

四川省汽车产业发展分析与研究

蔡云¹ 黄朝阳² 黎青松¹

(1. 西华大学交通与汽车工程学院 四川成都 610039; 2. 四川省经委产业政策处 四川成都 610015)

摘要:近两年,我国汽车产业飞速发展,四川省在“7+3”产业规划中明确提出了要重点发展汽车产业。我省汽车产业比其他地区发展较晚,探索健康快速的发展之路显得尤其迫切和重要。文章阐述了四川省汽车产业的现状,并对四川省汽车产业进行SWOT分析,认为四川省汽车产业可以从“整合、招引、集聚、创新、配套”这五个方面发展完善,并提出了一些具体的建议措施,以期对四川省汽车产业的发展起到一定作用。

关键词:汽车产业;SWOT分析;发展措施

中图分类号:F407.471 **文献标志码:**A **文章编号:**2095-1124(2011)01-0036-05

四川省在“7+3”产业规划中提出了要因地制宜地发展汽车产业。针对我省汽车产业发展的实际情况,在现有条件下寻找一条适合自身的发展途径,在此基础上通过努力,寻求“弯道超车”,实现四川汽车产业快速追赶其他兄弟省份,成为我省汽车产业发展的一个核心问题。本文正是在这一命题下进行了深入的研究,在总结分析四川省汽车产业现状的基础上,提出了四川省汽车产业发展的建议措施。

一、四川省汽车产业现状

四川省经过长期的发展积累,已形成了中轻型载货汽车、客车、越野车、改装车、专用车等为龙头,以汽油发动机、车桥、曲轴、减振器等零部件为配套的汽车产业体系,已初步形成“一带、一基地、六园区”产业发展格局。到2009年,四川省共有汽车整车和零部件企业320多家,其中整车厂7家,改装车企30家,零部件企业283家。2009年全年四川省生产各类汽车22.96万辆(其中载货车17.7万辆,客车1.33万辆,乘用车3.44万辆,专用车0.5万辆),同比增长31.2%,实现销售收入580亿元,同比增长30.3%^[1]。四川省汽车产业连续五年保持了高速增长,省内拥有了一批年主营业务收入过亿元的汽车骨干企业。从全省汽车行业来看,汽车产业发展具有以下特点:

1. 基础薄弱,单个企业规模小。我省拥有整车和改装车企37家,2009年整车产量仅有22.96万辆;在零部件方面,280多家零部件企业2009年产值260亿,相比其他兄弟省份起点低,单个企业规模

太小,对市场风险抵抗能力小。

2. 汽车企业知名度低,产品结构单一。我省整车生产主要是载货车,占我省汽车生产总量的76.9%。省内龙头企业资阳南骏汽车有限责任公司2009年全年仅生产63304辆,放在全国来看,市场占有率太小,与其他企业差距太大。在乘用车方面,企业数量和产量都还较少,2009年仅生产乘用车3.44万辆,占全国的0.33%。在零部件方面,280多家零部件企业绝大多数只生产二三种零部件,而且产品相似,同质化严重,实力和竞争力都较弱。相对全国汽车的平均比例和我省实际情况来看,乘用车企业和产量还偏少,重型载货车产量还亟待提升,零配件企业生产产品种比较少,关键零部件和高附加值零部件所占比例偏小。

3. 本地配套不完善。省内引进的一汽大众、吉利、一汽丰田与本地零部件制造企业之间的合作体系还没有建立起来,没有一家零部件企业能够为几家轿车的主要总成部件配套。资阳南骏、成都王牌等中型货车的核心零部件配套也都依赖外地供应商。

4. 组织结构调整进展缓慢,落后于平均发展水平。在近几年的快速发展期中,省内汽车企业发展缓慢,未抓住有利时机通过兼并重组等手段发展壮大。

5. 汽车服务业不完善。从全省汽车产业看,在汽车研发、汽车物流、汽车检测、汽车消费信贷、报废汽车回收、汽车专业人才培养等生产性服务基础较差,远不能满足我省汽车产业发展的要求。

