理论。

(2) 为中国汽车及零部件产业制定战略、整合国家和区域资源提供理论依据。首先是整合汽车产业资源、优化汽车产业结构,提高国家汽车产业竞争力的重大战略举措提供理论依据。长期以来,中国经济的高速增长主要依赖高投入和资源的高消耗。资源、环境和市场问题日益凸现,已经成为经济社会进一步发展的制约瓶颈。当前中国经济社会发展正处在一个十分重要的关口,增强支柱产业、尤其是汽车产业的自主创新,调整经济结构和转变经济增长方式,是落实科学发展观的必然要求,势在必行。只有依靠科技进步,加强自主创新,加快推进经济增长方式转变,调整优化经济结构,才能突破资源、环境和市场等瓶颈制约,保持经济平稳、快速增长,逐步实现经济发展从要素驱动型增长向创新驱动型增长转变,实现全面建设小康社会的宏伟目标。其次是支撑汽车产业、联动经济发展,全面建设小康社会的必然选择。中共中央总书记胡锦涛指出:科技创新能力是一个国家科技事业发展的决定性因素,是国家竞争力的核心,是强国富民的重要基础,是国家安全的重要保证。实践也证明,在关系国计民生和国家安全的战略领域,真正的核心技术是买不来的。在激烈的国际竞争中,缺乏核心技术和自主知识产权,将对中国经济社会发展构成严重制约。因此,必须通过提高汽车产业自主创新能力,增强汽车产业竞争力,联动经济发展,全面建设小康社会。

1.2 国内外研究现状

1.2.1 产业竞争理论

国内外对国际竞争力的研究已有 20 多年,但在产业竞争力的理论基础方面目前没有形成共同认识,正在探索中。研究者所分析的角度和层次不同,对产业竞争理论的认识不尽一致。比较典型的有:(1) 比较优势理论。典型代表有古典经济学家亚当·斯密于 1776 年首次提出的绝对优势理论和古典经济学家大卫·李嘉图于 1871 年提出的比较优势原理。绝对优势理论(Theory of Absolute Advantage),又称绝对成本说(Theory of Absolute Cost)、地域分工说

(Theory of Territorial Division of Labor), 该理论将一国内部不同职业之间、不同工种之间的分工原则推演到各国之间的分工, 从而形成其国际分工理论, 绝对优势理论是最早的主张自由贸易的理论。该理论认为商品的相对价格差异也就是比较优势是国家之间进行贸易的基础, 因此, 一个国家应专门生产那些自己具有较高生产率的商品, 而去交换那些自己具有较低生产率的商品。绝对优势理论解决了具有不同优势的国家之间的分工和交换的合理性, 但这只是国际贸易中的一种特例, 该理论无法回答如果一个国家在各方面都处于绝对的优势, 而另一个国家在各方面则都处于劣势的问题。进入 20 世纪后, 李嘉图理论中的一些严格假定不再适合于国际贸易的新变化, 于是出现了要素禀赋论, 用生产要素的丰缺来解释国际贸易产生的原因, 即赫克歇尔—俄林 (H—O) 理论, 认为所有国家可以具有同等的技术, 但是要素禀赋不同, 如土地、劳动力、资本和自然资源方面的差异, 这种要素禀赋的差异决定着贸易的流动。该理论奠定了现代国际贸易理论的基石。俄林理论有助于我们分析、判断和预测世界各国的贸易模式, 并制定相应对策, 在充满风险的国际竞争中知己知彼, 掌握主动权。此外, 我们应认识到一国的生产要素实际是变量, 随着生产力的提高, 科技和教育的发展, 生产要素的数量、质量和结构相应发生变化。(2) 比较优势和竞争优势双重理论^①。学者金碚认为, 在现实经济中一国的产业竞争力受许多因素的影响, 而从经济学理论上, 所有这些都归结为两类: 比较优势 (Comparative advantage) 和竞争优势 (Competitive advantage)。比较优势涉及的是各国间不同产业 (产品) 之间的关系; 竞争优势涉及的则是各国间同一产业的关系, 或者各国的同类产品或可替代品之间的关系。比较优势最终归结为一国的资源禀赋或产业发展的有利条件, 竞争优势则更加强调企业的战略行为。比较优势理论的实践意义是论证国家间产业分工与产业互补的合理性, 而竞争优势理论则论证了国家间产业冲突和产业替代的因果关系。产业在世界经济体系中的地位, 从国际分工的角度看比较优势具有决定性作用; 从产业竞争的角度看, 竞争优势又起决定性作用; 现实中比较优势和竞争优势实际上共同决定着各国各产业的国际地位及其变化趋势。3) “钻石体系”理论。哈佛大学教授迈克尔·波特 (Michael E. porter) 在 20 世纪 80 年代出版的《竞争优势》中, 系统地提出了分析产业竞争战略的基本框架, 他将决定产业竞争状态的主要因素概括为这 5 个方面: ① 入侵威胁 (潜在竞争者); ② 被替代的威胁; ③ 买方的议价能力; ④ 供方的议价能力; ⑤ 现有竞争对手的竞争。这五种因素共同决定了产业竞争的激烈程度以及产业的利润率。后来波特在《国家竞争优势》(1990) 中指出, 有 6 个因素影响各国产业竞争力, 即① 生产因素 (人力资源、自然资源、知识资源和基础设施); ② 市场需求;

