


山东淄川汽车产业发展规划 (2016年~2020年)

 机械工业第四设计研究院有限公司
SINOPEC ENGINEERING CORPORATION

二〇一六年二月

目 录

前言	1
一、汽车产业环境分析	3
1. 世界汽车工业现状及趋势	3
2. 中国汽车产业现状及趋势	14
3. 国内汽车市场分析	48
4. 山东省汽车产业现状	57
二、典型区域汽车产业发展分析	59
三、淄川区汽车产业分析	88
1. 淄川区汽车产业现状	88
2. 主要汽车及零部件企业情况	93
3. 存在的主要问题	103
4. 淄川区汽车产业发展环境分析	107
5. 淄川区发展汽车产品定位分析	116
四、汽车产业发展战略	118
1. 指导思想	118
2. 发展原则	118
3. 发展定位	119
4. 主要目标	119
5. 总体思路	121
6. 发展重点	122
7. 主要任务	126
五、淄川区汽车产业集群与项目规划	128
1. 规划依据	128

2. 规划范围	132
3. 规划目标	133
4. 规划理念	133
5. 总体规划及布局	135
6. 经济和社会效益分析	146
7. 重大汽车项目规划	147
六、发展策略、保障措施及建议	155
1. 实施计划	155
2. 发展策略	157
3. 保障措施	158
4. 建议	161
附件一：建议的主要汽车项目	164
附件二：国内主要新能源汽车及配套企业	193
附图：1. 区域地理位置分析图	
2. 规划区范围示意图	
3. 产业布局分析图	
4. 现状交通分析图	
5. 现状土地供应条件分析图	
6. 原有汽车相关企业分布图	
7. 汽车产业用地范围示意图	
8. 空间结构分析图	
9. 功能布局分析图	
10. 土地开发时序图	
11. 西翼规划汽车相关企业分区图	
12. 东翼规划汽车相关企业分布图	

前 言

汽车工业毫无疑问是国民经济重要的支柱产业，对经济和社会发展能够起到举足轻重的作用，是一个国家或地区制造业水平的标志。汽车具有产业规模大、带动效应强、涉及产业多、影响范围广、产品数量众、质量要求高、需求多元化、资源技术资金人才密集等特点。

汽车产业对于整个国民经济乃至社会发展的影响越来越大。汽车及零部件产业的发展，对于拉动淄川区的经济发展有着不可估量的作用。为积极适应和引领经济新常态形势，工业立市，为培育淄川区制造业新优势，推进产业结构优化升级，实现全市经济高速度、跨跃式发展，加快发展汽车工业，壮大汽车产业规模，促进汽车及零部件产业协同发展，把汽车工业作为支柱产业培植和发展，对淄川区具有十分重要意义。

近年来，山东省淄博市淄川区以山东唐骏欧铃汽车制造有限公司为龙头，辅以各乡镇的汽车零部件企业，共计超过 30 家汽车及零部件企业，汽车产业初具规模，具备了进一步发展形成集聚效应的汽车产业基地的基础。

机械工业第四设计研究院有限公司承担编制淄川区汽车产业发展规划的任务后，与淄川区经济和信息化局对淄川经济技术开发区、西河镇、昆仑镇、龙泉镇、洪山镇的二十多家汽车及零部件企业进行了深入考察和调研，根据收集到的资料，对山东淄川汽车工业进行了深入分析，依据淄川区的发展总体规划和功能

分区，立足淄川区的汽车工业基础和发展条件，结合淄川区的产业发展规划和产业链特征，以汽车产业发展带动相关产业联动发展为主线，对全市汽车及零部件产业发展进行战略定位，拟定淄川区汽车产业发展的重点方向和领域，制定出山东淄川汽车产业发展规划。

山东淄川汽车产业发展规划全面梳理了国内外汽车工业发展现状及特点，深入研究了汽车工业发展的新趋势、新方向 and 市场需求变化情况，分析了淄川区发展汽车产业的机会，依照国家十三五发展规划、汽车产业政策和发展规划，结合淄川区的资源特点，提出淄川区汽车产业发展战略、发展规划、保障措施及政策建议。力争做到科学引导和推进淄川区汽车产业快速、有序、健康发展，实现建立立足山东，辐射全国的汽车产业体系，成为鲁中有竞争力和影响力的汽车及零部件制造、研发、汽车物流及汽车商贸的产业集群，实现山东淄川汽车产业的跨越式发展。

一、汽车产业环境分析

1. 世界汽车工业现状及趋势

当今世界国际汽车工业结构正在不断发生重大重组，世界汽车工业正在将跨国公司垄断格局发展深入。长期以来由于传统的汽车工业发达国家生产能力过剩，产品开发成本大幅度提高，促使产业结构调整步伐明显加快，发展汽车工业联盟成为世界汽车工业发展的潮流。在二十世纪后期，特别是进入二十一世纪以后，随着各大汽车制造商竞争实力的接近，各大汽车公司竞争目标已不再是击败对手，而是强调联合、合作和共同发展，使之形成集团优势，更具竞争力，达到双赢或共赢的局面。如此可以分摊开发汽车高新技术的巨大研发费用，共享采购资源，以降低独立开发的投资风险；利用对方已有的厂房设备以及市场网络，以降低生产、销售和储运成本，提高效率，从而占有市场。

尽管进入二十一世纪后，全球汽车产业的增长速度开始趋缓。但由于亚洲汽车市场的全面扩容，特别是中国汽车工业的蓬勃兴起，亚洲正在形成与北美、欧洲鼎足而立的汽车市场。2006年以前世界汽车产量的一半集中在欧洲、北美及日本。近年来，欧美日传统汽车市场的重要地位正逐渐下降，中国迅速崛起，未来世界汽车生产的重心将逐渐移往中国。在经济全球化和技术进步不断加快的背景下，当前世界汽车产业呈现出了一系列不同于以往的发展特点。汽车产业仍有巨大发展空间，依然是世界经济发展的主导产业。

（1）全球汽车产业发展格局的新变化

① 汽车产业链日益呈现全球化

随着经济全球化进程显著加快，汽车产业包括投资、生产、采购、销售及售后服务、研发等主要环节也日益全球性配置。例如，过去跨国公司在本国设立研发机构，对于目标国市场采取复制产品的方式进行投资，而现在则采取将各个功能活动和能力分配给全球市场的方式。由此导致了新的专业化分工协作模式的出现，特别是整车装配与零部件企业之间呈现分离趋势，零部件的跨国公司越来越多。整车制造企业零部件的全球采购以及零部件工业的国际化，模糊了汽车产品的“国家特征”，使其成为了典型的全球化产品。

② 产业链中低端进一步向发展中国家集聚

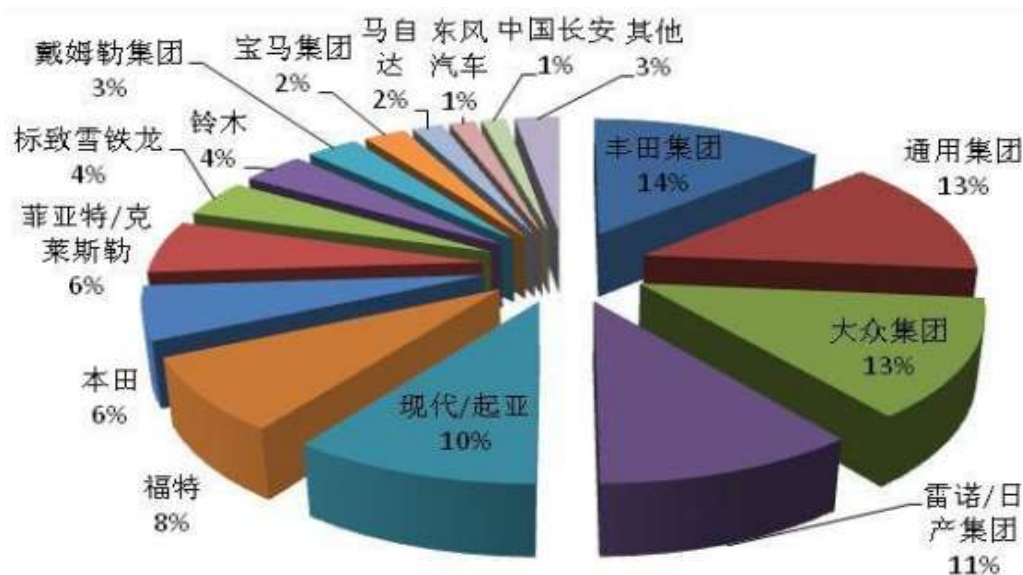
全球汽车生产和消费总体上形成两大特征：一是美国、日本和欧洲等发达国家及地区，汽车生产和消费量均达到了一定的饱和状态，他们现在与今后面临的问题都是如何提高性能，包括汽车的整体性能，如轻量化、节能、安全舒适和多功能，以及从低污染到无污染的环保质量这两方面。二是广大发展中国家汽车生产和消费尚处于规模扩张阶段。这两大特征表明了全球汽车生产和开发的两个不同层次，发达国家对国内汽车开发生产进行结构调整，压缩普通汽车的产量，研发生产新一代汽车产品，向高档次汽车发展。他们将一般汽车的生产设备和生产基地转移到发展中国家进行生产并不断扩大产量，以适应一些国家和地区的消费需求，从而形成了一个中低档汽车的层次。

（2）全球汽车产业结构特征

随着汽车产业调整步伐加快，全球汽车产业结构呈现出了新的特征。

① 全球范围内汽车集团兼并与重组趋势加剧

全世界独立的较大规模的汽车公司数量从1964年的52家减少到1980年的30家。进入二十世纪九十年代以来，由于全球汽车生产能力普遍过剩，加之各国对安全、排放、节能法规日趋严格，促使汽车产业全球性结构调整步伐明显加快，许多发达国家的汽车公司通过扩张、合并、兼并等手段增强自身竞争力。产业链的全球化 and 大规模的跨国重组，从根本上改变了汽车产业的传统资源配置方式、企业的竞争模式和企业的组织结构。近年来，汽车跨国公司通过收购、兼并、控股和参股等联合和重组等手段，已形成10大汽车集团，其产量已占世界汽车产量80%以上。



2013年世界主要汽车制造商市场份额

② 零部件制造在汽车产业链中的地位加强

市场竞争的加剧，促使世界各大汽车公司纷纷实行全球生产、全球采购策略。整车企业由向多个汽车零部件厂商采购转变为向少数系统供应商采购；由单个汽车零件采购转变为模块采购；由实行国内采购转变为全球采购。而零部件企业也将其产品面向全球销售，不局限于仅供给本集团的整车企业。同时，也使两者的关系更加紧密，即零部件企业在整车的开发和生产过程中的介入程度越来越深，汽车产业链的技术与研发重心逐渐开始向零部件制造商倾斜。



