



湖北省汽车产业发展研究

RESEARCH ON THE DEVELOPMENT OF
AUTOMOBILE INDUSTRY OF HUBEI PROVINCE

◎主 编：朱福寿
◎副主编：叶向阳 杨少杰 刘丽君

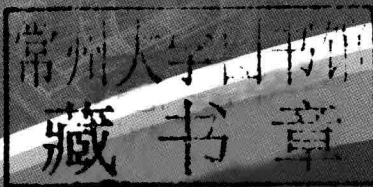
 长江出版传媒


 湖北科学技术出版社


湖北省汽车产业发展研究

RESEARCH ON THE DEVELOPMENT OF
AUTOMOBILE INDUSTRY OF HUBEI PROVINCE

◎主 编：朱福寿
◎副主编：叶向阳 杨少杰 刘丽君



 长江出版传媒

 湖北科学技术出版社



坚持创新 自主发展 进一步做强做大湖北汽车产业

朱福寿

张德江同志指出，汽车产业是国民经济的重要支柱产业，科技含量高、带动作用大，同时能扩大就业、拉动消费。加快提升我国汽车工业整体水平和竞争力，对促进经济发展和改善人民生活意义重大。湖北是汽车大省，建设汽车强省正成为湖北汽车行业发展的中心任务。2010年9月我接任湖北省汽车行业协会会长后，将长期思考和实践中遇到的重大问题，结合湖北汽车行业实际梳理出十个方面的课题，并牵头组织开展研究，在协会广大同仁的积极参与和大力支持下，经过近两年的深入调研取得了积极成果。相信这些成果会转化为政府的决策，转化为进一步做强做大湖北汽车产业的强大动力。

一、做强做大汽车产业，是进一步支撑湖北省在中部崛起的迫切需要

汽车自19世纪末诞生以来，至今已有一百多年的发展历程，无论社会经济如何变动，也不论有什么重大发明和发现，汽车工业的重要经济地位和社会生活中发挥的巨大作用始终没有变，发达国家的工业化过程均离不开汽车工业的贡献。进一步做强做大汽车产业，对于湖北省推进工业兴省战略，加快构建促进中部地区崛起的重要战略支点，实现汽车强国梦，具有十分重要的意义。

（一）做强做大汽车产业是转型升级、建设汽车强省的迫切需要

汽车工业是一个地区科技实力、创新能力和工业实力的综合反映，也是工业化、现代化的重要标志。只有加快战略转型、产业升级、技术创新，才能抓住和用好未来发展的战略机遇期，增强汽车产业的可持续发展能力。湖北省汽车产销量尽管2010年就跨上了170万辆台阶，却掩盖不了“大而不强”的现实，特别是近两年出现的徘徊局面，进一步印证了湖北只是个汽车工业大省，而不是汽车工业强省，并到了没有转型升级就不能发展的阶段。转型升级的核心目标是最大限度地壮大湖北汽车产业优势，加快由湖北“制造”向湖北“创造”转变。转型升级是推进湖北汽车产业健康发展的必然要求，也是实现汽车强省的根本途径。

（二）做强做大汽车产业是优化结构、打造湖北经济升级版的迫切需要

汽车产业是湖北省的重要支柱产业，在湖北工业经济中占有举足轻重的地位，但受产品升级换代不快、产业集中度不高、过分依赖引进技术发展产品，以及零部件发展滞后等因素制约，其持续推动湖北经济社会发展的动力不足。着力破解“微增长”环境下湖北汽车行业发展的徘徊局面，首要的就是优化结构、打造湖北汽车产业升级版。即：立足现有产业基础，以技术创新、技术改造、兼并重组、质量品牌建设为抓手，围绕改造提升商用汽车、培育发展自主品牌乘用车、大力发展汽车零部件，瞄准节能和新能源汽车等重点领域和方向，加快推动产业价值链从低端向高端跃升，形成新的产业竞争优势，走出一条具有湖北特色的汽车工业新型化路子。

（三）做强做大汽车产业是增强自主创新能力、加快自主发展的迫切需要

核心技术受制于人，是湖北汽车产业大而不强、抵御市场波动能力弱的症结所在。湖北要发展，汽车产业要挑重担。发挥自主创新对结构调整的带动作用，关键是要全面提高湖北汽车行业的自主开发能力，加强关键核心技术和共性技术攻关，并在节能与新能源汽车、产品开发系统集成技术和汽车电子等关键零部件领域取得突破，抢占发展制高点，以夯实自主发展基础，创建世界品牌，充分发挥汽车产业链长、关联度高、带动作用大的优势，为实现富民强省目标提供强力支撑。

（四）做强做大汽车产业是实施“走出去”战略、增强国际竞争力的迫切需要

经济全球化是一个“互化”的过程，而不是与世界经济的单向融合。如果只被人家“化”，就会面临被“锁定”在国际分工底层的危险。特别是在国内市场国际化、资源环境约束的大环境下，保持汽车行业的持续发展面临着严峻的挑战，只有坚定地“走出去”进行“互化”，在全球范围开展资源配置和价值链整合，才能在日趋激烈的国际竞争中形成原产地多元化，才能绕过目标国的贸易壁垒，才能避免人民币升值产生的不利影响，才能实现双向融合、共生共赢。走出去是湖北汽车行业做强做大的内在要求，也是其适应经济全球化趋势并成长为具有国际竞争力的产业的现实选择。

