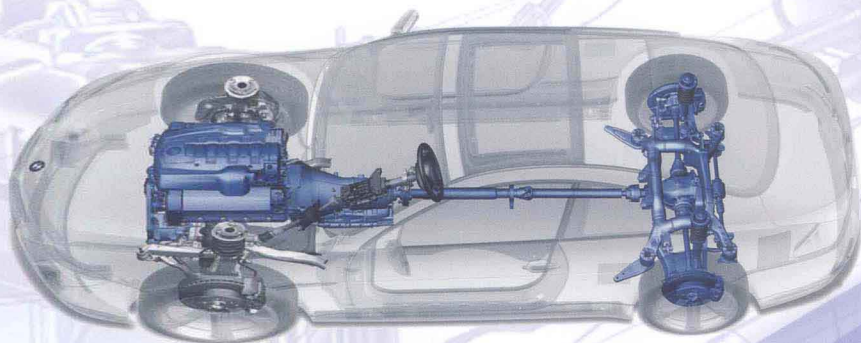


qiche guanjian lingbu jian chanye jishu luxiantu

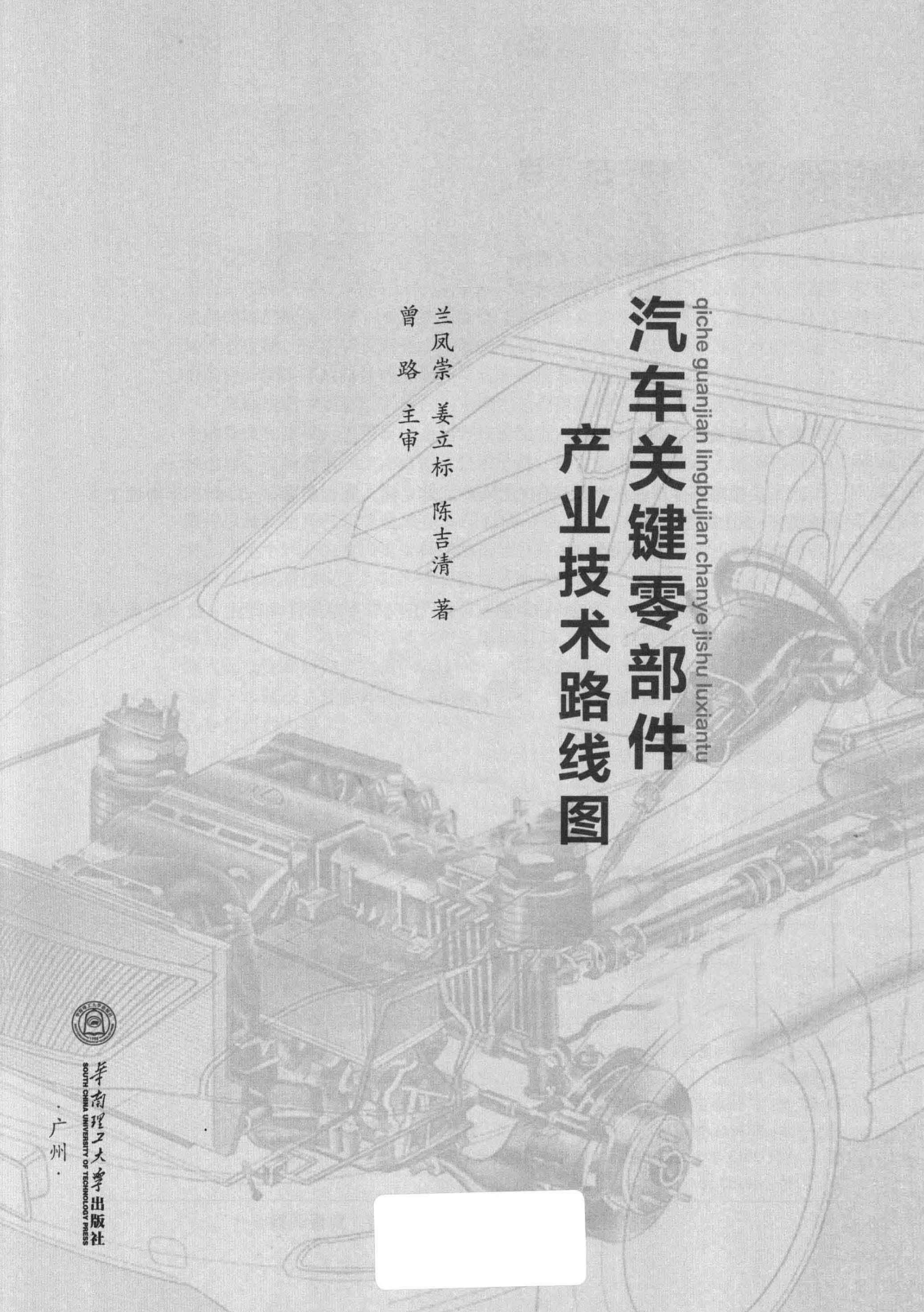
汽车关键零部件

产业技术路线图

兰凤崇 姜立标 陈吉清 著
曾路 主审



华南理工大学出版社
SOUTH CHINA UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS



qiche guanjian lingbujian chanye jishu luxiantu

汽车关键零部件 产业技术路线图

兰凤崇 姜立标 陈吉清 著
曾路 主审



华南理工大学出版社
SOUTH CHINA UNIVERSITY OF TECHNOLOGY PRESS

· 广州 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

汽车关键零部件产业技术路线图/兰凤崇, 姜立标, 陈吉清著. —广州: 华南理工大学出版社, 2013. 5

ISBN 978-7-5623-3829-1

I. ①汽… II. ①兰… ②姜… ③陈… III. ①汽车-零部件-产业-技术发展-研究-中国 IV. ①F246.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2013) 第 089907 号

