

日本（丹阳）汽车零部件产业园发展现状及升级路径研究

万佳妮

（南京师范大学中北学院 江苏 镇江 212300）

【摘要】汽车零部件产业是丹阳市的支柱型产业，有力地推动了丹阳市的经济发展。作为日本小型企业在中国唯一的创新创业发展基地，日本（丹阳）汽车零部件产业园（以下简称日产业园）近年来也为中日两国的友好合作发展做出了很大的贡献。为了促进日产业园的转型升级，本文从日产业园的发展现状入手，分析了其现阶段所面临的困境，并在此基础上探究其升级路径。提出了完善人才引进政策，加快推进产学研合作；积极开展员工知识技能培训，加快推进创新平台建设；扩大开放交流合作，提高产业集群知名度；改进产业园管理模式，加强与整车厂商的合作；紧跟发展趋势及国家战略，加快推进产业转型升级。此外，还针对“校企合作办学”提出了一些可行性建议。

【关键词】汽车零部件；中日合作；产业园；发展现状；升级路径

【中图分类号】U468.4

【文献标识码】A

【文章编号】1673-9574(2022)19-000244-03

一、引言

近年来，传统汽车的销量已趋于饱和。在全球绿色低碳转型的新形势下，为响应国家“碳达峰”“碳中和”的战略规划，把握汽车及零部件行业轻量化、新能源化、智能网联化的发展趋势，必须要加快推动产业的升级和发展。丹阳市地处江苏省南部，位于长三角经济圈、南京都市圈及苏锡常工业带的交汇中心。作为丹阳市的支柱型产业之一，汽车零部件产业有力地推动了丹阳市的经济发展。但因国际局势及政策的多变，丹阳市的汽车零部件产业也面临着转型升级的难题。

本文将日本（丹阳）汽车零部件产业园为例，在分析日产业园发展现状及存在问题的基础上，对其升级路径进行探究。同时，由于笔者现阶段为一名学生，因此本文也将从这个角度出发，针对“校企合作办学”提出一些可行性建议。

二、日本（丹阳）汽车零部件产业园发展现状

日本（丹阳）汽车零部件产业园创建于2011年，作为日本小型企业在中国的创新创业加速发展基地，为中日两国的友好合作交流做出了积极的贡献。目前，日产业园已完成一期、二期项目并投入使用，三期项目也在规划之中。日产业园中的企业所生产的汽车零部件主要分为“金属加工、电气及电子、树脂及橡胶、纤维及其他”这四部分，生产涵盖了悬挂控制臂、轮毂、活塞、汽缸盖等产品。产品的种类丰富且质量有所保障。

日产业园是由日本驻上海总领事馆、日本贸易振兴机构上海代表处、丹阳市人民政府和丹阳经济开发区管委会共同创立的。同时园区内设有商会，为入驻的企业提供法律、设备、

资金等方面的咨询，认真地帮助企业解决困难之处，助力疫情下的企业顺利复工复产，是企业与当地企业及企业之间沟通交流的桥梁。

截止日前，日产业园共入驻了23家企业。就现已入驻的企业来看，基本上都是属于日本传统的小规模家族型企业。丹阳旭铃精密零部件有限公司、琦玉铝合金精密锻造（丹阳）有限公司等优秀企业成功地起到了带头示范的作用，带动了园区内的所有企业共同发展。其中，2021年琦玉铝合金精密锻造（丹阳）有限公司销售达3亿元。

2019年，日产业园被评为省级国际合作园区，2021年成功创建镇江市小型微型企业创新创业示范基地，年销售收入达8亿元。近几年，日产业园为适应国家产业转型升级，园区内的外资企业开始慢慢地向中小型企业发展。同时，日产业园还积极响应国家战略规划，专注于打造绿色低碳的园区。

三、日本（丹阳）汽车零部件产业园存在的不足

（一）缺乏高层次人才，自主研发能力较弱

虽然丹阳市近年发布了如“丹凤朝阳”等人才计划，且政府及企业也在积极地招募人才，可是就人才的数量上来说还是远远不够的。受丹阳市就业选择空间、就业机会、发展平台及政策等方面的影响，丹阳市的人才流失现象较为严重。再加上核心技术及工艺全部掌握在日本本部手中，导致日产业园仅作为日本本部在外的生产基地。此外由于专业人才匮乏，造成了产品研发能力不足、关键技术产品仍依赖于进口的局面。同时日产业园内企业的产品专利申请量不多，且专利申请人多为一人或两人，其中中国人申请专利数量占比较

少，再次说明日产业园缺少拥有高端技术的人才，自主创新能力不强。

（二）整车及龙头企业带动能力弱，文化差异导致企业管理困难

整车开发制造企业是汽车产业发展的龙头，会吸引相当数量的中小汽车零部件配套厂商进驻整车厂商所在的地理区域^[1]，因此整车及龙头企业对于产业园的发展具有很大的作用。园区内主要分为“金属加工、电气及电子、树脂及橡胶、纤维及其他”四个功能区，就现已入驻日产业园的企业来看，企业间的发展较为不平衡。有的企业年产值超亿元，可是也有企业发展较为困难。由此可见园区内的龙头企业并没有很好地带领、协同其他的企业一起发展。此外，由于中日文化差异，两国对于企业管理的理念及方式、对于各项政策的解读都存在较大的不同，因此难以及时有效地进行沟通。为促进产业园的可持续发展，需重视由两国文化差异所产生的问题。

