



2015-2016年中国汽车产业发展 蓝皮书

The Blue Book on the Development of Automobile
Industry in China (2015-2016)



中国电子信息产业发展研究院 编著

主 编/王 鹏



人 民 教 育 出 版 社



2015-2016年中国汽车产业发展 蓝皮书

The Blue Book on the Development of Automobile
Industry in China (2015-2016)



中国电子信息产业发展研究院 编著

主 编/王 鹏

副主编/左世全 王 影



人 民 出 版 社

责任编辑：邵永忠

封面设计：佳艺时代

责任校对：吕 飞

图书在版编目（CIP）数据

2015-2016 年中国汽车产业发展蓝皮书 / 王 鹏 主编；

中国电子信息产业发展研究院 编著. — 北京：人民出版社，2016.8

ISBN 978-7-01-016523-3

I . ① 2… II . ①王… ②中… III . ①汽车工业—工业发展—研究报告—中国—2015-2016 IV . ① F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2016）第 174778 号

2015-2016年中国汽车产业发展蓝皮书

2015-2016NIAN ZHONGGUO QICHE CHANYE FAZHAN LANPISHU

中国电子信息产业发展研究院 编著

王 鹏 主编

人民出版社 出版发行

（100706 北京市东城区隆福寺街 99 号）

北京市通州京华印刷制版厂印刷 新华书店经销

2016 年 8 月第 1 版 2016 年 8 月北京第 1 次印刷

开本：710 毫米 × 1000 毫米 1/16 印张：17.25

字数：288 千字

ISBN 978-7-01-016523-3 定价：88.00 元

邮购地址 100706 北京市东城区隆福寺街 99 号

人民东方图书销售中心 电话（010）65250042 65289539

版权所有·侵权必究

凡购买本社图书，如有印制质量问题，我社负责调换。

服务电话：（010）65250042

代 序

在党中央、国务院的正确领导下，面对严峻复杂的国内外经济形势，我国制造业保持持续健康发展，实现了“十二五”的胜利收官。制造业的持续稳定发展，有力地支撑了我国综合实力和国际竞争力的显著提升，有力地支撑了人民生活水平的大幅改善提高。同时，也要看到，我国虽是制造业大国，但还不是制造强国，加快建设制造强国已成为今后一个时期我国制造业发展的核心任务。

“十三五”时期是我国制造业提质增效、由大变强的关键期。从国际看，新一轮科技革命和产业变革正在孕育兴起，制造业与互联网融合发展日益催生新业态新模式新产业，推动全球制造业发展进入一个深度调整、转型升级的新时期。从国内看，随着经济发展进入新常态，经济增速换挡、结构调整阵痛、动能转换困难相互交织，我国制造业发展也站到了爬坡过坎、由大变强新的历史起点上。必须紧紧抓住当前难得的战略机遇，深入贯彻落实新发展理念，加快推进制造业领域供给侧结构性改革，着力构建新型制造业体系，推动中国制造向中国创造转变、中国速度向中国质量转变、中国产品向中国品牌转变。

“十三五”规划纲要明确提出，要深入实施《中国制造 2025》，促进制造业朝高端、智能、绿色、服务方向发展。这是指导今后五年我国制造业提质增效升级的行动纲领。我们要认真学习领会，切实抓好贯彻实施工作。

一是坚持创新驱动，把创新摆在制造业发展全局的核心位置。当前，我国制造业已由较长时期的两位数增长进入个位数增长阶段。在这个阶段，要突破自身发展瓶颈、解决深层次矛盾和问题，关键是要依靠科技创新转换发展动力。要加强关键核心技术研发，通过完善科技成果产业化的运行机制和激励机制，加快科技成果转化步伐。围绕制造业重大共性需求，加快建立以创新中心为核心载体、以公共服务平台和工程数据中心为重要支撑的制造业创新网络。深入推进制造业与互联网融合发展，打造制造企业互联网“双创”平台，推动互联网企业构建制

