

# 以城市群为依托 实现长江经济带的产业一体化

## ——以长江中游城市群汽车产业为例

赵霞

(湖北省社会科学院长江所,湖北武昌 430077)

**摘要:** 作为长江经济带上三大城市群之一的长江中游城市群,四省都将汽车产业确定为支柱产业,但汽车产业发展状况不一,各具特色。通过实施汽车产业一体化战略,不但可以避免区域内重复建设、恶性竞争的问题,同时可以优化资源配置、加快承接产业转移,有效促进汽车产业的快速稳定发展,尽快提升城市群汽车产业的整体竞争力。

**关键词:** 汽车产业;长江中游城市群;一体化;合作路径

**中图分类号:** F427 **文献标识码:** A **文章编号:** 1671-2404(2015)67-0041-05

产业一体化的本质是一种高效率的生产组织方式,它有效地结合了产业发展和区域经济发展的优势,有明显的产业特性、地域特性和聚集特性,能够产生集群效应,是一种经济发展的战略方式。汽车产业是产业关联度非常高的产业,它的产业链长,对相关行业的依赖性和带动作用非常强。

### 1 长江经济带汽车产业发展现状

2014年4月,国务院作出建设长江经济带的重大决策部署,通过长三角、长江中游城市群和成渝经济区三个“板块”的产业和基础设施连接、要素流动、市场统一,打造成中国经济新支撑带。目前,长江经济带汽车产业已基本形成了三大产业集群区域,即以上海为中心的长三角集群区,以武汉为中心的长江中游集群区,以重庆为中心的成渝集群区。

表1 长江经济带三大汽车产业集群

|         |                |                                   |  |
|---------|----------------|-----------------------------------|--|
| 长江中游地区  | 武汉<br>襄阳<br>十堰 | 东风集团、神龙、东风本田、东风乘用车、东风雷诺、上海通用、东风日产 | 主要由湘鄂赣皖四省组成。依托东风集团,湖北不仅把原有的商用车业务进行深化,更吸引了标致雪铁龙、本田、日产等合资汽车企业。安徽汽车产业凭借后发优势,自主品牌江淮、奇瑞等汽车企业迅速崛起。江西汽车产业依托江铃、昌河品牌,在轻型货车方面占据优势。 |
|         | 长株潭            | 广汽菲亚特、三菱、广汽、北汽、吉利、比亚迪、陕汽          |  |
|         | 合肥-芜湖          | 江淮、奇瑞                             |  |
|         | 南昌-九江          | 江铃集团、昌河汽车、上饶客车                    |  |
| 长江三角洲地区 | 上海             | 上汽集团、上海大众、上海通用                    | 长三角地区经济发达、生产要素齐全,吸引了大众和通用两大汽车巨头落户,建立了中国最大的汽车生产基地。江苏汽车工业发展迅速。浙江随着配套沪沪整车企业的零部件企业逐渐涌现,形成较为完整的配套体系,并由此催生了吉利、吉利、众泰等中小型民营汽车企业。 |
|         | 南京             | 南京菲亚特、春兰汽车、东风悦达起亚、上汽仪征            |  |
|         | 杭州             | 吉利、吉利、众泰                          |  |
| 长江上游地区  | 重庆             | 长安集团、长安福特、长安铃木、力帆汽车               | 以其雄厚的重工业基础,西南地区迅速成为国内汽车工业发展最为迅速的第一梯队。长安集团、一汽大众、一汽丰田、沃尔沃、吉利等一批整车企业聚集西南地区,汽车产业快速壮大。  |
|         | 成都             | 一汽大众、一汽丰田、沃尔沃、吉利                  |  |

资料来源:根据《中国汽车工业年鉴》整理

收稿日期:2014-09-25

作者简介:赵霞,副研究员,主要从事区域经济等方面的研究。

E-mail:13387650133@163.com

长江中游城市群地处长江流域和中部地区,不仅策应了中部崛起战略,而且是衔接东部率先发展、西部大开发的東西战略主轴;不仅契合了全国主体功能区战略规划,而且是国家新型城镇化“两纵三横”格局中的一个主要空间载体;不仅是巨大的内需市场,而且是承接产业、资本战略转移的首选之地。但在推进一体化发展过程中,还存在中心城市的辐射带动能力不强,产业发展依然存在无序竞争和重复建设等问题。

