

产能过剩破解与产业集群协同发展研究

——以河南汽车产业集群为例

李建平

(郑州航空工业管理学院 经贸学院,河南 郑州 450015)

摘 要:在由个别产品的过剩发展到行业的过剩,以致到当前以产业集群形式的产能过剩的背景下,文章以河南汽车产业集群为例,从产业集群的角度分析产能过剩的问题,结果发现:产能过剩的主要原因在于产业分工不合理、价值链盲目攀升以及产业集群缺乏协同发展;由于产业集群在产业价值链中的作用不同于个别企业,产业集群形式的产能过剩的解决也不同于其他形式,文章基于这一点从产业链相关性、网络联盟组织机构以及省域范围内政策实施的便利性角度探讨解决产业集群形式的产能过剩的问题;最后在相关产业政策和承接产业转移方面给出建议。

关键词:产能过剩;产业集群;协同发展
中图分类号:F207 **文献标识码:**A **文章编号:**2095 - 929X(2016)02 - 0041 - 07

0 引 言

产能过剩一直是困扰我国经济持续稳定增长的问题之一。随着时代的发展,产能过剩的表现形式也各自不同。现在的产能过剩,已经由个别产品形式过渡到行业形式的过剩,甚至发展到以某些行业的产业集群形式的过剩。而这种产业集群形式的产能过剩的特点,主要是由我国产业集群的特点所决定的。目前,产业集群特点主要表现为同一集群数量多,劳动密集型为主,产业集群彼此间科技水平差异较大,同质化严重(以河南省为例,相关汽车产业集群有十多家),这些使得产能过剩具备了客观条件;同时产业集群形式的产能过剩问题不仅涉及到产能的问题,还涉及到产业升级、产业集群升级、产业集群之间的协调发展甚至于区域经济的发展问题,因此解决好产业集群形式的产能过剩对于以劳动密集型为主的中西部地区有着重要的积极意义。

1 文献综述

国内关于产能过剩破解的研究主要是从政府和体制两方面探讨的;但又从不同视角进行了分析。这和当前政府在经济发展中的主导作用密切相关。在逐步推进改革的过程中行业改革的滞后再加上政府的干预共同造成了产能过剩的局面,解决的办法也应从这两方面入手。如范林凯等^[1]认为需加快产能过剩行业的市场化改革进程来化解产能过剩。冯俏彬等^[2]主张政府主导行为下的产能过剩的解决方案应是发挥市场在

修回日期:2015 - 12 - 20
基金项目:河南省决策招标课题“河南省破解产能过剩困局实现调中求进的对策研究”(2014150)。
作者简介:李建平,男,安徽萧县人,郑州航空工业管理学院经贸学院讲师,研究方向:产业经济,Email:jpnwpu@126.com。

配置资源中的决定性作用,着力恢复正确价格形成机制,通过这两个方面共同解决产能过剩问题;持有类似观点的还有桑瑜^[3]等人。在当前的经济状况中,实际上不完全是政府主导,而是政府主导和市场经济并行;因此造成产能过剩的原因也不是单一政府因素。针对这一情况,部分学者如王志伟^[4]等人提出了市场经济条件下产能过剩是必然的,只有将政府的指导调节与市场调节机制很好地结合起来才能较好缓解产能过剩。

关于产业集群协同发展研究的有余时飞^[5]等人,在研究产业分散理论时,认为经济的协调发展在于“人”;而薛瑞等^[6]人提出应通过产学研联盟发展区域经济。魏健等^[7]人则从另外角度认为区域产业分工与布局是一个区域经济协调发展的基础。

国内关于产业集群协同发展和产能过剩相结合的研究还较少。本文认为在中西部地区产能过剩和产业集群协同发展是并存的,并且二者之间有着很强的相关性,把二者结合在一起研究有着重要的现实意义。基于这一点,本文以河南省汽车产业集群为例探讨二者如何结合。