汽车关键零部件产业技术路线图

兰凤崇 姜立标 陈吉清 著

出 版 人: 韩中伟

出版发行: 华南理工大学出版社

(广州五山华南理工大学 17 号楼, 邮编 510640)

<http://www.scutpress.com.cn> E-mail: scute13@scut.edu.cn

营销部电话: 020-87113487 87111048 (传真)

责任编辑: 胡 元

印 刷 者: 广州嘉正印刷包装有限公司

开 本: 787mm×1092mm 1/16 印张: 11.5 插页: 2 字数: 308 千

版 次: 2013 年 5 月第 1 版 2013 年 5 月第 1 次印刷

定 价: 48.00 元

版权所有 盗版必究 印装差错 负责调换

前 言

汽车产业涉及一百多个行业，不仅可以拉动钢铁、电子、化工、橡胶工业的发展，还可以拉动玻璃业、纺织业和制革业等的发展，是我国经济发展的重要支柱产业。汽车零部件作为汽车产业的基础，是支撑汽车产业持续、健康发展的必要因素。汽车零部件产业的发展，对促进汽车产业的发展具有深远的意义。

从目前国内外汽车产业发展的总体情况来看，我国汽车市场在 2009 年勇夺汽车产销“双冠王”，随着汽车产销量不断突破新高，零部件产业的产值也不断攀升。但是，我国汽车零部件产业整体竞争力相对较弱，严重滞后于汽车产业的发展。据统计，国内占据 89% 以上市场份额的汽车零部件企业是民营企业，绝大多数销售收入在 1 亿元以下，难觅 10 亿元销售额以上的大规模企业，且汽车零部件市场份额过于分散。另外，我国汽车零部件出口大多依赖于材料密集型和劳动密集型产品，表现为“三低一高”，即低附加值、低科技含量、低价格、高能源消耗，出口效益差，竞争能力不强，绝大多数零部件还无法打入国际采购体系，市场定牌生产（Original Equipment Manufacturer, OEM）配套比例低。因此，如何调整汽车零部件产业结构，促进我国汽车零部件产业进入世界汽车零部件产业的发展轨道，已成为我国汽车产业发展的重中之重。

技术路线图是一种集创新性与前瞻性于一体的战略管理工具。它应用一系列科学的方法，凝聚众多相关领域的学术专家、政府官员及企业界人士的智慧，有效整合、凝练、连接各个环节，通过集思广益和集中研讨，最终达成科学性、权威性、决策性的共识和结论。英国早在 1996 年就着手制定英国汽车产业规划，于 2002 年制定了英国汽车愿景预测技术路线图。该技术路线图的制定对联合英国政府部门、整车生产商、零部件生产商、大学及科研机构等单位共同协作，实现资源优化配置起到了积极的推动作用，最终促进了英国汽车产业的整体发展。本书以广东省汽车产业为例，详细阐述汽车关键零部件产业技术路线图的制定过程。

广东省制定汽车关键零部件产业技术路线图是零部件产业发展的迫切需要。汽车产业已成为广东省最具发展潜力的产业，是广东省九大支柱产业之一。近年来，广东省汽车零部件产业在汽车整车生产的强力带动下发展迅猛，

2011 年产业经济总量及出口交货值已跃居全国前列。目前，广东省拥有汽车零部件企业 881 家，全省已经形成了以广州为中心，以轿车为重点，以汽车零部件为基础，客车、轻型车、专用车、摩托车相辅的环珠江三角洲的产业发展格局。但与国际较强汽车零部件企业集团相比，广东省汽车零部件企业在经济规模、技术水平、研发能力、配套体系等方面还存在相当大的差距，零部件产业与广东省汽车工业的发展还存在诸多的不适应。因此，全面提升汽车零部件产业竞争力，不仅是汽车产业发展的需要，也是提升产业技术整体水平，满足经济持续发展的需要。

汽车关键零部件产业技术路线图的制定严格按照《产业技术路线图原理与制定》的流程进行：确定领军人物，成立路线图指导委员会；明确边界和范围，划分若干工作小组等，建立专家库、制订工作方案和计划，收集国内外资料，分析汽车零部件产业发展现状；在此基础上，筹备并召开一系列研讨会，包括市场需求研讨会、产业目标研讨会、技术壁垒研讨会、研发需求研讨会及广东省汽车关键零部件产业技术路线图绘制研讨会。通过对研讨会结果的统计分析总结，结合广东省汽车零部件产业技术发展现状，规划实施零部件产业的研发项目，撰写广东省汽车关键零部件产业技术路线图报告，并绘制“汽车关键零部件产业技术路线图”。