由三大集群中心城市的汽车产业发展现状(表2),可以看出,2013年武汉市实现规模以上工业总产值10394.07亿元。其中,汽车产业实现产值2069.58亿元,占比达19.9%。虽然武汉市2013年汽车工业产值突破了2000亿元大关,但是和上海、重庆等城市相比,武汉汽车工业的产量和产值还有较大提升空间。作为长江经济带上三大城市群之一的长江中游城市群要抓住发展机遇,加速一体化发展,努力在全国区域经济发展中发挥核心增长极作用。

表2 2013年沪汉渝三地汽车产业情况

单位:亿元、万辆

| 城市 | 国内生产总值(GDP) | 规模以上工业总产值 | 汽车工业总产值 | 占比    | 汽车产量   |
|----|-------------|-----------|---------|-------|--------|
| 上海 | 21602.12    | 32088.88  | 4884.08 | 15.2% | 226.89 |
| 重庆 | 12656.69    | 15824.86  | 2969.30 | 18.8% | 215.06 |
| 武汉 | 9051.27     | 10394.07  | 2069.58 | 19.9% | 95.35  |

数据来源:根据相关统计公报整理(注:占比指汽车工业总产值占规模以上工业总产值的比重。)

2012年8月27日,国务院颁布的《关于大力实施促进中部地区崛起战略的若干意见》(国发[2012]43号)明确指出:“鼓励和支持武汉城市圈、长株潭城市群和环鄱阳湖城市群开展战略合作,促进长江中游城市群一体化发展。”根据这一要求,目前长江中游城市群正在推进基础设施、市场、产业、城镇建设、生态文明和社会公共服务等六个方面的一体化,而产业一体化既是重点,又是难点。

长江中游城市群的湘鄂赣皖四省都将汽车产业确定为支柱产业,长江中游城市群要成为具有国际竞争优势的汽车产业集群区,关键在于强化内部产业分工协作,着力构建一体化现代产业体系。

## 2 长江中游城市群内部汽车产业比较分析

由于历史、区位等因素,湘鄂赣皖四省汽车产业发展状况不一,各具特色。汽车产业一体化的关键就是分析各省汽车产业的优势和不足,取长补短,求同存异,避免重复竞争,增强区域汽车产业竞争力。

### 2.1 湘鄂赣皖四省汽车产业发展各具特色

湖北省汽车产业发展以武汉东风汽车为基地打造合资品牌的乘用车型;安徽省全面发展自主品牌,2011年,奇瑞乘用车销量全国排名第六,江淮商用车销量全国排名第五,安凯中型客车销量全国排名第六。湖南省依靠重工企业基础优势,在改装车方面发展较快,乘用车方面发展相对落后,规模较小,产量较少。江西省汽车产业发展以江铃、昌河为主,重点抢占轻型客车、轻型载货车和越野型中档SUV市场。

### 2.2 形成以园区为依托的产业带

产业集群是汽车产业发展的趋势,四省汽车产业发展基本形成以园区为依托的产业集群带。湖北的两条汽车产业带十堰—襄阳—随州—武汉以及宜昌—荆州—武汉—黄石相交于中心城市武汉,武汉已经成为湖北汽车产业集群发展的中心。安徽省汽车工业沿合肥—马鞍山—芜湖形成产业带,省内5家整车生产企业沿带布局,聚集20多个汽车工业园区,600多家零部件生产企业。湖南省四分之三以上的汽车及零部件企业集聚在长沙经开区、株洲高新区、湘潭九华工业园等园区中,行成了一条从零部件到整车生产的完整产业链。江西省汽车产业主要集中在赣北的九江—景德镇—南昌环鄱阳湖经济区内,同时小蓝汽车零部件产业基地和抚州金巢汽车零部件基地带动昌—抚汽车产业带发展。

### 2.3 合资走向自主,自主寻找合资

湖北省的东风汽车集团经过40多年的发展,成为中国汽车行业骨干企业,世界汽车行业知名企业,全球最大合资汽车企业。近年来,东风集团提出“大自主”战略,从其中期自主品牌事业规划来看,东风汽车欲开足马力提升自主品牌发展。安徽省奇瑞汽车经过20多年的发展,一直作为中国自主品牌的领军企业,开始寻找自主品牌的合资突破。奇瑞与菲亚特集团将生产和销售菲亚特集团旗下的阿尔法·罗密欧和菲亚特品牌汽车,与捷豹路虎公司联姻生产合资品牌汽车。借助合资平台发展自主品