2 河南省汽车产业集群产能过剩原因分析

由于产业集群在经济发展中的作用不同于单一企业,地方政府可以借助产业集群的这一特殊作用来拉动相关产业的发展。同时又在以 GDP 为政绩的考核提拔制度下,地方政府在产业集群发展上会有意加速产业集群发展。这样做的后果往往会造成实际上的不理性行为;而不理性的发展会带来同质化企业“潮涌”般的出现,特别是在产业集群的发展初期。这种不理性不仅体现在各个省之间,也会出现在同一个省内。例如,河南省汽车产业集群在短短的十多年里,就涌现出郑州、洛阳、焦作等十多家汽车零部件产业集群。

一般对于中西部地区来说,由于工业基础的相对较弱,所承接的大都是沿海和东部地区科技门槛较低的,劳动密集型产业。因此承接产业的产品竞争力主要体现在低成本劳动力上,但随着劳动力成本上升和主导产业的升级,低成本优势逐渐丧失就不可避免地出现了,加上产业升级的滞后,就造成了低端产品的产能过剩等问题。那么河南省汽车产业集群产能过剩原因主要有哪些?

2.1 产业分工不合理

地处中西部地区的河南省以农业为主,产业集群整体基础较弱,所承接的一般是容易上手、价值链处于低端的产业。这样的一种承接产生的效益较快,但也会带来弊端,主要表现为:

(1)产业结构雷同。中西部地区在承接产业转移过程中,由于地方政府发展经济的迫切性,往往注重具有带动效应的产业集群的发展。但在实际的发展过程中,承接或发展的只是产业链局部片段,有的甚至是个别企业或者企业加工厂。这样所形成的产业集群只是企业的简单堆积,而不能称之为产业集群。最多也只是产业链上散落的节点企业,远不能形成“1 + 1 大于 2”的质变效应。另外,并存情况是同属于一个省份的各个地级市之间为促进经济的发展竞相引进相同热门产业,比如汽车相关产业。这样不可避免地造成产业结构的雷同。例如,河南省拥有规模以上汽车及零部件生产企业近千家。除了宇通客车、少林客车、中集华骏、海马商务车、郑州日产在全国有一定的影响力,其他的都是小规模的企业。其中汽车零部件产业主要在传动轴、轮毂、转向器、车桥等几个方面。这些产品科技含量不高,产品结构同质化严重,同时各个地区的产业集群彼此之间交易频率较低,产业链上也不相关,整体交易成本大。

(2)规模效应与拥挤效应。河南省汽车产业集群地理分布是以郑州为核心、方圆不超过百公里的范围内分布,地理位置相对集中。由于各个地方资源禀赋不同,地理位置的分布密集造成了资源禀赋和产业分布不相匹配的状况。同时因产业集群发展历史较短,产品相似度较高,这种情况下不仅不能产生规模效应和集聚效应带来的低成本,相反,因为部分生产要素的相对紧缺,有可能造成因争夺生产要素而产生拥挤效应^[8]。由于竞争中落后企业沉没成本的存在,使得产业集群内的企业不会轻易退出集群。这样最终产业集群内的产

能过剩就会形成。

汽车产业涉及的范围较广,对经济的拉动作用较强,因此是各个地方竞相投资的产业。但各个地方的生产要素禀赋不同,而在产业发展中生产要素禀赋应与产业结构相匹配,不加选择的参与分工可能事与愿违。

2.2 价值链盲目攀升

产能过剩和产业集群处于产业价值链低端也有着相关关系。实现价值链攀升,摆脱价值链低端锁定,是化解产能过剩一种可行方法。但这需要低端产业链有效嵌入国内外先进产业链。如不能有效嵌入,再加上没有自我创新的制度和组织,将使得产业集群陷入低端境地,进而造成区域范围内的产能过剩。这种有限嵌入表现为价值链两个方面,即价值链的匹配紧密度与匹配高度^[9]。如果地方价值链与国内价值链(对出口企业来说是国外价值链)不能紧密匹配,同时又是在价值链低端匹配,则实现高端紧密匹配的可能性就不会很大。河南省汽车工业与其他省份汽车产业相比,在产业基础、资源禀赋、人力资本、技术、制度等方面处于劣势,这样的一种状况,使得本省整体汽车产业价值链同全国相比处于较低位置;同时产业集群也存在自主研发能力弱、产品附加值低、配套能力差、产品标准不统一、通用化程度不高、产业结构雷同的状况,这也无法满足汽车行业采购的系统化、模块化要求。