③ 国际竞争由制造链向服务链加速延伸

目前，全球主要汽车生产国生产能力过剩、行业利润率不断下降，汽车制造商们已经无法单纯从生产制造中获取汽车产业的最高利润。而经济全球化趋势的日益加深，也促进了以市场营销全球化、售后服务全球化和服务贸易全球化为核心内容的汽车服务业的全球化进程。汽车金融、电子商务等新型服务贸易方式的广泛应用，加快了国际竞争由制造业向贸易与服务领域延伸的步伐。在服务领域，销售和服务分离、租赁管理、维修、快递服务等各种汽车服务方式不断创新，各种汽车金融贷款、保险、物流配送体制不断完善。

④ 汽车产品技术创新加快

汽车产品技术创新的步伐加快，围绕安全、环保、节能等领域，新能源、新材料、新工艺、新车型不断涌现，氢燃料、燃料电池、混合动力、替代能源等发展加快，乘用车向平台化、系列化、轻量化、小型化、节能化、洁净化、电子化、柴油化、智能化、安全化方向发展。其中，混合动力、燃料动力、纯电动等新能源汽车是各国汽车工业发展的方向。

⑤ 跨国公司加快调整对华战略重点

面对中国汽车市场重要地位的持续上升，跨国公司的对华战略也随之升级。十年以前跨国公司在中国汽车市场主要采取“圈地运动”战略，通过合资划分中国汽车制造的势力范围。从2003年开始，跨国公司对华战略重点开始转向大肆扩张产能。为了确保在中国市场的领先地位，大众、宝马、奔驰、福特、通用、日产、丰田、标致雪铁龙等汽车巨头纷纷在中国各地布局或扩建工厂，提升产能，希望通过竞争性投资来进一步抢占市场份额。

（3）全球汽车市场的变化

目前，世界汽车工业正在发生日新月异的变化，尽管以美国、日本、德国为代表的传统汽车发达工业国仍占据全球汽车主要市场，但以中国为代表的新兴市场的崛起，正在改变全球汽车产业与市场的格局，成为全球汽车业关注的焦点。据不完全统计，近年来，全球汽车市场增长率40%以上由中国、巴西、俄罗斯、印度“金砖四国”所贡献，相应生产能力的增长可能达到55%左右。

这个崛起的新兴市场正在迅速扩大并将占据本国和第三世界国家的潜在巨大市场，将带动全球汽车销售创新高，领跑全球汽车市场。因此，新兴市场将带动全球汽车业走向未来。

① 以欧、美、日为代表的传统汽车市场，相对低迷、处于转型与转移阶段。

2007年爆发的美国金融危机，以及金融危机延续和深化引发的2009欧债危机，使传统汽车工业国和市场受到重创，通用、福特及克莱斯勒“三巨头”为代表的美国汽车业陷入了破产倒闭的困境。由金融危机引发的信贷紧缩，是导致汽车销量持续下跌的主要原因之一。目前，美国汽车工业三巨头——通用、福特和戴姆勒-克莱斯勒为适应高油价时代的来临，正在艰难转型，开发更多节能型汽车，同时在海外低成本国家建设生产基地。

近几年德国新车销量明显下滑，失业率进一步升高，而消费者的开支也随之收紧。德国汽车工业一直没有摆脱产能过剩的问题，这也导致裁员风险不可避免。但是中国市场拯救了德国汽车制造业，十多年来，德国大众销量增长之所以猛增，确实是受益于中国市场。大众集团在中国的销售量超过了世界任何地方，也带来了丰厚的利润。

自2009年以来，日本汽车工业除了受到美国金融危机影响外，日本汽车品牌受到中日关系、召回事件、核泄漏、大地震等一系列外部因素的打击，在华市场份额逐年下滑，日本车企尚未找到有效的方法摆脱困境。日本必须依靠海外市场的有力支持，特别是加快开发中国市场毋庸置疑是最为有效的途径。

② 新兴市场改变全球汽车格局

当美国底特律汽车城还徘徊于破产时，当部分欧洲车企还未摆脱欧债危机时，中国汽车市场依旧高歌猛进。中国汽车产业作为世界汽车产业重要的组成部分，为世界汽车工业的发展起到了重要的作用。全球制造业，包括汽车工业的中心向新兴崛起的发展中国家转移是不可逆转的趋势。未来随着传统的汽车工业体的衰落和新兴国家汽车工业的崛起，传统汽车大国的研发和生产基地将进一步向新兴市场国家转移，成为不可抗拒的历史潮流。新兴国家正在改变与掌握未来全球汽车工业格局的发展命脉。

巴西本国的汽车工业在第二次世界大战后迅速发展。经过几十年的发展，汽车工业已逐步成为巴西工业的重要支柱产业，对巴西经济发展发挥了重要作用。根据巴西全国汽车工业协会的统计，汽车工业生产总值占 GDP 总值的 5% 以上，占国内工业产值的 10%，全国约有 200 万人从事汽车及其零部件的生产销售、维修保养和其它相关服务工作。目前，德国大众、美国的福特、通用、意大利菲亚特、日本本田、丰田等世界各大知名汽车企业均在巴西投资设厂。巴西已成为世界第五大汽车消费国和第六大汽车生产国。

俄罗斯是汽车生产大国，也是迅速发展的汽车市场之一，但俄罗斯汽车生产增长速度还是落后于世界增长速度。俄国内生产的汽车仅占其汽车市场容量的 2/3 左右，在俄罗斯市场上销售的进口汽车半数以上是进口二手车。所以说俄罗斯完全有潜力成为欧洲最大的汽车市场。根据俄政府制定的《2020 年俄罗斯汽车工

业发展规划》，俄将投资 367 亿美元用来扶持本国汽车工业。

印度汽车工业是印度经济的支柱之一，对印度经济的发展起着至关重要的作用。目前，印度汽车整车企业提供 20 多万个就业岗位，汽车零部件企业提供 25 万多个就业岗位，与汽车相关产业共计提供 100 多万个就业岗位。随着 GDP 的持续高速增长、人口年龄结构的变化、基础设施建设的不断改善、居民出行需求的日益增长，以及印度政府强有力的减税政策和信贷政策的持续推动，印度汽车消费市场未来几年有望保持两位数的增长速度。

（4）全球汽车产业发展趋势

促使汽车产业发生重大变革的因素除了成本和市场竞争压力外，还有用户对汽车产品的安全性、舒适性和个性化提出的越来越高的要求。另外，社会对环保也更加关注，现有的原材料资源日益匮乏和与此有关的越来越严格的法规要求，对这种变革也产生了重要影响。这些影响因素共同影响了全球汽车产业的发展趋势。

① 新能源汽车逐渐崭露头角，市场前景看好

近几年，各主要汽车生产国均投入大规模的研发资金开展新能源汽车整车集成和关键技术研发，包括纯电动汽车、插电式混合动力汽车及燃料电池汽车在内的各种各样新能源汽车展现在市场上。发展节能与新能源汽车是减少汽车燃料消耗量，缓解燃油供求矛盾，促进汽车产业技术进步和优化升级的重要举措。目前，世界新能源汽车市场化还没有取得重要突破，尽管有部分开

发的产品开始批量进入市场，但发展环境还需要逐步改善，加快关键技术突破。同时，传统汽车由于装用了新型动力系统和增加废气净化装置，其噪声值也大幅降低，汽车百公里油耗下降，废气排放也大幅度减少。



② 电子技术成为汽车产业的核心技术

目前电子装备及其软件价值平均已占发达国家汽车生产成本的三分之一以上。未来电子技术在汽车上的应用将呈几何级数地增加。预计到 2015 年平均将有 40% 的汽车成本是用于汽车电子的。以信息化、数字化、大数据、云计算等为特征的新一轮科技革命正在兴起，而汽车将成为应用这些最新科技成果的最佳载体之一，车载信息娱乐系统、车联网技术、智能化技术将引领未来技术发展的方向。未来的汽车将呈现“五化”趋势，即功能多元化、控制集成化、开发平台化、系统网络化和技术一体化。由于汽车电子化的推动，大部分汽车（部件或系统）模块都实现智能化，不同的总线系统、操作控制系统通过软件不仅能相互联成一体，而且可实现智能化。

须考虑日后如何拆分、回收的问题，这不仅是对整车厂，更是对零部件厂商的巨大挑战。排放控制、噪声控制以及车内空气质量等，都会越来越受到关注。

⑥ 新的汽车生产方式开始形成

世界汽车生产经历了单件定制生产、福特大规模方式生产、精益生产等阶段。福特大规模生产方式不仅在汽车制造领域，而且在整个制造业都成为生产的基本模式。

但是在上述变化影响下，汽车产业开始进入大规模定制时代，实际上是为每一位顾客提供独一无二的定制产品。在大规模定制生产中，用户处于价值链的最前端，企业要按订单而不是按预测来生产，而且定制的速度越来越快。

国外汽车产业已经广泛采用平台化战略、模块化生产、全球采购等方式。平台化就是将汽车开发从单车型化转向系列化、多样化、共用化。在大规模生产方式下，汽车制造厂从每一个零件开始组装出整车，而在大规模定制生产方式下，汽车被分解成大的模块，每个模块实际上是上千个零件的集成，由大的供应商组装供应，汽车厂只需要把这些大模块组装起来就完成了装配工作。

⑦ 全球汽车市场总体增长放缓

目前，世界经济形势处于低迷的状态，发达国家由于自身陷入主权债务的泥潭无法拉动全球增长。由于受到消费者信心趋软影响，近几年来欧美日等新车市场销售全部告急走低，在大环境的驱使下，导致汽车销售快速收缩。由于受到全球经济危机的影响，全球汽车市场销售量纷纷增速趋缓或下降。

（5）工业化国家汽车市场的发展规律

根据工业化国家的发展规律，当人均 GDP 超过 1000 美元时，轿车开始普及，从 1000 美元到 3000 美元是汽车需求快速增长期，汽车增幅是人均 GDP 增幅的 1.5 倍左右；从 3000 美元到 10000 美元是汽车需求的平稳上升期，发展速度与人均 GDP 的增速相当，而人均 GDP 超过 10000 美元之后，汽车市场已经基本饱和，汽车的销售以更新需求为主，总体规模维持在一个相对稳定的区间，而这个阶段的汽车市场受到人均 GDP 的影响就非常小。中国的各地的 GDP 介于 3000~7000 美元之间，根据这一特性，我们中国的汽车行业处于平稳增长的中期阶段。

汽车需求与人均 GDP 对照表

项目	近期	中期	远期
人均 GDP（美元）	1000~3000	3000~10000	10000 以上
汽车市场特点	快速增长期	平稳增长期	稳定期
汽车需求与人均 GDP 的对应关系	增速是人均 GDP 的 1.3~1.5 倍	增速与人均 GDP 相当	与 GDP 无直接关系

