

Research on Industrial Development Strategy of Passenger Cars in Hubei Province

Jianzhong Li

Hubei University of Automotive Technology, Shiyan, China

Email: hbqyljz@163.com

Abstract: Hubei is one of the traditional car provinces in China. Hubei automobile vehicle industry has developed rapidly in the development, but also exposes series. From the industrial distribution, production scale, product structure, etc, the article analysis comprehensively the problems existing in the car industry. Combined with the actual situation of automobile industry of Hubei province, Hubei province in the car industry should establish industrial cluster, develop independent brands and new energy vehicles.

Keywords: Passenger Cars; Product Mix; Independent Brand

湖北省乘用车产业发展战略研究

李建忠

湖北汽车工业学院, 十堰, 中国, 442002

Email: hbqyljz@163.com

摘要: 湖北省是传统的汽车大省, 是中国三大汽车生产基地之一。湖北汽车乘用车产业在取得较快发展的同时, 也暴露出系列问题。本文从产业分布情况、生产规模、产品结构等方面, 系统全面的分析了湖北省乘用车产业存在的问题。结合湖北省汽车产业的实际情况, 提出湖北省乘用车产业在建立产业集群、发展自主品牌和新能源汽车方面的思路。

关键词: 乘用车; 产品结构; 自主品牌

2009年, 中国汽车产销呈高速增长态势, 乘用车产销均突破一千万大关, 首次成为世界汽车产销第一大国。随着中国乘用车市场的快速发展, 国内外乘用车企业纷纷兼并重组、扩大产能, 以期获得更大的市场份额和收益。在竞争日益激烈的市场中, 湖北省作为传统的汽车生产大省, 应利用自身优势, 适时调整产品结构, 建立乘用车产业集群, 提高区域竞争能力。

1 湖北省乘用车产业现状

湖北省汽车工业经过 40 多年的建设和发展, 形成了武汉、襄樊、十堰“三足鼎立”的区域发展格局, 在乘用车方面初步形成了以神龙公司、东风本田、东风乘用车公司为铁三角的乘用车产业集群。

在资产规模上, 从国家投资的 16.7 亿元和 10 万辆生产能力, 发展到现今资产达 1104.7 亿元, 乘用车年产能达到 70 万辆以上, 主要汽车零部件配套能力超过 70 万辆。2006 年至 2009 年全省汽车工业总产值位居全国

备注:湖北省教育厅人文社会科学研究项目(2008q202)

前 10 位, 2010 年 7 月全省汽车工业总产值 270 亿, 占全国总量的 8.71%, 位居广东、山东、上海之后, 排名第四。在产品结构上, 经过 30 多年来的大规模发展, 湖北汽车产业目前已经形成了品种多、规模大、分布广的庞大体系。湖北汽车产业以东风汽车为中心, 汽车产品主要分布集中在十堰(中重型卡车)、襄樊(轻型车)、武汉(轿车)三大汽车生产基地; 十堰—襄樊—武汉沿江汽车产业长廊, 宜昌—荆州—黄石沿长江汽车长廊两条汽车产业长廊。目前, 湖北乘用车品种发展成为拥有东风雪铁龙、东风标致、东风日产、东风本田、东风悦达起亚等五大品牌; 产品结构拓宽到三大系列: 突出经济舒适的富康系列、追求精致现代功能齐全的爱丽舍系列和凸显个性的萨拉毕加索系列。湖北乘用车产业已经形成经济型车、中端车和高端车并行的产品格局, 电动汽车研发取得突破, 混合动力汽车进入产业化阶段。汽车零部件品种齐全、配套能力较强, 在国家重点支持发展的 60 种关键零部件中, 除电喷、ABS、安全气囊等少数产品外, 其余产品均有研发和批量生产能力。在

产业发展所需的科研要素方面,湖北汽车工业发展时间长,基础雄厚,拥有长期发展中沉淀下来的资源、技术和高级科研人才等方面的优势。湖北还有众多的高等院校和科研机构,华中科技大学、武汉理工大学等院校、湖北汽车工业学院在汽车制造相关领域的科研实力居于全国前列。武汉中国光谷的崛起和富士康在汉的投资也为湖北汽车电子企业的发展提供了基础。

