
基于 SWOT 的湖南汽车产业竞争力分析

张杨

(湖南商学院经济与贸易学院, 长沙 410205)

【摘要】汽车作为关联性极强的产业能极大地带动区域内经济增长。本文通过运用SWOT 态势分析法对当前湖南汽车产业规模小、产能低以及面临越来越激烈的市场竞争下,进行区域内部优劣势、外部环境的综合分析:充分利用本地市场需求快速增加,产业链较完善和有利的产业政策支撑,以及避开产业壁垒等。以期找出适和湖南汽车产业发展,使之成为带动湖南区域内经济增长的新路径。

【关键词】SWOT; 汽车; 区域; 竞争力

【中图分类号】F426.471; F427.64

【文献标识码】A

【文章编号】1008-2107(2009)02-0059-05

SWOT 分析法即态势分析法,是将对内外部条件各方面内容进行综合和概括,进而分析组织的优势(strength)、劣势(weakness),面临的机会(opportunity)和威胁(threats)的一种方法。

历经40多年的发展,湖南省现有汽车、摩托车、农用运输车和汽车零部件专业企业200多家,其中列入国家车辆生产企业及产品公告有35家,现已初步形成了以长丰猎豹、北汽福田等一批龙头企业为代表的湖南汽车产业。2007年湖南省共生产汽车13.46万辆,比上年增长33%。全年汽车行业实现产值232.49亿元,利润9.8亿元。尽管湖南汽车产业的不断发展壮大,但与一汽、二汽、上汽和广州汽车集团为核心的区域汽车产业集群来比较差距明显,甚至慢于相邻的广西和江西两省的发展。依然没有改变汽车产业布点散、产量少、规模小以及产业竞争力弱的局面。在市场激烈竞争中,湖南一步步落后。更加上国家产业政策变严,准入门槛提高,市场正在发生变革的背景下,湖南汽车是举步不前,产业前景暗淡、萎缩而被淘汰;还是如何在市场竞争中找到产业发展的定位,实现规模生产、产业链增长、形成区域集群优势从而提升汽车产业竞争力是湖南汽车产业发展不能回避的现实问题。本文运用SWOT分析法,分析了湖南省汽车工业发展所面临的内、外部环境,以期找到提升湖南汽车产业竞争力的有效路径。

一、外部环境分析

1. 机会分析

(1) 汽车需求市场广阔,增长迅速。近年来随着湖南经济发展,汽车工业正处在快速增长期,2007年末湖南每千人汽车拥

收稿日期: 2009-01-19

作者简介: 张杨(1971—),男,湖南醴陵人,湖南商学院经济与贸易学院讲师。

基金项目: 湖南省社会科学基金重大项目(项目编号:07ZDA06);湖南省软科学研究计划重点项目(项目编号:2008ZK2005);国家软科学研究计划项目(项目编号:2008GXS5D121)。

有量为4.44 辆，还低于全国水平，更只有发达国家的1%，市场前景广阔，具有长期旺盛的发展空间和潜力。全省到2007 年末，汽车拥有量121.72 万辆，同比增长28.6%。其中，轿车41.15 万辆，同比增长42.9%；年内私人轿车销量10.49 万辆，同比增长35.5%；其中轿车净增7.88 万辆，同比增长45.2%，平均每天净增216 辆，汽车消费市场需求强劲。见表1：

表 1 2005—2007 湖南汽车保有量及销售变化情况

| 时间 | 汽车拥有量 | | | | 汽车销量 | | | |
|------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|------------|-----------|
| | 机动车 | | 轿车 | | 机动车 | | 轿车 | |
| | 总量 (万辆) | 增长 (%) | 总量 (万辆) | 增长 (%) | 总量 (万辆) | 增长 (%) | 总量 (万辆) | 增长 (%) |
| 2005 | 78.34 | - | 24.51 | - | 5.23 | - | 4.09 | - |
| 2006 | 94.65 | 20.82 | 28.79 | 17.46 | 7.98 | 52.6 | 6.48 | 58.3 |
| 2007 | 121.72 | 28.6 | 41.15 | 42.9 | 10.49 | 35.5 | 7.88 | 45.2 |