牌,寻求合资力量解决自主品牌难题是四省汽车产业发展的新特点。

## 2.4 大集团进军四省汽车产业

广汽集团进军中部,先后在湖南成立广汽长丰、广汽菲亚特、广汽三菱生产基地,在湖北宜昌联合河北中兴成立乘用车生产基地;上海通用集团将自己的第四个生产基地建在武汉江夏金口;北汽集团成功收购江西昌河汽车,长安集团保全安徽合肥基地。全国各大汽车集团进军湘鄂赣皖四省汽车产业。

## 3 长江中游城市群汽车产业一体化条件分析

长江中游城市群涵盖武汉城市圈、长株潭城市群、环鄱阳湖经济圈、江淮城市群等中国中部经济发展地区,其面积是长三角的3倍,珠三角的5倍。长江中游城市群得天独厚、连南接北、承东启西,湘赣鄂皖成为中国经济地理的“心脏”。其丰富的水资源,密集的人才和智力资源,完备的工业体系和产业基础,为长江中游城市群汽车产业一体化创造良好的条件。

### 3.1 区位、交通条件

长江中游城市群以浙赣线、长江中下游交通走廊为主轴,向东向南分别呼应长江三角洲和珠江三角洲。城市群中四省沿江分布,相互呼应,其中武汉距长沙300公里、距合肥320公里、距南昌260公里。长江中游城市群向北,通过京广、京九两大通道与中原经济区无缝对接;向南,长沙、南昌与珠三角联系紧密;向东,以长江水道、沪汉高铁、沪昆高铁为三条轴线,与长三角连为一体。依托长江黄金水道,长江中游城市群在水运方面拥有先天优势。城市群内部公路、铁路方面稍有欠缺,但是随着《长江中游城市群一体化规划》的实施,四省将建立完备的综合交通运输体系。

公路方面:2012年5月31日,鄂湘赣皖四省交通运输厅负责人齐聚湖北咸宁,签署了高速公路、港航、运输重点项目合作协议。按照协议,湖北与湘赣皖三省对接项目的重点项目共有16条高速公路、2座长江公路大桥。四省交通部门负责人表示,四省将合力推进对构建长江中游城市群综合交通运输示范区、提高区域运输效率、降低物流成本。

铁路方面:据2013年2月23日签订的《长江中游城市群省会城市交通运输合作协议》规定,长

江中游城市群交通基础设施建设将以四省会城市为枢纽,优化交通基础设施布局。共同积极争取国家以武广、合武、京九、沪昆、昌吉赣等客运专线为主体,加快推进四市间城际铁路等快速通道建设,尽快研究建设武汉—九江、九江—合肥、长沙—南昌等城际铁路线路。良好的区位、交通条件将为长江中游汽车产业一体化融合奠定基础。

### 3.2 产业基础条件

汽车产业作为长江中游城市群的优势产业,具有良好的产业基础,发展迅速,2012年的汽车整车产量274.8万辆,占全国14.3%,位列长三角和京津冀之后。长江中游地区的汽车整车总产能为610万辆,2015年规划产能将达740万,占全国总产能的近五分之一,产能位居六大产业集群首位。从城市群内部来看,汽车产业都被四省定位为支柱产业,都具有良好的产业基础,但是四省汽车产业发展各具特色。湖北汽车产业在全国具有重要地位,综合实力位居全国前三强,零部件产值和成本控制两项排名全国前两位,主要以武汉东风为基地生产合资品牌汽车和以随州为基地生产专用车。安徽省初步形成了完整的汽车产业体系,成为中国汽车产业的一个重要的组成部分,主要依靠奇瑞、江淮两大汽车集团,全力打造自主品牌。江西汽车产业发展一直较为稳定,逐步打造汽车产业基地,以江铃、昌河为主,重点抢占轻型客车、轻型载货车和越野型中档SUV市场。湖南汽车产业发展迅猛,创造了汽车产业发展的“湖南模式”,主要以重工为基础打造改装车和依靠引进广汽品牌。良好的基础优势,差异化的发展为长江中游城市群汽车产业创造了融合条件。

