湖北省汽车产业链链环打造问题探析

王小冬

(武汉市江岸区政府, 湖北 武汉 430010)

【摘要】本文对湖北省汽车产业发展及汽车产业链链环打造存在的问题进行了深入研究,分析了阻碍该产业链打造的深层次原因,并在此基础上提出了相应的对策。

【关键词】汽车产业;链环脱节;产业链重塑

一、背景分析

1、中部崛起战略的实施

针对中部地区的山西、安徽、江西、河南、湖北、湖南六省发展相对缓慢的状况,2006年4月,国务院出台了《关于促进中部地区崛起的若干意见》,提出要把中部建成全国重要的粮食生产基地、能源原材料基地、现代装备制造及高技术产业基地以及综合交通运输枢纽。随着国家中部崛起战略的实施,中部六省快速发展。从经济总量看,2005—2010年,中部人均GDP年均增幅超过13.5%,高于同期全国平均水平;中部地区进出口商品总额年平均增长31.5%,各省对外贸易年均增速大大高于同期全省生产总值增速。湖北省也在国家推行中部崛起战略的过程中积极实行“支点战略、跨越发展”的区位优势,与周边地区共促发展。从统计数据来看,固定资产投资、社会消费和外贸“三驾马车”同向拉动湖北省经济增长。湖北省汽车产业发展就在这样一个中部崛起的战略大背景下。由此可知,湖北省汽车产业的发展正面临着一个大好时机。

2、相关大型央企扎根湖北

中部崛起战略为中部带来了政策上的优惠,为企业的发展创造了良好的环境,政策倾斜的诱导和中部巨大的市场潜力,吸引了诸多大型企业扎根湖北,其中不乏实力雄厚的大型央企如中国航天科技集团、中国兵器装备集团、中国国电集团等。而就湖北省汽车产业而言,上游供应商有武钢等大型的钢铁集团,制造商有东风等在全国具有相当影响力的集团公司。武钢、东风等企业经过几十年的发展,基本上都已经在湖北地区扎根,这就为湖北省本土汽车产业链链环打造提供了条件和依托。

3、湖北省辐射全国的区位优势

湖北省历来有九省通衢之地的称号,今日的湖北,“铁水空”四大运输体系正发生着巨大的变化,一个内畅外联、接南纳北、承东启西的现代交通网络正在构架中。这样一种辐射全国的区位优势,为湖北省汽车产业的发展提供了优越的条件,也为湖北省汽车产业链的形成和完善提供了更好的商业环境。

二、问题分析

1、原材料与最终产品链环脱节

湖北省既有武钢这样的大型钢铁企业提供汽车生产原材料，也驻扎了众多实力强劲的汽车零部件企业，例如神龙汽车襄樊零部件工厂、法雷奥汽车空调、荆州恒隆、湖北法雷奥车灯等，同时还有以东风和神龙为领头羊的众多实力雄厚的汽车制造企业，且近年来湖北新增了许多汽车合资企业。然而，原材料与最终产品之间的汽车零配件，尤其是关键零配件却长期受制于人。

武汉钢铁股份有限公司拥有当今世界先进水平的炼铁、炼钢、轧钢等完整的钢铁生产工艺流程，形成了以冷轧硅钢片、汽车板、高性能工程结构用钢、精品长材四大战略产品为重点的一批名牌产品，同时武钢具有遍布全国和销往海外的销售网络。但是随着最近几年钢铁行业的不景气，武钢的发展也面临着成本过高、库存过多、人员闲置的情况。而对于像东风这样的汽车制造商来说，综合成本上涨必然挤压其利润空间。因此，寻求与供应商的战略合作，尽量降低原材料成本是东风取得更大发展的突破口。武钢和东风两家同为央企，长久以来一直有一定的合作，但是没有形成资源、技术的共享，大幅提升东风与武钢在产业中的竞争力，实现互利共赢的战略性合作。从根本上说，这是湖北省汽车产业在原材料与最终产品链环上的脱节。

2、相关核心技术受制于人

我国虽然拥有全球最大的汽车市场，但离汽车强国仍有较大的差距。无论是在汽车核心技术的掌握，还是在品牌影响力上，我国本土企业仍缺乏竞争力。多数是运用外资企业引进的技术，产、学、研之间缺乏科技创新的分工与合作。虽然湖北省是高校人才的云集之地，各大汽车企业逐步建立了自己的研发中心，但是大专院校重基础研究，企业单位重应用研究，且研发投入不足，都使湖北省汽车产业内的技术研发问题始终没有得到根本的解决。这导致湖北省汽车产业链上的研发环节受制于人，以致于相关核心技术缺乏，未能形成完整的产业链及强有力的竞争力。

三、成因分析

1、汽车产业发展战略重点不够明晰

湖北省汽车产业从武汉经随州、襄樊、最后到达十堰的“千里走廊”中各个部分分工不同，包括汽车制造和零部件制造，但在产业链上合作不是很紧密，没有形成明显的战略重点。其中武汉的战略地位略高于其他几个地区，武汉的汽车产业主要是东风和神龙在带动，龙头“东风”的企业战略定位是实现三级跳，在湖北政府的大力支持下已经实现了前面的两级跳，而东风第三跳即从武汉跳到长三角、珠三角的战略脱离了湖北经济发展，使得湖北省汽车产业发展的战略重点变得飘忽不定。