二、做强做大汽车产业，湖北省具备良好的产业基础并面临难得的发展机遇

湖北汽车工业是1969年9月国家在鄂西北十堰投资建设第二汽车制造厂（现东风汽车公司）成长起来的，经过40多年的建设和发展，已形成武汉、十堰、襄阳三大整车基地和随州专用汽车基地，以及较强的商用车、乘用车、零部件产业体系和汽车整车、改装车、零部件协调发展的产业格局，具备了持续健康发展的坚实基础。

（一）湖北省已经成为我国重要的汽车制造基地

目前，湖北省汽车产能已经达到220万辆，随着现有整车项目的扩能，以及上海通用武汉乘用车项目的开工建设，东风雷诺、东风沃尔沃项目的相继落地等，预期“十二五”末汽车产能将达到350万辆，综合实力稳居国内前三。湖北省汽车产量约占全国汽车总产量10%，改装汽车产量位居国内第一，已经成为我国重要的汽车制造基地和名副其实的汽车大省，并展现出由大到强的光明前景。总部在鄂的东风汽车公司目前位列世界500强企业第146位，“东风”入“中国500最具价值品牌”排行榜第35位；湖北三环集团公司也进入了中国制

造业企业 500 强行列。

（二）汽车产业是湖北省的重要支柱产业

改革开放以来，特别是 2009 年以来，湖北省紧紧抓住国家出台汽车振兴政策的有利时机，取得了总量快速增长的好成绩，支柱产业地位更加突出。截至 2012 年末，湖北省汽车工业规模以上企业达 924 家，其中整车生产企业 17 家（电动车 1 家），改装车企业 69 家，汽车车身及挂车企业 11 家，零部件企业 819 家；资产总额 4115 亿元；从业人员 30.3 万人。2012 年全省汽车行业实现销售收入 3 649 亿元，同比增长 7.3%；利税总额 494 亿元（其中利润 341 亿元），分别占全省工业同期同类指标的 1/6 和 1/5，位居省内工业行业之首。

（三）湖北省汽车行业已建立起自主创新体系

全行业已建立各类研发机构 400 多个，其中国家级研发中心 5 个，省级企业技术中心 51 个，核心技术掌控能力明显提高。除具有载货汽车、特种汽车、专用汽车及其零部件的研发制造能力外，初步掌握了乘用车、新能源和电动汽车的设计制造技术，并在发动机、电喷、自动变速箱、安全气囊、ABS 等关键零部件领域取得了突破。目前，除柴油发动机共轨系统外，商用车零部件已实现了由弱到强和提档升级，产品技术达到或接近国际先进水平，部分产品出口到国际市场；乘用车零部件实现了从无到有和由小到大，产品竞争力迅速提升并形成规模优势。节能、环保、安全和轻量化研究成果，以及新技术、新材料、新工艺等在行业中得到广泛应用，汽车再制造和材料回收利用取得初步成效。东风牌载货汽车、通达牌汽车消声器总成及尾气催化转化器被授予“中国名牌”产品，45 种产品被授予“湖北省名牌产品”。

（四）湖北汽车行业对外开放持续健康发展，国际化水平不断提升

自党中央国务院提出实施“走出去”战略以来，湖北汽车行业参与国际竞争与合作的步伐明显加快，规模日益扩大，领域逐步拓宽，竞争能力持续提升。合资合作方面，整车领域有东风、上汽两大集团的东风雪铁龙、东风标致、东风本田、东风日产、东风雷诺、东风沃尔沃、东风史密斯和上海通用 8 个合资品牌；零部件领域有瓦雷奥、德尔福、伟世通、康明斯、德纳、佛吉亚、李尔等一批国际知名的大公司。至 2012 年末，已有 20 多个国家和地区的国际知名大公司投资湖北汽车工业。“走出去”方面，已经形成了一批资本实力雄厚、技术管理水平先进和具备“走出去”能力的企业。如东风汽车公司、三环集团、全力机械集团等企业，都在境外设立了机构和办事处，积极创建跨国企业和国际品牌。2012 年，湖北省汽车行业完成出口交货值 57.5 亿元。总部在鄂的东风汽车公司全年出口整车 8.48 万辆，三环集团完成出口交货值 5 亿元，这些都对巩固和提升汽车在全省经济中的支柱产业地位发挥了重要的支撑作用。

未来 10 年是我国全面建设小康社会、加快推进社会主义现代化的关键时期。随着我国工业化、信息化、城镇化、市场化、国际化进程的加快，以及品种结构、产业结构、经济结构的优化升级，中国宏观经济将继续呈增长趋势，汽车产业是国民经济的支柱产业，亦将必然持续增长。

第一，党的十八大报告提出了两个“百年奋斗”目标，发展经济仍是中心任务。湖北省汽车产业基础好、实力雄厚。在国家促进中部地区崛起战略的推动和国内汽车产业持续发展的大环境下，湖北汽车行业一定能实现可持续发展。