本次路线图的制定工作，历时近两年时间，参与专家达到 900 余人次，先后召开了四场大型的专题研讨会，最终圆满完成了“汽车关键零部件产业技术路线图”的制定。

制定汽车关键零部件产业技术路线图是广东省汽车零部件产业的一次尝试，难免存在不足和尚需完善的地方，希望读者和有志于汽车零部件产业发展的有识之士献计献策，提出宝贵意见。

作 者

2012 年 9 月

目 录

第 1 章 汽车零部件产业现状与地位分析	(1)
1.1 世界汽车零部件行业概况	(1)
1.1.1 世界汽车零部件行业基本情况	(1)
1.1.2 世界汽车零部件产业的发展类型	(3)
1.1.3 发达国家汽车零部件产业发展的基本经验	(4)
1.1.4 世界汽车零部件产业发展的主要趋势	(5)
1.2 中国汽车零部件行业概况	(5)
1.2.1 我国汽车零部件产业基本情况	(7)
1.2.2 我国汽车零部件产品发展现状	(8)
1.2.3 我国汽车零部件产业供应链现状	(10)
1.2.4 我国汽车零部件产业组织形态现状	(11)
1.3 广东省汽车零部件行业概况	(12)
1.3.1 广东省汽车行业发展概况	(12)
1.3.2 广东省汽车零部件行业发展概况	(13)
1.3.3 广东省汽车零部件企业及科研中心分布情况	(16)
第 2 章 广东省汽车关键零部件产业技术路线图的制定流程	(19)
2.1 技术路线图简介	(19)
2.2 技术路线图制定方法论	(21)
2.2.1 德尔菲法	(21)
2.2.2 SWOT 分析法	(21)
2.2.3 头脑风暴法	(22)
2.2.4 要素分析和主成分分析法	(23)
2.3 广东省汽车关键零部件产业技术路线图的制定流程	(25)
2.3.1 工作团队的建立	(25)
2.3.2 工作方案的形成	(26)
2.3.3 调查问卷的设计	(27)
2.3.4 研讨会的筹备	(27)
2.3.5 研讨会的召开	(27)
2.3.6 范围和边界的界定	(28)
2.3.7 特色及创新	(28)
第 3 章 市场需求分析	(37)

3.1	汽车关键零部件产业技术路线图的制定概述	(37)
3.2	汽车关键零部件产业技术路线图的任务与愿景	(37)
3.3	产业 SWOT 分析	(38)
3.3.1	优势分析	(38)
3.3.2	劣势分析	(40)
3.3.3	机会分析	(40)
3.3.4	挑战分析	(41)
3.4	市场需求要素分析	(42)
3.4.1	市场需求要素调研	(42)
3.4.2	市场需求研讨会	(43)
3.4.3	市场需求要素分析	(46)
3.5	市场需求要素分析结论	(53)
第4章	产业目标分析	(54)
4.1	产业目标要素问卷调查	(54)
4.2	产业目标要素的初步分类	(55)
4.3	问卷调查得出的 <i>D</i> 值排序	(56)
4.4	产业目标要素最终评分排序	(60)
4.5	产业目标要素与市场需求要素关联分析	(61)
4.6	产业目标分析总结	(66)
第5章	技术壁垒分析	(67)
5.1	汽车零部件产业知识产权状况分析	(67)
5.1.1	世界汽车主要生产国在华专利情况	(67)
5.1.2	国内汽车零部件产业知识产权状况	(75)
5.1.3	各省汽车产业相关专利总量情况	(77)
5.1.4	广东省在国内专利总量中的比重	(82)
5.1.5	广东省汽车关键零部件产业知识产权状况剖析	(94)
5.1.6	加强广东省汽车企业自主知识产权开发的思路	(96)
5.2	技术壁垒要素问卷调查	(97)
5.3	技术壁垒研讨会	(98)
5.4	技术壁垒要素排序结果	(101)
5.5	突破技术壁垒的对策	(104)
5.6	产业目标要素与技术壁垒要素关联分析	(105)
5.6.1	近期关联分析	(109)
5.6.2	中期关联分析	(110)
5.6.3	长期关联分析	(110)
5.7	技术壁垒要素分析总结	(111)
第6章	研发需求分析	(112)
6.1	研发需求要素问卷调查	(112)

6.2	研发需求研讨会	(113)
6.3	优先研发需求要素分析	(113)
6.4	研发需求与市场需求、产业目标、技术壁垒综合分析	(116)
6.5	研发需求要素分析结论	(121)
第7章	技术路线图的绘制	(122)
7.1	研发需求分析	(122)
7.2	资源配置分析	(127)
7.2.1	人力资源及研发资源分析	(127)
7.2.2	资源优化配置建议	(128)
第8章	广东省汽车关键零部件技术路线图	(136)
8.1	电动汽车	(136)
8.2	其他先进技术研发需求技术路线图	(140)
附录1	路线图制定委员会名单	(149)
附录2	广东省汽车零部件产业的配套能力	(151)
附录3	汽车产业政策分析	(157)
附录4	广东省汽车行业协会简介	(161)
附录5	广东省汽车零部件企业名录	(162)
参考文献		(173)
后记		(175)

