

提升吉林省汽车产业与石化产业关联度的对策研究

郝 华, 林秀梅

(吉林财经大学吉林经济研究中心, 吉林 长春 130117)

(吉林大学商学院, 吉林 长春 130012)

摘要:随着汽车产业环保性需求的日益提升,汽车产业与石化产业的关联度将越来越高。汽车产业和石化产业作为吉林省的两大支柱产业,提升其关联度,可以促进两大产业竞争力的提升,加快区域经济一体化进程,带动吉林省经济快速发展。加强两大产业的关联度,应以增强汽车产业链的整体关联度为突破口,重点发展汽车零部件产业,激发汽车产业与石化产业的整体创新活力。

关键词:吉林省;汽车产业;石化产业;关联度

中图分类号:F426

文献标识码:A

文章编号:1007-7685(2013)11-0057-03

汽车产业与石化产业存在很强的关联性,汽车产业对石化产业具有下游需求,石化产业可为汽车产业提供上游支持,中游可催生橡塑加工、车用油漆等大量车用化学品配套生产企业,形成一条完整的石化汽车产品供需链条。^[1]随着汽车产业环保性需求的日益增加,以及产业技术水平的提升,两大产业之间的关联度越来越高。汽车产业与石化产业作为吉林省的两大传统支柱产业,总产值占吉林省工业总产值的一半以上,但两大产业长期各自发展。汽车产业集中在长春市,石化产业集中在吉林市,吉林市石化产业生产的基础原材料产品大多销往省外,在省内的市场份额不到3%,而省内所需的大多数化工制品,包括汽车用化工产品,则从外省和国外购入。因此,应加强吉林省汽车与石化产业的关联度,从而加快区域经济一体化进程。

一、吉林省汽车产业与石化产业的关联

长期以来,吉林省汽车产业和石化产业分别以长春市、吉林市为中心,相互分离、各自发展,产

业间缺乏有效的合作。

就汽车产业而言,吉林省汽车产业每增值1元,仅可有效带动其上下游关联产业2.39元的增值,低于全国的2.46元水平,而在日本,汽车产业每增值1元,仅在制造业内部,就可以有效带动上下游关联产业2.67元的增值。石化产业和汽车零部件产业都是汽车产业的上游产业,吉林省汽车产业每增值1元,仅可带动上游产业1.23元的增值,低于全国的1.32元。吉林省现有规模以上汽车零部件企业385户,但汽车橡胶、塑料零部件生产企业只有70户,且规模普遍偏小,尚不具备研发能力,主要依靠整车企业提供图纸和指定原料。况且,吉林省汽车整车产值与汽车零部件产值的比例仅为1:0.16,低于上海市的1:0.59,远低于发达国家1:1.7左右的比例,本地零部件企业不能满足汽车整车企业的发展需要。这使吉林省汽车产业发展速度明显滞后。吉林省汽车产业的核心企业“一汽集团”的产出规模在全国的地位也呈下降趋势,2004年,“一汽集团”的产出规模各项指标基本位

注:本文是吉林省人文社科重点研究基地项目“吉林省重点产业竞争力研究”(编号:2012548)、吉林省科技厅软科学项目“吉林省制造业三大支柱产业竞争力研究”(编号:20120620)、长春市哲学社会科学“十二五”规划项目“长春市汽车电子产业集群创新能力测度指标体系的构建与实证分析”的成果。

收稿日期:2013-08-22

作者简介:郝 华(1982-),吉林财经大学吉林经济研究中心讲师,研究方向:产业经济学;林秀梅(1956-),吉林财经大学吉林经济研究中心教授,吉林大学商学院博士生导师,研究方向:数量经济学。

列全国三大汽车生产企业的首位,2009 年,“一汽集团”的产出规模已被“上汽集团”整体超越,“东风集团”的增加值、资产总额、主营业务收入和利税总额等指标均已超越“一汽集团”。