第二,我国已经进入汽车大众消费的增长阶段。随着城市化水平提升带来新的汽车需求(2011年我国城市化率为51.3%,城市人口超过6亿,2020年我国城市化率将达到60%),尤其是二三线城市有超过一半的消费者才购买人生中的第一辆车,潜在的农村市场已经启动,旺盛的内需必将成为汽车市场的内生动力。

第三,随着中国特色新型工业化、信息化、城镇化和农业现代化的深入推进,必将推动消费结构升级。与此同时,湖北汽车行业在技术创新和产品开发能力上的迅速提升,以及不断开发出适应市场需求和具有国际竞争力的产品,将为湖北汽车行业突破性发展开辟更为广阔的市场空间。

第四,国民收入水平的稳步提高将使汽车更加普及。当前,中国千人汽车保有量为70多辆(人均0.07辆),与欧美日等传统汽车大国500~600辆的水平相比,整体偏低,与世界平均水平129辆也有一定差距,国内汽车消费空间仍然很大。据世界汽车先导国经验,当人均GDP达到4000~5000美元时,进入汽车大众消费时代。2012年,我国人均GDP为5432美元,处于中等收入国家行列。到2020年,中国人均GDP将达到1.5万美元(考虑人民币升值因素),人均汽车拥有量将达到全球平均水平(即人均0.17辆)。因此,无论从即期还是从长远来说,湖北汽车产业都处于可以大有作为的重要战略机遇期。

第五,湖北得天独厚的区位优势和良好的产业基础已经成为跨国汽车公司投资的热点,同时也给具有本土优势的企业带来了加快发展的机会。随着投资环境的改善,以及拥有良好的汽车产业集群优势和效应等,湖北承接产业转移的比较优势更加凸显,也为进一步提升湖北汽车产业竞争力,培育更大规模、更高水平的汽车制造基地夯实了基础。

三、理顺思路、突出重点,进一步做强做大湖北汽车产业

判断是否成为汽车强省,我以为至少有五个基本特征:第一,支柱产业地位突出,在本省经济中处于支柱产业地位。第二,具有世界级的汽车企业和产品品牌。第三,具有较强的研究试验能力和技术创新能力。第四,具有强有力的零部件工业及相关服务业支撑体系。第五,在全球范围内优化配置资源,并建立全球性生产和服务网络。汽车产业是湖北省工业经济的主体,支柱产业的地位不会变,与经济社会共同发展的趋势不会变,省委省政府建设汽车强省的发展战略不会变。为此,我们要增强责任意识和紧迫感,扎扎实实地做好《湖北省汽车产业发展研究》成果的转化工作,避免陷入“大而不强”的泥潭。

(一) 把握发展机遇,突出工作重点

做强做大湖北汽车产业面临着资源环境压力加剧、转型升级处于关键期、结构调整进入深水区、掌握核心技术有限、企业外向度不高等方面的挑战。要紧紧抓住我国汽车产业仍处于可以大有作为的重要战略机遇期,围绕“建设汽车强省”的目标,按照“整车做优,零部件做强,服务领域做实,竞争能力提升”的总体要求,坚持以市场为导向,以提高发展质量和效益为中心,以结构优化升级为主线,以自主创新和“走出去”为抓手,坚定不移地转变发展方式,加快把湖北省建设成为具有核心技术开发能力和国际竞争能力的汽车制造基地。

(二) 坚持规划引导,建设好武汉、十堰、襄阳三大整车基地和随州专用汽车基地

强化区域产业基础,是建设汽车强省的内在要求。武汉要以建设“国内最大的乘用车制

造基地”为目标，以掌控汽车设计和零部件核心技术为重点，不断完善产业支撑体系。十堰要以建设“世界著名的卡车基地”为目标，以振兴老工业基地为重点，着力推进中重型商用车和微型汽车的提档升级。襄阳要以建设“一流的汽车制造基地”为目标，以轻型商用车、高档轿车系列化为重点，着力推进新能源汽车产业化进程。随州要以建设“世界知名的专用汽车基地”为目标，以集约化、品牌建设为重点，着力推进技术创新和自主开发。

（三）坚持优化结构，打造湖北汽车产业升级版

要按照“结构优化、产品升级、品质提升、竞争有力”的目标，大力建设具有湖北特色的“双轮驱动”（商用车、乘用车）、“两极支撑”（汽车零部件产业体系、汽车制造业服务体系）的汽车产业体系，打造整车与核心零部件、传统汽车与新能源汽车、国内市场与国外市场协同发展的升级版。商用车要以大功率、低油耗、低排放、轻量化为主攻方向，以自主开发、模块化配套为重点，巩固中重型商用车国内领先地位。乘用车要以自主设计、品牌建设为主攻方向，以自主配套、市场开拓为重点，着力发展市场需求量大的家用轿车和消费偏好的多功能乘用车，形成有竞争力的产品阵容。专用汽车要以专业化、系列化、多功能化为主攻方向，以集约化经营、集团化发展为重点，着力提高专用汽车发展质量。节能与新能源汽车要以新能源、电子化为主攻方向，以纯电动汽车、插电式混合动力汽车研发和产业化为重点，稳步推进产业化进程。汽车零部件要以系统化开发、模块化制造、集成化供货、集群化发展为主攻方向，以通用化、标准化、智能化为重点，着力发展关键零部件，提升与整车厂的配套能力。