2. 中国汽车产业现状及趋势

中国汽车工业始于 1953 年，第一汽车制造厂破土动工，1956 年第一汽车制造厂建成投产，开始生产中国的自主品牌汽车。新中国自力更生制造出的汽车填补了中国工业的空白，让中国自立于世界汽车工业之林。但由于国家不开放，我国的汽车工业长期与世界隔绝，失去了交流提高的机会，使我国的汽车工业逐渐地被现代化的世界汽车工业抛在后面。另外，当时我国的汽车工业

是以载货车为主导的，对轿车缺乏应有的重视，这使得我国的轿车工业技术水平长期处于极为幼稚的状态。

改革开放后，我国经济迅速发展，对轿车的需求越来越强，我国落后的轿车工业根本无法满足这种需求。为了迅速提高汽车的生产能力和技术水平，我国汽车工业开始走上与国外汽车企业合作、引进消化外国先进技术的发展道路。经过二十多年的发展，目前我国已成为汽车生产大国和消费大国，汽车产销量稳定增长，连续五年蝉联全球第一。

当前，我国汽车工业已经形成了比较完整的产品系列和生产布局，建成了第一汽车集团、东风汽车集团、上海汽车工业(集团)公司等大型企业，载货汽车品种和产量基本满足国内市场需求，轿车市场品种和数量基本满足国内市场需求并有部分进入国际市场。

目前，我国加快发展汽车工业的条件已基本成熟。从需求角度看，交通运输业和基本建设投资以更快的速度增长，会对载货汽车的发展提出更高的要求；同时，轿车逐步进入家庭消费，市场需求更大，持续时间更长。目前汽车需求正处于快速增长期，其中家用轿车需求增长的前景十分广阔，为汽车工业发挥主导产业作用提供重要的市场支持。从供给角度看，我国冶金、石油、化工、机电、仪器仪表等工业的发展已经为汽车工业大发展奠定了物质基础，公路网建设高速发展也为汽车工业的发展创造了良好的外部条件。

（1）中国汽车产业现状及发展

① 中国汽车产业现状特征

当今世界汽车生产正在从传统的、成熟的汽车市场转向新兴的汽车市场。这些新兴的汽车市场不仅是汽车生产的重要基地，并且是汽车市场未来进一步增长的主要驱动力。中国正是新兴市场中的一支重要力量。

a. 产量快速稳定增长，投资规模继续扩大，形成了具有一定规模的产业基础。

b. 汽车需求快速增长，消费结构有了明显的变化，潜力巨大的汽车市场初步形成。

c. 产品结构趋于合理，基本满足市场的需求。

d. 产业组织结构进一步优化，重点骨干企业在产业发展中的主导作用更加明显。

e. 产品的出口成效显著，产业国际化进程进一步提高。

f. 制造技术和管理水平稳步提升。

g. 营销体系逐步确立，规模有序的汽车市场开始建立。

h. 产业投资主体向多元化发展开始形成国有、民营和国外资本并存的多元化产业资本结构。

i. 国际合作进一步扩大。经过 20 多年的对外开放，中国汽车工业和国际间的合作越来越成熟和完善。

② 中国汽车市场格局的变化

a. 不同国别汽车品牌在中国的市场竞争格局保持持续变化。

外资品牌市场份额持续增长，但由于受到中日关系的影响，从中长期看，欧洲、美国、韩国品牌市场份额呈现看涨趋势，日系品牌将下降。

b. 中国自主品牌市场份额持续下降，近期有所回升。尽管中国自主品牌销量市场总体份额较高，但由于其产品组合主要为低端车型且品牌价值低，其销售额份额比较低。当中国自主品牌分散资源去开拓多个品牌和车型时，它们就难以开发出迎合市场需求的产品。

c. 电动汽车销量仍较少，没有形成一定竞争。电动汽车的性能和便利性共同制约了电动汽车有效需求的形成，目前没有针对续航里程短和配套基础设施不完善的有效政策。但中国政府对新能源车市场的规划雄心勃勃，制定的补贴政策较强劲，预计中长期将显现出市场效果。

③ 我国汽车产业发展趋势

中国汽车工业经过多年的努力，现在已经成为国民经济的支柱产业，并确立了未来的发展的方向。

- a. 提高自主研发和技术创新的能力，发展自主品牌。
- b. 面向两个市场，实施走出去的发展战略。
- c. 注重和加强新一代节能环保型汽车和新能源汽车的开发。
- d. 建立强大的汽车零部件支撑体系。
- e. 加快产业重组，要尽快形成具有国际竞争力的企业集团，要形成国际化的大集团。
- f. 重视农村市场开拓，要满足多层次汽车消费的需求。

（2）轻型载货汽车现状及发展

① 轻型载货汽车的发展

二十世纪八十年代，我国从日本引进五十铃公司商用车技术在国内多地布点生产轻卡延续至今，这些年来在轻卡更新换代方面非常缓慢。随着国内城市物流的快速发展，轻卡市场需求不断扩大，越来越多的国内厂商开始不断引进和开发先进车型，五十铃一枝独秀的时代将要过去，而国内的卡车市场竞争也将更加激烈。随着汽车行业微增长时代的到来，轻型载货汽车市场正走向成熟，面对日趋激烈的竞争环境、汽车行业产业链各环节需要精耕细作，通过提升自身品质形成持续有效的竞争力。

② 轻型载货汽车市场特征

我国轻型载货汽车最大的区域市场依次为：山东、河北、广东、河南、浙江、江苏、安徽、辽宁。低端轻型载货汽车尽管同比下降，但占轻型载货汽车市场总体比例仍较高（64%），产品升级换代较慢。而皮卡车比重持续增加。



2015年，国内卡车销量为285.59万辆，累计下降10.32%。从分车型看，2015年全年轻型卡车销量分别为156万辆，累计下降6.26%，（1-11月下降6.22%，1-10月下降6.9%，1-9月下降9%，1-8月下降10.6%）。2015年12月，国内轻型卡车共计销售144929辆，同比下降5.17%，月度销量增幅继续为负值（11月份销量同比下降0.66%，10月份销量同比增长12.8%，9月份同比增长7.6%，8月份同比增长16.3%）；其中，福田汽车12月份销售轻型卡车22150辆，同比增长0.51%，2015年1-12月累计销售轻型卡车266776辆，累计降幅为10.62%，销量继续保持行业第一；江淮汽车累计销售166522辆，累计下降5.26%；江铃汽车累计销售169186辆（含轻卡和皮卡），累计下降5.95%。东风汽车排第五，1-12月累计销售轻卡123464辆，累计下滑23.12%。

2015年12月国内轻型卡车销量表（单位：辆）

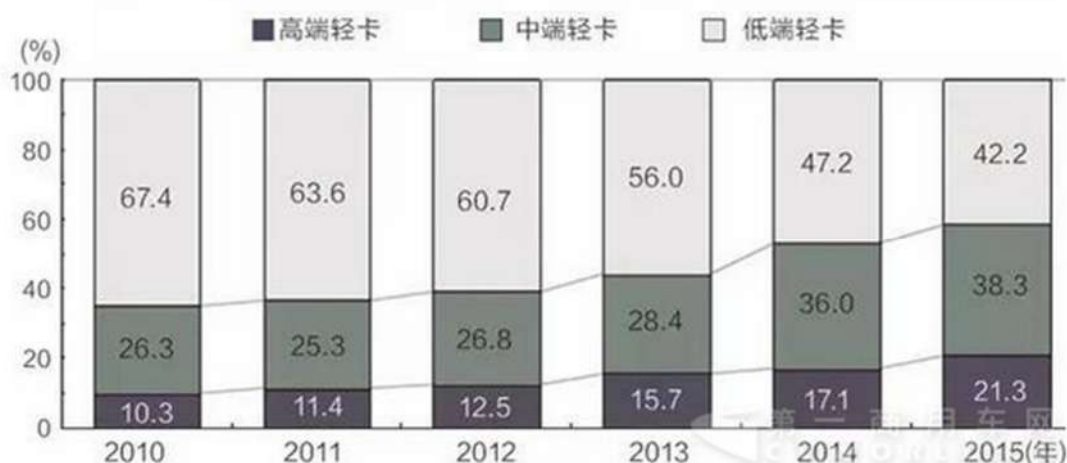
企业	12月销量	同比增长%	2015年1-12月	2014年1-12月	同比累计增长%
总计	144929	-5.17	1558543	1662634	-6.26
北汽福田	22150	0.51	266776	298478	-10.62
江铃控股	20433	-2.61	169186	179880	-5.95
江淮汽车	9845	-8.22	166522	175763	-5.26
金杯汽车	12382	-53.84	137617	157439	-12.59
东风汽车	11909	-10.65	123464	160599	-23.12
重庆力帆	14570	128.33	103347	59110	74.84
长城汽车	10372	16.71	99463	118286	-15.91
庆铃汽车	5023	-1.12	64203	60468	6.18
长安汽车	3467	-18.71	57621	56523	1.94
中国重汽	5616	147.07	51671	20570	151.20

近年来我国生产的轻卡产品主要通过产品升级换代实现提升产品与工艺水平，各大主流汽车企业相继发力高端轻型载货汽车市场，或者以日系高端轻型载货汽车为标杆、或者以重型载货汽车产品下延开发，均为产品出众的品质和性能提供保证，北汽福田、东风汽车等轻型载货汽车企业更是启动了未来高端车型规划，向江铃汽车、庆铃汽车等传统高端品牌发出挑战，对轻型载货汽车整体质量提升起到较好的促进作用。国家大力推动新能源汽车的发展，新能源天然气轻卡和纯电动轻卡也成为市场的主要增长点，各汽车企业加快布局相关产品。

中汽协统计数据显示，2014年，高端轻卡市场继续呈现快速增长。11个高端品牌轻卡中呈现增长的占到9席。如江铃旗下的四大高端品牌轻卡如江铃凯运、江铃顺达、江铃凯锐、江铃凯威等全年累计销量与第四季度销量同比增长均在25%以上；同样福田欧马可，欧马可2014年全年累计实现销售24970辆，同比增长37.37%；江淮帅铃全年销量近3万辆，同比增长超过25%；一汽解放公狮2014年销量730辆都是在第三、第四季度完成的；奇瑞汽车的开瑞绿卡累计销售了2537辆，同比增幅近20%；中国重汽HOWO轻卡2014年累计销售16681辆，同比增长21.59%。

2015年，低端轻卡市场份额萎缩，高端轻卡市场份额扩大，成为今年轻卡市场呈现出的突出特点。“由于我国汽车排放标准全面升级，以及物流运输业的发展，2015年高端轻卡销量占比，从往年的10%提高到30%，而低端轻卡占比从原来的60%下降至40%。”2015年1~11月，销量超过10万辆的企业减少为5家，