就石化产业而言,吉林省石化产业每增值 1 元,可以带动其上下游关联产业 5.132 元的增值,低于全国的 7.19 元水平。其中,带动上游产业 0.94 元的增值,低于全国的 1.19 元,带动下游产业 4.18 元,低于全国的 6 元,说明吉林省石化产业与其相关产业关联度较弱,尤其是下游产业,包括汽车产业。从石化产业内部结构看,化学原料及化学制品制造业的增加值所占比重呈下降趋势,由 2000 年的 49% 下降至 2009 年的 35%,说明吉林省石化产业的发展过于倚重资源初级加工产业的发展,具有高技术、高收益特征,与汽车产业发展最密切的化学原料及化学制品制造业却发展滞后。从企业层面看,基础化工原料必须经过深加工后,才能用于生产汽车零部件,而吉林省石化产业的核心企业是“吉化集团”,虽然该企业是大型基础化工原料生产企业,但受装置规模限制,很难直接提供化工专用料。目前,仅有吉林新东泰公司能生产聚丙烯改性材料,用于“马自达”和国产“奔腾”轿车保险杠面罩和仪表板。而橡塑零部件企业中,化工原料精细加工企业不多,特别是从事汽车化工专用料的企业更是寥寥无几,不能为汽车产业提供配套支持。

石化产业与汽车产业之间的关联主要反映为汽车产业对石化产业的直接消耗,以及汽车产业通过带动其他产业,进而拉动石化产业的间接消耗。根据我国和吉林省的投入产出流量表计算,汽车产业对石化产业的直接消耗系数,吉林省汽车产业每增加 1 万元的总产出,需要石化行业直接投入 669 元,高于全国的 586 元,说明吉林省汽车产业对石化产业的直接消耗量较大,两者之间的直接关联度较强。再计算完全消耗系数,发现吉林省汽车产业每增加 1 万元的总产出,需要石化行业完全投入 2656 元,低于全国的 4481 元,说明吉林省汽车产业通过其他产业对石化产业的间接消耗量较小,两者与其他产业共同构成的产业关联度较弱。原因是汽车产业与石化产业缺乏有效的衔接点,汽车产业缺乏零部件,尤其是橡塑零

部件的配套支持;石化产业不能提供精细化工产品,尤其是汽车化工专用料的有效供给。吉林省为加强汽车与石化产业间的配套、融合发展,已成立了“汽车与石化产业配套协作战略联盟”,有效推动了两大产业的互动发展。目前,两大产业的边界并未突破,连接两大产业的中间产业发展不充分,中间产业所需的关键性技术还有待突破,以化工为原料的汽车专用料企业几乎空白,汽车产业与化工产业衔接存在断层。

二、提升吉林省汽车产业与石化产业关联度的对策

(一)以增强汽车产业链的整体关联性为突破口,提升两大产业关联度

提升两大产业关联度,重点应以增强汽车产业链的整体关联性为突破口。吉林省石化产业的竞争力较弱,一定程度上限制了汽车产业与石化产业关联度的提升,而吉林省汽车产业竞争优势明显,产业关联度较强,通过发挥汽车产业与石化产业的关联效应,提升石化产业的竞争力,进而为汽车产业提供更好的产品或服务,就会促进汽车产业的发展。所以,针对吉林省两大产业发展的现状,借助汽车产业竞争力优势,以增强汽车产业链的整体关联性为突破口,可加大汽车产业与石化产业的关联效应。

增强汽车产业链的整体关联性,应把汽车及相关产业看成一个系统,正确处理系统内各要素之间的相互关系,全面整合汽车产业价值链,以促进汽车产业的发展。产业链的上游石化企业应以技术创新为突破口,不断为汽车制造业提供优质产品;处于产业链核心的汽车产业内部,整车企业应重点进行整车的平台化设计和汽车品牌培育建设;零部件企业及协作配套企业负责零部件的模块化设计和制造及系统集成供货,从而实现汽车生产过程的精益化、产品开发的平台化和零部件供应的模块化的目标;产业链的下游应高度重视服务、贸易、物流、金融等行业的发展。