第1章 汽车零部件产业现状与地位分析

汽车零部件产业是汽车工业的基石，它处于汽车产业链的上、下游位置，提供整车配套和售后配套。在整个汽车生产总成本中，零部件占据了绝大部分比例，它与整车之间存在着一种双向共生的特征：只有零部件产业的发展，才能使整个汽车产业得到更好的发展，才能建立完整和具有强大国际竞争力的整车制造业；只有整车需求的拉动，才能使零部件产业更好地参与到汽车产业的发展当中。

1.1 世界汽车零部件行业概况

1.1.1 世界汽车零部件行业基本情况

世界汽车工业发展至今已有一百多年历史，在地理分布上基本形成了五大汽车生产和消费市场：以美国、加拿大为主的北美地区市场，以德国、法国为主的西欧地区市场，以日本、韩国为主的东亚市场，以巴西为主的南美地区市场和以中国、泰国为主的东南亚地区市场，如图1-1所示。



图1-1 世界主要汽车产业基地

近年来，随着世界汽车产业的结构调整，汽车零部件制造商在汽车工业中扮演的角色越来越重要，它们承担更多的研发工作，创造更多的产值，为汽车工业做出了重大贡献。从总体看来，国际汽车零部件市场还是北美、欧洲和日本的天下，尤其是在欧洲，汽车零部件产业在欧洲整个工业部门当中，占据了举足轻重的地位（图1-2）。而我国的汽车工业在近20年来得到了较快的发展，中国2011年汽车产销量均位列世界第一位，且均保持增长势头，单从产销量来看，中国的汽车市场规模已经超越美、日、欧，成为“兵家必

争之地”，但是汽车零部件产业发展良莠不齐，未能形成具有核心竞争力的企业。据统计，全球 42 家顶级汽车零部件制造商中，美国占 54%，欧洲占 35%，日本占 11%。2008 年全球 100 家最大的汽车零部件制造商年销售额合计超过 5000 亿美元。其中，有 97 家企业的年销售额超过 10 亿美元，而世界排名靠前的 42 家顶级汽车零部件制造商的销售额占了全球市场的 50% 以上，是名副其实的“小型巨人”。而像博世、电装、德尔福、德纳、本特勒等企业（表 1-1），它们的优势绝大多数都集中于 1~2 个领域，这也说明汽车行业是技术含量很高的行业，也是对投资规模要求较大的行业，一般的企业很难同时涉足多个领域。相对而言，我国汽车零部件生产企业的规模普遍较小，销售额更是无法与世界巨头比拟，这就需要我们国家的汽车零部件企业更坚定地走专业化、高技术化的道路，逐步缩小与世界先进水平之间的差距，促进我国汽车产业整体水平的发展。汽车零部件在汽车工业产业链中的价值如图 1-3 所示。

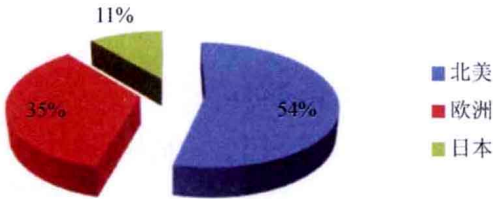


图 1-2 国际汽车零部件市场分布

表 1-1 2011 年世界汽车零部件工业“二十强”

2011 年汽车零部件企业排名	零部件企业名称
1	博世（Robert Bosch GmbH）
2	电装（Denso Corp.）
3	大陆集团（Continental AG）
4	麦格纳（Magna International Inc.）
5	爱信精机（Aisin Seiki Co. Ltd.）
6	江森自控（Johnson Controls Inc.）
7	德尔福（Delphi Corp.）
8	佛吉亚（Faurecia）
9	采埃孚（ZF Friedrichshafen AG）
10	天合（TRW Automotive Inc.）
11	李尔（Lear Corp.）
12	丰田纺织（Toyota Boshoku Corp.）
13	蒂森克虏伯（ThyssenKrupp Technologies AG）
14	矢崎（Yazaki Corp.）
15	法雷奥（Valeo SA）
16	本特勒（Benteler Automobiltechnik GmbH）

续表 1-1

2011 年汽车零部件企业排名	零部件企业名称
17	住友电工 (Sumitomo Electric Industries Ltd.)
18	伟世通 (Visteon Corp.)
19	现代摩比斯 (Hyundai Mobis)
20	德纳 (Dana Holding Corp.)