（四）坚持集约化经营，加快发展具有国际竞争力的大企业、大集团

坚持集约化、产业化、市场化的发展路径，在全价值链上利用两种资源、开拓两个市场，更大范围优化资源配置和拓展发展空间，既是提升湖北汽车产业规模经济效益和核心竞争力的必然选择，也是以大促强、强中求大的必由之路。整车企业要以“培养核心竞争力，实现规模化、集约化发展”为重点，通过兼并重组方式整合要素资源，优化产品系列，降低经营成本，提高产能利用率，实现制造业与服务业的融合。零部件企业要以“专业化分工与协作化生产”为重点，通过建立战略联盟方式，在产品市场、技术人才、科研开发、经营管理等领域与整车生产企业建立长期战略合作关系，实现做强做大。兼并重组是实现集约化经营的最佳方式，要以资产、产品、技术为纽带，按照优势互补、自愿结合的原则进行市场化运作。支持东风汽车公司、三环集团等大型骨干企业在全中国范围内兼并重组，不断提升研发能力和国际化经营能力，助其加快发展成为具有国际竞争力的跨国公司。

（五）提高自主创新能力，抢占核心技术制高点

技术创新是自主发展的灵魂，只有掌握了核心技术，才能抢占行业发展的制高点，在市场竞争中立于不败之地。要以技术中心建设为重点，以掌控核心技术为目标，以关键技术为突破口，以创建著名品牌为载体，进一步加大投入力度，完善自主研发模式，形成具有国际先进技术创新平台，成为掌握核心技术、具有自主研发能力、具备核心竞争力的创新型科技企业。

（六）坚持“走出去”，提高国际化经营能力

随着湖北汽车产业的发展壮大，单纯的国内市场已经不能满足其发展的内在需求，国际化成为其转移过剩生产能力、调整结构、获取先进技术、建设汽车强省的必经之路。要立足

全球优化资源配置,发展并完善境外研发机构、生产基地和营销服务网络,拓展出口市场,提升国际化经营能力。同时,要发挥比较优势,兼并跨国零部件企业和国外技术开发中心,收购国际知名高档汽车品牌,形成参与国际经济合作与竞争的新优势。

(七) 贯彻落实和完善支持汽车产业发展的各项政策

贯彻落实国家振兴汽车产业和老工业基地、促进中部地区崛起等重大政策,积极争取国债和相关专项资金扶持。要充分运用产业政策、证券、风险投资、税收、贴息、招商引资等多种手段,争取社会资金向汽车产业聚集,特别是投向关键零部件领域。同时,扩大湖北省汽车零部件发展专项规模,落实公车采购自主品牌政策,多途径促进汽车强省建设。

是为序。

(朱福寿 湖北省汽车行业协会会长
东风汽车公司总经理党委副书记)

2013年5月18日

目 录

序:坚持创新 自主发展 进一步做强做大湖北汽车产业	i
第一篇 汽车产业结构研究	1
第 1 章 湖北省汽车产业整合、资源共享研究	1
1.1 湖北省汽车产业整合、资源共享的必要性与可能性	2
1.1.1 湖北汽车产业发展现状	2
1.1.2 湖北汽车产业集群发展特征	3
1.1.3 湖北汽车产业整合、资源共享的必要性	4
1.1.4 湖北省汽车产业整合、资源共享的可能性	11
1.2 湖北省汽车产业整合、资源共享的方向和重点	14
1.2.1 湖北省汽车产业整合、资源共享的指导思想	14
1.2.2 湖北省汽车产业整合、资源共享的基本原则	14
1.2.3 湖北省汽车产业整合、资源共享的主要目标	15
1.2.4 湖北省汽车产业整合、资源共享的重点	15
1.3 湖北省汽车产业整合、资源共享的对策	17
1.3.1 鼓励技术进步,健全配套服务体系	17
1.3.2 积极推进兼并重组,拓展合资合作领域	17
1.3.3 创造良好的市场环境	18
1.3.4 建立协同机制,推进资源共享	18
第 2 章 湖北省汽车零部件整体优化、布局调整与增强其在东风公司配套份额的研究	19
2.1 湖北省汽车零部件产业现状分析	20
2.1.1 湖北汽车零部件产业 QCD 竞争力现状总体分析	20
2.1.2 湖北省汽车零部件工业区域点状分布的特点	23
2.1.3 湖北省零部件产业与国际国内先进水平比较分析	24
2.1.4 东风公司配套的零部件企业分析	25
2.2 湖北省零部件产业存在的主要问题	25
2.2.1 规模较小,集中度不高	26
2.2.2 自主创新能力不足,掌握核心技术有限	26
2.2.3 企业缺乏议价话语权,市场份额和利润空间受到挤压	26
2.2.4 产业结构不合理,产品品质差距明显	26
2.2.5 高级技术人才稀缺,装备水平较低	27
2.3 湖北省零部件产业发展思路	27
2.3.1 指导思想	27
2.3.2 基本原则	27
2.3.3 发展目标	28