汽车产业不能模仿追赶发达地区的模式。这是因为产业的升级和调整离不开产业生态环境,也需要相应层次的服务业匹配。这种产业生态环境除了产业基础之外,还应包括信息传输、计算机服务和软件业、高端人才、高端物流系统、金融业^[10]等。这些都是影响产业价值可持续升级、也是和产业价值链的高端相匹配的不可缺少的环境要素。汽车产业升级必需伴随着上述因素的升级才可行,盲目攀升价值链的高端,势必因相关因素的滞后造成不匹配,最终付出的成本将会较大,长期内也不可持续^[11]。可见产业集群的发展不只是单一产业问题,而是需要相应的其他因素作为集群攀升的长期驱动力,否则产业集群的价值链成长性将是有限的,最终将会造成产业集群的产能过剩。

2.3 产业集群之间缺乏协同发展

河南省汽车产业近几年发展较快,汽车种类有轿车、客车、皮卡、半挂车等,零配件种类也较多,其中的转向器总成、减震器总成、传动轴总成的产量居全国前列,这些产业客观上存在产业相关性。但产业相关关系仍未能建立,原因主要表现在以下几个方面:

(1)集群彼此之间缺乏有机联系,造成市场集中度偏低。河南省汽车零部件主要是以载重汽车底盘、车桥、变速箱、车轮、汽车电子为主。虽然这些零部件集群的产品不一样,但这些零部件之间存在协同性。在产业链上表现在产业链的横向之间的紧密联系性上,具体表现在零部件之间的协同配合对汽车整体性能影响上。这种协同性客观上要求这些零部件产业集群彼此之间形成有机的组织联系,比如合作的科研组织等,但这些协同性没有得到很好的组织协调。这主要是因为地区之间的隔阂造成了零部件产业集群之间的组织分散化。这种隔阂不仅仅是简单的行政划分和地理空间上的隔阂,而主要是没有统一协调的政策制度和经济协调发展平台。另外,产业组织的分散化将使得信息、技术分散,最终各个地区的分散经济不能形成省域范围内的规模经济,也就不能产生规模效应。总之,同行业的地理隔阂再加上没有产业组织的协调,一方面容易造成全省范围内的基础设施的重复建设,相关政策的制定针对性不强和执行效果参差不齐,另一方面造成了省域范围内的产能过剩和恶性竞争。

(2)整车和改装车、零部件各自为业。不同的产业集群,如果在技术上存在着共性,那么就可以通过产业链上的共同节点,相互嫁接搭建共同的开发平台,解决技术上的共同难题、合作研发新产品;同时也可以分摊技术、信息方面共同投入的成本,达到节约费用、分担风险、共享信息的目的。同时,会使得原本在一个产业链上的价值链,一个产业集群中的产业价值链,通过合作平台扩展到相关的产业链和产业集群中,加强了一个地区之间企业合作的紧密度,增强了区域竞争力。反之,这种存在相关性的产业集群如果不能相互融合,则使得

区域的产业竞争力分散,不能形成凝聚力。

例如,河南省内汽车整车生产企业约 8 家,汽车改装企业 33 家,大小零部件企业加起来有上百家。整车的种类有商务汽车、轿车、工程车、皮卡。整车以宇通公司、海马商务车、中集华骏皮卡为主,改装车主要有工程改装车、专用车、汽车中的部件改装等,主要有红宇专用汽车、恒天重工等。改装车分散在全省各个不同的地市,目前还没有形成核心企业,业务上整车和改装车企业存在产业链上的一定共同性,但只是零星业务往来,彼此之间没有形成业务上的产业链条;另外,本地的零部件还不能与本地整车和改装车完整配套。