造业“双创”服务体系，推动制造业焕发新活力。

二是坚持质量为先，把质量作为建设制造强国的关键内核。近年来，我国制造业质量水平的提高明显滞后于制造业规模的增长，既不能适应日益激烈的国际竞争的需要，也难以满足人民群众对高质量产品和服务的热切期盼。必须着力夯实质量发展基础，不断提升我国企业品牌价值和“中国制造”整体形象。以食品、药品等为重点，开展质量提升行动，加快国内质量安全标准与国际标准并轨，建立质量安全可追溯体系，倒逼企业提升产品质量。鼓励企业实施品牌战略，形成具有自主知识产权的名牌产品。着力培育一批具有国际影响力的品牌及一大批国内著名品牌。

三是坚持绿色发展，把可持续发展作为建设制造强国的重要着力点。绿色发展是破解资源、能源、环境瓶颈制约的关键所在，是实现制造业可持续发展的必由之路。建设制造强国，必须要全面推行绿色制造，走资源节约型和环境友好型发展道路。要强化企业的可持续发展理念和生态文明建设主体责任，引导企业加快绿色改造升级，积极推行低碳化、循环化和集约化生产，提高资源利用效率。通过政策、标准、法规倒逼企业加快淘汰落后产能，大幅降低能耗、物耗和水耗水平。构建绿色制造体系，开发绿色产品，建设绿色工厂，发展绿色园区，打造绿色供应链，壮大绿色企业，强化绿色监管，努力构建高效清洁、低碳循环的绿色制造体系。

四是坚持结构优化，把结构调整作为建设制造强国的突出重点。我国制造业大而不强的主要症结之一，就是结构性矛盾较为突出。要把调整优化产业结构作为推动制造业转型升级的主攻方向。聚焦制造业转型升级的关键环节，推广应用新技术、新工艺、新装备、新材料，提高传统产业的质量效益；加快发展3D打印、云计算、物联网、大数据等新兴产业，积极发展众包、众创、众筹等新业态新模式。支持有条件的企业“走出去”，通过多种途径培育一批具有跨国经营水平和品牌经营能力的大企业集团；完善中小微企业发展环境，促进大中小企业协调发展。综合考虑资源能源、环境容量、市场空间等因素，引导产业集聚发展，促进产业合理有序转移，调整优化产业空间布局。

五是坚持人才为本，把人才队伍作为建设制造强国的根本。新世纪以来，党和国家深入实施人才强国战略，制造业人才队伍建设取得了显著成绩。但也要看

到，制造业人才结构性过剩与结构性短缺并存，高技能人才和领军人才紧缺，基础制造、高端制造技术领域人才不足等问题还很突出。必须把制造业人才发展摆在更加突出的战略位置，加大各类人才培养力度，建设制造业人才大军。以提高现代经营管理水平和企业竞争力为核心，造就一支职业素养好、市场意识强、熟悉国内外经济运行规则的经营管理人才队伍。组织实施先进制造卓越工程师培养计划和专业技术人才培养计划等，造就一支掌握先进制造技术的高素质专业技术人才队伍。大力培育精益求精的工匠精神，造就一支技术精湛、爱岗敬业的高技能人才队伍。

“长风破浪会有时，直挂云帆济沧海”。2016年是贯彻落实“十三五”规划的关键一年，也是实施《中国制造 2025》开局破题的关键一年。在错综复杂的经济形势面前，我们要坚定信念，砥砺前行，也要从国情出发，坚持分步实施、重点突破、务求实效，努力使中国制造攀上新的高峰！

工业和信息化部部长

尚 圩

2016年6月

前言

汽车产业是国民经济的重要支柱产业，在国民经济和社会发展中起着重要作用，是国家工业化、现代化水平的重要标志。汽车产品的普及对经济社会发展和人民生活具有重要影响，汽车产业发展水平集中反映了一个国家制造业的国际地位。我国已成为世界第一大汽车生产国，建立了比较完善的产业体系，但中国还不是汽车强国，自主创新能力弱、国际竞争力不强的问题依然突出，能源、环境等的约束日益凸显。

