

中国现实经济热点问题系列



辽宁汽车 产业集群竞争力研究

Study on Competitive Power of Liaoning
Auto Industry Cluster

王福君 著



经济管理出版社

ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

中国现实经济热点问题系列

鞍山师范学院区域经济学学科资助

辽宁汽车 产业集群竞争力研究

Study on Competitive Power of Liaoning
Auto Industry Cluster

王福君 著



经济管理出版社
ECONOMY & MANAGEMENT PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

辽宁汽车产业集群竞争力研究/王福君著. —北京:
经济管理出版社, 2011.7

ISBN 978-7-5096-1536-2

I. ①辽… II. ①王… III. ①汽车工业—产业经
济学—研究—辽宁省 ②汽车工业—市场竞争—竞争
力—研究—辽宁省 IV. ①F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 142742 号

出版发行：经济管理出版社

北京市海淀区北蜂窝 8 号中雅大厦 11 层

电话：(010)51915602 邮编：100038

印刷：北京银祥印刷厂

经销：新华书店

组稿编辑：刘 宏

责任编辑：刘 宏

责任印制：杨国强

责任校对：陈 颖

720mm×1000mm/16

14 印张 224 千字

2011 年 9 月第 1 版

2011 年 9 月第 1 次印刷

定价：38.00 元

书号：ISBN 978-7-5096-1536-2

·版权所有 翻印必究·

凡购本社图书，如有印装错误，由本社读者服务部
负责调换。联系地址：北京阜外月坛北小街 2 号

电话：(010)68022974 邮编：100836

前 言

随着我国汽车产业的高速发展，汽车产业在国民经济中的支柱地位日渐形成，汽车产业对其他产业和区域经济的拉动作用日益明显，中国汽车产量占世界汽车产量的比重不断上升，从 2007 年的 12.1%，上升到 2009 年的 22.6%。同时，受国际金融危机的冲击，2009 年国际汽车行业格局发生了重大调整，美国、欧洲、日本等几大传统汽车市场产销量大幅度下滑，而中国汽车产业在《汽车产业调整和振兴规划》等相关政策措施的支持下逆势上扬，2009 年汽车产销量均超过美国，跃居世界第一。在中国汽车产业飞速发展的同时，也应该清醒地看到当前中国汽车产业发展存在着核心技术缺失、自主创新能力不强，零部件质量和技术含量不高、品牌附加值低，产业集中度不高、专业化协作程度差，新能源汽车前行阻力大、汽车售后服务市场发展不足等问题。随着我国国际化和全球经济一体化进程的加速，提升我国汽车产业国际竞争力，增强核心技术创新，实现汽车产业结构升级已是一项非常紧迫的任务。

产业集群是当今世界经济发展的主流模式之一，是促进区域经济发展和提高产业竞争力的一股强劲动力，是世界汽车工业发展的基本规律。目前，我国汽车产业已经基本形成长江三角洲、珠江三角洲、京津环渤海地区、东北地区、华中地区和西南地区六大汽车生产区域。辽宁省是东北地区经济最为发达的省份，汽车产业是辽宁省最重要的支柱产业之一。随着我国经济社会发展进入一个新的阶段，国民经济持续稳定发展，城乡居民收入稳定增长，消费结构升级步伐加快，汽车已经成为居民家庭的重要代步工具。同时，由于受资源环境约束和国际汽车工业转移的影响，国家不断加大新能源汽车的研发和推广，发达国家不断向低成本国家和地区转移汽车零部件生产、研发、设计、采购、销售等环节，这些为辽宁汽车工业提供了巨大的发