(3)整车产业链与零部件产业链相分离。国际上,整车和零部件企业的关系,通常是整车把零部件企业生产管理系统纳入到自己的管理系统,或者整车对零部件企业进行技术指导。另外,零部件企业也主动参与到整车企业的开发和培训中来,双方的互动性很强。这样的合作方式保证了零部件企业所生产的零部件跟上整车开发的步伐,配套率较高,不至于造成因零部件的落后不能配套而产能过剩。同时也使得整车维修保障能力有了相应的后盾,同样也不至于因零部件的滞后而影响了整车开发。

河南的汽车产业发展历史虽然起源于 1953 年,主要的汽车零部件集群在郑州等地就有 8 个之多,但零部件体系核心竞争力不强,专业化生产水平较低,零部件配套水平不高,自主开发和系统集成能力薄弱,跟不上整车开发的步伐。另外,这些整车企业大都和系统内的零部件生产部门合作,有的零部件企业就是整车的分厂。这样的一种分工只是企业内的产品分工,相应的技术指导也只限于系统内的技术指导,不能形成产业集群之间互动。最终,整车较显著的影响力和改装车、零部件的落后形象形成产业链上的对比,造成整个产业发展缺乏凝聚力和前瞻性。这也是一直制约该产业发展壮大的原因之一。另外,河南省汽车产业间的科研合作机制缺乏相关政策,没有在省域范围内制定联合研发的激励制度和组织形式,各个汽车相关产业集群各自研发。这样就无法通过产业链的横向拓展增加合作效应,不能增加产业链内涵,拓宽企业产品种类,也就没有了技术共同进步的渠道,同时也是造成产业结构雷同的重要原因。在一个产业集群内,只有产业链的空间延伸和内部交易关联性强才会使得各个产业集群之间有着紧密联系,这样既可以避免省域范围内的恶性竞争,又有利于全省产业竞争力的形成。

3 产能过剩的破解与产业集群协同发展对策探讨

随着全球网络信息浪潮的到来和市场成熟度的不断提高,企业面临比以往任何时候更快的发展格局。同时伴随而来的是客户需求多样性的增加和市场竞争的残酷。这些都极大压缩了企业传统价值增长空间。区域产业的竞争也不再局限于单纯依靠核心企业组成的产业链条的竞争,而是产业升级的可持续性竞争^[12]。那么如何实现产业升级的可持续性?以往,企业新价值的创造、新的不断升级都是依靠自身,例如研发设计依靠自身技术人员进行。新的格局下,价值的创造不再是企业自己的事^[13]。形形势迫企业必须及时有效地与客户、制造商、分销商、供应商等相关产业甚至产业链上暂时不是上下游的产业沟通最新信息,共同创造价值。通过这些信息形成倒逼循环机制,逼迫各个组成部分有机联动,整体共同面对挑战,共同创造价值。这个联动整体可以称之为“防御线或防御链”,通过防御链保持企业不断升级进步。那么,如何打破只依靠产业集群内部的产业价值链的分工,重新整合集群内外的各种资源,建立突破集群限制,实现本地区不同产业集群之间或跨区域不同产业集群之间的研发、制造、原材料、销售以及物流系统等联盟体的构建,有着新时代的重要意义。对于某个区域经济体来说,通过这个产业集群联盟体,达到网络化分工的目的,同时又使得产业链在本区域范围内得到拓展,加强了区域内产业之间的有机联系,增强了区域内产业综合竞争力和抵御风险的能力^[14],最终避免个别企业或者个别产业集群一枝独秀,而实现区域经济整体协同发展。

河南省汽车产业集群之间互补性、兼容性较强,有着建立产业集群联盟的客观条件和必要性,同时,地理位置的集中也有助于促进区域技术创新。下面以河南省汽车产业集群为例探讨建设产业集群联盟的可行性。