汽车产业是稳增长的重要引擎。汽车产业具有关联度高、拉动力强、带动力大、吸纳就业广的特点。汽车产业链涉及诸多行业，影响面很广。2013年，我国汽车及相关产业贡献税收超过1万亿元，占全国财政收入的13%，直接或间接带动就业4000万人。随着我国经济发展步入新常态，汽车产业保持了良好的发展势头，有利于扩消费、促出口、增就业，有利于经济保持平稳健康增长。

汽车产业是调结构、转方式的重中之重。汽车产业是技术进步最快的产业部门之一，在国民经济的生产和消费中均具有十分重要的地位，与经济增长方式转变密切相关。推动汽车产业向创新驱动、绿色低碳、智能制造、融合发展转型，促进汽车产业的产品结构、技术结构、组织结构、布局结构优化提升，既是汽车大国向汽车强国转变的根本要求，也是实现工业大国向工业强国转变的必由之路。

汽车产业是制造强国建设的重要突破口。汽车是材料、装备、电子、能源等产业的系统集成体系，是工业整体竞争力的综合体现，代表着一个国家制造业的硬实力。汽车也是研发设计、生产制造、品牌建设、营销推广等领域的综合管理体系，是管理竞争力、品牌竞争力的整体展示，体现着一个国家制造业的软实力。

汽车产业是抢抓新技术革命的主要着力点。新能源、新材料、新技术等推动汽

车产业向绿色、智能、互联发展，全球汽车产业正步入创新发展的新时代。我国汽车产业应紧抓产业变革机遇，加快谋划布局，实现从传统汽车跟随者到汽车新时代领跑者的战略转换。

汽车产业是深化改革、扩大开放的重要领域。党的十八届三中全会以来，进一步深化体制机制改革成为全党和全国人民普遍的共识。当前汽车产业作为传统行业的代表，在产业政策法规、行业管理机制、国有企业体制等方面仍存在着诸多非市场化的因素，亟须加快体制机制改革创新。加快构建开放型经济及新体制也需要进一步加大汽车产业对外开放的力度和广度，在维护产业安全的前提下加快汽车产业走出去的步伐，提升国际竞争力。

二

国际金融危机后，全球范围内新一轮科技革命与产业变革蓄势待发，对汽车产业生产方式、发展模式和产业生态等方面都带来革命性影响，而我国汽车产业的发展也面临着重大机遇和挑战。

第一，全球经济疲弱态势近期难有明显改观。2015年，全球经济整体上仍处于国际金融危机后的深度调整期，发达国家复苏缓慢，新兴市场和发展中国家经济步入稳步调整期，全球经济复苏态势仍显脆弱。近期，国际货币基金组织(IMF)将2016年全球经济增长率预期下调至3.7%，预示着全球经济增长将进入疲弱“新常态”。具体表现为：首先，部分国家的产出缺口保持较高水平，用于消化高负债、高失业率在内的金融危机后续影响；其次，劳动力减少及人口老龄化造成劳动生产率增长进一步受限；另外，全球贸易增长继续放缓，2015年全球贸易额增长2.5%，远低于2008年金融危机前平均6.7%的贸易年增长水平。对于汽车产业来说，全球经济增速度的疲弱必然带来汽车市场需求的下降，这对终端消费以及产业投资增速也都带来一定的影响。

第二，全球能源供给格局面临深刻变革。随着科技和经济的发展，全球能源的长期传统供给格局不断调整变化，主要呈现三大发展趋势：首先，能源供给量随着发达国家消费萎缩，其需求量和人均消耗量的下降而降低。其次，能源供给结构将大大改变。以石油为主的液态能源仍然是当前以及未来的主要能源，但是其比例正在逐步降低，而天然气、页岩气、太阳能、风能、生物质能等新能源、可再生能源比例正在不断上升。全球产业结构向低碳化方向发展，以新能源、节能环保、先进

制造业、服务型制造业，以及具备较高能源效率的高新技术产业为代表的低碳经济，将成为新一轮产业结构调整升级的主要驱动力。再次，能源供给的重心将向发展中国家及新兴国家转移。随着全球经济增长重心的转移，全球能源消费重心也随之转移。