资料来源：汽车行业协会、湖南统计经作者整理

消费结构的变化将刺激汽车消费的快速增长。消费结构的变化与经济增长有关，经济增长带来的直接影响就是消费结构的升级，消费结构开始向高级化方向转化。库兹涅茨（1941）、钱纳里（1989）研究已证明需求结构随人均收入水平上升而变化，且有一个相当一致的趋势。尽管需求结构变动由于某些特殊原因在一定时期内可能出现与一般趋势不同的现象，但从长期过程看，基本上都要回到需求结构变化的趋同上来。尤其是在经济开放环境条件下，需求结构的趋同化更加明显和迅速。（郭克莎，2001）分析认为，人均收入与汽车拥有率变动关系不是均速的，会随时代的变化而提高；大多数发展中国家在相同收入阶段，汽车拥有率高于发达国家。糜枝笑（2006）计量实证汽车销售量影响因素认为，汽车销售量与人均GDP（或人均可支配收入）、轿车年产量、进口汽车量和每年公里数有极大相关性。而按照世行研究，在人均GDP 超过1000 美元之后，消费结构发生跳跃升级，耐用消费品增加，从而汽车消费将进入增长时期；并在人均GDP 达到3000 美元时进入高速增长期。近5 年来，湖南省GDP 增长都保持在12%以上。2007 年，湖南省人均GDP 为14405 元，全省城镇居民人均可支配收入达12293.54 元。特别是中心城市群“长、株、潭”与“3+5”城市群城镇居民收入水平更明显高于湖南其他地区，2007 年长沙、株洲、湘潭三个中心城市的人均GDP?为33711 元、20257元和19036 元（均已达到和突破3000 美元）。居民平均可支配收入为15100.38 元，高于全省平均水平22.8%。“3+5”城市群的居民平均可支配收入为13608.88 元，比全省平均水平高10.7%。连续增长的人均GDP 和可支配收入引起全省消费结构的变化升级，是刺激了湖南汽车消费市场扩大和汽车需求快速增长的内在因素。

(2) 区位优势明显，配套环境较好。首先，湖南地处我国中部，承东启西，连接南北的地理位置，运输网络较发达。现有贯穿南北和东西的京广、浙赣、湘黔等铁路干线以及南方最大的铁路枢纽；拥有100 万吨吞吐能力的沿江港口13 个，2007 年新增吞吐425 万吨。良好、便利的地理位置，同时伴随沿海地区劳动力成本和土地成本上升，汽车产业从沿海向内地转移的趋势也将体现和发挥湖南所特有的区位优势。其次，近年来随着湖南省公路基础设施建设投资力度的增强，更加便利的交通将使拥有汽车的效用增加。根据研究表明，公路里程数和网络发展与汽车使用呈正相关。2007 年湖南高速公路通车里程达1765.5 公里，其中年内新增362.5 公里，公路网密度达41.64 公里/百平方公里；中心城市主干网络的形成和完善，以及随着城市规模的扩张为汽车产业的发展和汽车拥有量的增长提供了良好的道路条件。

汽车产业具有关联性强的特点。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；且具有产业链长、规模性强、集群发展的产业特征，这对地区经济发展，特别是相关行业（钢铁、石化、机械、电子等）具有极强的带动作用。湖南又正处二汽产业集团、广汽集团及其产业链辐射范围内，长期以来培养和发展的良好的汽车零部件配套市场。2007年末，全省现有发动机、内饰件、车身、电子电器7大类汽车零部件企业160多家，分布在长沙、衡阳、常德、株洲、邵阳等市，零部件销售收入2006年为94.6亿元，约占湖南汽车全行业54.32%。如湘火炬的火花塞及活塞销、株齿轮的汽车齿轮、湖南机油泵、天雁增压器、亚新科的高压油泵、德国的博世汽车电器、湖南车桥厂的轻卡车桥、同心实业的汽车车身、华达杰克塞尔的汽车空调、衡东湘泵的机油泵和转向泵以及江滨厂的活塞、活塞环等都在国内占有相当大的市场份额，部分产品在全国同行业排首位。见表2：