展空间。如何利用国际和国内产业分工调整和加速转移的有利时机发展辽宁汽车产业集群,提升辽宁汽车产业的竞争力,已经成为辽宁省政府、汽车业界和学术界所普遍关注的问题。

辽宁的汽车工业起步较早,但其真正的发展却在新中国成立以后。新中国成立后,辽宁汽车工业的发展大体经历了相关产业建立、汽车工业开创、汽车工业大会战、汽车工业恢复整顿、汽车工业全面发展五个阶段,逐渐形成了以华晨金杯、曙光黄海和沈阳中顺三大集团为核心,包括沈阳、丹东两大整车生产基地以及沈阳—辽阳—营口—大连与沈阳—锦州—朝阳两条汽车长廊,以及沈阳、丹东、大连、朝阳、锦州五个汽车产业集群区域雏形。但辽宁汽车产业集群发展仍然存在着专业化协作不够、配套能力不强,规模不经济、龙头企业作用不突出,汽车产业价值链不完整、本地化的合作体系未建立,企业自主开发能力较差、中介组织发展不健全等问题。从SWOT角度来看,辽宁汽车产业集群发展优势、劣势、机遇和挑战并存,机遇大于挑战;从国内区域和省份两个角度来看,辽宁汽车产业的国内竞争力在全国居于中上游,经营规模和获利能力具有一定优势,但经济效益较差。

本书从保障辽宁汽车产业集群的良好发展和竞争力的提升角度,构建辽宁汽车产业集群竞争力保障体系,主要包括:辽宁汽车产业集群的市场服务体系建设;辽宁汽车产业集群的技术创新体系建设;完善辽宁汽车产业集群的政府支持体系;以高科技产业园区为载体,积极实施集群化战略;辽宁汽车产业集群的宏观环境建设。在此基础上,本书从政府和市场两个角度提出了辽宁汽车产业集群竞争力提升的对策和建议,主要有:加快汽车产业兼并重组步伐,做大做强汽车企业;多渠道支持关键零部件技术创新;加大新能源汽车研发和商业化支持力度;鼓励出口和海外并购,提高汽车产业国际贸易地位;以汽车电子产业自主化为突破口,提高汽车产业自主创新能力;加快汽车产业信息化步伐。

目 录

第一章 绪论 / 1

第一节 研究背景 / 1

第二节 国内外研究现状 / 10

第三节 问题的提出和研究意义 / 16

第四节 研究的思路和方法 / 18

第五节 本书预期的创新点、主要内容 / 20

第二章 汽车产业集群竞争力理论综述 / 23

第一节 产业集群的内涵和形成机制 / 23

第二节 产业竞争力的内涵和理论基础 / 32

第三节 汽车产业集群竞争力的基础理论 / 47

第四节 汽车产业集群竞争力的评价方法 / 60

第三章 辽宁汽车产业集群的发展现状分析 / 65

第一节 辽宁汽车产业集群的发展概况 / 65

第二节 辽宁汽车产业集群发展的 SWOT 分析 / 78

第四章 辽宁汽车产业集群竞争力的实证分析 / 95

第一节 中国汽车产业的国际竞争力对比分析 / 95

第二节 辽宁汽车产业的国内竞争力分析 / 100

第五章 辽宁汽车产业集群竞争力保障体系的构建 / 115

- 第一节 辽宁汽车产业集群的市场服务体系建设 / 115
- 第二节 辽宁汽车产业集群的技术创新体系建设 / 135
- 第三节 以高科技产业园区为载体 积极实施集群化战略 / 145
- 第四节 完善辽宁汽车产业集群的政府支持体系 / 151
- 第五节 辽宁汽车产业集群的宏观环境建设 / 159

第六章 提升辽宁汽车产业集群竞争力的对策建议 / 167

- 第一节 加快兼并重组步伐 做大做强汽车企业 / 168
- 第二节 多渠道支持关键零部件技术创新 / 174
- 第三节 加大新能源汽车研发和商业化支持力度 / 182
- 第四节 鼓励出口和海外并购 提高汽车产业国际贸易地位 / 186
- 第五节 以汽车电子产业自主化为突破口 提高汽车产业自主创新能力 / 190
- 第六节 加快汽车产业信息化步伐 / 196