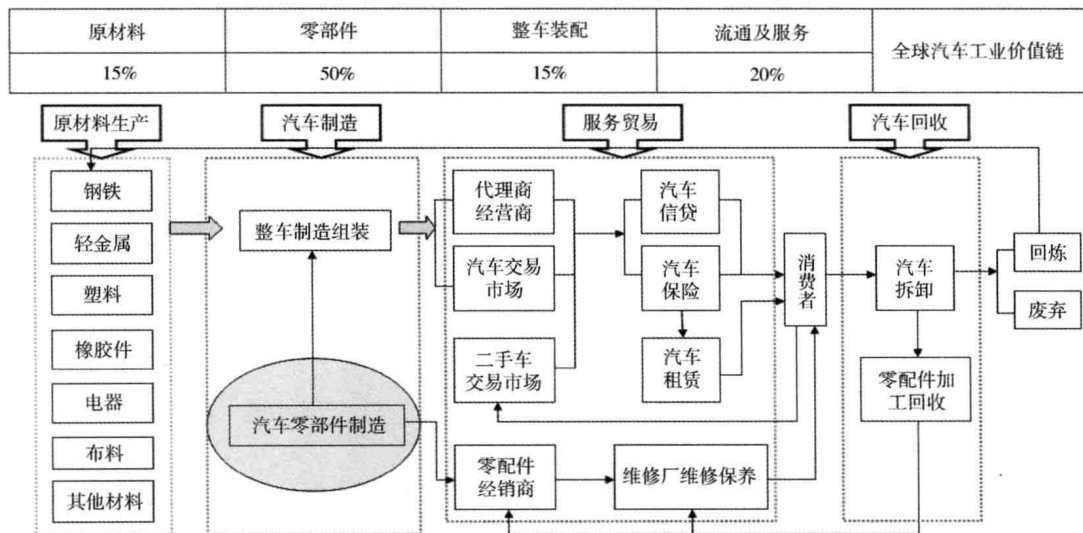


图 1-3 汽车工业产业链

1.1.2 世界汽车零部件产业的发展类型

根据当前世界汽车零部件工业的发展现状，以及各国汽车零部件制造企业的不同特点，世界汽车零部件产业的发展大体可以分为如下三种模式。

1. “各自独立、自主发展”的欧洲模式

这种模式的主要特点是整车与零部件企业保持相互独立的契约关系，自主发展，各零部件企业可以自由地与整车企业甚至行业外企业建立协作关系。以博世公司为例，它可以独立自由地向全世界的整车企业供货，其强大的研发能力不仅能满足整车同步开发的需要，甚至能够超前开发，引领产品技术的发展。

2. “水平分工、自由竞争”的美国模式

早期美国的供应链协作关系具有“纵向一体化”的特征，但自 20 世纪 80 年代开始发生了明显变化。德尔福、伟世通公司先后从通用汽车公司、福特汽车公司剥离，在保持原有供应关系的同时，面向全球市场独立发展，逐渐形成“水平分工、自由竞争”的美国模式。

3. “双向垄断”的日本模式

日本供应链是金字塔形的多层转包分工体系，整车位于塔尖，零部件企业按总成、分总成、单一部件三级向下延伸，通过“系列会社”制度将企业组织在一起。其主要特点：

- (1) 关系稳定。一旦形成供应关系，轻易不变，具有“虚拟集团”的双向垄断特征。
- (2) 协作力度大。整车对零部件企业除提供技术指导外，还包括融资担保、设备贷款等协作支持。
- (3) 共同开发。很多一级供应商都参与整车开发工作，有很高的同步开发能力。这种模式极具竞争力，创新成果经过多次的放大与强化，能逐渐累积成整体优势。

1.1.3 发达国家汽车零部件产业发展的基本经验

欧洲和美国是汽车产品的缔造者，也是汽车产业的先行者。日本、韩国虽然属于汽车产业后发国家，但其发展迅速，也具有世界级的竞争力。总结这些国家汽车零部件生产产业发展过程中的经验，对指导我国汽车零部件产业的发展意义重大。

1. 生产规模化、系统模块化、技术创新持续化

(1) 标准件、通用件生产的规模化

汽车零部件的规模化生产给企业节约了大量的成本，进一步促进了生产。

(2) 系统总成类零部件生产的模块化

日益激烈的市场竞争，使许多整车企业从传统的单个零部件采购转变为模块化系统采购，系统配套不仅能使整车企业缩短开发周期，转移部分开发设计成本，也有利于产品的质量控制和简化配套管理工作。

(3) 技术创新持续化

技术创新是企业的生命力，通过技术创新促进企业持续竞争优势的形成与强化，已经成为全球优秀零部件生产企业的普遍追求，同时不断投入巨资，保持企业产品处于领先地位。

2. 产业发展的集群化

汽车产业集群起源于产业经济规模扩大后，企业经营效率提升及企业间协作效率提升的双重追求。缩短整车配套半径的现实需要是导致零部件及其他相关企业就近发展、区域集聚的直接原因，整车制造企业是汽车产业集群的核心。目前全球主要的汽车产业集群包括：美国底特律汽车产业集群（通用、福特、克莱斯勒三大集团所在地）；日本东京汽车产业集群（日产、三菱和五十铃汽车公司所在地）；日本丰田汽车城（丰田汽车公司所在地）；德国斯图加特汽车产业集群（戴姆勒-奔驰汽车公司所在地）；德国沃尔夫斯堡汽车产业集群（大众汽车公司所在地）；意大利都灵汽车产业集群（菲亚特公司总部所在地）；法国巴黎汽车产业集群（标致和雪铁龙汽车公司所在地）；法国比扬古汽车产业集群（雷诺汽车公司所在地）等。

1.1.4 世界汽车零部件产业发展的主要趋势

经济全球化使全球范围内的经济资源配置成为可能,国际贸易自由化、金融资本国际化、跨国企业迅猛发展等深刻地影响着汽车零部件产业的发展。同时,以信息网络、电子技术为代表的高新技术和知识经济的发展,也为汽车零部件产业的创新发展提供了强大的技术支持。