（三）零部件生产成本上涨，物流进出难度加大

根据中国汽车工业协会的数据显示，中国汽车产销近年来持续增长。但是由于新冠疫情、俄乌冲突等事件致使国际局势动荡不安，使得不少零部件存在原材料短缺、价格大幅上涨的问题。如汽车零部件的主要原材料（钢、铝、塑料、天然橡胶等）都迎来了涨价。此外疫情反复，各地时不时地封控，导致车辆进出受限严重，物流的进出难度增大，主要体现在仓储、配送、运输价格、物流价格^[2]等方面。

（四）产品及供应对象较为单一，难以及时跟进形势及政策的变化

由于日产业园中的大部分外企都属于日本传统的小规模家族型企业。因此，生产的产品较为单一，供货对象也较为单一。近几年，针对汽车零部件产业的发展，国家出台了《汽车产业中长期发展规划》《“十四五”汽车产业发展规划》《新能源汽车产业发展规划（2021-2035）》等政策。但由于政策出台的时间间隔较短、国际形势多变，以及中日两国的管理人员对于政策的解读有所不同等原因，因此无法及时跟进也成了大问题。

（五）对于外企的依赖性较强，企业地域根植性较弱

自日产业园建成以来，一直存在着一个较为严重的问题，即过度依赖于日本本部。具体体现在研发创新、核心技术等方面，这一点从申请专利的人大部分为日本人可以看出。而位于丹阳的日产业园更像是一个生产基地，从而导致日产业园的竞争性不强、产业升级转型较为缓慢。可见，建设中外合作产业园未能充分利用本地优势，一定程度上无法带动本地原有产业结构升级^[3]。此外，从日产业园的地理位置上来说，其位于丹阳市的经济开发区，并不属于城市的中心地区，与本

地企业的交流也不多。而地域根植性是企业集群的重要特征，根植性的强弱直接影响着企业集群的竞争力及其流动性^[4]。因此，要想实现产业园的升级发展，加强地域根植性便成了亟待解决的问题。

四、日本（丹阳）汽车零部件产业园升级路径的探讨

（一）完善人才引进政策，加快推进产学研合作

对于人才方面的欠缺，政府应该加快落实相关政策法规，切实考虑高层次人才的需求，加快引进高层次人才。同时要完善人才奖励机制，定期表彰优秀人才。除了完善高层次人才引进政策之外，日产业园的发展同样离不开技术工人的支撑。产业园可以积极寻求合作，推进产学研合作。既可与丹阳当地的学校签订相关人才培养合作协议，按照日产业园的人才需求开展相关特色课程，由企业人员进行特别授课，也可以提供场地，增加学生实地考察和实习的机会。

（二）积极开展员工知识技能培训，加快推进创新平台建设

员工作为企业的主要生产力，在企业中发挥着极其重要的作用。日产业园应加强对员工的知识技能培训，还应善于从日常培训中发现人才，从而加强对于人才的培养，激发员工的工作积极性与主动性。丹阳汽车零部件商会应搭建服务平台，及时解读并分享最新的行业新闻、政策法规、创新技术等。此外政府需要加快推进创新平台的建设，加大对于汽车零部件产业核心技术创新研发的投入。注重创新研发能力提升的同时，还要提高产业工人的素质水平和专业程度，以此来提高产品的质量。

（三）扩大开放交流合作，提高产业集群知名度

日产业园应多渠道推动交流合作，不拘形式扩大宣传、打造品牌、提升产业园的知名度。同时日产业园还可以大胆地走出去，打破区域限制，通过丹阳市汽车零部件商会与其他省份或国外的企业进行技术交流合作。此外，商会要积极发挥职能，帮助日产业园解决现存问题。还应鼓励日产业园在外地设立研发中心，积极参加国内外的各种展览活动，充分利用其他地区的资源。日产业园还可以加快开展相关的招商引资活动，利用新闻报纸、网络等媒介进一步的宣传日产业园，以寻求合作机会。

（四）加快完善政策措施，加大资金扶持力度

近两年，新冠疫情的反复对产业的发展造成了十分严重的影响。对此，政府应加快完善政策措施，使企业在疫情过后能够顺利复工复产、并在一定程度上能够缓解产业园所面临的困境，为其提供良好的发展环境。此外还应多渠道解决日产业园的资金短缺问题，为日产业园的发展提供强有力的资金支持。