第七章 结论与展望 / 203

- 第一节 主要研究结论 / 203
- 第二节 研究展望 / 205

附 录 / 207

参考文献 / 209

后 记 / 219

第一章 绪 论

第一节 研究背景

一、我国汽车产业在国际金融危机爆发后的发展现状

随着我国汽车产业的高速发展，汽车产业在国民经济中的支柱地位日渐形成，汽车产业对其他产业和区域经济的拉动作用日益明显，中国汽车产量占世界汽车产量的比重不断上升（见图 1-1）。2007 年中国汽车产量占世界汽车产量的比重为 12.1%，销量占世界汽车销量的比重为 12.2%，汽车工业总产值占全国工业总产值的比重为 4.26%，占机械工业总产值的 23.44%。2008 年中国汽车产量占世界汽车产量的 13.3%，销量占世界汽车销量的 15.9%，汽车产销量均列世界第二位，汽车工业增加值达到 4104.1 亿元，占国内生产总值的比重为 1.37%。受金融危机的冲击，2009 年国际汽车行业格局发生了重大调整，美国、欧洲、日本等几大传统汽车市场产销量大幅度下滑，与 2008 年相比，日本汽车产量 2009 年同比下降 31.54%，美国下降 34.28%，德国下降 13.88%。中国汽车产业在《汽车产业调整和振兴规划》等相关政策措施的支持下逆势上扬，2009 年汽车产销量分别达到 1379.1 万辆和 1364.5 万辆，比 2008 年分别增长近 48%和 46%。其中乘用车产销量分别完成 1038.4 万辆和 1033.1 万辆，同比分别增长 54%和 53%；商用车产销量分别完成 340.7 万辆和 331.4 万辆，同比分别增长 33%和 28%。分车型来看，受购置税减半政策的刺激以及居民消费更趋理性的积极影响，1.6 升及以下

小排量乘用车的销售量增长迅速，所占市场份额显著提高。2009 年 1.6 升及以下小排量乘用车的销售量为 719.6 万辆，比 2008 年增长 71%，占国内汽车市场的份额达到 53%，较 2008 年提高 84 个百分点，对汽车销售总量增长的贡献率为 71%。分区域来看，随着居民收入水平的不断提高以及汽车消费优惠政策的实施，在一线城市主力市场继续保持高速增长的同时，二、三线城市和农村市场的有效需求也得到释放。2009 年前三个季度北京、上海等一线城市的汽车销量增速为 34%，而二、三线城市市场则分别达到了 41% 和 51%，首次超过一线大城市。从国际占比来看，中国汽车产量占世界汽车产量的比重由 2008 年的 13.3%，上升到 2009 年的 22.6%，产销量均超过美国，跃居世界第一。

