

嘉定汽车产业链的功能与布局

孙震海

以过去十几年的汽车产业快速发展为依托，嘉定已经形成了初具雏形的汽车产业链基础。尤其是在近两年建设国际汽车城的品牌效应带动下，嘉定又形成了相关企业进一步汇聚的新局面。在当前这一发展的重要关头，有必要对嘉定汽车产业链的功能和布局进行深入研究，以便明确嘉定在这一领域的发展方向和政策思路。

汽车产业的直接产业链包括整车生产、零部件制造、汽车信贷、保险、售后服务、维修、贸易、环保等行业。根据其产业特点，可以区分为汽车工业链和汽车服务链。除此之外，汽车产业的发展，还能够间接带动钢材、机床、塑料、橡胶、玻璃、皮革、电子、仪器仪表等产业的发展，它们统称为汽车间接产业链。考虑到嘉定的实际需要与可能，这里主要讨论与直接产业链有关的问题。

一、嘉定发展汽车产业链的基础

1、已经形成初具雏形的汽车产业链基础

嘉定汽车产业主要表现为产业规模不断扩大、汽车配件企业运行质量不断提高、知名度和品牌继续涌现、产品出口逐步增加等方面。

第一，位于嘉定境内的整车企业已经在全国同型车市场上占据了较大优势，上海大众的轿车产销量和市场占有率均居全国第一。

第二，整车制造业的发展已经在安亭及周边地区带动了一大批零部件配套企业的发展。截止于 2003 年底，嘉定地区汽车零部件企业已达近 200 家。全年共实现工业总产值 679.7 亿元比上年增长 46.2%。汽车零部件制造业已经成为嘉定经济发展的重要支柱产业。

第三，嘉定境内汽车零部件制造企业的产品，过去绝大部分用于供应国内的整车企业，但近年来也已陆续开始扩展出口。2003 年，出口交货值为 24.4 亿元，同比增长 27.8%，约占上海同类企业出口交货值的四成以上。

第四，在国际汽车城建设推进过程中，零部件开发园区开发建设不断加快。截止于 2003 年底，累计合同引进内资 200 多亿元人民币，外资 8.8 亿美元。基本形成了以汽车产业为龙头的工业体系，成为国内首家以汽车零部件产业为主要特色的工业园区。

2、存在的问题

发展定位是最大问题。近两年来，嘉定是以国际汽车城建设统领相关产业发

展的。虽然在已经明确的汽车城若干功能中，包括了整车和零部件制造功能，但是在实际推进过程中，很多人在贸易和服务等方面期望很高，甚至有的人士主张，汽车城发展的关键是汽车文化和汽车贸易。但是，根据国际经验，结合嘉定实际，这样的发展思路是值得商榷的—是要在嘉定形成汽车服务业集聚局面，存在很大难度；二是在汽车城制造区这样狭小的区域内构筑相当完善和成体系的汽车产业链也不现实。

以丰田汽车为例，由于汽车产业链中物流和生产调度系统的发达，丰田公司并没有将大量零部件制造企业集中在类似与汽车城一样的拥挤区域内进行运做，而是散落分布在一个相对较大的区域当中。所以，在日本没有出现类似于中国的园区式布局特点。同时，与汽车贸易等服务领域有关的汽车产业行为也并非以丰田市为中心，而是在东京、大阪、名古屋等商业中心城市进行的。参考这个例子，我们认为，要在安亭一带形成汽车服务业集聚的态势并不现实。

美国底特律“汽车城”案例同样说明，一个区域狭小的区域，难以容纳完整和具有足够能级的汽车产业体系。美国底特律是通用汽车公司、福特汽车公司和克莱斯勒汽车公司总部所在地。全美 1/4 的汽车产于底特律，汽车制造业为城市工业的核心部门，汽车产业链中的钢材、仪表、塑料、玻璃以及轮胎、发动机等零部件生产也相当发达，专业化、集约化程度很高。全市职工总数的 40%以上服务于汽车产业。从这个意义上说底特律“汽车城”有与发展中的嘉定汽车城相通之处。