2、各级国资之间互动不够

我国国有企业的高管人事大权掌握在组织部门手中，投资由发改委决定，收益及并购归国资或财政部门管理等等。因为是多头管理，所以国企的管理效率低下。在这种情况下，各级国资跨层级融合难度较大。虽然，2006年国务院国资委正式公布《地方国有资产监管工作指导监督暂行办法》，规定了指导监督的范围。但是这种指导监督的关系使得中央国资委和地方国资委属于上下级的隶属关系，不能很好的互动。这一现状也导致了湖北省国资委监管的国有汽车企业与中央国资委监管的大型汽车生产制造企业互动不足，制约了湖北省汽车产业的发展。同样，武钢与东风之间的战略合作不够，未能形成有效的供应链上的协同合作、技术共享，这也掣肘了湖北省汽车产业的发展。

3、中央国资与民营资本联系不密

近日，国资委发布的《关于国有企业改制重组中积极引入民间投资的指导意见》明确提出了14条意见，鼓励和引导民间投资参与国有企业改制重组。但实际情况是，国有资产与民营资本的合作依然处于不充分阶段，很多产业仍然是民营资本的禁区。汽车产业的发展同样也存在这样的问题，我国除了少数汽车企业如比亚迪等为私人企业之外，其他大多是国有企业，或是国有控股的合资企业。湖北省的几家龙头汽车企业也大多是国有出资企业，没有充分的吸纳使用及经营效率较高的民营资本，同时

由于国有出资企业在一定程度上缺乏创新的动力，从而制约了核心技术的创新。

四、对策分析

1、制定汽车产业链重塑战略

汽车产业供应链上各个环节由于分工导致的差异化和隔离，致使供应商与整车生产商不能进行很好的合作，增加了运营成本。要解决这些因合作不充分而增加的成本和减少的销售收入，就要重塑汽车产业链，并制定相应的重塑战略。从供应链的角度分析，主要是与供应商建立更加稳定和全面的合作体系，达到供应链的连通，重塑产业链。正如前面提到的，核心技术是湖北省汽车产业发展的掣肘，而如果实现了像武钢这种具有研发能力的企业与东风这种具有制造能力的制造企业的合作，将推动湖北省汽车产业链的全面提升。武钢与东风应率领湖北省其他汽车企业就关键零配件及关键技术进行联合攻关，突破湖北省汽车关键零配件的瓶颈制约，实现湖北省汽车产业的跨越式发展，再造一个千亿级的产业。通过以上努力，不但尝试和完善，最终实现重塑湖北省汽车产业链的目的。

2、搭建汽车产业链发展平台

由于产业的特殊性，汽车企业对产业链协作有着迫切的需求。但是大多数汽车企业没有能力独立开发和维护汽车产业链协作发展平台。这就要求产业内齐心协力搭建这样的一个平台，使产业链上的各个环节能够更好的协作。在这个平台上，汽车产业链上下游企业发布一些产业消息和企业的一些发展动态，实现信息共享，为汽车制造企业发现战略合作伙伴提供平台支持。武钢及东风等企业应联手建立上述平台，吸引湖北省其他相关企业参与，推动湖北省汽车产业链的深度合作。

3、促进各类资本的融合

从上文的分析我们可以看出，目前湖北省汽车产业存在着各级国资互动不足，中央国资和民营资本互动不足的问题，这一问题也是湖北省汽车产业链各环节之间不能充分合作和不能进行很好的核心技术研发的原因之一。武钢、东风作为湖北省的中央国资控制的特大型企业，应与湖北省及地市国资加强合作，促进中央国资、地方国资及民营资本的股权融合，共同出资组建关键汽车零配件企业，将国有企业的政策优势及民营企业的机制优势充分结合起来。未来构建的汽车零配件企业决不能只满足于湖北省内的自给自足，而是要立足湖北，辐射全国。最终的目的是打造世界一流的汽车零配件企业集群，形成国际竞争力。

汽车产业以实业为主，金融资本发展有待完善，因此应该加强实业资本与金融资本的融合，使各类资本成为汽车产业发展的内助力。此外，要以东湖高新技术开发区企业“新三板”上市为契机、以新能源汽车产业发展为导向，借助金融资本，培育并壮大一批有一定影响力的新技术汽车企业群，为湖北省未来十年甚至二十年的发展做好谋划和布局。

【参考文献】

- [1] 杨双会、曹雄飞：湖北汽车产业集群发展战略探索[J].汽车工业研究，2008（2）.
- [2] 阮娴静、陈文俊：湖北汽车产业发展思考[J].地方经济，2006（12）.
- [3] 韩敏、孙林夫：汽车产业链协作ASP 平台的开发与应用[J].经济技术与开发，2007（5）.
- [4] 王瑾：湖北省汽车产业供应链整合研究[J].黑龙江对外经贸，2008（11）.

[5] 余淑秀、程景、梁丽：湖北省汽车产业集群发展现状及对策研究[J]. 经济视角，2012（3）.

[6] 耿保荃、张国豪：湖北省汽车产业群现状及发展趋势[J]. 汽车工业研究，2012（9）.