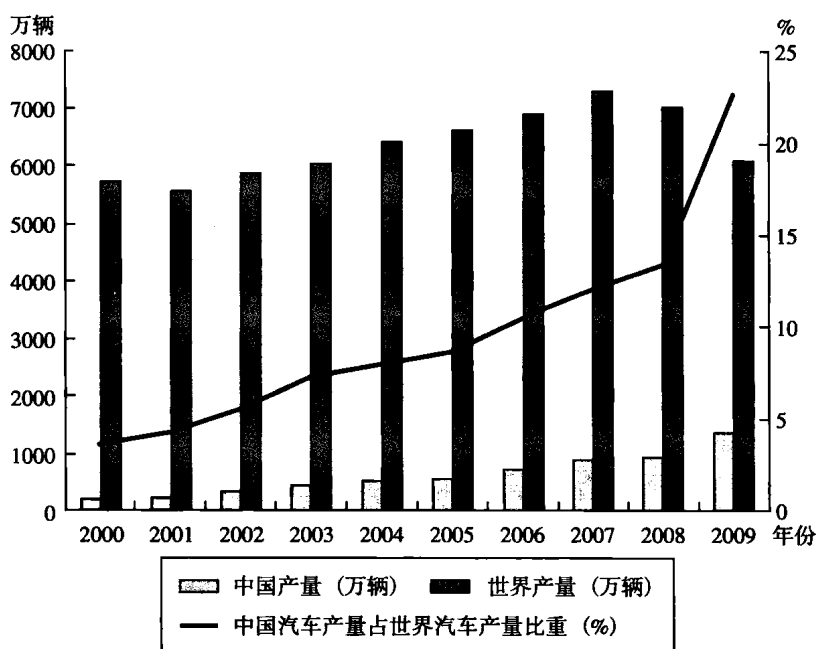


图 1-1 2000-2009 年中国汽车产量占世界汽车产量的比重

在中国汽车产业飞速发展的同时，也应该清醒地看到当前中国汽车产业发展存在的隐忧，我国汽车产业存在着核心技术缺失，自主创新能力不强，品牌附加值低，产业集中度不高，新能源汽车前行阻力大等问题。尽管中国汽车产业在全球范围内的竞争力有所提升，汽车产业规模经济显著提高，产业集中度进一步提升，产业创新能力有所增强，但大而不强的问题没有根本改变，汽车产业核心竞争力弱，劳动生产率低，零部件发展相对滞后。随着

我国国际化和全球经济一体化进程的加速,提升我国汽车产业国际竞争力,增强核心技术创新,实现汽车产业结构升级已是一项非常急迫的任务。

影响和制约我国汽车产业发展的上述问题,主要是长期以来由于汽车产业的行业利润较高,产业关联性强,一直是地方经济的支柱。因此,在各自地方利益的驱使下,各个地方政府都争相上马汽车产业,造成企业小而全、集中度低,分散了我国有限的汽车资源,与当今世界汽车产业集群化的趋势相违背,严重阻碍了我国汽车产业竞争力的提高。从汽车产业发展的历史以及美国、日本等发达国家的经验来看,产业集群是汽车工业发展的战略动向和必然选择,其竞争力状况决定着一个国家或地区汽车产业的整体竞争力。汽车产业集群作为一种汽车产业发展的空间组织形式,对区域经济的发展 and 竞争力的提高起着重要的带动和推动作用。汽车产业集群的发展壮大是汽车产业适应经济全球化和竞争日益激烈的新趋势,为创造竞争优势而形成的一种产业空间组织形式,它具有强大的集群竞争力和集聚规模效益。目前,我国汽车产业已经基本形成长江三角洲、珠江三角洲、京津环渤海地区、东北地区、华中地区和西南地区六大汽车生产区。在全球汽车产业发展重心向中国转移的市场条件下,中国汽车产业内外环境和条件不断改善、汽车产业体系不断趋于完善、自主创新能力不断增强,中国已经具备成为汽车强国的条件。但如何把这种潜在的条件转变为现实的优势,实现我国汽车产业由大变强,关键在于抓住国际汽车产业格局变化带来的机遇,加快我国汽车产业的结构调整,促进汽车产业集群健康发展,从而提升汽车产业的国际竞争力,这已经成为了我国汽车业界、学术界以及各省市地方政府和各类战略研究机构所关注的前沿研究问题。

东北地区是中国汽车产业发展的六大生产基地之一,近年来,汽车产业发展很快,已经成为带动东北地区经济发展的龙头产业。辽宁省是东北地区经济最为发达的省份,汽车产业是辽宁省最重要的支柱产业之一。“十一五”期间辽宁省把产业集群作为促进汽车产业发展的有效组织形式,逐步打破企业“大而全、小而全”的生产组织结构,围绕汽车产业,按照企业主体、市场主导、政府推动,专业化、集中化、网络化、地域化发展的原则,重点培育专业化分工、社会化协作的汽车产业集群以及汽车零部件产业集群,使辽宁省汽车工业实现了更快、更好的发展。目前,我国经济社会发展已经进入