但是，底特律除市区面积达 352 平方公里，人口达 102 万之外，大都市则包括 6 个郊县和附近中小城镇，面积达 10363 平方公里，总人口为 440 万。而且，除了汽车产业之外，这里还有发达的钢铁、飞机、军需、化学、金属加工、木材加工等行业。所有这些都不是嘉定“汽车城”，所能比拟的。从规模、能级、产业领域的综合程度来说，更应该把底特律“汽车城”和包括嘉定等在内的“大上海”放在同一个档次上进行讨论。反过来，也就是说，要在嘉定形成完整的、无所不包的汽车产业链体系是困难的。在没有突发因素加人的情况下，嘉定应有重点的发展产业链的某个局部，既量力而行，又形成特色。

二、外部发展环境分析

1、国际汽车制造业将继续向中国转移生产能力

-整车生产能力向中国转移当前国际汽车市场总体处于饱和状态，汽车制造能力过剩。面对生产成本上升及发达国家市场空间有限的压力，国际制造厂商都在寻找新的出路。中国的生产成本和市场需求扩展优势成为国际汽车制造厂商向中国转移生产能力的积极推动因素，它们纷纷以各种方式在中国建立整车生产企业。

-汽车零部件制造业同样面临着良好机遇

当今世界汽车业巨头纷纷实行全球采购、全球生产、全球合作开发、全球销售的经营战略。世界汽车零部件产业专业化、模块化、系统化趋势将进一步加强。目前，我国汽车零部件产品与海外产品相比，虽然在整体上不足以形成竞争优势，但是一些技术含量并不太高的劳动密集型产品已经形成了较强的竞争力，中国成为全球汽车零部件的重要采购和生产基地已经是一种客观的必然趋势。

2、包括长三角在内的国内环境也有利于嘉定汽车产业链的发展

首先，国家促进汽车消费的政策，有利于市场对汽车整车及零部件需求的持续增长，这为嘉定发展汽车产业链提供了较为理想的市场空间。

其次，国家对汽车整车生产的政策推动，使得国内整车企业获得了较快的发展机会。奇瑞、吉利等新兴整车厂商得以迅速扩展生产规模。这使得嘉定零部件企业在传统的大众等订货大户之外，又有了新的潜在的大型订货商。

3、上海汽车制造业整体在迅速发展，嘉定可以在其中发挥配套优势

目前，上海整车制造业的三大基地布局已定，而在整车之外嘉定能够做的文章，将主要集中在零部件上，嘉定可以搞其中的重点和优势部分，并成为上海的汽车零部件制造业集中发展区。

三、发展汽车产业链的功能定位和空间布局

1、功能定位

功能定位问题，既要考虑到嘉定经济社会发展对汽车产业的期望和要求，又要考虑各方面实际情况，扬长避短，量力而行，形成优势。

就近、中期而言，嘉定要借助区域内整车企业的龙头地位、零部件制造企业的已有基础和上海的综合实力背景，通过和长三角错位竞争，争取形成在我国、特别是长三角地区汽车零部件产业链中的优势地位。

从大的原则来说，嘉定汽车产业的关键是发展零部件制造业，不可求全，而应重点发展其中的高端部分，培育亮点、形成拳头，发挥承上启下和统领零部件制造链的作用。在制造业之外，还应以国际汽车城为平台，适当培育汽车贸易、金融、保险等服务业，并提升汽车研发与教育能力。

（1）有重点地发展零部件制造业，形成高端优势，发挥行业统率作用

嘉定宜以一、二级零部件制造为主，构筑高地，对周边和国内其他地区的三、四级零部件形成龙头优势。至于一、二级本身，本着量力而行的原则，在近、中期，“区属经济”以重点培育二级零部件制造比较合理；而更大范畴的“区域经济”，则可强调重点发展一、二级零部件制造业。

（2）顺应绿色环保和节能要求，加强汽车环保节能产品开发与生产

产主要内容是节能技术、清洁能源（如天然气、酒精、甲醇和氢气等）、混合动力系统、尾气后处理技术等等的开发及应用等。近期尤其要注重汽车燃料电池和燃料电池车的开发和生产。

