# 产业集群是汽车产业发展的必由之路

来源：网络 作者：雨雪飘飘 更新时间：2024-01-22

*一、产业集群 理论 综述 “产业集群”概念的最早提出者波特认为，产业集群是一组在地理上靠近的相互联系公司和关联的机构，它们同处在一个特定的产业领域，由于具有共性和互补性而联系在一起。集群通常包括下游产业的公司、互补产品的生产商、专业化基础...*

一、产业集群 理论 综述

“产业集群”概念的最早提出者波特认为，产业集群是一组在地理上靠近的相互联系公司和关联的机构，它们同处在一个特定的产业领域，由于具有共性和互补性而联系在一起。集群通常包括下游产业的公司、互补产品的生产商、专业化基础结构的供应者和提供培训、 教育 、信息、 研究 和技术支持的其他机构。

产业集群有两种不同的形式，一种是生产相同或相近产品的 企业 聚集在一起，形成资源、信息等方面的共享，这也是我们通常所说的“中小企业集群”，如意大利中北部的中小企业集群；另一种是以大型公司集团为龙头，周边聚集起许多配套和相关企业，如日本的“丰田汽车城”。

产业集群作为一种资源配置的方式，同一产业相关的企业群集在一起，相互竞争和协作，对提高产业的竞争力有很强的促进作用，这种提升作用是其他因素所不具备的。由于产业集群对产业推动作用的巨大，甚至有学者把产业集群称为产业竞争力提升的“发动机”。产业集群对产业竞争力的提升主要体现在以下几个方面：

第一，产业集群加剧了集群内企业竞争，竞争是产业提升竞争力的主要动力。集群内的竞争是一种新的竞争，是集群外和非集群的企业所没有的，这种竞争使得集群内的企业比集群外的企业更具有优势。

第二，产业集群同时加强了产业内的合作，是集群“竞一合”作用的另一方面，集群企业由于地域和生产上的相近，以及人文因素的接近，使得集群内的企业间更容易产生分工和协作，从而节约交易成本，提高产业竞争力。

第三，产业集群有利于企业创新能力的提升，集群不但提供了创新的环境，而且也有利于技术的扩散和转移，降低企业的创新成本。

第四，产业集群有利于资源的共享，降低整个集群的成本，同时也有利于形成集群品牌，提升集群的竞争力。

由于产业集群对产业竞争力的提升作用较大，很多产业都把 发展 产业集群作为提升产业竞争力的主要方式。

二、产业集群与 中国 汽车业竞争力的提升

作为中国的支柱产业之一，中国的汽车产业经过几十年的发展，总量上虽然已经跃居世界前列，但我国汽车 工业 的竞争力却是“大而不强”，存在着许多 问题 。

首先是我国汽车产业在地域上的分散和数量的庞大。我国汽车企业数量居世界第一位，但绝大多数企业规模都很小，年产5万辆以上的厂家只有7家，年产2～5万辆的厂家只有6家。这些整车厂分属中央、地方与国防各部门，分布于全国除西藏、甘肃、青海与宁夏4省区之外的27个省市区。这直接 影响 了我国汽车产业行业集中度的提高。尽管近年来中国汽车产业的CR4(一汽、上汽、东风、长安)的国际竞争力不断提升，但相比较美国和日本等发达国家，我国还相差很远。企业规模的过小，使我国的汽车企业根本无法与国际汽车巨头抗衡，同时使企业的研发能力等受到极大的限制。

其次是大多数汽车企业是“大而全”的局面，大多数企业都有自己完整的相关配套企业。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还在70%的高位上徘徊。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。这一方面分散了企业的资金，另一方面使配套规模过小，不利于产品创新和节约成本。

最后也是最主要的问题，中国汽车产业的自主创新能力不足，大多数企业只是模仿和接受跨国公司的技术转移。这一方面与我们的资金投入不够和技术落后有关，但企业间合作的缺乏也是一个重要的原因。

以上问题的存在，导致了我国现阶段汽车产业竞争力的低下。要想提升中国汽车产业的竞争力，就必须解决这些问题。产业集群作为大多数产业的竞争力提升的主要方式，对我国汽车产业的发展同样是适用的。它不仅有利于解决我国汽车产业存在的主要问题，而且相比较其他产业，可以发挥更大的集群效应，从而提升中国汽车产业的竞争力。

首先，汽车作为一种“规模 经济 的产业”，其自身的特点决定了其更适合于发展产业集群。因为汽车产业是一个关联度很强的产业，需要很多的配套企业，发展产业集群可以使大批配套企业聚集于主体企业周围，节约大量的交易成本。通过这种方式，成本比企业自身拥有配套企业要低很多，同时由于集群内的合作机制，可以免除过去由于市场机制不健全等带来汽车企业对企业外配套产品的种种担心，从而可以使企业“大而全”的现象得以解决。同时，配套企业的分离还可以使企业可支配资金增加，更有利于竞争力的提高。