3.1 产业链上的相关性有助于产业集群联盟的建立

整车、改装车、汽车零部件在产业链上存在着产业上的交叉关系。首先整车位于零部件产业的上游,改装车也是处于零部件的上游;同时,改装车和整车之间存在一定的技术功能和空间关系^[15],但又不是产业链上必然上下游的关系。它们之间的关系具体表现是,整车可以为改装车预留或者加强部分功能和空间,也可以按照改装车特殊要求进行不完整生产,在这个意义上,整车是改装车的上游产业;同时,改装车也可以在完整的车上进行新的改造,去留部分功能或者进行一定结构的改装,那么从这个意义上讲,改装车又是整车的上游;但是,改装车最终功能取决于整车的性能,而在这个层面上,改装车的好坏是依附于整车的好坏的。零部件产业最初是为整车提供部附件,随着改装车产业的出现,零部件产业的发展又分蘖出新的链条,就是专门为改装车生产特殊的零部件。特殊的零部件既可以提供给改装车产业,也可以提供给整车产业,也就是说零部件产业不再只属于整车的下游的产业链位置。这样多种关系的存在有助于产业联盟的建立^[16]。

3.2 产业集群协同发展模式——网络联盟组织结构

传统意义上的企业价值创造,就是熊彼特所说的通过技术改变和创新而产生的价值增值^[17],也就是通过新的产品、生产工艺、资源或者组织方式而创造价值。价值的共同创造是基于创新的组织、开放的组织结构。产业集群联盟平台的搭建是把政府、科研机构、相关产业集群等融合到一个立体的网络^[18]。联盟平台中的每个产业集群,以及集群中的企业,不仅仅和集群内企业联系,也和不同的集群联系。联盟内的企业,包括物流等部门,相互交叉,组成了立体式网络。这样,可以把最新的市场信息通过这个网络迅速传递到联盟中的每个集群,使集群中的每个企业都能迅速做出反应,调整策略,跟市场相呼应。

这个联盟在最初的时候应以代表性的产业集群作为核心或者以产业集群中焦点企业作为核心。这样有助于联盟中的其他企业获得较高层次的企业、客户的认可。另外,对于低端产业集群来说,实现在区域性创新网络中的有效“嵌入”,则是其价值提升的关键。对于区域性产业集群创新网络来说,实现跨越不同地区产业价值链的有效“嵌入”,一方面给低端产业集群提供了产业升级的渠道,另一方面也是区域产业升级或者区域性集群竞争力提升的重要条件,使得由单一产业集群创造价值变成区域内的产业集群共同创造价值。下面举例探讨产业集群联盟价值创造。

宇通客车是河南省客车领域重点企业,在全国亦有一定的知名度。以宇通公司为首的客车产业集群在与改装车、零部件产业集群成立三方联盟时,存在可获得多方价值的可能性。首先,整车的开发需要把核心力量放在整车的性能研发上,正常零部件生产一般可交给零部件企业,当整车性能升级提高时,需要零部件企业进行配合。这样通过整车的升级带动了零部件的升级;另外,客户接触整车的过程中面临较多的还是零部件问题。即零部件的性能也代表了部分整车性能。这样一种交互关系加强了零部件和整车的合作,共同改进既能提升整车企业的价值也会提升零部件企业的价值,因此共同的平台的打造可获得多方