销量破万辆的轻卡企业只有 20 家。虽然轻卡整体销量下滑，但节能与新能源轻卡有较大增长。根据中汽协数据，2015 年 1~11 月，天然气轻卡共销售 2817 辆，比去年同期增长了 140.36%，纯电动轻卡销量总计为 848 辆，比去年同期增长了 484.83%。



2010 年~2015 轻型卡车市场结构图

③ 轻型载货汽车存在的问题

a. 目前，国内轻型载货汽车生产企业仍停留在新车型、新产品开发层面，对安全碰撞、节能环保、生产一致性及城市准入等方面的关注不足，是企业长期可持续发展的巨大阻力。

b. 在安全碰撞方面，国外少数高端轻型载货汽车已配备安全气囊，主要依据欧洲 ECE 法规或者 E-NCAP 评估方法进行开发，测试条件一般是撞击平面刚性壁或者集中在载货汽车和拖车尾部。而国内缺少载货汽车方面安全法规及试验方法，当国内汽车企业面对世界市场需求的时候，只能在对开发目标、试验矩阵布置、试验场地要求、ECU 标定等方面进行充分分析后、摸索进行开发、影响了自主轻型载货汽车产品安全碰撞水平的提高。

c. 在节能环保方面，随着油品品质逐渐达到相应的排放标准、国家对排放法规的实施逐渐严格，而清洁能源和节油技术得到国家鼓励。未来新能源汽车产品市场需求将进一步显现。

d. 在生产一致性方面，要求将进一步严格，套牌、高低标及异地委托改装等现象将受到遏制。

e. 在城市准入方面，随着城市化发展的加快，道路、交通压力增加，更多城市限制重型载货汽车进入城区、超载超限的限制更加严格，这将进一步促进轻型载货汽车城市物流配送得到规范，对车辆的要求也逐渐提升。

④ 轻型载货汽车产品的发展趋势

对于轻卡产品，各企业未来将在产品性能、质量及成本控制等方面展开深层次竞争，主要表现为几方面的发展趋势：不同档次产品之间的成本差异比例进一步缩小，产品升级趋势加快；产品对法规的适应性要求进一步严格，产品逐步向轻量化、标准化方向发展；新型清洁能源车型将有所发展，天然气燃料载货汽车需求在中心城市和能源城市将进一步加快发展。

近年来，中国轻型载货汽车主流汽车企业在轻型载货汽车产品质量方面提升较大。一方面，表现为对供应链体系的整合能力增强；另一方面，表现为产品和工艺水平提升。在激烈的市场竞争环境中，主流汽车企业已经将产品的竞争拓展到供应链领域，特别是对发动机资源控制，不仅强化产品特性，更对联合开发与综合匹配产生明显作用。更重要的是，各大汽车企业通过对供应商加强控制，对零部件企业和协作企业的质量管控也得到强化。

可以预见高端轻型载货汽车的开发将会是下一步市场的重点，主要理由如下：

- a. 宏观经济的增长带来公路货运的增长。
- b. 经济增长的不可逆转性和高端轻卡市场尚未完全释放。
- c. 政策因素将刺激轻卡市场从低端经济型向大吨位、动力强劲的高速重载高端车型转变，特别是在二、三级市场。
- d. 高端轻卡自身的优势（高效、舒适、安全、环保，对驾驶者更人性化）能更好地满足需求。
- e. 合资企业高端轻卡利用自身的技术优势（排放量规定）进一步压低价格，使中低端轻卡已无价格优势可言。
- f. 物流高端化、数字化的趋势迫使运输工具与之相匹配。
- g. 成品油价格上涨。
- h. 二手高端车的残值高。
- i. 电动物流车。

另外，轻型专用汽车与新能源轻型载货汽车产品推出速度加快是轻型载货汽车产品技术发展的显著特点。专用汽车市场作为新的增长点成为各汽车企业争夺的重点，并在汽车企业向利润推动增长与产品向高端转型战略中起到重要作用。

通用化、模块化、电子化及智能化、环保化、轻量化是轻型载货汽车零部件技术发展的趋势，具有该特性的相关产品也是未来市场主流。通用化实现零部件共享和最大规模生产、摊销因车型增加和产品生命周期缩短而导致的高昂开发成本；模块化是将总成和零部件按其在汽车上的功能组合在一起，形成一个高度集

中的、完整的功能单元；电子产品占整车的价值已由二十世纪八十年代末期的 5%上升到 25%，今后汽车电子技术还会得到进一步发展；环保化要求在新型发动机开发、原材料选用、汽车使用和报废等环节中充分体现汽车与环境的和谐；汽车轻量化实际上是零部件的轻量化。

⑤ 影响轻型载货汽车发展的主要因素

在新常态经济形势下，短期内国内经济环境是载货汽车市场变化最重要的影响因素，虽然在国家保持宏观经济政策的连续性和稳定性基础方面，在扩大内需消费和投资、加快城镇化进程的政策指导下，轻型载货汽车总量有望实现 10%以上增长。但中小企业的经营状态不会有明显改观。再者城镇化建设又是一项长期综合性工程，短期内不会产生明显效果。各城市防治 PM2.5 力度的加大、对货车上牌的限制、对黄标车淘汰力度加大、对载货汽车限行范围扩大等因素、高端轻型载货汽车和新能源轻型载货汽车有望成为新的增长点。

长期来看，法规及国际市场需求将更多地左右轻型载货汽车产品发展的趋势。在法规方面，轻型载货汽车的被动安全要求国家标准预计在 2015 年出台，届时轻型载货汽车配置安全气囊，伤害指标的确定，都势必影响市场和产品的发展。随着轻型载货汽车被动安全技术的日益成熟，膝部气囊、各种主动安全配置及其他用于载货汽车安全气囊开发的辅助设备也会出台，更适合载货汽车被动安全的法规也会出台。

（3）专用汽车现状及发展

① 专用汽车的发展

我国专用汽车行业起步于 20 世纪 50 年代末，是在军用改装车辆、消防改装车辆的基础上逐渐发展起来的。经过 50 多年的发展，已具备相当的规模和工业基础，是中国汽车工业的重要组成部分。专用汽车既具有汽车的机动灵活，又具备各种专业特性，用途十分广泛。经过多年发展，我国专用汽车产品在产量和品种方面能满足国民经济建设的需要，而且具备参与国际市场竞争的能力，是国民经济发展和增长的重要保障。



② 专用汽车市场特征

我国专用汽车生产企业主要集中在山东、江苏、湖北、河北、河南等省，市场集中度不高，市场竞争十分激烈，企业数量众多，虽已出现了个别具备规模实力、资本实力和品牌优势的企业，但行业内企业总体呈现“多、小、散”的特点，绝大多数汽车生产规模小、实力弱。

我国专用汽车生产企业从产品结构上主要分为运输类生产企业、作业类生产企业和混合式生产企业。其中运输类企业约占企业总数的 60%，作业类生产企业约占企业总数的 30%，混合式

生产企业约占企业总数的 25%，其中有部分交叉情况。

2014 年，我国专用车完成产量 112.81 万辆，同比增长-9.30%(上年同期增速为 48.2%)，增速大幅回落。细分车型大类同比，除专用自卸汽车与上年同期持平之外，其余 5 种全部下降。其中，厢式汽车完成产量 63.86 万辆，同比增长-3.00%，呈现个位数下降，罐式汽车(12.38 万辆，-16.70%)和仓栅式汽车(25.58 万辆，-16.50%)2 种车型遭遇 16 个百分点以上的下降，起重举升汽车(3.29 万辆，-23.60%)和特种结构汽车(3.51 万辆，-22.70%)同比下降幅度在 20%以上(详见表 1)。

2014 年我国专用车细分车型大类产量表 单位：辆，%

类别	2014 年 累计产量	累计同比增长	占有率 2014	占有率 同比增长	2013 年 累计产量
厢式汽车	638617	-3.00	56.61	3.67	658557
罐式汽车	123752	-16.70	10.97	-0.97	148555
专用自卸汽车	42014	0.20	3.72	0.35	41943
仓栅式汽车	255820	-16.50	22.68	-1.96	306474
起重举升汽车	32855	-23.60	2.91	-0.55	43032
特种结构汽车	35072	-22.70	3.11	-0.54	45351
合计	1128130	-9.30	100.00	0.00	1243912

一直以来，我国的专用车市场实际上是政策性市场，尤其是最近两年这一影响尤为突出。比如受 2013 年 7 月 1 日起柴油车

国IV排放标准可能执行预期的拉动，当年6月份产量达到22.06万辆，环比增长73.26%；相同因素同时拉动当年12月产量实现23.27万辆，环比增长175.69%。到了2014年，工信部决定2014年12月31日取消柴油车国III公告，受此拉动，8月份专用车产量达到22.78万辆(仅比2013年12月高峰期少4855辆)，环比增长高达204.95%



③ 专用汽车存在的问题

a. 高技术、高附加值产品发展缓慢，较多依赖国外技术，自主开发能力薄弱。在我国现有的专用汽车生产企业中，70%左右的企业产品雷同，基本上以自卸车、厢式车、半挂车、罐式车（粉罐、油罐）为主，产品附加值低,制约了我国专用汽车整体技术水平的提高。

b. 底盘开发生产不能适应专用汽车发展需要。很多的专用汽车尤其是作业类汽车系统匹配性能差，专用功能不能完全发挥。由于作业类专用汽车品种多、批量小，主机厂不愿意每年为几十台甚至几台份的底盘投入过多的资金进行研发生产，一般的企业也没有条件和实力进行研发生产。长期存在的专用汽车底盘开发问题，在一定程度上制约了我国专用汽车向更高水平发展。

c. 国内专用汽车生产存在散，乱、差问题。生产企业与发达国家相比较差距很大。机械化程度低，手工作坊式的多，产品质量参差不齐；在生产工艺工装方面，由于缺少规模的技术改造，国产设备、自制设备比重大，工人艺术水平低，限制了产品的质量和档次的提高，制约了专用汽车的发展。