二、四川省汽车产业 SWOT 分析

外部因素	内部能力	优势(Strengths)	劣势(Weakness)
	因 素	●具有西部最大的汽车消费市场; ●在西部经济实力领先; ●科技研发能力强; ●人才资源丰富; ●机械加工水平较高; ●天然气汽车开发综合实力全国 第一。	●总量规模小, 关联度低; ●配套能力还较为薄弱; ●缺乏带动性的核心企业; ●汽车企业存量资源较少; ●交通物流条件还比较落后。
机会(Opportunities)		SO	WO
●我国已成为全球汽车销量最大的国家; ●国内汽车消费正由北京、上海等一线城市向二线城市转移; ●西部汽车产业布局还比较缺乏、空间较大; ●西部交通物流等基础设施不断完善, 为汽车产业的生产和消费提供了条件; ●我国新能源汽车加速追赶世界水平。		◆研究和跟踪企业转移规律和投资动向, 适时促进企业转入。 ◆宣传和积极利用市场优势, 加大对企业的争取力度, 实现销地产; ◆利用四川在西部的中心位置, 加大吸引企业将西部基地布点四川; ◆利用我省新能源汽车开发基础, 加大引进和扶持新能源汽车。	◆加大交通物流基础设施的投入, 改善我省交通物流条件; ◆集中力量扶持重点汽车制造企业, 形成核心企业; ◆加大对产业链缺失环节企业的引进, 形成完整的汽车产业链。
威胁(Threats)		ST	WT
●重庆、陕西等西部省市均把汽车产业作为重点发展产业, 竞争更加激烈; ●国家对汽车产能控制非常严格, 对于新增产能的限制较严; ●国内汽车产能已总体过剩, 汽车行业兼并重组扩张成为主要趋势; ●中部省份凭借区域优势, 加大了汽车产业基础建设, 产业转移遇到强大的中部阻击。		◆实施差异化战略, 重点引进中高端产品生产线; ◆推进省内汽车企业与省外知名企业的合资合作、做大做强; ◆利用我省科研能力和机械加工水平, 加快汽车产业的技术突围和提档升级。	◆加强成渝经济合作, 积极为重庆汽车产业配套, 从而提高四川汽车产业的整体配套能力; ◆扶持我省汽车配套企业技术更新和质量升级, 争取纳入汽车集团配套体系。

三、四川省汽车产业发展措施

通过以上分析, 我们认为四川省汽车产业可以从“整合、招引、集聚、创新、配套”这五大方面发展完善, 实现自身跨越式追赶。

(一) 大力整合资源, 实施兼并重组

1. 整合重组, 优势互补

(1) 整车方面。以结构调整促规模发展, 带动行业兼并重组。应坚持以市场为导向, 产品为核心, 通过资产的重组推动企业的重组, 以结构调整提升产业规模。

可以通过兼并重组, 强强联合等多种手段使整车企业快速发展壮大。国家相关政策鼓励“四大四小”整车集团在全国或区域范围内发起兼并重组, 顺应大的发展趋势, 我省整车企业要想继续在全国占有一席之地, 也必须加大兼并重组整合力度, 尽快

形成具有一定规模的整车企业。结合我省目前的情况, 迫切需要以省内企业为基础组建一个或几个大型的汽车集团, 以此发挥龙头作用来带动全省的汽车产业发展。

积极支持四川汽车工业集团、成都新大地汽车有限责任公司、成都客车股份有限公司、南骏和成都王牌等企业引入外部战略投资者, 做大做强本地汽车整车产业。通过整合, 可大幅提高生产集中度, 大力拓展在采购、研发、市场、销售等领域的合作, 共享采购资源、研发技术、市场销售以及融资渠道、售后服务等资源, 降低研发成本和运营成本; 可引进新的生产工艺和新的技术, 充分发挥整合后的规模效应, 以此扩大四川汽车在全国的市场占有率和影响力。

(2) 零部件方面。积极加强对零部件企业整合力度, 引导川内优势企业整合重组行业内的一些规模较小的零部件生产企业, 进一步扩大产能, 实现先进技术共享, 力争市场竞争力进一步提高, 经营业绩和获利能力稳步攀升。鼓励各园区或相邻区域内零部件企业通过整合重组, 资源共享, 实现产品从零件向组合件、总成件的飞跃提升; 鼓励总成件生产企业兼并相关零件生产企业, 实现企业的自给自足和快速发展, 鼓励电子企业进入汽车电子零部件行业, 拓展新的业务范围。