2.3.4	发展重点	28
2.4	增强汽车零部件在东风公司配套份额的对策与建议	29
2.4.1	调整产业、产品结构,完善服务体系	29
2.4.2	发挥“产学研”的科研优势,培养企业的自主研发能力	29
2.4.3	实施精品名牌战略,打造湖北“精”、“强”产品	30
2.4.4	加快“走出去”,增强国际化经营能力	30
2.4.5	产业政策和保障措施	30
第3章	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同发展研究(商用车)	32
3.1	汽车工业主机厂与改装厂协同发展的意义	32
3.2	国外汽车工业主机厂与改装厂的协同发展状况	33
3.2.1	国外汽车工业主机厂与改装厂的协同战略	33
3.2.2	国外汽车工业主机厂与改装厂的协同导向	35
3.2.3	国外汽车工业主机厂与改装厂的协同成果	38
3.3	湖北省汽车工业主机厂与改装厂的协同状况	39
3.3.1	湖北省专汽行业的格局	39
3.3.2	湖北省专汽行业的协同优势	40
3.3.3	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的主要问题	43
3.3.4	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的可能性	46
3.4	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的路径与策略	50
3.4.1	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的指导思想和基本原则	50
3.4.2	湖北省汽车工业主机厂与改装厂的协同目的	51
3.4.3	实现湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的路径	51
3.4.4	湖北省汽车工业主机厂与改装厂协同的对策	52
第4章	湖北省专用汽车发展战略研究	57
4.1	专用汽车及其发展趋势	58
4.1.1	高技术、高附加值发展趋势	58
4.1.2	区域化,集团化趋势	58
4.1.3	重型化,多轴化趋势	59
4.1.4	轻量化,节能环保趋势	59
4.2	湖北省专用汽车发展环境分析	59
4.2.1	湖北省专用汽车的发展沿革及贡献	59
4.2.2	湖北省专用汽车的区域布局	60
4.2.3	湖北省专用汽车 SWOT 分析	61
4.3	湖北省专用汽车发展思路与目标	68
4.3.1	发展思路	68
4.3.2	基本原则	69
4.3.3	发展目标	69
4.3.4	发展重点	70
4.4	湖北专用汽车产业发展对策	70
4.4.1	壮大专用汽车产业集群,提高行业集中度	70
4.4.2	加强政府服务工作,规范公平的市场秩序	71

4.4.3	加快技术转化,提高零部件配套能力	71
4.4.4	调整产品结构,努力开发新产品	72
4.4.5	营造省内专用汽车良好发展环境	72
4.4.6	努力拓展国际市场	73
4.4.7	推进集团化发展,培育专用汽车企业品牌	73
4.4.8	推进“5432”专用汽车产业服务体系建设,加强产学研用机制研发	73
4.4.9	建立健全主机厂与改装厂协同发展机制	74
第5章	湖北省新能源汽车发展研究	77
5.1	国内外新能源汽车发展现状	78
5.1.1	国外新能源汽车发展状况	78
5.1.2	国内新能源汽车发展现状	82
5.2	湖北新能源汽车发展	88
5.2.1	湖北新能源汽车政策分析	88
5.2.2	湖北新能源汽车发展现状分析	90
5.2.3	湖北新能源汽车发展 SWOT 分析	94
5.3	湖北新能源汽车发展战略规划及政策建议	98
5.3.1	湖北新能源汽车发展战略规划	98
5.3.2	推动湖北省新能源汽车发展的政策建议	102
第6章	武汉东风乘用车工业园项目研究	106
6.1	加快汽车零部件的发展是“十二五”期间我国汽车行业的一大战略重点	106
6.2	建设武汉东风乘用车工业园是武汉市汽车产业结构调整和东风汽车公司发展的战略选择	107
6.2.1	武汉市迫切需要加速汽车零部件发展,加速汽车产业链的发展	107
6.2.2	东风汽车公司需要加速汽车零部件和汽车工业服务体系突破性发展	109
6.2.3	加速建设武汉东风乘用车工业园项目是东风汽车公司的一项战略选择	109
6.3	武汉市建设东风乘用车工业园的有利条件	109
6.3.1	武汉市是东风汽车公司总部所在地	109
6.3.2	武汉具有良好的区域优势	110
6.3.3	武汉有较强的汽车产业基础	110
6.3.4	武汉市人民政府和东风汽车公司有着长期的、融洽的战略合作关系	110
6.3.5	东风公司的核心事业乘用车和自主品牌乘用车公司主要布局武汉	110
6.4	关于武汉东风乘用车工业园项目的建设的目标	110
6.5	关于建设武汉东风乘用车工业园选址的建议	110
6.5.1	关于武汉汽车产业总体布局的建议	110
6.5.2	武汉东风乘用车工业园选址的建议	111
6.5.3	关于东风汽车公司的投资主体资源分析及建议	112
6.6	加速武汉东风乘用车工业园项目建设的几点建议	112
第二篇	汽车发展环境研究	114
第7章	各级地方政府支持汽车产业发展的政策研究	114
7.1	各地政府对于汽车产业发展的相关政策研究	116