1. 产业分工转移趋势

产业资源的全球配置、企业间频繁且规模日渐扩大的兼并重组、产业供应链的系统优化,导致汽车零部件产业分工出现新的转移趋势,可以概括为如下三个方面:

- ① 跨国企业控制核心技术;
- ② 应用技术开发全球化;
- ③ 生产、营销、服务贴近本土市场。

2. 产业供应链发展趋势

新形势下,世界汽车零部件产业出现了追求企业经营效率与供应链企业间协同效率同步提升的新要求,汽车零部件供应链出现了新的发展趋势,可以概括为以下四个方面:

- ① 资本运作、兼并重组促进零部件企业发展趋向集中;
- ② 同步开发、模块化系统供货促进零部件企业的产业地位逐步增强;
- ③ 整车与零部件企业独立发展,相互促进;
- ④ 汽车零部件供应链协作关系系统强化。

1.2 中国汽车零部件行业概况

我国汽车工业开始于1953年,以第一汽车制造厂奠基为标志。经过半个多世纪的发展,已经形成车型品种齐全、结构趋于合理、生产能力不断增强、技术水平日益提升、产品质量稳步提高、营销网络和售后服务逐步完善的现代汽车工业体系,基本上满足国民经济发展和社会需求。改革开放30多年来,特别是进入21世纪以来,我国汽车工业持续、快速、全面发展,取得举世瞩目的业绩,成为世界汽车工业的生产大国,并正在向世界汽车产业强国的新目标奋进,见图1-4、图1-5。目前我国主要汽车企业的分布如图1-6所示。

汽车零部件作为汽车工业的基础,是支撑汽车工业持续、健康发展的必要因素。特别是当前国内汽车行业正在轰轰烈烈、如火如荼开展的自主开发与创新,更需要一个强大的零部件产业体系作支撑。整车自主品牌与技术创新需要以零部件产业体系为基础,零部件的自主创新又对整车产业的发展产生强大的推动力,它们是相互影响、相互作用的。没有整车的自主品牌,零部件产业体系的研发创新能力难以迸发;没有强大零部件产业体系的支撑,自主品牌的做大做强难以为继。