④ 专用汽车产品的发展趋势

未来专用汽车将逐渐向高技术含量、高附加值、高可靠性、高环保性方面发展，实现专用汽车的重型化、轻量化、功能化。

a. 专用汽车轻量化

当前，减轻汽车自重以降低能耗，减少环境污染，提高汽车的燃料经济性，节约有限资源已成为各大汽车厂最为关注的焦点。专用汽车轻量化正是节约能源的最有效途径。通过优化车型结构，提高整车结构强度，降低耗材用量，采用轻质材料，如铝合金，碳纤维复合材料，来实现专用汽车轻量化目标。

b. 专用汽车智能化、高档化

随着人们生活品质的提升，专用汽车产品呈现出智能化和高档化的趋势。如在一些高端特种专用车上，上装系统集成技术、GPS 定位、电视监控和微电脑已广泛用于发动机控制、自动变速、专用装置动力传递、电器故障诊断等方面，使专用汽车的使用价值逐渐扩大，技术性能明显提高。

c. 专用汽车底盘系列化

未来，将有更多的厂家专门从事专用车辆底盘生产，尤其重视专用底盘的系列化、专业化生产，以满足专用车辆的特殊需求。

⑤ 影响专用汽车发展的主要因素

a. 经济环境的影响

国内经济环境对专用汽车的市场影响最大，国家的经济形势将影响着整个汽车行业未来的走势。目前，国内经济平稳增长，增速继续放缓，经济运行仍存在下行压力。今后支持我国经济向上的因素主要是政策效应与改革红利逐步释放。

b. 国家政策方面的影响

目前，对于专用车行业特别是危险化学品运输车、爆破器材运输车的销售还将在一定时期内受到抑制。新的燃油排放标准由国III转国IV，对专用汽车市场影响是不可估量的。

c. 企业自身的技术水平

专用汽车生产厂家在关注国家相关政策，利用政策抢抓市场，把握政策趋利避害的同时，自身产品的技术提升也是影响专用汽车发展的主要因素。因此，专用汽车厂家需保证科技投入，增强产品自主研发能力，形成自己的品牌优势和核心竞争力，促进专用汽车的健康发展。



（3）乘用车现状及发展

① 乘用车的发展

进入二十一世纪以来，社会经济稳定发展、人民生活水平显著提高，轿车的需求量逐年增加，在汽车需求总量中的比重持续上升，轿车产品作为代步工具逐渐走进普通居民的日常生活。

② 乘用车市场发展特征

2010年我国汽车产销双双超过1800万辆，分别达到1826.47万辆和1806.19万辆，同比增长32.44%和32.37%，在世界汽车市场可谓一枝独秀，并且超过美国成为世界最大的汽车生产国和最大的汽车消费市场。此后经过两年微增长后，2014年乘用车产销分别为1992万辆和1970万辆，同比增长10.2%和9.9%。再次创下历史新高，连续第六年蝉联世界第一。中国汽车市场在2014年的表现说明，经历几年的缓慢增长后，车市已经摆脱了上一轮经济刺激政策收拢后的影响，经济增长的总量支撑起了车市的刚性需求。2014年的中国车市的增長是市场整体以及市场中个体的巨大变化所带来的市场结构优化，也就是说，车市不是在无头绪地向前狂奔，而是渐渐走上了规划有序的道路。

2015年全年中国汽车市场的销量为2459.8万辆，同比增长4.7%，相比上年同期减缓2.18个百分点。这是自2013年以来连续3年超过2000万辆。乘用车的销量在2015年首次超过2000万辆，为2114.63万辆，同比增长7.30%。其中，同比增长最为明显的是SUV车型，销量为622.03万辆，同比增长49.65%；其次增速较快的唯MPV车型，销量为210.67万辆，同比增长10.05%。

而轿车和交叉型乘用车销量则呈现不同程度下降。轿车市场近几年整体呈现增长形势，但增速明显不及市场水平。但是，其市场远没到饱和态势，这主要与市场刚性需求存在有关，并且在未来几年，受宏观经济影响，轿车市场销量将进一步提升。只不过，相较于 SUV 和 MPV 市场动辄增长 40%和 10%以上，轿车市场增速呈现出英雄迟暮的疲惫之态，其作为一个主要增长引擎的时代已经过去，甚至未来，其份额将进一步下跌。

随着合资品牌的产品下探，以及自主品牌艰难向上，自主品牌市场将寻求新的支撑点，两级分化将成为明显趋势。在合资品牌的围抢下，自主品牌日子越发艰难。据不完全统计数据显示，我国自主品牌在合资品牌的围攻之下，市场份额连续下滑，



③ 乘用车存在的主要问题

a. 政策的不一致性，限制了汽车消费的增长。目前缺乏一套完善的鼓励汽车消费的政策，还有一些地方采取限行限购政策，人为抑制汽车消费增长。乱收费和繁杂的购车手续抑制了个人购车的积极性，阻碍了汽车需求的增长。有一些生产企业的产品品种、价格、经营机制、市场开发及售后服务等方面也不能适应个人购车的要求。

b. 自主汽车生产厂商开发能力弱，制约了新产品的发展。我

国自主品牌汽车生产企业规模小、实力不强，汽车工业产品开发投入少，手段落后，数据积累少，人才匮乏，尚未形成高水平的汽车产品开发体系和自主开发能力。

c. 零部件发展落后，具有国际竞争力的产品少。目前，汽车零部件工业的投资力度仍然不足，占整个汽车工业总投资的比例不到30%。地方、部门、企业自成体系，投资分散重复，没有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、分层次合理配套的产业结构，难以体现规模效益。零部件工业总体水平仍然不高，缺少具有国际竞争力的产品。

d. 重复建设严重，散乱局面未得到根本改变。一些地方政府和汽车生产企业未来政绩需要，不顾客观条件，大肆圈地建设新厂，盲目扩大生产规模，造成大量产能闲置浪费，使有限的资源得不到有效利用。

④ 乘用车市场发展趋势

“十一五”期间，我国汽车产销量保持年均25%的高增速，汽车产量占世界总产量的23.5%。2014年，我国汽车行业保持了平稳增长。从宏观经济环境来看，已经初步企稳，有利于汽车行业升温。此外，“十八大”后，推进新型城镇化和收入分配制度改革等政策的推出，都将对汽车行业形成实质性利好。展望未来，我国经济将继续保持平稳增长，汽车产业政策环境将较为稳定。

从长远看，汽车工业仍将快速成长，汽车市场需求量和保有量仍将会持续增长，增速或继续小幅提高；汽车价格将继续保持稳中走低；近年来表现出色的汽车出口将继续保持平稳较快增长。

预计在 2020 年以前，汽车工业增速将会平稳增长。未来 10 年中国汽车产业的峰值可以达到 3000 万辆甚至更高，发展空间很大。在未来几年，各汽车厂势必还会加大投入，继续扩大产能，建设新工厂势在必行。

未来几年汽车行业政策主要方向将集中在以下几个方面：首先，我国将继续促进汽车产业结构调整，加速企业的兼并重组，相关配套政策法规将陆续出台；其次，作为汽车产业未来的发展趋势，节能与新能源汽车将继续得到政策的大力支持；最后，针对目前频发的雾霾天气，作为大型城市主要污染源的汽车产品，未来将在环境保护方面受到更多的约束与限制，技术上也将有更多和更高的要求。

因此，刚性需求和消费升级奠定了我国汽车产销量在未来稳步发展的基础，汽车市场增长还有很大的发展空间，这也是很多地方大力发展汽车的原因与动力所在。

⑤ 影响乘用车发展的因素

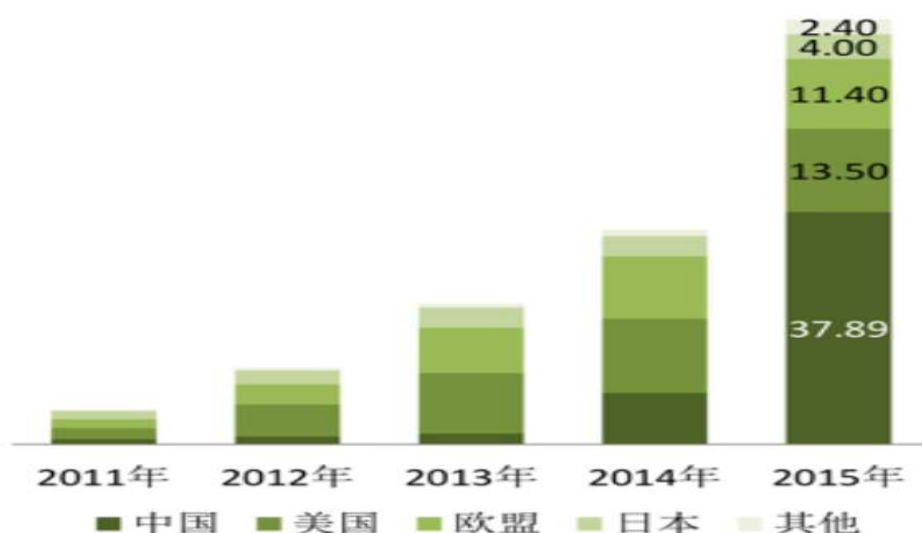
目前汽车产业也遇到了诸多制约因素，像能源紧缺、交通拥堵、雾霾等问题愈演愈烈，政府日益严苛的法规和限行限购的政策，让汽车产业的发展遭遇到前所未有的挑战。但是这些外部因素都不是不可克服的。

从政策因素对市场有影响方面来看，①最新的汽车政策均与降低能耗以及环境治理相关，对传统车辆实行限购和增加使用成本，未来将有利于新能源汽车的发展；②限行限购将引起了限购限行城市新车销量下降、提前抢购等汽车行业的一系列连锁反应。

（4）新能源汽车现状及发展

① 全球新能源汽车发展状况

汽车产业是全球支柱性产业之一，其发展动态及未来发展趋势备受关注，尤其是节能减排对新能源汽车的推动，几乎成为一件全球性的事情。尽管新能源汽车在各国的发展现实却并不如意，技术本身的掣肘，加上对减排效果认识的摇摆，使新能源汽车仅有“口碑”，市场局促，但是全球新能源汽车仍保持持续增长。



② 中国新能源汽车发展状况

我国大力发展新能源汽车的刚性需求是石油资源匮乏和城市环境污染：其一是 2012 年我国石油的进口量已经超过 59%：能源安全是我国经济发展的重大隐患，我国目前尚无保障石油进口通道的有效措施。石油价格虽然在波动，但是，总体趋势在上涨。其二是空气质量：近年来我国东中部地区大面积、长时间发生的雾霾天气，也敲响了环境的警钟，尤其是大型城市。以北京市为例，污染型工业已经很少，在无风时雾霾和 PM2.5 的超标主

要是机动车排放引起。用环境去换取 GDP 的发展模式不能再继续下去了。

中国政府高度重视能源和环境问题，对电动汽车及产业的发展同样高度重视。早在 1995 年就开始对电动汽车发展进行战略研讨，2009 年首次提出新能源汽车发展目标，2010 年明确将新能源汽车作为战略性新兴产业。发展新能源汽车成为环保、能源、科技和节能减排等规划的重要组成部分。新能源汽车的发展规划目标在 2012 年发布的《节能与新能源汽车发展规划(2012-2020)》中得到进一步加强和明确。中国新能源汽车规划为新能源汽车发展提供明确的方向，2015 年新能源汽车保有量达到 50 万辆，2020 年，新能源汽车保有量 500 万辆，产能达到 200 万辆。