第三，全球科技革命推进产业融合创新。当前，以新一代信息技术、生物技术、新能源技术、新材料技术等新兴技术的快速发展与广泛应用为代表的新科技革命正在快速兴起。新科技革命将带来产业革命，对全球经济格局、产业结构、产业分工、组织方式产生颠覆性影响。世界各国为迎接新科技革命和产业变革，积极加大科技创新投入，推进产业发展的智能化、绿色化、服务化，在新一代信息技术、生物医药、新能源、新材料、节能环保等重要领域加强布局，抢占产业发展制高点。新科技革命的纵深发展推动了先进技术与传统汽车产业的交叉融合，尤其是互联网、移动互联网、大数据、云计算等新一代信息技术在汽车领域的广泛应用与渗透，汽车产品的形态和价值链将加快重塑，其中，“智能汽车”及“车联网”技术近年来由于IT企业的强势介入，在社会上广受关注，智能互联成为汽车技术演进的主要方向，是各国汽车企业竞争发展的战略制高点。美国、日本以及欧洲的发达国家已开始大力实施智能网联汽车发展战略，建立跨产业的协同联合创新机制，营造新型生态系统，全方位推动传统汽车产业转向研发智能网联汽车。在2014年的国际电子消费展上，汽车厂商宝马、通用、福特等取代传统的电子产品厂商成为大会的焦点，它们纷纷拥抱智能手机和移动计算技术，有的还开放了车载系统，鼓励开发者群体开发应用为丰富其智能汽车产品功能做出贡献。特斯拉、谷歌等新进入者通过智能网联汽车切入市场，加紧重塑传统汽车产业生态。此外，由于互联网技术在汽车产业的广泛渗透，汽车产业的传统商业模式也受到巨大冲击，汽车电商化和共享化等创新模式已快速兴起。

第四，我国经济发展步入“新常态”。“经济新常态”成为当前我国经济发展的最突出特点。新常态下，传统产业产能过剩问题更将突出，新兴产业、服务业地位将空前提升，生产小型化、智能化、专业化将成为产业组织新特征；要素驱动力减弱，科技创新成为经济发展核心引擎。“经济新常态”将对整个中国汽车市场产生深远的影响。我国汽车工业面临的国际环境发生了巨大变化，受到了发达国家和发展中国家的双重挑战，但与此同时，技术创新出现新模式，这给汽车行业带来了新的发展机遇。未来我国汽车业将呈现以下新特征：汽车增速从高速转为中低速、产业投资

正由增量引进向加快“走出去”转变、新兴产业加快发展以推动汽车产业向创新和服务业驱动发展的方向转变。

第五，发展新能源汽车成为国家战略。发展新能源汽车，实现汽车动力系统的新能源化，推动传统汽车产业的战略转型，在国际上已经形成广泛共识。美国、日本、欧洲等国家和地区都将新能源为代表的低碳产业作为国家战略选择，实现新一轮经济增长。目前我国新能源汽车经过十几年的发展，相继迎来了政策、需求和产业化的三大“利好”。发展新能源汽车也成为我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路。新能源汽车产业化发展步入上升期。从“十五”到“十二五”期间，我国新能源汽车走过了从研发、示范考核到产业化的阶段。中国新能源汽车产业化无论是从中长期还是短期环境看，都进入了较好的产业上升期。据预测到2020年左右，全新结构的轻量化纯电动汽车、燃料电池汽车、智能化电动汽车将先后进入产业化阶段。我国重点通过以下几个方面推进新能源汽车产业化进程，包括完善充电设施建设、制定企业平均油耗管理办法、建立新能源汽车发展基金、实施新能源汽车企业准入、破除地方保护目录、支持新能源汽车长期推广等。