表2 行业排名第一的湖南汽车零部件表

| 产品 | 企业 | 产量 (万) | 占有率 | 排名 |
|-----|-------------|--------|--------|----|
| 齿轮 | 株洲齿轮有限公司 | 41.4 | 57.82% | 1 |
| 火花塞 | 湘火炬汽车集团 | 4138 | 57.31% | 1 |
| 活塞销 | 湘火炬机械制造有限公司 | 777 | 30.22% | 1 |
| 机油泵 | 湖南机油泵有限公司 | 82.7 | 28.75 | 1 |

资料来源：湖南省经委汽车产业发展调研报告。

此外，湖南在汽车用薄板、化工等上游原材料供应也有一定的优势。相对便利的基础，以及充足的配套能力为湖南发展壮大自己的汽车产业提供了良好的区域环境和产业链支持。

(3) 不断优化的政策环境。湖南相对于沿海地区有相对低廉的土地资源。同时还享受国家“中部崛起”战略，以及“长、株、潭”区域的二型社会试点的政策支持。2007年8月，湖南省政府为培育扶持汽车产业骨干企业、推动汽车产业技术进，第一次出台明确产业支持政策：《关于支持汽车产业发展的若干政策意见》。通过解读“意见”：首先，明确扶植骨干企业，提供用地保障和“绿色通道”审批；加大信贷支持和拓宽融资平台。其次，完善产业配套，实施鼓励省内配套奖励；以及优先政府采购，省内汽车贷款利率优惠支持汽车销售政策。再次，利用优惠税收手段来推动汽车产业技术进步和自主创新，实施产业新技术费用税前扣除；所得税按技术开发费用150%抵扣；以及符合国家汽车产业政策的汽车项目关税和增值税的减免等。除此外，还加大知识产权保护和成立由省长领头保障政策实施的领导小组。这些措施足见湖南省为培养和发展自己的汽车产业做出有力的政策支持。

2. 威胁分析

(1) 宏观经济过热。2007年，湖南居民消费价格上涨5.6%，高于全国平均水平0.8个百分点，创1997年以来的年度最高涨幅。恩格尔系数的扩大较上年提高1.18个百分点，这些表明目前我省经济仍然处于趋热状态。针对经济过热，政府必然采取了相关的宏观调控措施。从2004年以来连续银行贷款利率的上调，特别是2007年连续6次升息，一年期基准贷款利率从6.12%调升到7.47%。首先，加息将导致居民储蓄增加、消费支出增速减缓，加之车贷门槛的提高（首付从20%提高到30%），导致消费

者实际购买力的下降，最终减少汽车消费。同时由于加息可能是一连串货币紧缩政策的开始，这个预期心理对消费者可能会因此延迟购车行为而持观望态度。其次，通货膨胀的负效应必将使企业的生产成本因资金使用成本和材料成本上升而增加。银行加息增加汽车生产企业的资金成本和提高贷款难度，且连续的通货膨胀势使汽车上游原材料和配套中间产品的价格上涨，2007年汽车原材料出厂价格同比上涨5.6%。此外，国际、国内的石油价格上涨也将制约和减缓汽车消费的增速。