一个新的阶段,国民经济持续稳定发展,城乡居民收入稳定增长,消费结构升级步伐加快,汽车已经成为居民家庭的重要代步工具。同时,由于受资源环境约束的影响,国家不断加大新能源汽车的研发和推广力度,这为汽车工业提供了巨大的发展空间。如何利用国际和国内产业分工调整和加速转移的有利时机发展辽宁汽车产业集群,提升辽宁汽车产业的竞争力,为辽宁经济发展提供强大的发展动力?面对深刻变化的国际国内形势,辽宁汽车产业发展如何定位?如何利用自身优势融入到东北地区和环渤海地区汽车产业集群之中?同时,传统汽车和新能源汽车的发展仍然面临着国际国内激烈竞争和资源环境压力加大的挑战。面对机遇和挑战并存、机遇大于挑战、有利因素大于不利因素的发展环境,我们必须认真研究辽宁汽车产业的发展,立足科学发展、着力自主创新、完善体制机制,牢牢抓住机遇,妥善应对各种挑战。

二、我国汽车产业发展面临的主要问题

2009年在国际金融危机的影响下,我国汽车制造业对GDP增长的贡献率仍然超过了10%。即使在通用、丰田等国际汽车巨头举步维艰、产量大幅度下降的时期,我国汽车产销量仍然迅速增长,汽车企业不断发展成长。一方面,通过产销规模的不断扩大带动了国内汽车企业自主创新能力建设;另一方面,国内汽车企业择机实施“走出去”战略,展开了一系列的海外并购和投资建厂,加快了国际化的步伐。在发展绿色经济、低碳经济和循环经济已经成为时代潮流的背景下,我国汽车行业在新能源汽车方面也取得了积极进展,新能源汽车初步具备产业化条件,技术研发和政策支持力度不断提高。为了提高汽车产业国际竞争力,在相关政策的推动下,2009年我国汽车产业进行了大规模的兼并重组,使我国汽车销量前10名的企业集团共销售汽车1189.33万辆,占汽车销售总量的87.17%,同比提高4.3个百分点,汽车产业集中度进一步提升,逐渐形成了长江三角洲、珠江三角洲、京津环渤海地区、东北地区、华中地区和西南地区六大汽车产业集群雏形。^①但我国汽车产业集群还处于集群办产业阶段,汽车产业集群还存在着不少问题,

^① 胡安生,冯夏勇.中国汽车产业集群发展雏形及评价(上)[J].上海汽车,2005(1):2-4.

主要是:

1. 专业化协作程度差

我国汽车产业集群只是地域集中,而不是真正意义上的产业集群。汽车厂家普遍存在“大而全、小而全”的弊病,企业集团往往实行内部配套,使得整个交易处于集团内部,没有实现企业间的专业化分工协作。通用、丰田等国际汽车集团的零部件自制率只有30%左右,而我国汽车企业的自制率却高达70%。例如,上汽集团拥有43家零部件企业,天汽集团拥有52家汽车零部件企业。另外,我国汽车产业整车制造企业与零部件制造企业之间的协作配套性差,配套体系不完善,大而强的配套企业少,很多整车制造企业的本地一次性配套率低,不得不拿到全国各地去做。例如,辽宁省零部件企业为金杯客车海狮轻型客车一次性配套率仅为30%左右,为原金通雪佛兰/开拓者配套率仅有5%,为中华轿车配套率不到30%,为华晨宝马配套更少。^①专业化协作程度差,导致中国汽车生产效率较低的问题日益突出,2008年中国汽车劳动生产率仅为31.68辆/(人·年),不到汽车发达国家劳动生产率上限值的一半。

2. 集群创新能力较差

2009年我国汽车产销量虽位居全球第一,但在整体自主创新以及核心技术掌握方面,与美国、日本等汽车强国还有很大差距。我国汽车企业大多以引进资金、技术、管理和车型为主,但这种模式过分依赖国外,导致绝大多数国产轿车零部件缺乏自主知识产权,技术含量高的关键零部件往往依靠进口或由合资、独资企业提供,发展主动权被牢牢掌握在别人手中,比如汽车空调、电动转向、电子制动、悬挂系统、发动机控制等电子技术零部件仍由外方独资企业或合资企业控制,而出口的汽车零部件往往局限在汽车轮胎、汽车玻璃等资源型和劳动密集型的低端产品。我国汽车产业的集群创新往往局限于部分地区和部分企业,大部分地区的行业性研发机构尚未建立,研发活动主要依赖大型整车制造企业和部分大型零部件企业,创新没有成为汽车行业普遍性的行为,没有建立起统一的集群创新体制。

^① 唐晓华等. 产业集群: 辽宁经济增长的路径选择 [M]. 北京: 经济管理出版社, 2006: 255.