其次，产业集群的“竞一合”作用，可以加快汽车产业的重组，从而培育出大型的汽车企业集团，提升产业的集中度。一方面，产业集群内竞争的激烈和合作会促使集群内的企业加速重组；另一方面，集群强大的吸引力也会使集群外的企业被集群内的企业所吸收。

再次，产业集群有利于提升我国汽车业的自主创新能力。汽车产品的开发需要高昂的成本和复杂的技术，以我国 目前 汽车产业的现状，单独一个企业要想完全开发一个新产品是比较困难的。因此，企业间相互合作、共同开发是很有必要的，这样既可以利用各方的技术所长，同时可以弥补资金上的不足。产业集群的发展，不但可以使企业间合作的可能性增大，而且还可以提升合作的稳定性。

最后，随着人们消费观念的不断差异化，人们对汽车的需求也开始多样化起来，这样一来可能会使汽车企业单一车型达不到传统的规模经济。在传统模式下，达不到规模经济意味着成本的增加，但产业集群的出现使这种由于达不到规模经济带来的成本增加现象大大减少。

此外，我们可以看到国际上绝大多数国家汽车产业都是通过产业集群的方式予以发展的。如美国的底特律、日本的丰田城等，都是著名的汽车产业集群地。他们的成功与发展产业集群是紧密相关的。中国汽车业作为一个“后来者”，应该积极发展产业集群，提升自身的竞争力，早日由汽车大国变为汽车强国。

三、我国汽车产业发展产业集群的可能性

经过以上的 分析 ，我们认为中国汽车产业应该走通过产业集群提升竞争力之路。那么目前中国汽车产业是否具备发展产业集群的条件呢?以下是我们基于中国汽车产业的一个实证分析。

1.国家政策的支持

在国家有关汽车产业的发展政策中明确表示：“十一五”期间，国家将充分发挥市场配置资源的优势，增强宏观调控和政策导向作用，引导 社会 投资更加理性，遏制低水平重复建设，形成若干家具有市场竞争力的汽车生产企业集团。

按照这一方针，今后我国汽车产业将进一步重组，形成若干个有竞争力的大企业集团。目前，我国汽车产业已经形成了“3+6”的格局，即是一汽、东风、上海三大集团加上广州本田、重庆长安、安徽奇瑞、沈阳华晨、南京菲亚特、浙江吉利6个独立骨干轿车企业。核心汽车企业的形成，对于产业集群的形成无疑有很大的带动作用。这是国家政策支持和产业调整的结果。

2.国外成功模式的借鉴

现在全球的汽车产业形成了“6+3”格局，即通用、福特、戴姆勒-克莱斯勒、丰田、大众、雷诺-日产6家公司和相对独立的本田、标致-雪铁龙(PSA)和宝马3家公司，这9家公司的汽车年产销量约占世界总量的92%。我们可以看出，这九大集团几乎都在上面的十大产业集群中，它们的成功与产业集群是分不开的，它们发展产业集群的成功模式对我国汽车业是很有借鉴意义的，给我们提供可供遵循的模式。

3.我国汽车业产业集群发展的现状

中国 的汽车业经过几十年的发展和国家产业政策的不断调控，主要的汽车产区已经出现汽车产业集群的雏形。 目前 我国已经形成了六大汽车主产区：长江三角洲、珠江三角洲、京津地区(环渤海地区)、东北地区、华中地区和西南地区。在这些汽车主产区，产业集群已经初步形成。

第一，长江三角洲地区。这一区域主要包括上海和江苏、浙江、安徽等省的部分区域。在上海，这里有全国三大汽车集团之一的“上汽集团”，有我国最大的中德轿车合资 企业 上海大众汽车公司，有投资巨大、发展迅速的中美轿车合资企业上海通用汽车公司，有全国种类最齐全、规模最大的轿车零部件工业基地，50多家世界一流的汽车零部件合资企业云集于此。此外，上海市正在规划建设占地63km2的上海国际汽车城，除了上海大众汽车公司的扩建工程外，一大批汽车零部件配套供应商在上海国际汽车城汽车零部件园区内建成，还有汽车贸易与营销、汽车展示博览、F1赛车场、汽车仓储与汽车物流、汽车检测机构、汽车 教育 等多种功能于一体的汽车综合产业区。可以说，这里已经形成一个集群。

与上海相隔一湾的浙江省，民营汽车企业十分发达。这里有年产销能力已经达到30万辆的吉利汽车集团，还有众泰汽车等一批民营汽车企业。此外，浙江省还有以万向集团、华翔集团为代表的一批实力雄厚的汽车零部件公司和一大批中小零部件企业，很多零部件产品已经形成一定的出口规模，浙江省已经成为全国汽车类部件主要生产基地和出口基地。