(2) 面临市场的激烈竞争，产业成长空间日益变小。汽车产业巨大的关联效应，直接影响我省经济的工业结构、运输结构、外贸结构、就业结构和消费结构，是能够带动整个经济发展的支柱性产业。然而尽管湖南汽车产业起步早，零部件生产、配套较完善，最近两年整车生产也取得一定的发展，但从根本上并没有起到支柱作用，没有真正达到企业实现内部规模生产、区域形成集群而实现外部规模经济效应。2005~2007年三年湖南汽车整车生产仅为9.26、10.07和13.46万辆，其中，轿车2005和2006年产量都为负增长，2007年虽然增幅明显，也仅仅生产1.5万台，占全国轿车产量的0.3%。再纵观国内的汽车产业区域集团，上汽、一汽、二汽集团2006年产销量都已突破100万辆，2007年三大集团产量是：上汽155.4万辆、一汽143.6万辆和二汽113.73万辆，市场占有率分别为17.5%、16.2%和12.8%。三大集团除了产量都达到规模生产外，市场占有率、产业内生产集中度（CR）集中趋势明显。见表3。

表3 2001年后汽车生产集中度

| 年份 | 2001 | 2005 | 2007 |
|-----------------|------|-------|------|
| CR ₃ | 41.7 | 45.66 | 46.4 |
| CR ₅ | 64.3 | 66.99 | 64.2 |

资料来源：《中国汽车工业年鉴》，经作者整理

从上3可知，CR3逐年上升，而CR5从2005年后开始下降，说明汽车生产有越来越集中于少数大企业集团的趋势。吴铮争（2008）使用1980~2004年产业一时间面板数据，采用基尼系数AG测量实证中国汽车产业的地理集中程度变化，结果认为我国汽车产业在近10年来集中度呈逐步提高趋势。这种集中趋势的表现是主要汽车集团近几年不断并购和扩张，如一汽重组长安汽车，上汽并购南汽和柳汽等。目的为实现其规模生产，成为市场主导者，实现其寡占市场的竞争优势获得超额利润。

除已渐以成型的汽车区域集团外，新兴的汽车生产省份也加入到竞争中来，如安徽和广西2007年整车产销量分别为65.9万辆和55.6万辆，在全国汽车产量排序分别排在6位和7位；这使得本已激烈的竞争更趋“白热化”。

(3) 行业壁垒，进入汽车产业的行政性限制。汽车是我国严格控制进入的产业之一。当前湖南要发展汽车产业最先面临的行业壁垒：一是趋严的投资审批，即国家对轿车、轻型车整车及发动机的投资项目采取严格的审批立项，这必将对新进入者形成难以逾越的进入壁垒；二是严格的目录管理制度，即只有政府认可进入公告目录的产品才能生产和销售。此外，在位汽车企业在面临进入威胁时，可能采取扼制的办法阻止进入。由于我国汽车进入审批成员一部分来自各大汽车集团，出于企业利益的考虑，往往对新进入者采取否决投票，阻止其进入该产业。这必将对湖南引进和自主生产汽车产生严重的准入障碍。

二、内部环境分析

1. 优势分析

(1) 发展长、株、潭汽车产业的集聚优势。从产业链整合的角度，形成以主导产业为核心，相互关联企业在地域空间上集群发展，是提升产业竞争力和区域竞争力的重要途径。长、株、潭三市区域间距离都不足50公里，湖南省现有的汽车整车生产企业全部集中于此，汽车零部件规模生产企业也大多集聚于三市区域。近三年来，随着长丰15万辆SUV生产线的扩建；北汽福田扩建的10万辆皮卡项目竣工；湘潭吉利的投产；众泰江南在长沙的10万辆的轿车基地建设；陕汽集团长沙环通重卡项目以及世界500强的德国博世入驻长沙等。此外改装车生产，三一重工、中联重科生产的混凝土泵车产销量占全国的70%以上，中联（浦沅）生产的汽车起重机约占全国市场的35%，以长沙为核心的工程车辆制造群已具规模。长、株、潭区域的汽车产业集聚初见雏形，区域内企业集聚能加强了企业间信息的流动并增强了企业间的信任，进而使得企业之间签订专业化的上下游产业链之间的和约变得容易，也就是说市场的交易成本降低，必将导致企业的成本和市场风险降低（施蒂格勒，1989）。因而要发展湖南的汽车产业，必须充分利用长、株、潭逐渐形成区域产业集聚的优势，吸引更多的汽车生产企业集聚于此，从而形成以整车为龙头带动上、下游产业链的发展，逐渐实现外部的规模效应。