3. 汽车售后服务市场发展不足

目前,国内汽车产业主要是欧美、日本等汽车发达国家的装配车间,汽车产业的核心技术研发和高端售后服务两头在外,主要从事劳动密集型的汽车制造环节,使汽车产业链中汽车制造环节对地方生产总值贡献最大,“重汽车制造、轻汽车服务”现象突出,各地方政府纷纷将较多的资源投向了汽车制造业,对发展汽车服务业不重视、投入少。主要表现在:一是汽车产业链上各主体联动不充分,除生产制造环节外,其他如汽车金融、生产性物流、汽车租赁、二手车交易、报废回收等高附加值、高技术含量的汽车服务业发展滞后,不能满足国内汽车制造业发展和汽车消费者的要求。二是我国二手车市场发展与国外发达国家相比仍有较大差距,交易量不足新车销量的1/3,与发达国家二手车交易量是新车销量1~3.5倍的比例相比,明显规模不足,水平偏低。三是汽车维修市场管理混乱,无证无照经营、夸大汽车故障、配件以次充好甚至使用假冒伪劣产品、以各种名目乱收费用、汽车维修技工水平参差不齐等汽车维修黑洞多,广大车主利益以及保险公司利益严重受损。四是重大事故车辆维修技术不高,标准不完善,主要表现为重大事故车辆修复的不合格比率高,事故车维修企业资质标准不完善,缺少车身修复竣工验收标准。

4. 汽车零部件质量和技术含量不高

我国汽车零部件行业发展存在着关键零部件少、产品附加值低、核心技术缺乏等问题,这是影响我国汽车产业竞争力的关键因素。近年来,中国出口汽车零部件主要是汽车轮胎、汽车玻璃、铸造件、冲压件、开关、发动机零件、紧固件、锻造件及车灯等劳动密集型、附加值低的低端产品,而进口的汽车零部件主要是变速箱、装有差速器的驱动桥、燃油喷射装置等技术含量高、附加值高的高端产品。在售后服务市场上,进口最多的产品是滤清器、车灯、刹车片、活塞、散热器、发电机、保险杠等,而一些关键零部件的更换往往由外资和港澳台企业提供。由于我国汽车零部件生产技术含量较低,因此产品在国际市场上常常以低价取胜,很容易遭到反倾销调查。目前,我国汽车零部件出口产品大部分还停留在维修市场,只有少数以低价进入全球汽车配套市场。

5. 新能源汽车研发、产业化和配套政策方面还存在问题

一是新能源汽车的市场能力培育和试点示范没有与自主创新能力的形成衔接起来，以应用带动创新效果不显著。由于产业化未准备好，以及地方保护等原因，一些项目蜕化成为进口关键技术（电池、电机、电控）组装新能源汽车，这与国家发展新能源汽车的战略目标相悖。二是动力电池等核心技术方面还需花大力气攻关，对动力电池研发和产业化的经费支持明显不足。三是产业发展引导和规范不足，尚需完善各种配套措施加以总体推进，其方式除了标准和准入政策等手段外，还需要关注重视不够、发展滞后的产业联盟方式。

三、集群化是汽车产业发展的必然途径

产业集群是当今世界经济发展的主流模式之一，是促进区域经济发展和提高产业竞争力的一股强劲动力，是世界汽车工业发展的基本规律。汽车最早诞生在德国，但汽车工业却在美国的底特律形成且发展壮大成为全球性产业。这一历史表明，汽车工业形成之初就是以产业集群为基础的，是通过产业集群形成的集群效应和集群竞争力来不断发展壮大的。目前，欧美、日本等世界主要汽车工业国家都形成了汽车产业集群。美国的汽车工业集中在“汽车城”底特律，这里拥有通用、福特和克莱斯勒三大汽车公司；日本汽车工业集中在“丰田城”、东京和横滨；德国汽车工业集中在沃尔夫斯堡和斯图加特；法国汽车工业集中在巴黎和比扬古；意大利汽车工业集中在都灵；韩国汽车工业集中在蔚山；等等。