2 湖北省乘用车产业发展存在的问题

2.1 产业规模过小

汽车产业是典型的规模经济产业,汽车产业规模越大,产业集群效益越突出,产业竞争能力越强。在产能方面,神龙产能45万,东风本田20万辆,东风乘用车公司8万辆,和上海的上海大众60万、上海通用76万、北京现代60万、一汽大众66万相比,都有很大的差距。从销量看,主要的乘用车生产企业神龙公司、东风本田2007年销量分别207255辆和127042辆,市场占有率仅为5.3%,2008年178060辆和164035辆,市场占有率为5.06%,2009年及2010年前7月销量前十位的乘用车企业中根本没有湖北乘用车企业。

2.2 自主品牌发展滞后

湖北乘用车产业在自主品牌建设方面落后于吉林、上海,目前只有东风乘用车公司在自主品牌方面有所建树。东风乘用车公司在2009年先后推出自主研发的"东风风神"S30和H30乘用车,其发展速度与规模均与上汽荣威、一汽奔腾有很大差距。其中风神S30在2009年总销量仅为17000台,这样的业绩仅仅为长安悦翔一个半月的销量。2002年正式投产的小王子年产量只有4000辆~5000辆,产能小,再加上一些地方性的政策制约,小王子一直只能在特定区域内销售。亮相东风新品展示会的新星,直到现在也没有实现批量生产。东风自主乘用车由东风风神、东风柳汽、东风荣成、东风渝安四个生产厂家共同完成,但缺乏有效定位和分工,相互之间重复建设,缺乏集聚效应。在研发方面,东风乘用车公司主要依靠合资产品平台开发自主产品。从发展的前景来分析,决定自主品牌未来的根本要素还是公司自身在制造、装备、开发上积累的综合实力,尤其是在中高级产品上,比资金更重要的是技术的长期积累。东风乘用车虽然已经完成资金积累,完全靠自有资金发展自主品牌,与外资合作多年,已经完成或者部分完成资金以及技术的积累,但是东风在乘用车市场积淀不多,营

销网络布局不全,市场知名度尚需进一步提升,缺乏有效市场竞争能力。

2.3 零部件配套能力不强

湖北省汽车产业虽然已经形成了完整的自我配套加工体系,但大多数的汽车零部件企业只能为卡车配套,能与乘用车配套的企业不足30%,汽车电子件等高新技术产品比重更低,而且大部分的中间品和零部件从国外进口或在外地采购,本地配套的比例很低。例如神龙汽车落户武汉已经18年了,但其在湖北的零部件采购金额只占其总采购金额的30%。相关支持产业的落后不仅增加了湖北整车制造企业的采购成本,而且会降低湖北对汽车投资者的吸引力。

3 湖北乘用车产业发展的战略选择

3.1 着力培育有竞争优势的乘用车产业集群

推进乘用车产业集群战略是增强区域竞争优势的有效途径。具体来讲就是以现有汽车整车及汽车配件产业为基础,依托东风乘用车公司、神龙公司、东风本田,扩大整车生产规模,生产多功能整车产品;鼓励省内零部件企业的优良资产向大公司、大集团集聚,提高设计和生产等核心制造环节的创新力,促进汽车及汽车零部件生产的自主化、本土化进程,形成汽车及汽车零部件产业集群。重点发展以武汉为核心向鄂西北延伸的乘用车和零部件集群,以及十堰—襄樊—随州—孝感—武汉和宜昌—荆州—武汉—黄石两条汽车工业长廊,带动周边地区汽配走廊的发展。同时,建立湖北的乘用车产业集群要着重加强武汉市的带动力,武汉市应与十堰、襄樊等汽车产业重点区位加强产业联系,借鉴国际汽车产业发展经验,建立各区位大企业之间的产业联盟:以武汉市为生产中心,以十堰、襄樊等市为零部件生产基地,建立湖北省乘用车产业长廊:发挥乘用车产业的关联带动作用,大力发展相关的装备制造业、钢铁、橡胶、塑料和汽车化工、汽车电子等产业,采取企业联合战略,培育一些跨地区大型企业集团。同时,注重以便于对外联系的武汉市为流通中心,以襄樊市和十堰市为副中心,建立湖北省的地区流通网络。最终,依托湖北省现有的乘用车产业及相关产业的基础建立区域性产业集群。