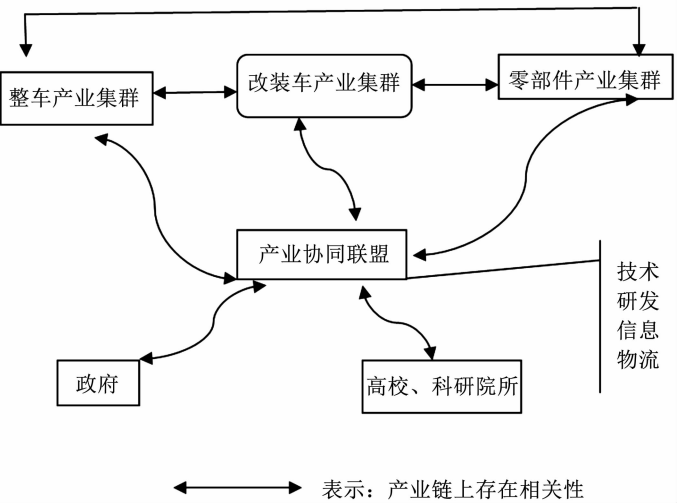


图1 产业集群协同联盟模式示意图

价值,也可以节约成本。在改装车和零部件之间也存在类似互相提升彼此价值的产业关系。整车、改装车、零部件三者的管理开发上,整车应该是走在前列,三者如果彼此合作建立合作联盟,通过联盟中的知识、技术等溢出效应,将促进改装车、零部件企业的管理开发的效率和产品升级。这个过程离不开政府、高校、科研院所

等机构共同参与。见图 1。

3.3 省域范围内政策实施的便利性、协调性与区域内产业集群协同发展

跨区域的产业联盟与同一区域内的产业联盟的区别在于空间的距离和所属的当地政府。空间的距离对于物流成本的减少非常明显,同时也因距离的接近缩短了企业家交流、人脉的扩展、人才的流动和信息的交流成本。更重要的一点是,同属于一个省域范围,给政府的调控、政策的贯彻实施提供了便利的施政空间。这对于提高区域竞争力以及竞争力可持续有着重要的意义。这是因为在当前政府对区域经济的发展作用上仍处于主导或引导地位,政府参与经济建设这一过程便于整合区域各种资源,主要表现是:一方面提高了区域资源的利用开发效率和产业衔接效率;另一方面,也便于形成政企、企企、政研之间的相互激励机制。这样多方交叉、彼此联系构筑了区域经济的“防火墙”。另外,省域范围内的产业协同发展政策,有助于避免相同产业低端模仿和同质化的恶性竞争的出现。

如何使区域的竞争力跟上时代步伐,是每个地方政府重点考虑的问题。产业集群客观上具备了分工协同发展的基础,通过协同发展形成的产业集群形式的联盟,具备价值重构或价值创新的特性。这种特性一方面使得联盟内的产业集群进行了重新产品分工,克服了低端产能过剩;另外一方面,联盟可以集中多方力量解决企业共同问题,提高了产业集群合作效率,又使得联盟内处于产业价值链低端的产业集群得到攀升。从另外一个角度来看,区域的竞争力是通过本地的产业竞争力体现出来,只依靠个别企业或者个别产业集群仍然是不够的。这主要表现在,个别产业竞争力或者产业集群的竞争力不能对区域的现实各种资源和潜在资源进行多方整合和多重利用。只有通过集群联盟把区域内多种资源有效重新组织,改变传统的市场产业发展规则,重新组织产业相关资源,利用各种资源渠道来渗透、辐射、带动和引领本地市的产业发展,使得区域内的劳动密集型、资本密集型、技术密集型等各类产业都能有效衔接发展,才能使区域经济发展整体有活力。

4 结论与建议

产能过剩一直伴随着经济发展,而对中西部地区来说则面临着产能过剩和产业升级双重问题,且二者交织在一起。作为农业大省的河南,发展产业不仅应结合本地的资源禀赋、产业基础,还要强化政府在产业转型升级中的“催化剂”作用,搭建开放的组织关系平台,利用互联网思维创新产业组织形式,调动利用各种资源促进区域内的各种类型企业都能得到升级发展。为达到这个目标还需要做好以下两点:

4.1 承接产业转移

河南省资本实力不够雄厚,不应引入资本驱动型的产业。对于本省相对弱势的产业,也应结合本地市场的状况考虑如何引入市场驱动型的产业。不能引入和本地企业有强烈竞争性的企业。对于以农业为主的大省,应该发展工业产业,达到以农养工或者以工保农这样的目的。