汽车工业实行产业集群是汽车工业自身发展的内在要求。首先，汽车工业是典型的装配型制造业。每台汽车大约由 2.5 万个零部件装配而成，每个零部件都是一个生产环节。每个生产环节都涉及机械、电子、化工、材料等不同技术，生产技术和工艺复杂多样，这就要求汽车工业按照产业链实行高度的专业化分工和紧密的社会化协作。其次，汽车工业产业链长，前后关联效应明显，对相关产业的依赖性和带动作用非常强。汽车产业链包括上游的冶金、钢铁、橡胶、塑料、玻璃、电子、电器、石油、化工、机械、仪表等众多工业行业，下游的服务、贸易、金融、保险等配套产业，也包括投资、生产、采购、销售、研发等主要环节。也就是说，一个汽车产品的装配完成

需要产业链上众多企业提供的零部件配套产品,而支撑这样大的生产公司,起码需要 150~250 家的零部件供应商,这种大规模的配套协作生产只有实行产业集群才能实现整车和零部件企业同步开发,就近配套,协作生产。最后,消费者需求的改变。在目前供过于求的汽车消费市场上,消费者需求趋于个性化,车型更新速度加快,要求企业既要多品种生产,提供差异化产品,又要努力降低成本,实现盈利,这只有实行集群内的精益生产方式才能做到。同时,消费者对节能、环保、安全、便捷、娱乐和享受的追求,要求汽车企业的研发必须始终走在消费者需求的前沿,这种高研发投入的行业只有实行集群化的共性基础技术研发才能降低开发风险。

汽车工业实行产业集群有比其他产业组织形式更加明显的比较优势。首先,产业供应链长,集聚效应更加明显。汽车工业的产业供应链长,产业协作频繁,所涉及的行业数目众多,消耗上游冶金、钢铁、橡胶、塑料、玻璃、电子、电器、石油、化工、机械、仪表等众多行业的产品,需要冲压、车身、油漆、装配等众多工序的配合,企业之间的纵向关联很深,集聚效应非常明显。其次,关联效应强,集群的外部效益明显。汽车工业产值与相关产业的直接关联度是 1:2,间接关联度则达到 1:5,汽车产业对机械、冶金、电子、橡胶等行业具有很强的拉动作用,可以带动上下游产业的发展。经验数据显示,汽车工业每增值 1 元,可带动上游产业增值 0.63 元,下游产业增值 2.65 元;汽车工业每增加 1 个就业人员,可带动上下游产业增加 10~15 个就业人员。^①汽车实行产业集群发展的外部效应主要表现在:共享公共基础设施和公共基础技术资源;技术和管理方法可以在集群内部快速扩散;市场和销售网络的分享;可以通过共享整车制造企业的品牌,迅速扩大中小型零部件配套企业的市场竞争优势。最后,汽车工业的精益生产方式,需要灵活多变的集群组织。随着经济组织方式的演变和居民消费偏好的多样化,世界汽车产业也开始从原来的大规模标准化生产向着灵活多变、精益和多样化的柔性专业化方向发展。作为汽车工业发展的追赶型国家,日本创造了精益生产方式,这种灵活多变的生产模式要求各相关生产以及市场销售等环节的紧密结合和频繁交流,精益生产方式的有效实施也是以产业集群为基础的。

^① 邱华桢. 福建汽车产业集群发展研究 [D]. 福州: 福建师范大学硕士学位论文, 2007: 12.