3.2 大力发展自主品牌,提高自主研发水平

目前湖北境内生产的乘用车大部分为外国品牌,东

风汽车到目前为止只有东风风神H30和S30两款自主品牌乘用车，产销量不大，且关键技术未进行自主研发。作为湖北乘用车行业的领头羊，东风应以高校、科研院所为依托，充分利用湖北省汽车研究团队的科技优势，增加技术开发投入，推动科技创新活动，寻求国际合作与交流，努力提高企业的自主开发能力。只有自身具备了强大的研发能力，才能不受制于国外品牌，同时在国内激烈的市场竞争中处于优势地位。在发展模式方面，湖北省乘用车企业应充分利用国内、外市场、资源，通过自主开发、联合开发、兼并重组等多种途径积极发展自主品牌。从目前国内车市的竞争格局来看，小排量车利润低、品牌起步低，且有奇瑞、吉利等自主品牌企业已确立优势地位；高端车则是外资品牌的天下，无论是技术还是品牌，自主品牌都不占优势，突破起来更难。东风自主品牌轿车应选择从1.6L排量、价格10万元左右的A级车起步，从销量最大的细分市场入手，绕开竞争对手，取得差别化优势。

3.3 注重新能源汽车的研发

湖北乘用车产业起步较早，但与上海、吉林、广东等地区的乘用车产业相比，在产业规模、市场影响力等方面尚有很大差距，在传统乘用车市场上的竞争也异常激烈，因此湖北应加快调整乘用车产品结构。根据国家汽车产业政策，结合乘用车市场需求情况和市场竞争态势，湖北乘用车产品结构调整的取向可以确立为：由基本型向多功能型扩展，同时加快研究开发电动汽车和混合动力汽车。湖北汽车工业体系完备，汽车工业产业链具有较强的竞争力，湖北省是全国的科教大省，省会武汉市科技实力占全国第三位，企业、高校、研究机构在电动车辆的研制与开发方面已做了大量工作，为电动汽车的试验应用及产业化工作奠定了一定的基础。与国内其他省市比，湖北省已具有相当的基础和地位。如东风汽车公司已开发出可供电动汽车使用的两种车身，试制了多辆电动汽车，与中科院大连化学物理所联合开发中

国首台燃料电池电动汽车。而且武汉大学、华中理工大学、中船重712研究所、武汉理工大学等在国内具有较大的技术优势。因此从新能源乘用车的产业基础、科研实力、人才储备等方面，湖北具有一定的区域优势，应当利用该优势加大电动车以及其它新能源汽车的研发与生产，构建有竞争优势的乘用车产品结构。

湖北省乘用车行业通过合资合作、联合重组、引进技术和自主研发等方式实现产品结构的调整，将会在汽车产业的诸多方面取得突破性的进展，最终使湖北省乘用车行业规模不断扩大，汽车产业集中度进一步提高，增强湖北乘用车产业的综合竞争力。

References (参考文献)

- [1] Song Haiyuan. Automobile industry of hubei province of situation and expectation[J]. Auto Time, 2005, (6): 40-43(Ch).
宋海远. 湖北汽车产业的现状与展望[J]. 时代汽车, 2005, (6): 40-43.
- [2] Zhao Kai. Analysis of Hubei province automobile manufacture industry's competitiveness [J]. Special Zone Economy, 2006, (10)(Ch).
赵凯. 湖北汽车制造业产业竞争力的构建分析 [J]. 特区经济, 2006, (10).
- [3] Ruan Xianjing, Chen Wenjing. Automobile industry of hubei province development thinking [J]. Times Finance, 2006, (12)(Ch).
阮娴静, 陈文静. 湖北汽车产业发展思考 [J]. 时代金融, 2006, (12).
- [4] China's auto industry association. 2009 China automobile industry yearbook[M]. China's auto industry yearbook press, 2009.
中国汽车工业协会. 2009年中国汽车工业年鉴[M]. 中国汽车工业年鉴出版社, 2009
- [5] Qin Qin. Automobile industry of hubei province area cluster effect research[J]. Market Modernization, 2005, (10): 145(Ch)
秦琴. 湖北汽车产业的区域集群效应研究 [J]. 商场现代化, 2005, (10): 145.
- [6] Xiao Gao, Liu Jingjiang. Self-determined innovation capability upgrading of advanced manufacturing enterprises: The key path and case analysis[J]. Science Research Management, 2007, 28(3): 13-18(Ch).
肖高, 刘景江. 先进制造企业自主创新能力提升: 关键途径与案例分析 [J]. 科研管理, 2007, 28(3): 13-18.