2. 建立平台, 资源共享

(1) 建立企业战略联盟平台。在省内构建大型汽车企业集团、企业战略联盟、汽车生产企业协调发展的产业格局, 在整合优势基础上进军国内和国际市场。战略联盟具有组织灵活、分工协作、资源共享、风险分担的特点。让省内相关企业通过联盟, 保持既竞争又合作的格局, 在战略联盟中, 企业可以与竞争对手进行市场定位、分工协作; 技术信息和市场营销信息共享; 新技术开发与合作, 使省内汽车企业取长补短, 对外表现出更强的竞争力。

由行业协会或政府部门牵头建立生产相同或相似产品的整车或零部件企业建立的水平互动型战略联盟, 如: 载货车战略联盟、客车战略联盟、专用车战略联盟、减振器等零部件战略联盟等^[2]。通过建立自主创新共享平台, 研发共性关键核心技术, 打造核心竞争力, 尽快提升产品性能, 改善加工制造水平。

由整车企业牵头, 组建整车和零部件企业合作的垂直互动性战略联盟。以整车企业为核心, 与省内零部件企业开展技术合作, 整车企业可以把部分开发任务外包给零部件企业, 或者帮助零部件企业进行开发, 同样零部件企业也可以主动参与到整车

开发过程中甚至进行超前开发,形成良性互动发展机制。

(2) 建立采购、物流、市场营销与服务联合组织。建立采购、物流联合组织。在现代汽车产业中,汽车的原材料成本、物流成本直接影响着企业的产品成本,产品成本又直接影响产品价格,产品价格直接关系到企业的销量和竞争力。通过采购联合组织,整合省内企业所需的各种材料、设备、工具,如:钢材、燃油、办公用品等,全面节约成本。通过物流联合组织,实现有效利用运输工具,节省运输仓储费用,柔性调配资源的目标。

建立市场营销与服务联合组织,使省内整车企业的销售网络和售后服务网点能提供交错服务,可利用彼此的销售网络销售车辆、收集信息、提供售后服务。相互借助服务网络,这样既有效节省运营费用,也可使服务网点覆盖更全面,提高服务满意度和市场竞争力。

(3) 建立全省汽车与零部件信息统计研究中心。省内汽车产业要大发展、快发展,必须做到统筹布局、协调发展。全国目前共有 26 个省市把汽车产业作为重点产业,国内市场竞争非常激烈。由政府牵头和省内高校共同建立汽车与零部件信息研究中心,从 3 个方面促进汽车产业快速发展:一是开发汽车企业和产品信息统计软件系统,对省内的企业以及国内大企业的配套信息进行统计。目前国内还没有其他地方做过完整的统计,透过数据把握发展方向、寻求市场机会。二是由信息研究中心开展对全省汽车和零部件企业的市场调查,全面及时了解省内企业的优势、潜力、不足和希望政府解决的问题,利于政府为企业创造良好的政策发展环境。三是通过信息研究中心的成果,避免企业内耗,引导企业实现协调、有序、一体化发展。

(二) 加大“招引”力度,优化产业结构

1. 继续引进整车生产企业,提升我省的汽车地位

(1) 重点引进轿车生产企业,发展经济型适用轿车。按照世界汽车保有量的平均水平,我国汽车销量还需要在现有基础上至少增加 200%。汽车销量的快速增长主要是乘用车,特别是轿车销量的增长。结合我国国情和国家政策导向,参照其他地区经验,引入国外品牌的产业发展模式存在对外资或跨国公司过度依赖的问题,特别是技术上的完全依赖,导致汽车产业链的“悬空”,汽车产业带动区域经济持续发展的能力有限。而且,一旦生产成本的