汽车工业实行产业集群能显著地增强汽车企业的竞争力。首先,汽车产业集群能有效降低生产成本。汽车产业集群的大规模生产能够对生产要素进行综合利用,集群实行大批量集体采购,对产品进行大批量运输,能够降低购销成本。同时,产业集群可以实现集群内部管理系统高度专门化和信息化,提高管理水平和工作效率,降低管理成本。其次,汽车产业集群能有效降低交易成本。汽车产业集群的交易成本包括集群范围内企业内部和企业之间的交易成本。由于高度专业化,汽车企业的纵向一体化程度大大降低,组织结构更加简单和灵活,企业内部交易成本降低。同时,由于地域的集中和产业链上的分工协作,可以节省运输和库存成本,使企业之间更容易建立起长期的、稳定的互利合作关系,降低寻找合适的交易对象、签订合同、防范违约行为等方面的外部交易成本。另外,汽车产业集群内部所有零部件企业都形成了高度灵活的专业化生产协作网络,可以大大降低交易成本、信息成本、基础设施成本、与生产有关的配套产品的采购运输成本以及人力资源所耗成本等。再次,汽车产业集群有利于技术创新与扩散。汽车产业集群内部高度灵活的专业化生产协作网络,使企业间的人员交流和信息沟通频繁,新思想、新经验、新技术、新产品可以迅速地传播扩散到集群内部各个配套企业。同时,为了共性基础技术和应对多变的市场需求,集群内部各个零部件企业往往要实现产业链上的一体化创新,以方便整车的装配。最后,汽车产业集群有助于提高企业核心竞争力。产业集群的高度专业化使汽车零部件企业专精于某一方面零部件的生产,集中资源专注于某一种零部件的研发,有利于提高零部件质量,提高协作化水平。汽车产业集群效率的提高和实力的增强,又能吸引更多的整车制造企业和零部件制造企业加入该集群,形成良性循环。同时,还可以利用集群的优势在汽车的生产 and 销售过程中实行产品差异化战略,满足消费者对汽车产品的个性化需求,以获取较强的市场竞争优势。这一切表明,产业集群是培育和提升汽车产业竞争力的重要途径,汽车产业的发展必须以产业集群为基础。

第二节 国内外研究现状

由于汽车产业规模经济效益明显、关联产业多、配套环节多和产业链长,对国民经济发展和区域经济增长具有十分重要的作用,同时,美、日、德等发达国家的汽车产业都是通过产业集群的方式来加快发展的,因此各个国家学术界与产业界对汽车产业集群竞争力研究非常重视。

一、国外研究现状

美国、日本、德国等汽车产业比较发达的国家关于汽车产业集群的理论书籍和著作很多,如有关汽车流水线、精益生产、柔性生产等方面的很多理论已经在汽车产业集群中实施。在国外第一个系统研究产业集群现象的经济学家是马歇尔,他曾把经济规模分为外部规模经济和内在规模经济,认为产业集群是由外部规模经济所致。他认为生产和销售同类产品的企业或存在产业关联的上中下游企业集中于特定的地方,易于使用专门人才、专门机构、原材料并因此产生很高的效率,而这种效率是处于分散状态下的企业所不能达到的。^①产业集群是基于外部规模经济而形成的,具有产业组织效率。与马歇尔的规模经济理论不同,韦伯从工业区位理论的角度阐释了产业集群现象,最早提出聚集经济的概念。他认为产业集聚有利于道路、煤气、自来水等基础设施的建设和共享,可以减少经常性开支成本,促进产业集聚,^②从而能够提高产业集群竞争力。

把产业集群竞争力研究推向新的高峰的是迈克尔·波特,他认为产业集群的核心内容是其竞争力的形成和竞争优势的发挥,在《国家竞争优势》一书中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

① [英] 阿弗里德·马歇尔. 经济学原理 (上册) [M]. 廉运杰译. 北京: 华夏出版社, 2005: 324-331.

② [德] 阿尔弗雷德·韦伯. 工业区位论 (中译本) [M]. 李刚剑, 陈志人, 张英保译. 北京: 商务印书馆, 1997: 117-120.