江苏省有南汽集团、春兰汽车、扬州亚星等企业，还有盐城的东风悦达起亚汽车公司，已经在这一地域形成了密集的汽车工业园区。加上长安福特汽车公司将在南京建成的第二工厂，将福特公司及其联盟企业马自达公司吸引过来，与南京菲亚特公司形成在江苏的两个核心主体企业，不久的将来这一带也有望形成产业集群。

安徽省有发展迅速的奇瑞汽车集团，还有江淮汽车公司，最近两家好像准备“联姻”，再加上此处与南京同处长江沿线，积聚效应是显著的。

第二，珠江三角洲地区。这一地区主要以广州的汽车工业为代表。国际三大汽车厂商——日产、丰田和本田汽车公司在广州落户，同时带动了日本东京座椅技术株式会社、日本斯坦雷电气株式会社、日本电装株式会社、日本爱机株式会社、万宝井株式会社、优尼冲压株式会社、日立优喜雅株式会社等众多的汽车零部件配套企业相继进入，加上广州汽车零部件原有的基础，这一地区的集群也在逐步凸显；同时由于3家都是日系企业，文化和组织形式上的相近，更容易使它们之间产生集群效应。

第三，东北地区。这里有我们的第一汽车集团，还有哈飞、华晨汽车、华晨宝马、金杯通用等一大批企业。这一地区是中国的老工业基地。汽车业的各项配套企业都很完善。在吉林省，有一汽富奥、一汽光洋、一汽东机工、长春海拉、长春富奥—江森、一汽-凯尔•海斯、长春塔奥、吉林北方捷凯等大批配套企业；在辽宁省，有三菱发动机等三大发动机企业及几十家汽车零部件配套企业。此外，这一地区汽车教育水平也很领先，很多大学都有专门的汽车工程等专业。

第四，京津地区。这一地区又称环渤海地区。在北京，有北京 现代 、北京吉普、北汽福田以及刚成立的北京奔驰等汽车企业；在天津，有一汽丰田，一汽华利、天津一汽等整车企业。此外，京津地区有众多有实力的汽车零部件企业，有天津电装、天津斯坦雷、天津津丰、天津车挢、天津星光、北京蒙诺等企业。同时，这一地区 经济 发达，是汽车的主销区，有利于企业的产销结合。

第五，华中地区。这里有中国的“二汽”——东风汽车集团。东风汽车集团的基地十堰市本来就是汽车城，全市90%的产业就是和汽车相关的，这里还建有中国最大的汽车配件交易城——“中国汽配城”。近年来，随着东风汽车集团战略调整和国家产业政策的规划，把其商用车基地的一部分转到襄樊市，乘用车基地和总部则迁至武汉市，加上3个城市地域上的接近，便形成了“十堰——襄樊——武汉”汽车工业走廊。

第六，西南地区。这一区域的汽车工业主要云集于重庆市。在重庆市，有长安汽车集团，有长安福特、长安铃木、长安马自达等多家合资企业。重庆市是摩托车工业的产业集群地，随着居民收入水平的提高，汽车成为消费新宠，这些汽车企业有相当部分已经准备发展汽车业，如力帆集团已经进军汽车业。这里良好的工业基础，和龙头企业的带动，为这一区域形成产业集群提供了良好的条件。

此外，除了这些主要的汽车产区外，中国其他各省还分布着大大小小的汽车企业，这些企业大多是当地的龙头企业，如福建的东南汽车公司，河北保定的长城汽车公司、中兴汽车公司等。它们经过多年的发展，形成了一定的规模，加上当地政府的支持，它们也在自己的区域内形成一个个小的汽车集群。

四、结论与建议

经过以上 分析 可以看出，中国汽车业已经具备产业集群发展的产业基础，同时国家政策的支持和国外现有的成功模式为我国发展汽车产业集群提供了良好的外部条件。因此，我们认为，中国的汽车业应该走通过产业集群提升产业竞争力之路，通过竞争力的提升培养自己的竞争优势，最终发展壮大自己的汽车产业。

目前，中国的汽车业虽然已有产业集群的雏形，但是相比较国外的汽车工业，我们的汽车业还存在“多、乱、杂”的局面。因此笔者建议：①要进一步加快中国汽车业的行业重组，提高行业集中度，培育大型的汽车企业集团，带动产业集群的发展；②放松对要素市场的管制，促进要素自由流动，促进中小企业向大企业靠近；③加强区域间的流通，打破区域间的限制，促进产业集群进一步集聚；④积极促进汽车业行业协会等行业中介组织的进一步发展，促进集群内部的交流。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！