生产基地,而过度依赖这些跨国汽车集团的区域将会面临产业空心化的危险。所以,我省要把重点放在引进自主品牌轿车企业或利用现有轿车企业多引进新车型。

(2) 积极引进重型货车生产企业,发展重型货车。在商用车方面,货车必将朝着重型化方向发展,而我省目前虽然中型载货车有一定基础,但在重型载货车上基础非常薄弱,西部的重型货车市场潜力巨大,而我省是西部大开发的重要桥头堡,发展重型货车具有地理和市场优势。利用中国重汽和北汽灾后援建项目契机,争取省内的中型载货车生产企业与中国重汽、北汽福田开展更多合作,使省内货车企业向重型载货车方向发展。

(3) 认真分析市场,把握细分市场的发展机会。随着汽车销量的快速增加,在中高级轿车和轻型卡车等细分市场竞争越来越激烈,并已出现局部产能过剩的情况,但是在一些细分市场,如:低价格轿车、农村用皮卡等细分市场供应不足,而且随着国家建设新农村、开发大西部等政策的推进实施,这个细分市场成长空间巨大。省内整车生产企业可通过科学调研后,生产需求旺盛的汽车产品,凭借细分市场的差异化竞争优势异军突起,成为全国相关细分市场的龙头。

2. 引进关键汽车零部件企业,带动汽车零部件配套发展

我省汽车零部件企业虽能在一定程度上满足本地配套,但是核心零部件和高附加值零部件比较少。随着整车企业的发展,需要培育具有充分保障的本地汽车零部件企业。积极引进发动机生产企业,特别是轿车用发动机和重型货车用发动机;引进变速器生产企业,特别是轿车用和中型货车用变速器,以此带动省内为汽车发动机和变速箱配套的零件企业发展;引进汽车电子产品生产企业,特别是汽车仪表、汽车音响、汽车导航系统、车身控制模块、动力控制模块等汽车电子产品,以此提高省内零部件企业发展高附加值配套产品。

3. 引导资本和强势企业参与省内汽车产业的发展

创新投资机制,引导多渠道资本流入省内汽车产业,促使省内汽车产业在资本的推动下迅速成长。特别是大型民营资本,利用其灵活机动的市场、管理、机制优势,促使汽车企业实现跨越式发展。鼓励省内外有实力的大型、优秀的强势企业,进行跨行业多样化发展,利用其已有的工业基础和管理优势,促使省内汽车企业水平上一个台阶。

(三) 加快企业集聚,发展汽车产业集群

1. 加快“一带、一基地、六园区”建设,培育汽车产业集群

我省在“7+3”规划报告和四川省汽车产业调整和振兴计划中均明确提出努力实施“116计划”(即一带、一基地、六园区)。要加快“一带、一基地、六园区”建设,注意引导园区实现差异化发展,在各园区内部形成“层次化”产业集群,并在集群内加强企业的专业化分工协作,避免企业“大而乱、小而全”的弊病,形成园区汽车产业集群内企业相互支援、相互依存的产业网络。在园区与园区之间形成“互补型”格局,引导各园区进行明确定位,构建一个以省内整车企业为主导,带动大量的中小型企业共同发展的成功产业集群。集群中的整车企业特别是大型整车企业应努力培育核心竞争能力,强化与集群中其他零部件企业的网络关系。核心企业应集中资源重点做好产品研发、品牌建设、售后服务等工作,中小企业应突出零部件生产的专业化优势,开拓集群内企业和集群外企业多极配套市场,开发国内和国际两个市场。

从我省实际情况,应在成都龙泉经济开发区汽车产业园和成资经济带重点发展整车制造、发动机和变速器等总成和关键零部件;在资阳南骏汽车产业园重点发展中型载货车等商用车;在绵阳高新区汽车产业园重点发展重型载货车和汽车电子产零部件;在德阳载货车及零部件制造产业集中园重点发展轻卡和精密加工零部件产品;在南充天然气汽车及零部件配套产业集中区重点发展天然气汽车和燃气发动机;在内江汽配工业园重点发展铸造、机加工为主的零部件。经过政府和行业协会的引导和企业的发展,力争在3~5年形成2~3个全国有影响力的汽车产业集群。