（3）扩大汽车检测功能在国内的服务范围

某个地方如果能够拥有国家级、社会化的汽车质检中心，就将在汽车制造业发展中占据有利地位。目前国内在长春、沈阳等地建有国家级质检中心，但是在南方还没有。今后，有必要将嘉定境内大型整车企业所属的汽车质检中心提高层次，扩大服务范围，使嘉定境内的汽车质检中心成为我国东南地区最重要的质检平台，形成嘉定的特色服务优势。

（4）培育长三角的三、四级零部件交易中心

由于嘉定应以一、二级零部件为发展重点，而三、四级零部件与高端零部件之间存在着依托关系。嘉定的一、二级零部件制造业对其他地区三、四级零部件的庞大需求，可以为在嘉定培育相关市场提供必要的保证。只要运作得当，嘉定是可以培育起这样的专业市场的。

（5）争取吸引新的整车企业进入嘉定，以此带动一个全新零部件制造业集群的发展

汽车零部件制造行业竞争十分激烈，目前格局已经基本形成，要在现有盘子里做文章，需要花费相当大的精力。假如能够创造出新的盘子，就有可能推动一个地区汽车零部件行业的快速扩展。

有资料显示，今年 1 季度，丰田汽车公司利润位居全球同行业第一，相当与世界其他三大公司利润总和的两倍，而销售台数却只需要它们总台数的一半，可见其实力非同一般。这类具有实力的企业，肯定会在中国不断扩展。有关的地方政府如果能

以适当方式加以运作吸引，就有可能为当地的零部件制造业发展创造非常大的机遇（据调查，日本的整车厂在广东落地以后，已经使广东的零部件行业形成了快速发展态势，并已具有了相当实力）。吸引这类整车企业进入嘉定的可能性是存在的，如果能做到这一点，那么，嘉定的汽车零部件制造产业链就将获得相当大的扩展。

2、布局思路

对于布局，既要考虑当前汽车相关制造业的现实状况，又要为未来嘉定区域汽车整车制造业的跨越式发展和由此而导致的新一轮零部件制造业扩展浪潮预留足够的发展空间。

（1）构筑“西部汽车产业板块”

嘉定目前已有“四大板块”的战略发展规划。即中部打造具有高科技水准、综合辐射功能、枢纽型的嘉定新城；在西部建设汽车产业高度集聚的汽车城；在北部建设有核心竞争力的先进制造业基地；在南部集中发展现代商贸流通业和房地产业。在这一发展规划中明确的“西部汽车产业板块”，应当继续大力推进。

-尊重现状，并用好国际汽车城中规划的制造业专门区域

嘉定汽车零部件制造业已经形成了以安亭为中心、同时又在工业区等地有所分布的实际情况。由于财力等多方面原因，除了适当调整之外，没有必要人为地对它们进行地理空间上的归并。在国际汽车城内，则应充分利用规划的8平方公里的零部件配套产业园区，尽快使这里形成以汽车产业为龙头的工业体系，成为国内首家以汽车零部件为主要特色的工业园区。

-向外冈方向扩展零部件专业园区

为了抓住国际汽车城品牌带来的汽车产业集聚机遇，主动承接国际汽车产业转移，有必要在国际汽车城之外，拓展新的发展空间。比较合理的做法是，向外冈地区发展，宜以外冈地区为国际汽车城的拓展区，设立零部件产业基地。

-在安亭镇区及黄渡地区，发展汽车贸易、金融、保险等服务业

主要是利用汽车城中规划的贸易区等条件，广泛招揽客商，形成服务业优势。至于黄渡地区，在归并黄渡、外冈工业园区后，则应主要转向发展汽车服务业，例如汽车产业专业物流等。