(2) 省内有一大批科研院所。汽车是一个技术含量高的工业制造品，在生产过程中除需要大量的资金投入外，还在研发过程中需要大量的科技投入。全省众多高校和科研院所，如湖南大学、长沙理工大学和湖南商学院设有汽车学院或汽车研究中心，其中湖南大学的汽车制造学科是国内汽车专业领域的国家级重点，“薄板冲压工艺与模具设计理论、计算方法和关键技术在汽车中的应用”获国家科技进步一等奖；众多的研究人员，特别是“长、株、潭”中心城市群汇集了全省90%的研究人员和取得全省80%的科研成果，这些都为湖南汽车工业的发展提供了良好的智力支持。近年来，省内一些汽车生产企业积极与高校及科研院所合作，在共同进行技术攻关、合作培养汽车人才等方面迈出了可喜步伐，许多企业与高校、科研院所的合作推动了新产品的研究进程，提高了产品科技含量。

(3) 廉价的劳动力要素。虽然汽车不属于劳动密集型产品，但在产业链低端，低廉的劳动力要素还是具有一定的优势，吴先华（2007）利用UECM模型实证了这一点。并且一般来说，工资成本占到整车及零部件产业的7%-10%，且湖南省现有汽车产业的工资增长率远小于劳动生产率。因而在目前的发展阶段，可以通过“干中学”，先借助一些产业链低端的生产（如组装，模仿等），发挥劳动力的比较优势，加速资金、技术的积累，以实现要素禀赋的升级。事实上，湖南是传统的农业大省，经济发展和年平均工资处于较低水平。2007年，湖南为在岗职工年人均工资17850元，低于全国平均水平（国家统计局，2007年全国年平均工资为24932元）。而在城市化和工业化的发展过程中，许多农业人口转移到工业部门中来，为汽车产业提供了充足的劳动力。全省当前的汽车生产企业中大型和超大型企业屈指可数，大多数企业都处在产业链低端生产，特别是汽车零部件配套生产企业大多是中小企业，产品生产以材料密集型和劳动密集型为主。利用大量廉价劳动力在一定程度上降低了企业的生产成本，从而提高了企业的市场竞争力是当前湖南汽车企业的现实选择。

2. 劣势分析

(1) 点多量少，难成规模。虽然湖南汽车产业出现良好势头，但研究证实汽车产业是一个技术密集、资金密集、规模经济明显的产业，即随着企业生产规模的不断扩大，单位成本下降明显。根据马克西——西尔泊斯通曲线（G·Maxcy、A·Siberston，1959），汽车产量与单位成本关系如下：

表 4 汽车产量与单位成本关系表

| 汽车产量 (万辆) | 0.1~5 | 5~10 | 10~20 | 20~40 | 100 以上 |
|----------------------|-------|------|-------|-------|--------|
| 单位成本降幅 (以 1000 件为基点) | 40% | 9% | 5.5% | 1.75% | 持平 |

从表4 可知，当单一品种汽车产量由0.1 万增加到40 万时，成本下降56.25%，规模效益非常明显。然而，2007 年我省现有汽车全行业生产汽车总量才13.46 万辆，轿车1.5 万辆；即便包括全部生产能力，全省汽车企业也没有一家能够实现40 万的单产规模。

同样源于没有实现规模生产的核心整车企业，零部件企业缺乏整车的带动力，进而缺乏本地带动发展的基础；且多数零部件企业规模小，产品成本高，品种杂，成套性差，产业链条短且窄，特别是缺乏发动机、变速器等关键总成的配套。省内零部件很少能够形成“总成”、“系统”向主机厂成套供货，零部件企业与整车企业间关系松散，缺乏市场竞争力。而规模较大、配套能力较好、竞争力较强的部分零部件企业已转向省外重点汽车配套圈发展。如湘火炬已被潍柴集团并购，湖南车桥厂的主营业务正在面向湖北、江苏转移。