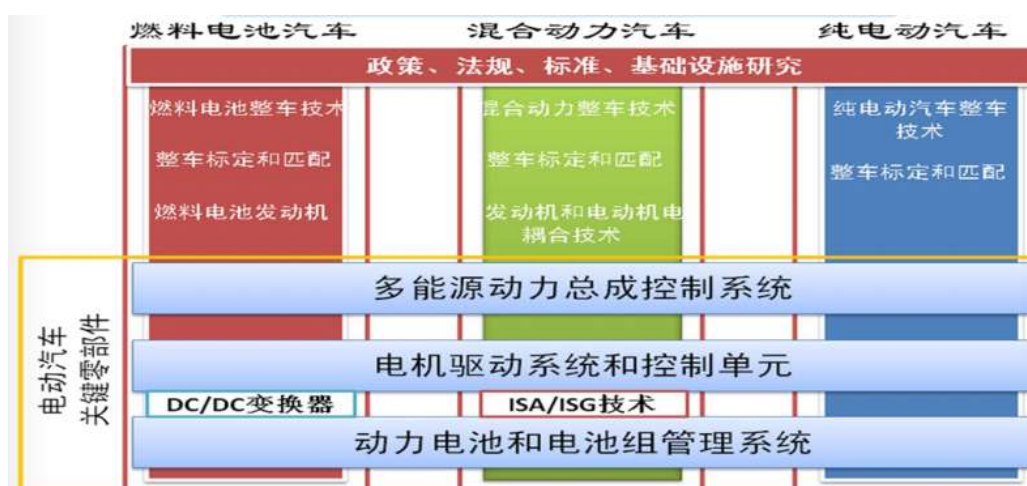


《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）》提到，要统筹发展新能源汽车整车生产能力，并明确提出，“现有汽车企业实施改扩建时要统筹考虑新能源汽车产能”。这是继兼并重组、合资自主之后，新能源产能成为各汽车企业扩建的又一个必

要条件。这就意味着未来各大车企筹划新产能，必须上马新能源汽车。

在政策支持方面，我国政府的作为是空前的。从2012年3月科技部发布《电动汽车科技发展“十二五”专项规划(摘要)》，到4月份国务院会议审议通过《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》，再到纯电动乘用车技术标准实施，反复修改的《规划》出台在即，密集出台的政策法规以及各部委官员“坚定新能源国家战略”的表态，政府加温新能源汽车的意图明显。

国家主席习近平强调，汽车行业是市场很大、技术含量和管理精细化程度很高的行业，发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，要加大研发力度，认真研究市场，用好用活政策，开发适应各种需求的产品，使之成为一个强劲的增长点。



“三纵三横”研发布局

国内新能源汽车经过近十年的研究开发和示范运行，基本形成了以纯电动汽车、混合动力汽车、燃料电池汽车为三纵，以电池、电机、电控为三横的新能源汽车技术研发体系，电池、电机、电子控制和系统集成等关键技术取得重大进步，纯电动汽车和插电式混合动力汽车已小规模投放市场。目前我国基本完成了电动汽车产业化的准备，初步形成了电动汽车产业链，电动汽车产品化、商品化进程在调整中不断完善。新能源汽车关键零部件研发和生产配套体系也进一步得到完善，初步形成以环渤海、长三角、珠三角、东北、长株潭、西南地区为代表的新能源汽车产业集群。

“十二五”时期是新能源汽车完善技术创新链、产品型谱，培育产业链并探索新能源汽车制造价值体系，形成中国特色商业模式和规模应用环境的重要时期。2011-2013年中国新能源汽车销量持续增长。据统计，2011年我国新能源汽车的销售量只有0.82万辆，其中电动汽车销售0.56万辆，混动车销售0.26万辆；2012年我国新能源汽车的销售量为1.28万辆，其中电动汽车的销售量为1.14万辆，混动车的销售量锐减至0.14万辆；至2013年我国新能源汽车的销售量也只有1.76万辆，其中电动汽车的销售量为1.46万辆，混动车的销售量为0.3万辆。

	2011年	2012年	2013年
总产量（辆）	8368	12552	17533
纯电动	5655	11241	14243
插电式混合动力	2713	1311	3290
总销量（辆）	8159	12791	17642
纯电动	5579	11375	14604
插电式混合动力	2580	1416	3038

2014年我国新能源汽车生产78499辆，销售74763辆，比上年分别增长3.5倍和3.2倍。其中纯电动汽车产销分别完成48605辆和45048辆，比上年分别增长2.4倍和2.1倍；插电式混合动力汽车产销分别完成29894辆和29715辆，比上年分别增长8.1倍和8.8倍。2014年新能源乘用车销量和增长率呈爆发式提高。2014年堪称新能源汽车的“政策年”。从减免购置税，到确定公务用车“新能源化”的硬指标、时间表，再到酝酿之中的电动车生产牌照开放，以及充电设施补偿政策，进口车关税优惠等，政策面正以“组合拳”的态势，强势打破新能源汽车“久推而不广”的闷局。2015年新能源汽车产量达340471辆，销量331092辆，同比分别增长3.3倍和3.4倍。其中，纯电动车型产销量分别完成254633辆和24782辆，同比增长分别为4.2倍和4.5倍；插电式混合动力车型产销量分别完成85838辆和83610辆，同比增长1.9倍和1.8倍。

“十三五规划建议”提出拓展网络经济空间。实施“互联网+”行动计划，发展物联网技术和应用，发展分享经济，促进互联网和经济社会融合发展。实施国家大数据战略，推进数据资源

开放共享；实施智能制造工程，构建新型制造体系，促进节能与新能源汽车等产业发展壮大；推进交通运输低碳发展，实行公共交通优先，加强轨道交通建设，鼓励自行车等绿色出行。实施新能源汽车推广计划，提高电动车产业化水平。

“十三五”规划纲要(草案)提出实施新能源汽车推广计划。根据规划，五年内全国新能源汽车累计产销量达到 500 万辆。规划还提及，鼓励城市公交和出租汽车使用新能源汽车，大力发展纯电动汽车和插电式混合动力汽车。“十三五”新能源汽车的重点是围绕动力电池与电池管理、电机驱动与电力电子、电动汽车智能化、燃料电池动力系统、插电/增程式混合动力系统和纯电动动力系统 6 个创新链部署 38 个重点研究任务。新能源汽车产业已经成为国家战略的重中之重，地方大力部署新能源汽车产业，将为地方经济提升起到重大的推动作用。

a 目前我国新能源汽车产业呈现以下两个特征：

- 国内主要汽车企业普遍看好新能源汽车的市场前景，纷纷制订发展规划，已形成较大规模的新能源汽车产能

主要汽车集团均投入大规模的研发资金开展新能源汽车整车集成和关键技术研发。长安、上汽、比亚迪和吉利等企业已在新能源汽车研发方面投入超过 10 亿元

我国多数汽车企业设立了新能源汽车子公司或分公司，开展新能源汽车研发与产业化，如一汽新能源汽车分公司、长安新能源汽车有限公司、北汽新能源汽车有限公司等。部分企业设立了专门的新能源汽车研发机构，重点开发新能源汽车产品，如江淮

汽车的新能源汽车研究院等。

奇瑞、江淮、比亚迪、北汽等企业已有多款纯电动乘用车实现了小批量的投产。从未来的规划目标和研发重点看，汽车企业研发的重点还是纯电动汽车，部分汽车企业有计划研发插电式混合动力车型计划，对燃料电池车型的研发投入较少。

- 关键零部件产业规模不断扩大，配套能力不断增强

动力电池方面：初步具备了产品研发能力和基础生产装备设计制造能力；动力电池性能指标逐步接近国际先进水平；锂离子电池正负极材料、电解液三大关键材料实现国产化；全国年产量达到 200 亿瓦时，可满足 20 万辆汽车的配套。

驱动电机方面：主要技术指标达到国际水平；性价比在国际上具有一定优势；形成了若干家年产能达到万套级以上的驱动电机企业。

电控系统方面：初步形成混合动力系统、纯电驱动系统的小批量生产能力；掌握了部分核心技术，部分企业形成年产 5 万套以上产能。

b 目前中国新能源汽车发展存在的问题：

- 产销量增长较快，但增速相对较慢，规模与发达国家差距拉大

目前，我国电动汽车销量仍较少，没有形成一定竞争。性能和便利性共同制约了电动汽车有效需求的形成，目前没有针对续航里程短和配套基础设施不完善的有效政策。加之中国新能源车

市场的政府规划雄心勃勃，未来的补贴政策依然较强，预计中长期将显现出市场效果价格。

- 车型的投产率低，研发浪费严重

截至 2013 年 12 月，中国累计有 1103 款节能与新能源汽车车型登陆《公告》，仅有 516 款车型实际生产（投产率 47.6%）。国家对于零部件补贴不足，零部件基础薄弱。获得第一轮补贴的是整车，到第二轮补贴才是关键零部件，只有到第三轮才是零部件的关键部件供应商，补贴额度和力度一层比一层少。目前我国国内新能源零部件企业在研发投入一般都是低于 1%，只有百分之零点几，而国际上及格线是 5%。在传统汽车上，就是因为零部件太弱了最终自主品牌的发展困境重重。

- 没有形成规模化生产

目前国内电动汽车产业还处于示范运行和产业化初级阶段，没有形成规模化生产，动力电池企业与上游材料以及下游整车企业的配套合作也没有形成大的规模。但已呈现出低水平重复建设和散、乱的发展趋势，高端零部件配套企业少。我们国家能做动力电池的有两三百家，实际做电池的却有 2000 多家，(产业集中度)比较分散，但是韩国和日本做动力电池的就 8 家，日本 5 家加上韩国 3 家，这 8 家占了全球动力电池多大产量？将近 80%。我们 2000 家电池企业供货量约占了全世界 17%-18%的样子，今年可能这一数字或接近 20%。

（5）微型电动汽车的发展状况

① 微型电动汽车的现状

微型电动汽车，亦称低速电动汽车，通常是指时速在 70 公里以内，以铅酸电池为动力源，低成本交流电机，不是以传统轿车为原型，而是多以高尔夫球车等为原型发展而来的简易四轮纯电动汽车。

近几年，由于这类车型在制造低廉、使用环节简易的优势下，在我国一些城镇和乡村备受消费者青睐，国内部分省市自发形成的微型电动汽车市场迅速扩张，同时国外市场对微型电动汽车也有较大的需求。国内外巨大的市场潜力吸引了大量企业开始投资微型电动汽车产业，生产企业数量快速增加。

当前全国 20 多个省市近百家企业正在生产和销售微型电动汽车，不少企业具备了基本的产业化条件和能力，产业规模快速壮大。山东省低



速电动车从 2010 年的 1.82 万辆迅速增长到 2014 年的 18.75 万辆，五年即增长了近 10 倍，且自 2010 年起，累计向海外市场出口 3.2 万辆。2015 年，山东省共产销小型电动汽车 37.15 万辆和 36.88 万辆，同比增长 57.18%和 57.80%。主要品牌有时风、雷丁、力驰、宝雅，成为山东省汽车工业强劲的增长点。除山东省外，广东、江苏、浙江、河北、河南、湖南等省微型电动汽车数量增长也较快。