### 3.3 汽车人才密集、科技实力雄厚

在汽车相关专业方面,长江中游城市群区集中了全国众多的科技与教育力量,拥有雄厚的综合科技实力,综合科研与教育水平代表着全国一流水准。武汉理工大学、湖南大学、合肥工业大学等高校在汽车研究领域水平突出。汽车工程学院是武汉理工大学的特色学院,汽车学科是国家“211工程”重点建设的学科;合肥工业大学汽车学院拥有1个国家重点实验室、5个省级实验室和4个省级工程研究中心;湖南大学拥有国家高效磨削工程技术研究中心和汽车车身先进设计制造国家重点实验室。

同时,长江中游城市群各地企业联合高校成立研发中心,企业高校联盟,“产学研”一体化在中部

集群区普及开来。2013年2月,总投资30亿元、占地500亩的武汉新能源汽车工业技术研究院落户武汉经济技术开发区,该研究院由武汉理工大学与武汉开发区合资共建,未来将主要进行新能源汽车整车及整车控制系统、动力系统等领域原创性科技成果、专利技术和新能源汽车技术标准的研发,孵化一批新能源汽车及关键零部件核心企业,共建3-5个国际一流水平的研发中心,汇聚10名世界级战略科学家和领军人才。可以说,众多重点汽车高校以及各大研发中心将为长江中游城市群汽车产业一体化提供强大的智力支持。

### 3.4 其他条件

湖南与湖北隔湖相望,同流楚文化的血液;湖北与江西紧紧相连,一声“老俵”道出深厚情感;安徽与江西从古至今交织紧密。长江中游城市群各省份之间深厚的历史文化渊源必定有利于四省份之间融合。长江中游地区,历史上本来就有较多联系。如近代史上著名的“汉冶萍”(由汉阳铁厂、大冶铁矿和江西萍乡煤矿组成,是中国第一代新式钢铁联合企业),中国革命史上“湘鄂赣根据地”,新中国成立初期的“中南局”(下辖河南、湖北、湖南、江西、广东、广西6省,驻地武汉市,1954年撤销)。如今国家设在武汉的华中电网、长江水利委员会、人民银行等机构,仍管辖湘鄂赣三省,外国驻汉总领事馆和外资银行武汉分行,业务通常也覆盖这几个省。

随着长江中游城市群上升为国家战略,各省份之间积极会晤,为长江中游城市群一体化提供各种政策支持。2013年2月23日,《长江中游城市群暨长沙、合肥、南昌、武汉战略合作协议(武汉共识)》在汉签署。协议提出:共建口岸大通关平台,推进工业分工合作,加强商贸流通一体化,建立煤电保障合作机制,建城际铁路“公交车”,打造四城“两小时经济圈”,建设智慧城市群等。政策支持将会给长江中游城市群汽车产业一体化发展带来极大的便利。

## 4 长江中游城市群汽车产业合作路径分析

### 4.1 跨区域合作,延伸汽车产业链

依托四省的汽车产业,建立长江中游城市群“汽车产业战略联盟”,近期从打破行政分割,破除市场进入壁垒,共建四省汽车产品销售一体化市场入手,未来逐步实现在研发、采购、制造、劳动力与技

术人才之间的协同发展,构建一体化的汽车及零部件产业链。

整合四省现有零部件企业,共同打造完备的汽车零部件基地,提高汽车零部件产业发展速度。引进长三角等地区的先进零部件企业,培育龙头企业串起产业链,同时与长江中游整车生产企业采取“订单式”生产模式,真正促进长江中游城市群汽车产业一体化发展。围绕整车制造业发展,积极建设与汽车产业配套的金融、保险、中介、物流等生产性服务业,实现以汽车服务业为重点的现代服务业增加值逐步增长。