7.1.1	地方政府汽车产业发展政策现状	116
7.1.2	全国各省市支持汽车产业发展政策研究	117
7.2	湖北省汽车产业政策及企业发展现状与问题研究	121
7.2.1	湖北省汽车产业现行政策剖析	121
7.2.2	湖北省支持汽车产业发展政策存在的不足	122
7.3	优化我省十二五汽车产业及企业发展政策建议	123
7.3.1	基本原则	123
7.3.2	政策建议	123
第8章	支持湖北汽车产业发展所需的金融环境研究	131
8.1	汽车产业核心技术开发及其金融环境	131
8.1.1	技术开发内容	131
8.1.2	国外汽车产业技术开发状况	132
8.1.3	国内汽车产业技术开发状况	136
8.1.4	国内外汽车产业技术开发对比与启示	139
8.1.5	湖北省汽车产业研发所需金融环境优化建议	140
8.2	汽车产业整车制造业发展及其金融环境研究	144
8.2.1	我国汽车整车制造企业情况	144
8.2.2	我国对整车制造企业的政策	151
8.2.3	我国整车制造企业融资渠道	152
8.2.4	湖北省主要汽车整车制造企业介绍	173
8.2.5	湖北省汽车金融现状及对策研究	174
8.3	汽车零部件产业发展及金融环境研究	179
8.3.1	国外汽车零部件产业发展及金融环境启示	180
8.3.2	国内汽车零部件产业发展及金融模式实践	186
8.3.3	我国汽车零部件生产企业融资方式实践	195
8.3.4	湖北省汽车零部件产业发展的金融及配套政策的建议	199
8.4	湖北汽车产业发展及金融环境	202
8.4.1	国内外汽车金融服务模式对比分析	202
8.4.2	湖北汽车产业发展金融环境作用机理	212
8.4.3	湖北省汽车金融发展模式	226
8.4.4	湖北汽车产业发展所需金融环境优化的对策建议	234
第三篇	商用车展研究	241
第9章	中国国际商用车展览会研究	241
9.1	展览会的起源与发展	242
9.1.1	世界展览会的起源和发展	242
9.1.2	中国展览会的起源和发展	243
9.1.3	中国会展经济已经成为一种新经济现象	244
9.2	展览会的形式和作用	244
9.2.1	展览会的种类	244
9.2.2	展览会的功能	245

9.2.3	展览会的分类	245
9.2.4	展览会的作用	246
9.3	国内外汽车展览会发展概况	246
9.3.1	国外汽车展览会简况	246
9.3.2	新中国汽车展览会的回顾	247
9.3.3	湖北省汽车展览会的发展历程	248
9.3.4	我国汽车展览会存在的主要问题	249
9.4	举办中国国际商用车展览会的必要性	250
9.4.1	国际一流展会的基本特征	250
9.4.2	举办中国国际商用车展览会的意义	250
9.4.3	举办中国国际商用车展览会面临的竞争态势	250
9.4.4	举办中国国际商用车展览会的可行性	251
9.5	中国国际商用车展览会的筹划	252
9.5.1	目标定位	252
9.5.2	展品范围	252
9.5.3	展览会主题	253
9.5.4	举办时间和场馆	253
9.5.5	组织架构	253
9.5.6	招展与招观	253
9.5.7	展馆布局	254
9.5.8	车展与论坛及研讨会、技术交流活动	254
9.5.9	车展其他相关配套活动	254
9.5.10	媒体宣传	254
9.6	若干建议	255
9.6.1	建议力邀国家工信部作为共同主办单位	255
9.6.2	建议成立车展组委会	255
9.6.3	建议做好招展招观工作	255
9.6.4	建议设立商用车展专项基金	255
9.6.5	建议创立商用车展有关奖项	256
9.6.6	建议加快展馆配套设施建设	256
9.7	结束语	256
第10章	中国国际商用车论坛研究	257
10.1	汽车论坛与汽车展	258
10.1.1	汽车论坛界定	258
10.1.2	汽车论坛举办的必要性和意义	258
10.1.3	汽车论坛与汽车展的关系	261
10.2	汽车论坛发展态势	261
10.2.1	汽车论坛发展现状	261
10.2.2	我国汽车论坛的主要特征	270
10.2.3	汽车论坛未来发展趋势	272
10.3	中国国际商用车论坛举办的必要性	275

10.3.1	商用车在汽车行业中的地位	275
10.3.2	我国商用车发展现状	276
10.3.3	举办中国国际商用车论坛的意义	281
10.4	中国国际商用车论坛策划	283
10.4.1	论坛背景、指导思想和目标定位	283
10.4.2	论坛目的	284
10.4.3	论坛主题、组织和举办形式	285
10.4.4	论坛参与者	286
10.4.5	论坛媒体宣传	286
10.4.6	工作分组	287
10.4.7	论坛成果	287
附录 A:	世界汽车巨头整合案例分析	289
附录 B:	全球汽车主要零部件及生产厂商	292
附录 C:	湖北省汽车行业协会关于“汽车零部件发展专项”使用情况的调研报告	298
附录 D:	关于推进我省汽车工业转型升级的报告	304
参考文献	314
编后语	316