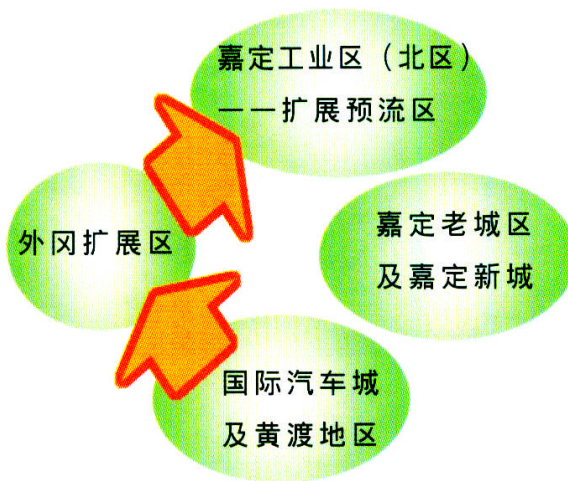
（2）在嘉定工业区北区，应为今后可能的汽车产业快速发展预留发展空间

如果嘉定能够吸引到新的整车企业进入，并以此推动零部件制造的新一轮大发展，则现有的汽车城，在加上外冈扩展区，显然是不够的。更何况不同系列的整车企业大多不愿意靠得太近。这就需要提供新的空间载体，在嘉定已经明确的四大板块中，只有北部制造业板块具备可能条件。

总之，嘉定汽车产业发展的布局是二个以国际汽车城为中心，向西、向北逐步波纹式扩展的梯级分布区（参见下图）。

四、推进措施

政府的推进措施应该包括创造政策环境，吸引扶持重大项目，强化研发、物流、生产、销售功能等多个方面的内容。考虑到嘉定的实际情况，在近期，应该重点在以下方面加强工作力度。



1、创造环境，推动零部件制造、研发、交易的发展

首先，要搞好统一的产业发展规划，并制定各个不同领域的具体建设目标。其次，完善、优化汽车产业投资环境。一是要加强硬件设施建设、强化对内对外宣传力度，提高嘉定对国内外经营者的吸引力；二是要从税收、金融服务、用地政策等方面，支持、鼓励相关企业的发展。再次，建立信息服务、共享和交流机制。一是要通过政府推动，建立产业信息服务平台；二是要发展汽车产业链相关行业协会组织，便利会员单位与政府部门进行沟通，争取相关优惠政策等；三是要通过多种方式，加强内外交流、拓展对外合作。

2、吸引、扶持重大项目

首先，嘉定宜积极与汽车产业链中的“国家队”沟通，争取有关的重大项目能够落户嘉定境内的国际汽车城、或其拓展区。其次，对于绿色环保产品的研发与生产，嘉定应从政府层面加强推动工作。再次，尝试吸引新的整车企业，构筑推动汽车产业链发展的新龙头。可以采取适当形式，与国外顶级整车制造商、国内其他整车企业等联系，进行针对性招商。

3、强化研发、物流、销售等功能

首先，要下工夫培育具有市场竞争力研发能力。虽然同济大学汽车学院等机构进驻国际汽车城强化了教育研发基础，但是这些基础的简单物理堆积并不能直接构成嘉定的研发优势。在科技创新能量与市场供需的结合上，嘉定有很多文章要做。其次，扶持汽车专业物流发展。主要是通过自身物流体系建设以及与第三方物流供应商的合作为汽车制造商、零部件制造商、经销商等提供跨区域的物流增值服务。手段则包括以优惠政策吸引国际大型物流企业来嘉定设立汽车产业专业物流配送机构等。再次，培育各类专业市场。一是通过举办汽车（及零部件产品）现场和网上展示交易会，发展整车交易市场。二是凭借区位优势，建立并大力发展零部件产品的专业交易市场。交易不仅仅局限于国内零部件产品，还要积极开展国际零部件产品交易，力争发展成为华东地区国际零部件产品的交易集散中心。三是做大二手车交易市场。要依托整车和零部件交易市场的扩展，发展包括汽车置换业务、二手车交易、二手车整修翻新等在内的二手车贸易，力争建设成为长三角权威的二手车交易中心。

作者单位：上海社会科学院

责任编辑：立木