第六，“中国制造2025”和“互联网+”推动汽车产业转型升级。汽车产业是实现“中国制造2025”的重要载体。2015年5月出台的《中国制造2025》明确提出将重点支持节能与新能源汽车（纯电动汽车和插电式混合动力汽车、燃料电池汽车、节能汽车）以及智能网联汽车的发展。从建设制造强国的要求看，汽车产业以其在国民经济中的重要地位和对经济增长的重要拉动作用被列为国家的战略性竞争产业。当前，在新科技革命快速发展、全球技术创新不断涌现的背景下，汽车产业也成为数字化、网络化、智能化、绿色化以及新能源、新材料、新装备制造等技术创新应用最全面的载体与平台，因此再次成为新科技革命的代表性产业和重要载体。“互联网+”为新常态下我国汽车产业的发展提供了创新思路。2015年7月，国务院制定并实施“互联网+”行动指导意见，通过移动互联网、云计算、大数据、物联网与现代制造业的结合，催生新兴业态，以适应新技术革命的发展要求。这符合制造业网络化、数字化、智能化发展的大背景，也顺应了汽车产业调整变革、转型升级的大趋势。在互联网技术应用的深度影响下，具备技术驱动特征的汽车产业也将呈现出数字化、网络化、智能化的发展趋势。从汽车产业链环节来看，汽车产品设计与制造更加智能、高效与个性化；销售与售后服务更加便捷与网络化、人性化；无人驾驶、车载系统等新

兴技术不断应用,车、人、路三者的关系更加和谐与安全。从汽车产业价值链分布来看,用户从过去专注车辆硬件条件转为更加关注汽车的使用功能,汽车电子产品和基于汽车的智能服务在产品价值链中的比重快速上升,汽车制造、销售渠道、服务的竞争格局面临新一轮的洗牌和调整。

三

虽然我国已成为汽车生产大国,但还不是汽车强国,与先进国家相比,我国汽车产业自主创新还有较大差距。主要表现在:

一是关键核心技术缺失。在我国汽车产业发展初期,政府采取了“以市场换技术”的模式,从人才培养和技术溢出角度看,这对中国品牌汽车企业的培育起到了一定的促进作用。但随着我国汽车市场的快速发展,乘用车领域已经被合资品牌占据大部分份额,但中国品牌汽车企业却没有完成从模仿到学习的过程,仍未掌握整车及关键零部件的核心技术。中高端市场,特别是乘用车市场,主要被外资和合资品牌占据。汽车的外观设计、先进材料、关键零部件、整车制造、高端智能装备等核心技术也被跨国企业在全球的产业链控制。合资企业对外方产品和技术的依赖仍然很强。合资企业主要依靠直接引进的外方技术,没有完成技术学习和技术吸收的过程,对汽车产业核心技术能力的提高、促进相关产业及技术发展的作用不明显。缺乏自主知识产权。目前中国品牌汽车技术中有很大大一部分的知识产权并不是自己所有,尤其是在动力总成等核心零部件方面与国际先进水平依然存在较大差距。国内生产的乘用车中,发动机、变速器、控制系统等高技术含量、高附加值的核心零部件基本依赖进口或由外方独资企业与合资企业控制。

二是研发投入严重不足、结构不合理。整车方面,我国汽车整车企业 R&D 投入占销售收入的比例不到 2%,和全球主要汽车企业集团 5%—8% 的平均值有较大差距。虽然个别中国品牌汽车企业如奇瑞、吉利的研发投入占销售收入的比重超过 5%,但由于规模较小,对汽车行业整体研发水平提高有限。零部件企业方面,据统计,全球零部件企业平均研发投入占销售收入的比例约为 5.1%,一般高于整车企业。但我国汽车零部件企业则普遍低于 1.4%,与整车领域的差距更大。此外,整车企业对引进技术的消化与吸收环节投入不足、重视程度不够。我国引进技术和消化吸收的经费投入比是 1:0.08;而日本和韩国在汽车技术引进吸收方面的比例则是介于 1:5 到 1:8 之间,从而形成了“引进—吸收—试制—自主创新”的良性发展。

三是汽车研发人才明显不足。据统计,在全球主要汽车企业集团中,研发人员数量占员工总人数的比例均超过10%,而我国汽车行业该数值平均为7%左右。人才质量上的差距更大,发达国家经过多年的汽车产业发展和汽车技术研究,研发人才的积累远远领先我国;同时,全球主要汽车企业的中高级技工数量占工人总数的40%以上,而我国只有不到15%。