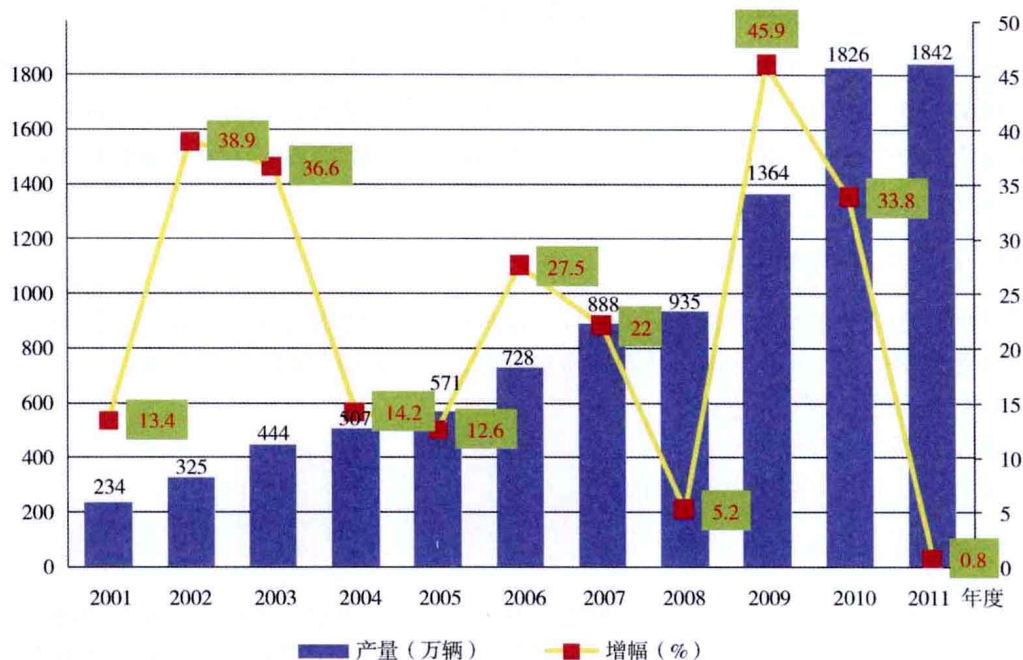


图 1-4 我国汽车历年产量情况

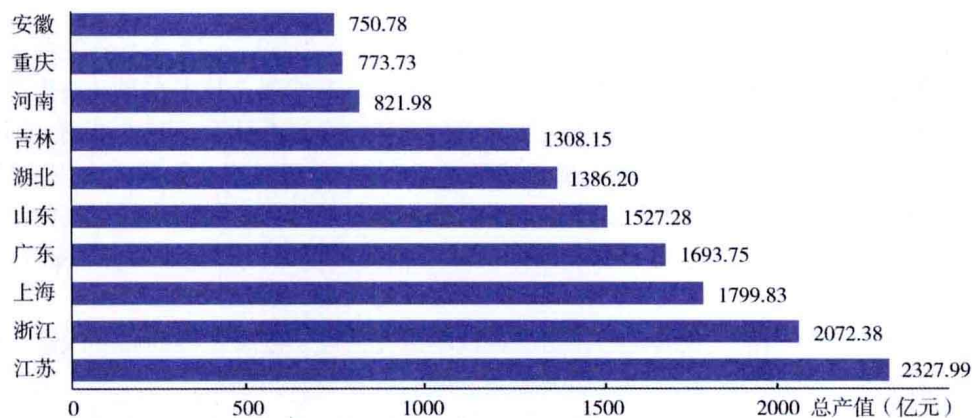


图 1-5 2011 年我国汽车零部件生产地区总产值

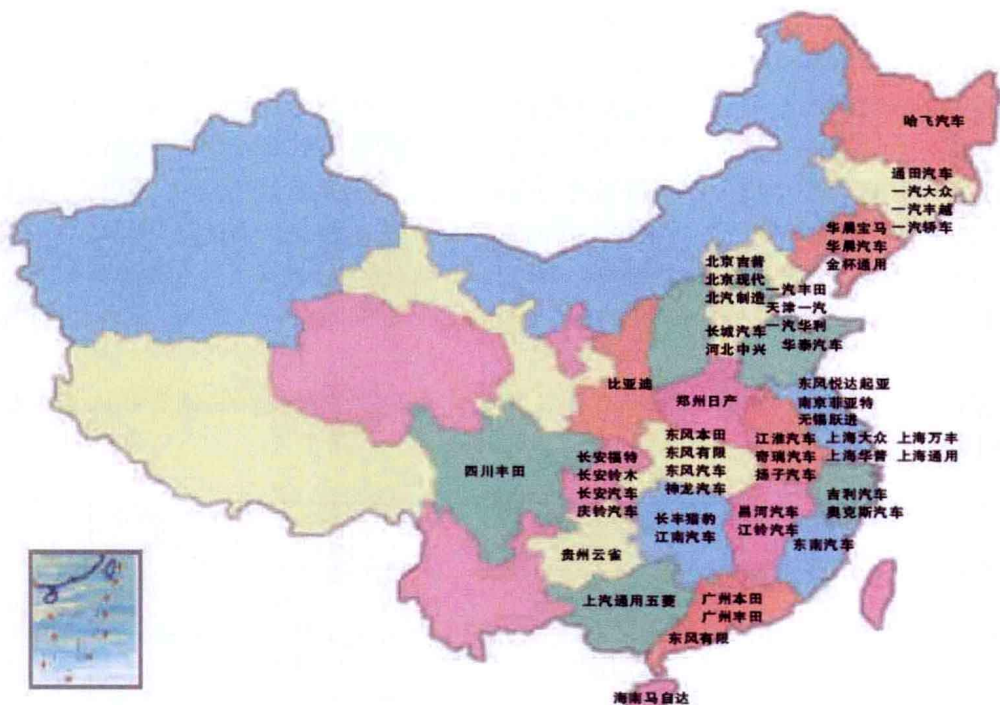


图 1-6 中国主要汽车企业分布图

1.2.1 我国汽车零部件产业基本情况

随着汽车工业的发展，全国各地纷纷把汽车零部件产业作为经济发展的重点，也有越来越多的整车企业开始重视零部件的研发和制造，一股汽车零部件产业集群建设的热潮正在全国各地兴起。

从布局来看，我国汽车零部件产业园区大部分分布在东部沿海地区，以江苏、河北、浙江、福建居多。其中江苏省有汽车零部件产业园区 13 个，位居全国首位。除甘肃、青海、宁夏、新疆、西藏这几个西部省区没有大型的零部件产业园之外，其余均有分布。

从企业类型来看，这些汽车零部件产业园聚集了汽车产业链中的各个环节，在产业集群规模上有不错的成绩。但是，国内汽车零部件商在尖端技术领域没有竞争力，目前仍处于供应链的底层，以密集劳动和廉价成本为主要竞争力，只是在低附加值的产品上才可以和国际大型企业集团竞争。

2009 年中国汽车市场已经连续数月销量超过美国，成为全球第一大汽车消费国，到 2011 年，中国汽车零部件国内产值达到 19 788.66 亿元。尽管加入世贸组织后零部件进口关税降低，曾有人担心中国汽车工业将面临灭顶之灾，但事实上，加入世贸组织以来，我国汽车零部件产业经受住了考验。汽车零部件产业虽不像整车产业那样风云变幻，但发展机遇与问题依然存在，我国汽车零部件产业正处在新一轮的发展高峰期。一方面，国际采购商对中国汽车零部件的青睐，国家“十一五”规划对全面提升汽车零部件行业竞争力的定位，为我国汽车零部件的发展带来了大好机遇；另一方面，原材料的价格不断上涨，成本压力加大，以及跨国巨头的强势竞争，使很多本土汽车零部件企业的生存变得十分艰

难。数据显示，中国的汽车零部件企业已经是美国汽车零部件的第五大供应商。据估计，“十一五”期间，中国的汽车零部件市场达到 35% 的年增长率。2011 年中国汽车零部件的出口额达到 1593.98 亿美元。业内人士指出，目前，70% 以上的跨国汽车零部件巨头已齐聚中国，给本土汽车零部件企业带来严峻考验。据预测，到 2020 年，中国汽车零部件供应商将强势崛起，与印度等新兴市场的供应商一起，彻底改变现有西欧、美国、日本等地 15 大供应商控制汽车制造业的格局。新的竞争局面正在展开，全球经济环境与市场动态将给汽车行业带来深度的结构性转变。中国和印度将作为强劲对手，与西欧、日本、韩国、美国共同成为汽车行业 OEM（Original Equipment Manufacturer，OEM）六大设计与制造中心。