2. 开展汽车产业集群调研,编制汽车产业和园区规划

近几年汽车市场的快速发展,使得我省很多地方都有了一定的汽车产业基础,但从全省来看,发展有些混乱无序,内部竞争比较激烈,产品同质化现象严重,市场定位无区分,企业、园区间协作少。要打造在全国有影响力的汽车产业集群,必须做好全省的统一部署,需要尽快开展对全省各地汽车产业的全面详细摸底调查,出台全省的汽车产业和园区规划,进行合理部署,构建汽车产业和园区新格局,引导各园区实现差异化、层次化、协调化发展。

3. 推进汽车产业配套服务建设,打造完整汽车产业链

汽车产业的健康发展,需要大规模的配套服务进行支撑。首先要促进汽车销售公司、汽车配件市场、售后服务机构、汽车金融机构和二手车交易市场、物流中心、检测中心等快速发展,促进汽车和零部件销售,提升汽车和零部件产品的当地需求,使产品流通更加顺畅、服务更加完善。特别是汽车销售,随着我国反垄断法的实施和汽车产能局部过剩,汽车的销售服务渠道必然是汽车产业下一个竞争核心,可鼓励我省的优秀汽车经销服务企业进行异地扩张,打造汽车销售服务行业的“苏宁国美”。其次要促进各级各类汽车行业协会的发展,使汽车行业协会成为代表汽车行业利益,协调汽车行业内企业关系,搜集和沟通汽车行业信息,促进汽车行业竞争合作的中介机构。最后,应建立完善的科学研究、教育培训、中介服务、咨询服务、法律服务体系,建立科学的技术创新机制,充分利用高校、科研和咨询机构的智力资源,使产、学、研紧密结合,加速科技成果转化,提高产品附加值,让汽车产业走低碳、新型工业化道路,以此提高省内的经济发展水平。在规划汽车产业的同时,应协调好与上下游的钢铁、机械、电子、化工建材、纺织、金融保险、商业、服务业等相关产业的良性发展关系,也要结合我省的地理位置、旅游资源适当地发展汽车延伸产业,积极发展汽车自驾游、汽车运动等第三产业。另外,我国汽车后市场用品和汽车文化衍生品市场才刚刚起步,可结合我省的电子产业、动漫产业等优势产业,抓住时机大力发展汽车文化产业,力争创建汽车后市场用品产业集群。

(四) 强化技术改造和创新,提升生产管理水平

1. 进一步加大检测中心的投入与建设

检测中心是汽车产业保持市场竞争力和可持续发展的重要保障。目前国内知名的检测中心均分布在省外,各大汽车整车或零部件生产基地均有检测中心。我省目前的检测力量不能满足汽车产业的需求。为了保证全省汽车产业健康良性发展,建议由省内现有的相关部门(如四川省产品质量监督检验检疫院)牵头,成立国家级汽车检测中心,以“小中心、大网络”的模式展开工作。联合省内西华大学、西南交通大学、西南科技大学等高校,在龙泉、内江、绵阳等地成立汽车质量检测中心和汽车零部件检测中心。积极探索建立国家及省级车检中心的有效合作机制,促成襄樊汽车检测中心四川资阳工作部早日建成运营。利用现有资源,结合高校力量,充分挖掘潜能,力争把龙泉整车质量检测中心建设成为国家级检测中心。

2. 建立产学研平台

汽车产业的产学研平台对于充分利用高校和研究机构的汽车科研人才,积极开展科学研究,并及时转化科研成果起到重要的桥梁作用。在省内的产学研平台下,可以从三方面做起:(1)整车企业与西华大学、西南交大等高校联合创办“四川省汽车工程研究院”,每年拿出一定的科研经费开展一些科技攻关项目,迅速提高汽车的生产工艺和制造、研发水平,也由研究院对全省的汽车企业在技术发展方面给出指导性意见,保证省内企业少走弯路,保证省内企业能走在整个行业技术发展的前列。(2)由高校为汽车企业培养专门的人才,实现“订单培养”^[3]模式,特别是一些紧缺专业人才,如:汽车设计与制造、汽车检测与维护、汽车服务与营销、汽车物流与仓储等。(3)由政府部分牵头,组织校企人才活动,根据汽车企业的需要,建立相应的实践基地,与国内高校建立长期合作伙伴关系,与清华大学、吉利大学、湖南大学、同济大学等汽车类院校建立联系,加强交流合作,利用外省人才智力发展我省汽车工业。