第一篇 汽车产业结构研究

第1章 湖北省汽车产业整合、资源共享研究

汽车产业是湖北省经济发展的支柱产业,如何适应国内外汽车产业发展的新形势,在激烈的市场竞争中形成显著的区域性竞争优势,充分利用市场机制和加强政府政策引导机制,实施产业整合,实现资源共享是一个具有重要战略意义的问题。

产业整合、资源共享是企业做大做强、创立品牌的需要。湖北省汽车行业企业众多,发展水平参差不齐,产业整体呈现大而不强。乘用车多是合资品牌;商用车虽然在全国首屈一指,但从世界范围看仍缺乏竞争力;专用车厂家的数量在全国占前列,拥有众多的生产资质,但在规模、销售收入、品牌影响力上,与国内外知名品牌相比仍有较大的差距。零部件发展滞后,掌握核心技术有限,投入不足且重复建设,与整车的配套能力差,全省零部件企业的销售收入不足汽车工业销售总收入的一半。

产业整合、资源共享是结构调整、优化资源配置的需要。规模过小、低水平重复、无序竞争、技术落后是湖北省专用汽车、零部件企业面临的主要问题,如何扶持重点、扩大市场,实现生产专业化、产品系列化、配套模块化、市场多元化的产业导向,将东风汽车公司作为结构调整的“领头羊”,带动汽车产业链横向、纵向紧密联系,形成相互协同、相互依存的专业化分工与协作的产业体系十分必要。

产业整合、资源共享是加强技术创新、提升产业技术创新能力的需要。技术创新能力薄弱是困扰湖北省汽车产业发展的核心问题。为此要把鼓励技术创新放在扩大规模之前,技术是源头,规模应是有技术的规模。目前尚未形成有较强竞争力的大型骨干零部件企业,也未形成按专业化分工、分层次合理的配套的产业结构。部分企业自主创新能力弱,仍然依赖主机厂给产品、给技术,未能与主机厂形成同步开发、或超前开发的机制,以至于散、乱、差、小现象尚未根本改变。

产业整合、资源共享是发挥优势,带动相关产业发展的需要。湖北省汽车产业2010年工业增加值、主营业务收入、利税总额和利润分别占全省规模以上工业的15.5%、14.7%、21.7%和28.7%,对工业增长的贡献率达到21.4%,是湖北省第一大支柱产业。并形成了分工较为明确的上、中、下游产业,但相互之间联系不够紧密、协作水平不高,分工程度较低,“小而全”、“大而全”的现象未能根本改变,如何围绕东风公司主机产品,形成整车、零部件和其他相关产业(冶金、电子、装备等)协同发展亟待研究破题。

围绕湖北省现在已经形成的产业链构建湖北汽车产业强大的价值链体系,是建设汽车强省的基础,要以开放的思维、全球化的视野,结合湖北的省情,以结构调整和兼并重组为主

攻方向,以科技进步和自主创新为支撑,以全方位满足市场需求为依托,利用内部协同、外部引进两种手段,引导省内商用车、自主品牌乘用车、零部件、专用汽车和科研院所开展协同;引进国际、国内有竞争力的零部件企业进行整合。要积极引导金融、财税、物流、信息服务、技术辅导中心等配套服务体系以及行业协会等中介机构,发挥其促进产业集群内企业合作创新的作用,不断优化市场环境,进一步加快汽车整合与资源共享的进程。要把结构调整升级、鼓励企业技术进步、科技创新,提高竞争力作为整合和资源共享首要目标,引导企业主动跟上东风公司的发展步伐。要建立健全重大专利、核心技术成果奖励机制,通过增加技术研发投入和财政贴息、税收返还等多种方式鼓励全行业重视整合和创新。

总之,湖北汽车产业整合与资源共享需要企业、政府、科研院所三方认清各自的角色,找准自己的定位,进行产业链整合并推进资源共享,这对湖北省汽车产业竞争能力的增强以及推动区域经济增长具有重要的意义。

1.1 湖北省汽车产业整合、资源共享的必要性与可能性

1.1.1 湖北汽车产业发展现状

湖北是汽车产业大省,汽车产业是湖北的重要支柱产业,在全省国民经济中占有举足轻重的地位。为实现省委、省政府提出的推进经济社会跨越式发展,加快构建促进中部地区崛起的重要战略支点,全面建成小康社会的“十二五”发展目标,加快湖北工业化进程和经济发展方式转变,推进“两化”融合,提升整体竞争力,促进全省汽车产业快速度、大规模、高水平、可持续发展,实现由汽车大省向强省的转变。