(二)完善汽车产业与石化产业的战略联盟运营机制

2010 年,吉林省汽车与石化产业配套协作战略联盟的成立有效推动了两大产业的互动发展,但目前该战略联盟组织结构较松散,缺乏组织内

部的深度合作。推动战略联盟内部各机构的实质性合作,首先要加强联盟内各机构的沟通。其中,政府应提供政策支持和专项资金,高校和科研机构参与研发,企业加大资金投入和应用开发,从而促进战略联盟成为联合开发、优势互补、利益共享、风险共担的合作组织。具体看,应加大政策和资金的支持及监管力度,相关高校和科研机构应通过原始性创新和前沿技术的突破,为联盟的技术创新提供持续支撑和人才保证,联合两大产业的力量通过工艺和工程技术的开发加速联盟内技术成果向产业化的转化。其次,战略联盟各方实现自身利益是促使其联合的纽带,在该联盟建设中,必须既要明确责任,又要保障利益。明确责任需制定具有一定约束的联盟协议,制定明确的总体目标和阶段目标,落实成员间的任务分工,并由成员单位法定代表人共同签署生效。保障利益需建立利益保障机制,联盟研发项目产生的成果和知识产权应事先通过协议明确权利归属、许可使用和转化收益分配的办法,强化违约责任追究,保护联盟成员的合法权益。

(三)通过发展汽车零部件产业,加强两大产业重要衔接点的建设

汽车零部件产业是汽车产业与石化产业的重要衔接点,两大产业之间的关联性更多地体现在石化产业通过精细加工生产零部件,为汽车产业配套。因此,提升两大产业的关联度,应重点发展汽车零部件产业。一是通过成立大型零部件企业,加强其与石化企业的深度合作,开发新型车用零部件,主要是车用橡塑零部件。由于汽车零部件企业所有制形式和经营模式复杂,企业整合难度较大,需要将市场调控和政府主导有机结合,在宏观政策引导下,重点扶持具有一定规模并拥有产品和技术优势的零部件企业,通过资产划拨、兼并、参股及控股等方式,形成大型零部件企业,提高零部件企业的规模效益和整体实力,进而加深其与石化企业的合作,开发出新型车用橡塑零部件。二是促使零部件供应体系向“宝塔形”结构演变,重点加强一级配套供应商与石化企业的合作。“宝塔形”零部件供应体系,即形成不同级别的零部件配套供应商,一级配套供应商是具有产品开发能力的总成系统或模块供应商,下面有较多的二级、三级和更低级

别的零部件供应商。一般而言,整车厂持有一级和二级供应商的部分股份,但只与一级配套供应商直接发生关系,且保持长期稳定的配套供应关系。这样,一级配套供应商既能深入了解整车厂的零部件产品需求,又具备产品开发的核心能力。因此,它是与石化企业合作的重要力量,是衔接汽车产业与石化产业的重要中间企业。三是尽快培育一级零部件供应商自主开发零部件,尤其是开发橡塑零部件的能力。一级零部件供应商承上启下,若具备自主开发产品的能力,既可参与整车厂家的同步开发,减少整车厂家人力和物力投入,缩短开发周期,又可拉动石化产业的大量需求,在这一过程中,还可与整车厂形成紧密依存、协同经营的伙伴关系和群体优势,逐步具备关键汽车零部件的系统开发能力。^[2]

(四)提升产业联合创新能力

汽车产业与石化产业提升关联度的最大障碍是技术瓶颈,突破两大产业关联的技术瓶颈首先要激发产业创新。吉林省汽车产业的核心企业是“一汽集团”,石化产业的核心企业是“吉化集团”。“一汽集团”具有合资企业的三个主要特点:一是引进过多,忽视消化吸收,提高自主创新能力缓慢。二是过度追求完成国产化率,忽视汽车核心技术的开发。^[3]三是合资企业中,外方有成熟的产品,中方研发人员不承担核心研发工作,缺少锻炼和施展能力的平台。“吉化集团”是大型国有企业,创新压力和动力相对较小,其产品结构很大程度上由中国石油化工集团整体部署安排,而吉林省地方石化企业大多基础薄弱,装备技术落后,布局分散,关联产品少,承接能力和配套差。因此,两大领军企业应增强企业自身对产业关联的需求,改善产业关联创新环境,激发产业关联创新活力。

参考文献:

- [1] 王光军. 推动汽车石化产业配套发展[N]. 吉林日报, 2011-04-11.
- [2] 刘志迎, 丰志培, 董晓燕. 中国轿车产业发展——基于产业组织理论的研究[M]. 合肥: 合肥工业大学出版社, 2005: 203.
- [3] 唐杰, 杨沿平, 周文杰. 中国汽车产业自主创新战略[M]. 北京: 科学出版社, 2009: 66, 94.

(责任编辑:李 琪)