根据国家统计局统计，2005—2010 年，我国汽车企业数量及产品销售收入均大幅上升（图 1-7）。



图 1-7 2005—2010 年全国汽车企业数量及产品销售收入情况

1.2.2 我国汽车零部件产品发展现状

1. 我国汽车零部件产品研发现状

从市场调研总体结果看，近几年汽车零部件产品研发成果的形成数量以每年 30% 左右的速度增长；研发投入比率总体保持在 3% 左右的水平；在引进外方技术、中外合作研发、中方独立研发这三种研发成果的形成方式中，中方独立研发始终占 80% 左右的比率，处于绝对主导地位。这说明，大量进入中国的外资企业，对于形成我国汽车零部件产业核心能力所必需的以研发能力为代表的高级生产要素的发展并不关心，我们“以市场换技术”的愿望难以实现，我国汽车零部件产业的发展不应对外资企业寄予过高的期望。

从全国各地区调研结果看，在研发成果形成数量方面，上海和浙江地区占有的比率绝对高于其他地区，二者合计占 80% 以上；在研发投入比率方面，浙江、上海地区分别为

4.3%和3.3%，长春、十堰地区分别为1.8%和1.7%，广州地区仅为1.2%；在企业研发能力方面，上海、浙江、长春、十堰四个地区能力接近，其综合评价指标在8~8.5分（10分满分）之间，而广州地区明显低于上述4个地区。

根据调研结果，可将各地区情况大致分为三类：

（1）第一类是上海、浙江地区。这一地区汽车零部件生产综合能力比较强，能力释放得也比较充分，从某种程度上看，这是国内汽车零部件产业状态最好的地区。分析其原因：一方面，这些地区原有国有企业开展对外合资合作比较早，充分利用了早期国家的保护性政策，在对外合资合作过程中坚持以我为主、为我所用的原则，有效地强化了自身能力；另一方面，这些地区的民营企业近十年来迅速成长，已经成为汽车产业一支重要的力量。

（2）第二类是长春、十堰地区。这两个地区汽车零部件生产综合能力比较强，但能力释放得并不充分。这是因为这两个地区是国有企业集中的地区，体制约束明显，企业对外合资合作起步较晚，虽然通过改制重组等措施取得了明显的进步，但在全面开放、外资全面进入的新形势下，企业机制突破等基本问题的解决尚待时日。

（3）第三类是广州地区。其汽车零部件生产综合能力不强，能力释放得很不充分。这既与当地合作的外资企业（日系企业有比较明显的相对封闭、民族团队协同发展的倾向）在华战略的指导思想有关，也与当地的产业氛围（贸易色彩浓、实业意识弱）有关。

2. 我国汽车零部件产品出口现状

近年来，随着我国汽车产业的发展和汽车零部件产业国际竞争力的逐步提高，汽车零部件产品进口量逐年减少，出口量逐年增加，连续两年实现了汽车零部件产品从净进口到净出口的转变（见图1-8、图1-9）。

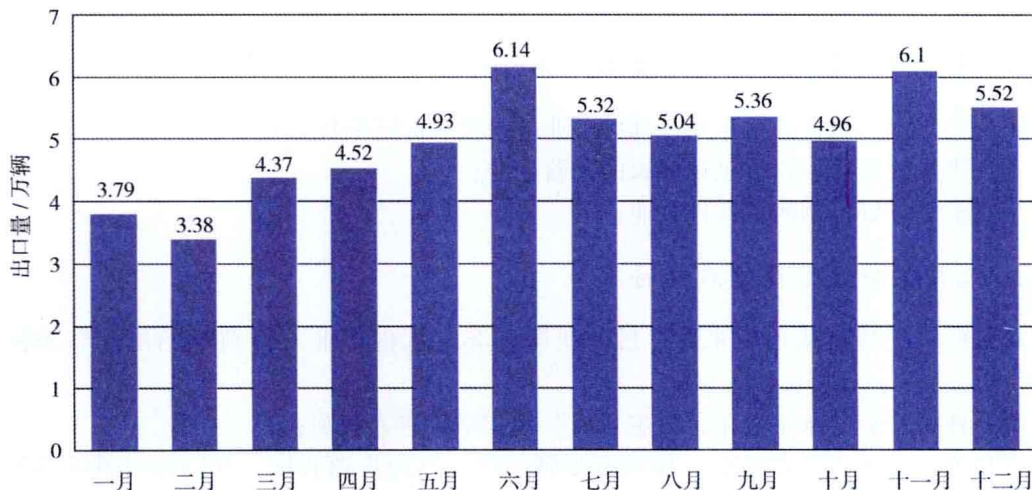


图1-8 2010年1~12月全国汽车出口情况

亚洲、北美和欧洲是我国目前汽车零部件出口最大的三个区域市场，其次是非洲、中美洲、大洋洲；出口国家超过100个，其中出口额排名前5位的国家是美国、日本、伊