### 4.2 以大企业为核心,小企业围绕核心集群发展

要继续加强大型汽车集团的发展和竞争力。在中小型汽车企业的发展过程中,可以向大型汽车集团靠拢,大力发展相互之间的协作,逐渐形成汽车产业集群,实现规模效应。这样不但能增强汽车集团的竞争力,还能使中小型汽车企业在大型汽车集团的支持下得到良好的发展。目前,武汉开发区正在以智能制造、绿色制造和服务型制造为方向,以建立良好的产业发展环境为抓手,依托东风汽车的现有产业基础,做大做强汽车产业集群。未来,在“汽车产业战略联盟”的框架下,以东风等大企业为核心,加快形成深度融合的汽车产业集群,构建面向长江中游城市群的一体化主导优势产业链。

### 4.3 企业强强联手,合力拓展国际市场

目前,以安徽奇瑞、江淮两大汽车集团为代表,生产中低档车为主的长江中游汽车产业,在对外出口方面优势突出。近期,总部设在武汉开发区的东风汽车以22年的深度合作为基础,主动入股PSA(法国标致雪铁龙集团,欧洲第二大汽车制造商),拉开中国车企深度参与全球研发和产销运营的序幕。企业强强联手,合力拓展国际市场已经成为长江中游城市群汽车企业的共识。四省应充分发挥安徽奇瑞、江淮汽车出口的龙头作用,借助其海外优势,共同推动长江中游地区汽车出口。在出口模式方面,可以采取在海外建厂、入股或并购当地企业以及与当地政府合资生产等方式;另外,汽车企业应借助各级政府海外项目,特供自己品牌汽车,拓展国际汽车市场。

### 4.4 共同开拓新领域,开发新能源汽车

新能源汽车产业作为国家战略性新兴产业,发展前途光明。湘鄂赣皖四省的汽车企业都已经开始

尝试新能源汽车的研发和设计。以四省部分地区获批新能源汽车首批推广城市为契机,以东风、奇瑞等公司为龙头,联合比亚迪公司、江铃汽车等汽车企业,充分发挥湖北、安徽汽车基础优势、湖南电池系统技术优势,江西资源优势,重点开发电动汽车、混合动力汽车、清洁燃料汽车。四省联手建成以主导企业为核心的产业联盟,形成较为完整的长江中游新能源汽车产业链。

#### 4.5 合力提升研发实力,构建技术支持体系

四省汽车企业与相关高校及研究机构要建立日常联系,共同设立一些汽车技术研究中心,定期开展汽车技术方面的论坛等,通过高校和科研机构的学术交流带动汽车企业间的技术交流与合作。以科技项目合作为纽带,武汉理工大学、东风汽车研究中心、湖南大学、长丰汽车技术中心、南昌大学、合肥工业大学、奇瑞汽车研发中心为主的研究机构之间加

强交流合作力度,加快科技项目转化,形成产学研合理互动的良好局面。

#### 参考文献

- [1] 白洁.长江中游城市群产业分工协作的基础条件分析[J].湖北社会科学,2012(6).
- [2] 秦尊文.第四增长极:崛起的长江中游城市群[M].社会科学文献出版社,2012.
- [3] 李立华.武汉与长江中游城市群建设战略研究[J].咨询与决策,2013(6).
- [4] 李雪松.长江中游城市群区域一体化的测度与比较[J].长江流域资源与环境,2013(8).
- [5] 秦尊文,汤鹏飞.长江中游城市群经济联系分析[J].湖北社会科学,2013(10).
- [6] 王圣云,秦尊文,戴璐,王鑫磊.长江中游城市群空间经济联系与网络结构——基于运输成本和网络分析方法[J].经济地理,2013(4).

## Industrial Integration in Yangtze River Economic Belt ——a Case Study of Automobile Industry of Urban Agglomeration in the Middle Reach

ZHAO Xia

(Economic Institute of Yangtze, Hubei Academy of Social Science, Wuhan Hubei Province 430077, China)

**Abstract:** As one of the three major urban agglomerations in Yangtze River economic belt, urban agglomeration in the middle reach covers four provinces which all take automobile industry as their pillar industry but with different development status and characteristics. The paper suggests implementing the integration strategy of automobile industry to avoid the redundant construction and unhealthy competition as well as to optimize allocation of resources, undertake industry transfer, promote the rapid and stable development of automobile industry, and finally improve the whole competency of automobile industry in this urban agglomeration.

**Key words:** automobile industry; urban agglomeration in the middle reach of Yangtze River; integration; path for cooperation