（五）改进产业园管理模式，加强与整车厂商的合作

作为国际合作型园区，应特别注意其特殊性。针对两国的文化差异，应在相互理解的基础上寻求解决方式。两国的管理者还应多参考借鉴成功跨文化管理的案例，对日产业园的管理模式进行有效改进。其次，要注重培育龙头企业做大做强，带动日产业园转型升级、推动日产业园实现高质量的发展。另一方面，新的供应链模式下传统零部件厂商、整车厂商、数据服务商和软件供应商彼此交会融合，共赢共生^[5]。因此，日产业园可以加强和周边整车厂商的紧密合作，对核心技术进行突破，实现双方互利共赢。

（六）紧跟发展趋势及国家战略，加快推进产业转型升级

日产业园应该时刻关注并积极融入国家政策、顺应时代发展潮流，从而推动观念的转变和技术的革新。中国汽车零部件出口企业中，外资企业出口占比最大为54.2%^[6]，日产业园应利用此优势，并抓住“一带一路”“长三角一体化”所带来的新机遇，扩大对于沿线国家的零部件出口。同时，要始终围绕“绿色低碳”的主题，相应国家的“双碳”发展战略，协同加快园区智能化、数字化、网络化、低碳化的升级。新能源汽车是未来的发展方向，其上下游产业涉及甚广，产业附加值高，推进新能源汽车发展并有效带动上下游企业进驻^[7]丹阳，优化产业结构，延伸产业链，加快推动日产业园的转型升级。

五、深化校企合作，实现合作共赢

（一）了解学生就业意向，加快推进校企合作

学校及产业园应经常对学生的就业意向进行调查统计，了解学生的就业需求，然后根据具体情况进一步的推进校企合作，调整双方之间的合作模式、合作内容，使之更加贴合学生的意愿。同时要加强学生的就业教育，让学生明白当前的就业形势。高校还应积极开设就业指导课程，推动学生就业观念的转变。

（二）双方扩大宣传交流，政府多方面给予支持

学校及产业园应开展多样化的宣传交流，如讲座、实地考察调研、提供实习实践机会等方式，来加深学生对于产业园的了解，提高学生对于就职日本企业的兴趣，帮助学生提前明确未来的就业方向，推动校企进一步合作，推进人才培养，服务地方经济。此外，政府及产业园可以通过举办创新创业活动，搭建创新创业平台等方式，支持学生大胆表达自己的想法并付诸实际。同时，政府应制定相关政策并在资金上给予支持，保障项目活动的顺利推进。

（三）学生应提升专业能力，积极培养创新意识

作为高校学生，在学校学习时应该以学习为主，努力学习专业知识，提升专业能力，为将来的求职做好充分的准备。

同时要尽快做好职业规划，明确将来的职业目标，积极培养创新意识、问题意识，学会在学习的过程中自我调整学习方法，找到兴趣所在。

（四）改进教学内容，实施针对性教学

现高校教学存在教学内容滞后的问题，时代在进步，企业也在不断地发展。高校可组织教师定期进行企业参观，开展双方交流座谈会等，让教师明确企业的用人要求，以便及时改进教学理念、教学方式、教学内容。学校也可以开设与企业有关的课程，以培养技术能力为主线，让学生提前适应环境，培养学生的基本职业素养。学校还可以聘请产业园有关人员作为外聘教师，对学生实施针对性教学。

六、结语

在“一带一路”“长三角一体化”“双碳”等战略背景下，汽车零部件产业迎来了新的历史机遇。但是另一方面，受国际局势动荡不安的影响，汽车零部件产业也面临着重重挑战。日本（丹阳）汽车零部件产业园的可持续发展，需要顺应国际形势变化、及时跟进国家发展战略，牢牢抓住发展过程中的新机遇。同时也需要加强地域根植性，充分利用本地的资源及优势，与当地的政府及企业加强沟通合作，从而提升日产业园的国际竞争力。并且要迎难而上，积极思考对策，寻求多方帮助以解决现阶段所面临的困境。最后也应展望未来，及时准确地判断未来的发展趋势，提前做好发展规划，加快推进日产业园的转型升级。

参考文献

- [1] 张超. 无锡汽车零部件产业基础能力和产业链布局研究 [J]. 江南论坛, 2021, 10: 30-32.
- [2] 赵云, 王亚龙, 王光. 疫情对物流行业影响分析及对策建议—以上海市疫情防控期间物流运行情况为例 [J]. 中国航务周刊, 2022, 06: 51-53.
- [3] 汤学良, 杨婷, 高冰. 江苏省中外合作产业园的创新发展研究 [J]. 产业与科技论坛, 2020, 05: 19-20.
- [4] 耿建泽. 地域根植性对企业集群发展的影响 [J]. 安徽农业大学学报 (社会科学版), 2007, 01: 18-21.
- [5] 史雪枫, 刘雅坤, 康凯等. 2020年中国汽车零部件产业链发展情况研究 [J]. 汽车实用技术, 2021, 10: 204-217.
- [6] 刘运芹. 我国汽车零部件出口贸易发展探究 [J]. 科技创业月刊, 2021, 06: 17-19.
- [7] 周殿凤, 仇成群, 徐富军等. 盐城市汽车及其零部件产业发展路径研究 [J]. 科技与创新, 2021, 02: 139-141.