“十一五”以来,湖北省汽车产业紧紧围绕构建促进中部地区崛起重要战略支点的目标和“两圈一带”、“工业兴省”的重大战略部署,坚持探索和实践新型工业化道路,开拓进取,克难奋进,成功应对国际金融危机冲击和市场竞争日趋激烈的影响,产业发展步入历史上最好的时期,呈现出速度加快、结构改善、效益提高、后劲增强的良好态势,在激烈竞争中创造了发展优势,在抢抓机遇中培植了发展后劲,已具备坚实的产业基础,呈现出强劲的发展势头。见表 1-1。

表 1-1 2010 年湖北省汽车工业主要经济指标

资产总额 (亿元)	固定资产 净值 (亿元)	从业人员 (万人)	规模以上 企业 (家)	工业总 产值 (亿元)	工业增 加值 (亿元)	销售产值 (亿元)	利润总额 (亿元)	出口交 货值 (亿元)	湖北省 GDP (亿元)
3 567.7	201	28.1	1 195	3 513	951.1	3 067	347.6	43.3	15 967

1.1.1.1 总量快速增长,支柱产业地位更加突出

截至 2010 年底,湖北省汽车产业规模以上企业 1 195 家,资产总额 3 568 亿元,分别比“十五”末的 2005 年增加 762 家、2 223 亿元。2010 年,湖北省汽车整车产量在上年历史性地突破百万辆大关后再上新台阶,达 172.3 万辆,是“十五”末的 3.71 倍,占全国的比重达到 9.4%,在全国的位次由第 5 位重返第 3 位。工业增加值、主营业务收入、利税总额和利润分别占全省规模以上工业的 15.5%、14.7%、21.7%和 28.7%,对湖北省工业增长的贡献率达到 21.4%,是湖北省名副其实的第一大支柱产业。

1.1.1.2 结构明显优化,产业集中度进一步提高

“十一五”期间,湖北省汽车产业结构更加优化,品种更加丰富,商用车优势得到加强,乘用车发展进入快车道,产业集中度进一步提高,2010年行业前10位的企业主营业务收入达到1832.8亿元,占全行业的比重为59.8%;产业区位结构趋于合理,已建成十堰、襄阳、武汉等汉江沿线,荆州、黄石等长江沿线两条汽车产业聚集带,其汽车及零部件产品的种类、规模、资产、主营业务收入、利税和配套率均超过全省总量的90%,其节点城市武汉乘用车制造基地、十堰中重型商用车制造基地、襄阳轻型汽车和高档轿车制造基地,随州专用汽车基地进一步发展壮大,产业集群化、规模化水平不断提升。

1.1.1.3 投资力度加大,产业发展后劲不断增强

“十一五”全行业累计完成固定资产投资1150亿元,年平均增幅达30.6%,高于湖北省投资平均增速3.02个百分点。已形成国有、民营、外资等多元化、多层次的投资结构。神龙汽车有限公司三厂项目、东风汽车公司自主品牌乘用车项目、东风本田汽车有限公司第二阶段扩能项目等一批重点项目相继建成投产,湖北省汽车生产能力跃升到200万辆,主要汽车零部件生产配套能力超过150万辆份。湖北省汽车产能和主要零部件配套能力分别比“十五”末的2005年增长一倍以上。

1.1.1.4 技术创新能力增强,产业竞争实力不断提升

截止2012年,全行业已建立各类研发机构400多个,其中国家级研发中心5个,省级研发中心51个,核心技术掌控能力明显提高。已具备各类卡车、专用汽车和普及型轿车以及部分关键零部件研发能力。专用汽车产品水平进一步提高,电喷、安全气囊等关键汽车零部件总成领域取得突破,轻量化、节能、环保、安全等方面的科技成果加快转化并广泛应用,汽车再制造和材料回收利用取得初步成效。共有45种产品被授予“湖北名牌产品”称号,2种产品被授予“中国名牌”称号。

1.1.1.5 新能源汽车研发取得突破,产业化步伐明显加快

湖北省节能和新能源汽车关键技术研发取得重大进展,并进入产业化阶段。武汉市和襄樊市已被列入国家公共服务领域节能和新能源汽车示范推广试点城市,天然气公交车已实现规模化生产,混合动力客车、场地车等已具备批量生产能力,混合动力轿车产业化工作全面展开,一批纯电动城市客车和公共服务领域用车列入国家《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》。

1.1.2 湖北汽车产业集群发展特征

从武汉、随州、襄樊到十堰沿汉江的千里“汽车走廊”看,汽车产业集群已经初具规模。近年来,跨国公司纷纷落户湖北也为湖北汽车产业集群增添了活力和动力。除了东风以及合资合作的神龙、东风本田、东风有限、上汽通用等整车企业外,零部件产业集群也迅速发展壮大,如三环集团公司、东风汽车零部件(集团)公司、神龙汽车襄樊零部件工厂、湖北法雷奥汽车空调、荆州恒隆汽车转向器等。

从地理分布上看,武汉处于我国内陆的市场中心,距广州、北京、上海、重庆等大城市均为1000km左右,有极强的市场集散功能和广泛的经济辐射作用。不论是以上海为中心的长江三角洲经济带逆江而上、港粤沿海经济带的北进,还是三峡建设形成的东进力量,武汉