在微型电动汽车领域，国家层面并未出台相应的政策法规规

范其发展，然而微型电动汽车由于市场定位明确，性价比较高，在没有任何国家补贴的基础上在部分地区率先实现了产业化发展。

山东省在微型电动汽车领域走在全国前列，出台了全国第一个《低速电动汽车管理办法》；并成立了全国第一家助推微型电动汽车的行业组织；发布了首个微型电动汽车行业自律性标准；制定了山东省汽车行业标准《小型电动汽车》（Q/3700SDQ）和山东省小型电动汽车生产企业准入条件（试行）。且山东省在聊城、德州、济宁、淄博、潍坊等城市展开试点。代表企业：时风、宝雅、唐骏欧铃、比德文、红星等。

河北作为全国汽车配件的集散地和全国最大的汽摩生产基地，发展微型电动汽车具有极大优势。邢台已经启动了微型电动汽车挂牌程序，出台了《邢台市低速电动汽车管理办



法》，河北省也正在制定微型电动汽车管理法规。代表企业新宇宙。

江苏省出台《低速电动汽车通用技术条件》，属全国首例。江苏省新能源汽车规划明确将微型电动汽车作为重点发展产品。代表企业新日、阿帕奇、雅迪、陆地方舟等。

浙江大多以欧盟和日本的微型电动汽车为生产标准，产品也主要出口欧美、日本及东南亚。

目前，国内已经有 13 个省市制定了低速电动汽车管理办法，允许低速电动汽车上路通行。

② 微型电动汽车的产业特征

目前国内微型电动汽车产业呈现以下特点：企业数量较多，地区分布较广，企业投资规模较小，经营发展方式各异，产业环境比较混乱。

a. 民营企业居多，大多没有汽车生产资质

从企业类型来看，有一部分企业原有低速汽车或专用车生产资质，后扩大产品线或者新建生产线生产低速电动汽车，如时风集团、浙江康迪等企业；还有一部分企业是新加入的企业，没有汽车生产资质；奇瑞汽车、吉利汽车和江南汽车等部分具有乘用车资质的企业，为适应自发形成的低速电动汽车市场需求，在本企业纯电动乘用车产品的基础上，简化技术方案、调整动力性指标，大幅度降低成本后，也推出了使用铅酸电池的低速电动汽车产品。

b. 企业投资规模普遍较小，个别企业存在借机圈地现象

目前多数微型电动汽车生产企业投资规模普遍较小，大都达不到现行汽车项目投资管理门槛条件，年产能基本在 2 万辆左右。

从投资规模来看，目前多数微型电动汽车投资项目初期带有摸索试验的特点。当前国家对微型电动汽车管理的政策方向尚不明确，政策风险较大，为规避风险，企业投资规模初期普遍较小。未来微型电动汽车市场有很大潜力，微型电动汽车生产企业纷纷看好未来市场，为了提前布局，对未来作出了较大的产能规划。

从部分企业规划产能分析，一些企业存在利用地方政府急于出政绩的意图，以新能源汽车的名义（实际上主要生产微型电动汽车）投资建厂，规划产能过大，有借机圈地、投资过热的迹象。

c. 企业经营处于摸索阶段，但市场潜力较大

从经营方式来看，微型电动汽车生产企业目前基本处于市场前期的探索阶段。这些企业有一部分是在本地政府默许下进行生产经营，小范围内销售微型电动汽车，一部分在当地政府的支持下示范运行，另外一部分主攻出口市场。目前这些生产企业可以大致分为内销型企业（以内销为主、出口为辅）和出口导向型企业（以出口为主、内销为辅）。

内销型企业数量较多，山东、河北等地的大多数微型电动汽车生产企业都可以归类到内销型企业，这些企业销路基本在国内市场上。如时风集团以电动观光车的名义在山东聊城进行试点运行，山东省正在酝酿在省内几个城市开展微型电动汽车试点运行活动；锦州万得在当地政府支持下进行微型电动出租车试营运活动，并且争取在更多中小城市进行试点运行。目前这类企业主要在生产企业所在城市和城乡结合部销售，以及附近的中小城市和城乡结合部销售，总体状况是小范围、局部区域销售。

国产微型电动汽车具有较明显低成本优势，具有较强的出口竞争力，已经广泛出口到欧美等国外市场。国内形成了一批微型电动汽车出口导向型企业。如陆地方舟、苏州益高、浙江康迪就是典型的场地车生产企业扩大产品线，生产微型电动汽车。这些企业利用已有的场地车出口渠道向北美市场出口销售微型电动

汽车，目前部分企业已经实现了批量出口。随着微型电动汽车企业的发展，国内和国际市场也都在开拓中，内销型和出口导向型企业的区别也不再那么明显。在二三级城市及农村市场潜力较大，部分区域微型电动汽车销量增长很快。

d. 企业产品微型低速

从外形来看，这类汽车大多是在传统小型汽车的基础上进行的改装。

从产品性能参数看，性能普遍较低、仅能满足基本使用需求。主要表现为：最高设计时速普遍不高，除进入《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》的产品外，其它产品大都在40~80km/h之间；续驶里程较短，大致100-200km左右；最大爬坡度在20~25%之间。

从配套关键零部件看，多以低端配件为主，价格较低。微型电动汽车售价多数在2~5万元之间，为降低成本，结构进行了简化，大多采用低功率的直流无刷电机或交流异步电机，额定功率在3~10千瓦之间；以初级电路或简单模拟电路控制为主，系统电压较低，在48~72伏之间；普遍采用廉价的铅酸动力电池总能量较低，在6.5~12千瓦时之间，电池寿命较短，充放电次数一般在300~500次之间。

从国家相关标准法规符合性看，大部分产品尚不满足现有的电动汽车标准法规要求。主要体现在安全性能难以保证、最高车速不符合规定。

从道路安全及消费者权益方面看《公告》管理，无法上机动

车牌照，各种车辆保险均无法保障，这明显增大了消费者、道路车辆与行人的风险。山东省出台《低速电动汽车管理办法》试点给微型电动汽车挂牌，消费者需要交管部门挂带“电”字的牌照，驾驶者须持 C3 以上驾驶证才能开车上路。

③ 微型电动汽车的发展思路

尽管微型电动汽车存在诸多问题，但这种类型的车辆确实存在较大的市场需求，是广大中低收入阶层较为理想的代步工具，而且如果引导得当，能够在一定程度上促进电动汽车的发展。因此，未来微型电动汽车的发展思路为以下三个方面：

a 提高产品技术，保证产品质量，使车辆安全达到国家强制性安全要求；同时控制产品成本，以小型化、轻量化为设计理念，积极研发生产低成本、适中性能的高性价比产品；同国家主管机构积极沟通，寻求这种性价比较高的电动汽车的合理发展思路。

b 需要政府相关管理机构尽快研究相关标准法规，以保障这种微型电动汽车的质量与安全；纳入类似《公告》的管理方式，以保障消费者权益和车辆的合法性；设定特殊牌照和特殊驾照及道路行驶规定以保障道路交通安全。

c 明确微型电动汽车的发展方向，一是低速微型电动汽车，一是升级到常规电动汽车。要向实现智能化发展和重视主动安全性的开发，力争在微型电动汽车上率先应用智能化技术，通过互联网技术实现车—车通信，大大提高主动安全性。微型电动汽车企业要加强与互联网公司的合作，寻求在车联网技术领域实现革命性突破，为微型电动汽车的生存与发展赢得一席之地。

3. 国内汽车市场分析

（1）轻型载货汽车市场分析预测

轻卡市场受到多种因素叠加，将会导致未来几年轻卡市场增速放缓。这些因素主要有：

①宏观因素：2014年中国经济进入结构调整关键期，上限是防通胀，下限是稳增长，保就业，GDP的增速目标是7%以上。

②行业周期：一线城市面临交通临界点，向二三线城市以及农村市场转移存在“缓冲期”。

③政策因素：国IV排放标准严格化，将对需求产生一定的抑制。

④企业层面：产品升级，成本上升。

高端轻卡市场竞争进入白热化，市场格局也将随之产生变化。各大轻卡品牌均推出或更新了高端产品，如江淮帅铃、解放速豹、依维柯超越等。中高端轻卡市场迅速成长，江淮、跃进等市场集中度进一步提高，以低端为主的金杯、凯马等下滑较快，未来轻卡市场竞争将进一步集中。国内各轻卡生产厂家产品同质化较严重，市场竞争越来越激烈。



（2）专用汽车市场分析预测

近几年，受国际金融危机和中国国民经济发展速度放缓的影响，中国专用汽车延续了去年的低迷走势。根据不同类别的专用汽车发展情况，运输类产品需求相对稳定，其中适用于城市物流的



厢式运输车增长 2.3%。冷藏车市场表现突出，主要是近几年社会不断进步、人民生活水平的提高、国家对食品质量卫生安全愈加重视等因素的影响，导致食品冷藏运输的社会需求快速增长，加之冷藏车产品技术水平也在不断提升，2014 年产量 20673 辆，同比增长 46.60%。

受中国城市化进程的快速发展，对城市环境质量要求的提升、财政预算资金增加以及政府集中采购的影响，市政环卫专用汽车 2015 年市场需求相对平稳，但不同品种差别较大。自卸式垃圾车、车厢可卸式垃圾车有增长，同比增幅分别达到 1.1%和 20.7%，与城市生活垃圾的快速增长保持一致；清障车继续保持小幅稳步增长；鉴于我国环境问题突出，全社会更加关注空气污染问题，各级政府制定了一系列的应急方案，其中制定的降尘除霾措施将在未来有效拉动环卫车的批量采购，如洒水车、清洗车、吸尘车、



喷雾车等环卫车型将实现爆发式增长。同时，《党政机关厉行节约反对浪费条例》的出台也将促使政府的财政资金更多地由原来

的工作用车转向环卫用车，从而为环卫用车的批量采购提供充足的财政资金保障。因此，我国环卫车市场有望迎来发展黄金期。

2014年，我国新能源汽车发展速度进一步加快，上从国家层面，下到地方政府均加快新能源车发展新政推出的步伐。



2015年，新能源专用车产销量激增。新能源汽车具有续航里程不长、充电设施有限等特点，因此新能源技术在定点、定线运行的专用汽车领域得到了很好的应用，尤其以环卫类专用汽车和短途运输类专用汽车为重要突破口。

我国城市物流的轻便、快运特征拉动了城市物流用车的专业化发展。2015年，我国城市物流用车迎来以下发展机遇：一是排放法规升级，满足国IV及以上排放法规的城市物流用车将快速进入市场；二是以往充当城市物流用的面包车以及轻卡改装的厢式车受到黄标车淘汰政策的影响，将为适合城市功能和景观需求的