① 金碚:《竞争力经济学》, 广东经济出版社, 2003。

③ 相关与辅助产业；④ 企业策略和结构及竞争对手；⑤ 机遇；⑥ 政府。这6个因素构成著名的产业国际竞争力“国家钻石”（National Diamond）。关于产业参与国际竞争的过程，迈克尔·波特把它大致分为四个阶段：第一阶段是要素驱动（Factor-driven），第二阶段是投资驱动（Investment-driven），第三阶段是创新驱动（Innovation-driven）。第四阶段是财富驱动（Wealth-driven），在这四个阶段中，前三个阶段是产业竞争力增长时期，第四个阶段则是产业竞争力下降时期。此外，迈克尔·波特有关产业演变、产业环境、产业成熟度、产业集中度等方面的论述对于产业竞争力评价方法都进行了一系列的研究，其理论体系产生了广泛而深刻的影响，受到许多国家政府、产业界和学术界的推崇。

1.2.2 产业创新与集群理论

创新学派认为，产业的本地化主要是为了提升整个区域的技术和专业化水平，提供丰富的高素质劳动力，增加辅助的贸易和专业化服务，满足众多公司的需求、为采取更加专业化的机械创造条件。企业集聚可以使大家共享单个企业无法实现的大规模生产和技术、组织创新的好处。它更强调产业区内创新主体的集体效率，强调创新行为的协同作用，并将创新网络和集体学习引入企业集群理论。此外，JlVernon Henderson, Zmarak Shalizi 和 Anthony JIVenables (2000) 从经济发展和地理的角度探讨产业为什么会集群、新集群是如何形成的、脱离集群的后果等问题。

有关产业集群的理论，国内外都有比较详细深入的研究，西方新古典经济学家曾经对这种现象作出过相当精彩的论述。但多数仍是介绍性文章，对集群战略的应用、如何辨别具有可持续发展潜力的产业集群以及产业集群的发展规律和成长模式进行的研究不多。综述如下：（1）阿尔弗雷德·马歇尔（Alfred Marshall）关于外部规模经济与产业集群关系理论。马歇尔是第一个系统研究产业集群现象的经济学家，他在《经济学原理》（1920，第三版）中从三个要素对产业的地区性聚集作出解释：劳动力市场共享（laborforcepooling）、中间产品投入和技术外溢（technologyspillover，马歇尔的用词是新思想和新意的传播，后人总结为技术外溢）。后人在研究产业集群理论的起源时，总是要把马歇尔的三要素学说当做经典的论述。他从新古典经济学的角度，通过研究工业组织，发现企业为追求外部规模经济而集聚，即外部经济理论。他曾把经济规模划分为以下两类：第一类是产业发展的规模，这和专业的地区性集中有很大关系；第二类则取决于单个企业的资源、组织以及管理的效率。他把第一类的经济规模称为外部规模经济，它是由众多相互联系的企业集中在特定地方所产生的规模经济。把第二类的经济规模称为内部规模经济。（2）阿尔弗雷德·韦伯（Alfred Weber）继马歇尔从经济学角度对产业聚集现象作出解释后，又从工业区位论角度对产业聚集进行了深入研究，并首次提出了聚集经济概念。韦伯在《工业区位论》