3. 替代能源汽车的研发和使用提速

在能源和环保的压力下,新能源汽车无疑将成为未来汽车的发展方向。2009 年新能源汽车得到多项国家政策扶持,产业化进程加速。成都已成为“十城千车”节能与新能源汽车示范推广试点城市。四川省结合国家相关政策,重点开展以下工作:(1)重点推广 CNG 等清洁能源车辆。鼓励省内龙头企业东风南充汽车有限公司等参与行业整合,增强带动力,引导相关配套企业按专业化生产模式,向专、精、特、新的方向发展,培育发展新能源汽车的关键零部件配套企业。(2)抓好川汽电动汽车项目,形成示范效应。紧跟新能源汽车领域最新动向,积极引进混合动力汽车和纯电动汽车项目。政府应给予更多价格上的补贴,积极发展新能源汽车配套产业,多建设充电站和维修站来满足日常使用的要求。(3)加强与重庆的合作。与重庆新能源汽车产业联盟保持紧密联系,促进成渝两地在新能源汽车产业方面的合作。

4. 制定促进技改与研发的相关科技与财政扶持政策

对于汽车企业进行的技改和研发项目制定相关的扶持政策,从资金和税收等方面鼓励企业加大技改和研发投入。对于产学研合作项目优先纳入技术创新、技术改造计划,优先落实项目资金、安排财政贴息和补助。对于汽车企业完成的重要科技开发项目,可由政府设立基金重奖有功人员,汽车企业在研

发中所发生的各项费用,可按一定比例计入管理费用或抵扣当年应纳税所得税额。汽车制造企业用于研究开发的仪器和设备,达到固定资产标准的,可以适当缩短固定资产折旧年限或加速折旧。汽车制造企业实施符合国家产业政策所需进口设备,根据有关规定,免征关税和进口增值税。

(五) 以整车厂为龙头,加强零部件配套体系建设

1. 抢占配套市场——汽车零部件的战略高地

汽车零部件与汽车整车的配套关系(整零关系)至关重要,建立整零企业之间的长期、稳定、合作、协调的伙伴关系,是提高企业核心竞争力的有效途径,是推动我省汽车工业健康发展的强劲驱动力。首先零部件配套企业应积极面对全球采购、择优采购的大形势、大环境,努力打造国际汽车零部件采购中心。其次,考虑依靠民营配套零部件企业为自主汽车工业的发展支撑起一片蓝天。再次,政府应在零部件企业兼并重组、零部件系提高技术创新能力方面、扩大零部件出口等方面给予政策支持。

2. 完善供产销体系、延伸产业链

汽车产业链的主体主要包括汽车研究与开发机构、汽车材料提供企业、汽车整车制造企业、汽车零部件供应企业、汽车储运与销售企业、汽车维修与消费服务企业等。

重点抓好整车企业,尤其是一汽大众成都分公司、四川一汽丰田汽车有限公司等乘用车企业和成都客车股份有限公司、一汽专汽等商用车企业的生产建设,以制造带动全产业链的快速发展。同时要加大对本土关键零部件企业的扶持力度,培养、吸纳、发掘和稳定技术队伍。用政策助推产业化,有利于科研、生产、销售、售后服务的运转,更有利于自主品牌快速成长、壮大。

四、结语

四川省发展汽车产业具有市场、地理位置等诸多优势,同时也面临竞争激烈、起步较晚等众多不足,但在当前条件下,总的来说是有利条件更多。以上措施紧密结合四川省汽车产业实际情况,相信在这些措施下,通过所有汽车人士的共同努力,一定可以实现四川省汽车产业的快速跨越发展。

参考文献:

- [1] 中国汽车工业协会. 中国汽车工业年鉴 [K]. 2010: 177 - 178.
- [2] 张尔坤, 商禹. 国际金融危机下我国汽车工业应采取的对策 [J]. 工业技术经济, 2009(08): 8 - 9.
- [3] 张明. 产学研战略联盟发展现状与对策研究 [J]. 科技管理研究, 2010(16): 32 - 34.

[责任编辑 夏书林]