另外,在新能源汽车产业发展方面主要存在以下问题:一是动力电池和整车技术水平有待进一步提高。动力电池方面,我国缺少龙头企业,系统集成和工程化能力弱,高能量密度三元材料动力电池批量供应和一致性保障能力还不够。美、日、韩等国家对下一代锂离子电池、新体系电池的研发都进行了系统布局,并发布了国家层面的发展技术路线图。整车方面,共性技术开发能力不足,整车品质如操控性、可靠性、减震降噪等方面与国外产品相比还有较大差距。对燃料电池汽车、智能网联汽车等前沿技术方面技术储备不足。二是充电设施建设滞后且推进难度大。充电设施建设滞后且推广缓慢已成为制约纯电动汽车快速推广的主要因素,也是影响插电式混合动力汽车实际使用节能减排效果的一个重要原因。截至2014年年底,全国已建成分散式充电桩近3.1万个,集中式充换电站780座,能够为超过12万辆新能源汽车提供充换电服务。基本形成以充为主、以换为辅的充电模式格局。但在充电桩建设方面仍存在以下问题:公共充电站土地审批难;私人充电桩无固定车位安装、电网改造和物业协调难度大;公共充电站和充电桩建设密度低、布局不合理、兼容性差、利用率不高;充电设施设计施工、竣工验收等环节的标准规范不健全,存在着安全隐患;国家电网公司退出城市充电设施建设,但社会资本、民营企业尚未及时跟进。

四

基于对上述汽车产业经济和社会发展中一些重大问题的思考,赛迪智库装备工业研究所编撰了《2015—2016年中国汽车产业发展蓝皮书》。本书系统剖析了我国汽车产业发展的成就与问题,总结归纳了全球汽车产业发展趋势,并结合当前国内外经济形势,深入探讨了我国汽车产业发展的趋势。全书分为综合篇、行业篇、区域篇、园区篇、企业篇、政策篇、热点篇、展望篇,共八个部分。

综合篇:从全球角度分析了2015年世界汽车产业的总体产业现状、发展趋势以及主要国家和地区的进展与成就,对2015年中国汽车产业发展状况、存在问题进行

了专题分析。

行业篇：对我国汽车产业 2015 年乘用车、商用车以及汽车零部件等领域进行专题分析，研究探讨了各自领域整体发展状况、细分行业发展状况以及行业发展面临的问题。

区域篇：分别对东、中、西部地区总体及重点省份与城市 2015 年汽车产业发展情况、发展特点、发展经验等进行了深入探讨与总结。

园区篇：选择有代表性的重点汽车产业园区或经济技术开发区，就其 2015 年发展整体情况进行分析，总结归纳各园区发展的基本经验。

企业篇：分别选取了国有汽车企业和民营汽车企业中成长较快、发展较好且具有一定代表性的企业为对象，详细剖析各企业的发展情况、生产经营情况和经营发展战略。

政策篇：深入分析我国汽车产业 2015 年发展的政策环境，重点解析汽车产业领域发布的重大产业政策、意见、计划和方案。

热点篇：选取行业热点，就我国新能源汽车充电基础设施建设加速推进、智能网联汽车成为关注重点、大众排放造假等关键热点问题展开详细论述。

展望篇：对国内外行业研究机构预测性观点进行综述，并对 2016 年我国汽车产业总体形势及各细分行业的发展趋势进行了展望。

加快汽车产业转型升级、建设汽车强国是一项长期性、艰巨性的任务。在当前经济转型的背景下，汽车产业面临着千载难逢的机遇和前所未有的挑战，既需珍惜实践中取得的来之不易的成果和经验，也要正视发展中积累的不容忽视的矛盾和问题，更当以百折不挠的意志和包容并兼的智慧推动汽车产业的转型升级，就一定能开创我国汽车产业由大变强的新局面。