(2) 技术水平落后，自主开发能力弱。湖南汽车企业中整车生产品种单一，主导产品仅仅只有长丰的SUV 产品（2002 年11 月长丰引进日本三菱帕杰罗车型技术）、福田的轻卡，2007 年末在湘潭新投产的吉利汽车也仅仅只有“吉利金钢”一个车型号，全年产量5000 台。这些产品大多为90 年代引进车型和自主研发的低端产品，技术含量偏低，对很多关键技术和重要领域缺乏开发能力，不具备核心竞争力产品的生产要求，关键部件（以CKD 形式）几乎完全依靠进口。究其原因，首先，我省在政府导向作用下企业与高校进行了一定的合作，但以企业为主体、产学研结合的汽车产业新型科研开发体系尚未形成，产学研结合还存在定位不明确甚至相互错位的情况，造成有的高校和科研院所的研究成果产业转化率极低。其次，我省无论是整车还是零部件，大多都是引进或仿制，这种技术发展路线长期处于被动地跟随国外技术的状态，在这种跟随过程中形成对国外技术的依赖，且吸收率低下，没有形成了“引进—吸收—试制—自主创新”的良性发展。再次，自主开发缺乏经验和数据资源，由于长期缺少自主开发和投入不足，导致产品开发活动缺少数据库的支持，设计、工艺、制造数据库集成度不够，直接导致设计过程中经验的成分多，或又由于没有以往成功和失败的数据作参照，轻易不敢改变原有引进产品的设计，工艺和材料等。除此外，各企业自身的数据库彼此封闭、缺乏交流，无法建立企业间共享的基础数据库，不利于共同发展和提高。这些技术层面的障碍成为制约湖南汽车工业发展的重要因素，阻碍实现湖南汽车的“后发赶超”。

通过对湖南汽车产业发展所作的SWOT 分析。虽然湖南汽车产业的发展面临着很多机遇，但由于自身优势不明显，且在发展过程中存在着诸多问题。因此，湖南汽车产业发展的总体形势还是非常严峻。湖南汽车产业要根据自身的要素禀赋的优势和产业特点，通过对省内外市场、竞争对手情况、技术水平、资金筹措、规模经济和对省内其他产业带动情况等方面的分析权衡，确定好的汽车产品重点发展方向，即以长、株、潭区域为核心，根据市场需求来建立产品优先发展序列，再加以统筹规划，组织结构调整，施以政策予以重点扶植，形成以整车生产，特别是轿车生产为龙头，带动上、下游原材料、零部件的配套生产和集成。从而推动湖南汽车产业结构升级、产业链的攀升，完成比较优势向竞争优势的转变，最终实现“后发赶超”，达到振兴湖南汽车工业的目的，圆湖南人的“汽车梦”。

参考文献：

-
- [1] 郭克莎. 中国汽车产业发展的市场与技术条件分析[J]. 管理世界, 2001(2).
- [2] 糜枝笑. 我国汽车销售量影响因素的实证计量分析[J]. 财经界, 2006(5).
- [3] 湖南统计局. 2007 年湖南省国民经济和社会发展统计公报[N]. 2008(3).
- [4] 湖南省经委. 关于湖南汽车产业发展的调研报告[R]. 2007(3).
- [5] 吴先华, 郭际. 影响我国汽车产业竞争力的因素分析: 一个UECM模型[J]. 系统工程理论与实践, 2007(3).
- [6] 杨沿平, 唐杰, 周俊. 我国汽车产业自主创新现状、问题及对策研究[J]. 中国软科学, 2006(3).
- [7] 徐寿禧. 浅论汽车工业的经济规模[J]. 湖南汽车与配件, 1996(7).