4.2 相关政策制定

制定政策的出发点应由过去的针对某些产业或者某些行业(后果是只见引进企业不见产业,不容易形成产业链)转变为对产业集群的协调或对全省范围内的产业整体实力来制定。这是因为只针对某些企业,或者某些产业制定政策容易产生寻租现象,容易伤害到其他行业的发展,不利于区域经济的协调发展。这种产业集群协调性政策的制定也有助于填补产业链的空白段或者断链的位置。

参考文献:

[1] 范林凯,李晓萍,应珊珊. 渐进式改革背景下产能过剩的现实基础与形成机理[J]. 中国工业经济,2015(1):19-31.
[2] 冯俏彬,贾康. 投资决策、价格信号与制度供给:观察体制性产能过剩[J]. 改革,2014(14):2-9.

[3] 桑榆. 产能过剩:政策层面的反思与实证[J]. 财政研究,2015(8):14-20.

[4] 王志伟. 新常态与宏观经济政策调整——以产能过剩的调整为例[J]. 社会科学研究,2015(4):20-27.

[5] 余时飞. 产业扩散机理与山东省区域经济协调发展政策研究[J]. 山东财经大学学报,2015(4):65-70.

[6] 薛瑞,张炜,张小斐. 产学研联盟驱动经济发展的经验分析[J]. 山东财经大学学报,2014(4):73-80.

[7] 魏健,赵冰. 区域产业协同的竞争力评价与路径选择——以华北医药产业为例[J]. 社会科学战线,2015(5):259-262.

[8] 周圣强,朱卫平. 产业集聚一定能带来经济效率吗;规模效应与拥挤效应[J]. 产业经济研究,2013(3):12-22.

[9] 周密. 价值链匹配紧密度和匹配高度[J]. 中国工业经济,2013(8):70-81.

[10] 唐海燕,张会清. 产品内国际分工与发展中国家的价值链提升[J]. 经济研究,2009(9):81-92.

[11] 程李梅,庄晋财,李楚,等. 产业链空间演化与西部承接产业转移的陷阱突破[J]. 中国工业经济,2013(8):135-147.

[12] 张小蒂,曾可昕. 基于产业链治理的集群外部经济增进研究[J]. 中国工业经济,2012(10):148-160.

[13] 陆立军,刘乃全,任光辉. 专业市场与产业集聚互动研究:来自浙江的案例[J]. 经济学家,2009(8):45-51.

[14] 刘川. 基于全球价值链的区域制造业升级评价研究:机制、能力与绩效[J]. 当代财经,2015(5):97-105.

[15] 惠宁,仇萌,李勃昕. 论创新驱动的关联体系、构建内容及实现路径[J]. 西北大学学报,2014(5):5-12.

[16] 岳中刚. 战略性新兴产业技术链与产业链协同发展[J]. 科学学与科学技术管理,2014(2):154-161.

[17] RON A. Match Your Innovation Strategy to Your Innovation Ecosystem[J]. Harvard Business Review,2006,84(4):98-107.

[18] 张胜,郭英远,窦勤超. 新兴产业创新基地研究——基于产业链与创新链融合的视角[J]. 科技管理,2015(1):113-116.

Excess Production Capacity Solution and Industry Cluster Coordinated Development

——A Case Study of Henan Automobile Industry Cluster

LI Jianping

(College of Trade and Economics, Zhengzhou Institute of Aeronautical Industry Management, Zhengzhou 450015, China)

Abstract: Under the background of excess production capacity shifting from individual product and individual industry to industry cluster, this paper analyzes the excess capacity issue in terms of industry cluster with Henan automobile industry cluster as a case study. The results show that the main reason for excess production capacity lies in unirrational industrial division, blind rising of value chain, and lack of coordinated development in the industry cluster. Because the role of an industry cluster in value chain is different from that of an individual enterprise, the solution to its excess production capacity is different. Therefore, this paper discusses the strategies for solving industry cluster excess capacity in terms of industry cluster correlation, network alliance organization and provincial policy implementation convenience before proposals are put forward for relevant industry policy and industrial transfer undertaking.

Keywords: excess production capacity; industry cluster; coordinated development

(责任编辑 时明芝)