工业和信息化部装备工业司司长



目 录

代 序（苗圩）

前 言（李东）

综 合 篇

第一章 2015年全球汽车产业发展状况 / 2

第一节 产业现状 / 2

第二节 发展趋势 / 11

第三节 主要国家和地区概况 / 16

第二章 2015年中国汽车产业发展状况 / 28

第一节 产业现状 / 28

第二节 存在问题 / 38

行 业 篇

第三章 乘用车 / 42

第一节 行业运行基本情况 / 42

第二节 各子行业运行分析 / 46

第三节 行业发展面临的问题 / 49

第四章 商用车 / 52

第一节 行业运行基本情况 / 52

第二节 各子行业运行分析 / 54

第三节 行业发展面临的问题 / 56

第五章 零部件 / 58

第一节 行业运行基本情况 / 58

第二节 各子行业运行分析 / 62

第三节 行业发展面临的问题 / 64

区域篇

第六章 东部地区 / 68

第一节 2015年整体发展形势 / 68

第二节 重点省份与城市发展情况 / 71

第七章 中部地区 / 77

第一节 2015年整体发展形势 / 77

第二节 重点省份与城市发展情况 / 78

第八章 西部地区 / 81

第一节 2015年整体发展形势 / 81

第二节 重点省份与城市发展情况 / 83

园区篇

第九章 长春汽车经济技术开发区 / 88

第一节 发展现状 / 88

第二节 发展经验 / 92

第十章 武汉经济技术开发区 / 95

第一节 发展现状 / 95

第二节 发展经验 / 97

第十一章 成都经济技术开发区 / 99

第一节 发展现状 / 99

第二节 发展经验 / 100

企业篇

第十二章 东风汽车集团股份有限公司 / 104

第一节 企业基本情况 / 104

第二节 生产经营情况 / 110

第三节 经营发展战略 / 113

第十三章 中国长安汽车集团股份有限公司 / 116

第一节 企业基本情况 / 116

第二节 生产经营情况 / 120

第三节 经营发展战略 / 123

第十四章 中国长城汽车股份有限公司 / 127

第一节 企业基本情况 / 127

第二节 生产经营情况 / 130

第三节 经营发展战略 / 134

第十五章 比亚迪股份有限公司 / 137

第一节 企业基本情况 / 137

第二节 生产经营情况 / 143

第三节 经营发展战略 / 148

政策篇

第十六章 2015年中国汽车产业政策环境分析 / 154

第一节 税收减免促进消费 / 154

第二节 新能源汽车推广力度继续加大 / 155

第三节 节能减排要求日趋升级 / 157

第十七章 2015年中国汽车产业重点政策解析 / 159

第一节 《国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见》 / 159

第二节 《汽车动力蓄电池行业规范条件》 / 163

第三节 《新建纯电动乘用车企业管理规定》 / 166

热点篇

第十八章 新能源汽车充电基础设施建设加速推进 / 172

第一节 主要情况介绍 / 172

第二节 关键事件 / 174

第三节 效果及影响 / 180

第十九章 智能网联汽车成为关注重点 / 185

第一节 主要情况介绍 / 185

第二节 关键事件 / 187

第三节 效果及影响 / 189

第二十章 大众排放造假事件 / 193

第一节 主要情况介绍 / 193

第二节 关键事件 / 194

第三节 效果及影响 / 194

展望篇

第二十一章 主要研究机构预测性观点综述 / 198

第一节 乘用车行业预测 / 198

第二节 商用车行业预测 / 199

第三节 零部件行业预测 / 201

第二十二章 2016年中国汽车产业发展形势展望 / 204

第一节 整体展望 / 204

第二节 子行业展望 / 206

附录

附录一 国家税务总局关于修改《车辆购置税征收管理办法》的决定 / 210

附录二 关于减征1.6升及以下排量乘用车车辆购置税的通知 / 216

附录三 交通运输部关于加快推进新能源汽车在交通运输行业推广应用的实施意见 / 218

附录四 关于2016—2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知 / 224

附录五 关于节约能源、使用新能源车船车船税优惠政策的通知 / 230

附录六 国务院办公厅关于加快电动汽车充电基础设施建设的指导意见 / 233

附录七 关于完善城市公交车成品油价格补助政策加快新能源汽车推广应用的通知 / 240

附录八 新建纯电动乘用车企业管理规定 / 246

附录九 汽车动力蓄电池行业规范条件 / 250

后 记 / 255