低排放、高安全性能的城市物流用车提供了更新容量；三是电子商务的迅猛发展以及城市配送服务的升级将引发城市物流用车的采购热潮。因此，未来的城市物流用车应该将更加适应

城市高架桥通行，办公楼宇、高档商铺、居民小区停泊等物流工况。

在罐式汽车市场，随着国家经济的发展，能源的需求量也越来越大，国内罐式汽车将迎来较广阔的发展前景。

（3）公共安全特种车辆

从国际形势看，恐怖主义在中东、西欧、拉美等地区相继出现并向全球蔓延，目前各种旗号的恐怖主义组织有 1000 多个，“基地”组织成员分布在世界数十个国家。从国内形势看，中国社会进入群体性事件高发期，特别是近两年受境外恐怖分裂势力的鼓动和参与，新疆的极少数恐怖分子不断制造恐怖暴乱事件，引起党中央和国家相关部门的高度重视。由此看来，恐怖活动全球化，组织机构网络化，武器装备科技化，恐怖势力基地化，反恐防暴特种装备制造势在必行。

国外警用特种车辆有带水炮系统的轻型装甲防爆车、防爆指挥车等，主要通过装甲、防弹材料等对车身进行防护，采用强劲动力和射击口作为车体防卫装置，其水炮系统还可以注入催泪瓦斯等化学物质，可实现通讯、照明、侦察、现场监控取证、指挥、运送防爆特警等功能，用于防爆、处理突发事件。

目前国内对反恐防爆特种车辆的研究和生产较少，例如郑州红宇专用汽车有限公司生产爆破器材运输车和军用方舱、广州飞驰特种车辆股份有限公司生产军警车和防爆指挥车，很多反恐特种车辆在国内时空白，



为适应现代城市突发事件处理，警用反恐防爆车辆的需求会日益增加，反恐特种车辆、设备和装置的市场需求也在不断扩大。

（4）乘用车市场需求分析

中国 GDP 保持 7% 的增长率，国民经济发展需要汽车工业，未来中国的汽车产业还有很大的发展空间，最根本的一点在于中国十三亿人口的购买力还远远没有完全释放。

从千人汽车保有量和每平方公里土地汽车占有量对比来看，中国汽车市场的潜力巨大。千人汽车保有量，日本是 589 辆，美国在 800 辆左右，而中国是 100 辆左右，包含不发达国家在内的世界平均水平为 159 辆，就是说我国千人保有量大约再增 50% 后才能达到世界平均水平，可见我国目前汽车人均保有量在世界上处于很低的水平。再看每平方公里土地平均汽车占有量，日本是 199 辆，而中国仅有 12 辆。按照发达国家的经验，汽车保有量趋于饱和有两种情况：一是随着社会的发展，汽车得到充分普及，新增的购车者的数量不再增加；二是公共交通高度发达，且更便捷，汽车不再是必须的代步工具。对于中国来说，这两种状况要出现显然都还需要相当长的时间。至于中国汽车产销量今后的具体增幅，将取决于经济发展速度、产业政策以及消费心理转变等因素。2014 年的销量是 1970 万辆，按照每年 9% 的增速，到 2020 年就是 4000 万辆。即便是增速打个折扣，也能达到 3500 万辆。

从长期发展来看，现阶段我国汽车市场，尤其是轿车市场仍处于快速增长区间，刚性需求是非常庞大的。中国汽车市场强劲增长的因素在于：一是数以千万计的无车族群体收入的较大提高，大批无车族进入购车行列，尤其在二、三线城市，中西部以及广大农村地区体现将非常明显；二是我国在快速推进城市化进程，

中小城市和新型大城市的汽车拥有量将大幅度增加；三是我国汽车制造业有较大的成本优势，汽车出口会有较大增长。因此，未来国内外市场对中国汽车的需求潜力很大。数据显示：①在未来10年里，我国的城市化率将以每年1.2%左右的增长率稳步发展，2020年将跃升至60%，为汽车市场的可持续性发展提供了良好的用户基础，对汽车需求的增加发挥积极的作用。②未来10年里，在我国城市和乡镇的家庭中，全年可支配收入达5万元以上的家庭每年的增加数达1500万家左右，为汽车市场的繁荣提供了支撑。③我国一级城市拥有1.5亿人口，占全国的11.2%；二级城市拥有3.5亿人口，占25.9%；三级及以下城市拥有人口8亿，占62.9%。虽然眼下一级市场的销售量还占主体，但庞大的人口总量对汽车潜在的巨大需求，决定了二三线甚至三四线市场必定会在不久的将来成为我国最主要的汽车市场。这都能说明中长期中国车市仍有发展潜力，一线城市的市场突破口在换购，二三线城市的市场空间则体现在整体经济发展水平上，轿车开始大量进入二、三级城市的普通居民家庭。

中国汽车工业协会数据表明，在过去几年里，二三线城市汽车市场的份额的确在迅速提升，2011年已超过了30%。而与此同时，一线城市汽车市场的份额却在逐年下降，每年下降2到3个百分点，汽车市场消费重心明显开始由一线城市向二三线城市转移。从定性角度看，乘用车市场发展至少还将有15年的稳定增长，市场空间还是非常大的。

（5）新能源乘用车分析预测

发展新能源汽车已成为能源、环保和保证我国国民经济可持续发展的重大战略决策。具有低排放污染的电动汽车作为新能源汽车的代表，正在成为世界汽车的重要力量。

尽管新能源汽车在中国的发展步伐较快，但是要想在短期内让新能源车获得跨越式发展，特别是乘用车产品离大规模商业化应用的要求还有较大差距。其中一个重要原因是技术发展的缓慢，虽然新的发明不断涌现，但对于新能源车的实用化贡献还不够大。当前新能源汽车，主要表现在：一是新能源汽车整车开发以改装为主，只是在现有车型上更换动力系统，并非真正意义上的新能源汽车；二是动力电池、电机、电子控制等关键零部件性能尚有较大差距，系统集成能力不强；三是尚未打通新能源汽车产业技术链，关键材料、核心零部件、制造装备和试验测试设备基本依赖进口。

2015年堪称新能源汽车的“政策年”。从减免购置税，到确定公务用车“新能源化”的硬指标、时间表，再到酝酿之中的电动汽车生产牌照开放，以及充电设施补偿政策，进口车关税优惠等，政策面正以“组合拳”的态势，强势打破新能源汽车“久推而不广”的闷局。

在政策利好的持续推动下，新能源汽车市场化元年终于启动。随着充电设施建设的逐渐完善，新能源汽车的劣势正在消失，而优势正在凸显。随着“互联网+”行动计划的推广，未来新能源汽车将朝着智能化、轻量化、电子化、安全化方向快速发展。

（6）微型电动汽车市场分析

基于国家能源战略和环境治理的压力，电动汽车必将成为新一轮汽车产业重新布局的制高点 and 关键点。许多国家和地区都将资金、资源投入到这一行业调整中。经过多年市场探索和技术的发展，我国的电动汽车在汽车产业的发展中慢慢的占有一席之地，并以迅猛的发展姿势在近几年的汽车保有量份额中迅速扩大。据有关方面统计，国内微型电动汽车市场潜力巨大。据不完全统计，2014年全国微型电动车年产量接近40万台。在私人购车领域，以山东省试点运行的微型电动汽车市场发展最为迅猛。

① 目前国内微型电动汽车产业已成规模，市场潜力巨大

- a. 产业规模较大，布局较为集中，产业集群已逐步形成；
- b. 生产企业良莠不齐，部分企业综合实力近年逐步提高；
- c. 典型产品尺寸较小、质量较轻，性能适用、结构简单；
- d. 地方开始立法规范，但缺乏法律效力，亟需国家法规；
- e. 市场初步呈现且潜力巨大，能满足较大消费人群需求。

② 微型电动汽车的主要优点

- a. 成本合理：价格低廉、不需财政补贴即可快速普及推广；
- b. 使用经济：重量轻、耗电少、维修费低，使用成本较低；
- c. 使用便利：操作方便，维护简单，对充电设施要求较低；
- d. 技术适用：适应当前电动汽车关键零部件技术发展水平；
- e. 市场成熟：市场需求已经初步呈现且市场发展潜力巨大；
- f. 发展经济、带动就业、满足出行需求，节能减排等方面具有经济、社会效益。

③ 微型电动汽车的主要缺点及弊端

- a. 结构相对简单，可靠性一般；
- b. 铅酸电池，回收利用体系相对健全；
- c. 续航里程、动力性能、舒适性有待提高；
- d. 主动、被动安全配置低。

④ 发展微型电动汽车，及时规范管理利大于弊

a. 微型电动汽车产品性能质量方面的问题，可以通过制定相应的强制性技术标准、要求企业加以技术改进的方式予以解决。

b. 纯电动汽车最高设计时速与成本相关，降低最高设计时速可显著降低纯电动汽车成本；提升微型电动汽车的可靠性、安全性、舒适性等性能水平需要付出相应的成本代价，但改进后的微型电动汽车相对于高速电动汽车依然具有一定的成本优势。

c. 在发展电动汽车大方向不变的前提下，优先发展市场需求量大、技术发展障碍小的微型电动汽车更符合我国现实国情。

目前我国超过 70%的人口生活在中小城市、城乡接合部和广大农村，日常通行距离不超过 20 公里，车速很少达到 60km/h。作为新能源汽车产业化的突破口，低速短程微型电动汽车的车身轻、耗电少、电池小，既节能环保又舒适安全，在中低收入人群中拥有巨大的市场需求。因此，优先发展低速短程微型电动汽车，既顺应形势，又紧贴市场，更符合社情民意。

中国电动汽车要做平民化的产品才能够真正市场化。汽车需要总是伴随着经济发展水平，而目前中国的经济发展能力正好适合微型电动汽车的发展，如果政府允许放开并规范管理，未来中国将可能成为电动汽车王国。

4. 山东省汽车产业现状

截至2014年，山东省汽车工业企业发展达到1264家，其中：整车企业16家，专用汽车企业175家，零部件企业1073家。从业人员35万人，总资产4707亿元。2014年，山东省汽车产销量分别为203.98万辆和204.24万辆，同比下降1.6%和2.1%，分别占全国总产销量的8.5%和8.7%，汽车产销总体呈现小幅下降。2014年山东省汽车工业实现主营业务收入4036.73亿元，同比增长10.7%，工业增加值461.18亿元，同比下降0.3%；实现利税328.93亿元，同比增长15.6%；实现利润总额204.63亿元，同比增长17.6%。2014年，山东省汽车及零部件实现出口交货值78.4亿美元，同比增长11.4%。

山东省汽车产业发展特点：

（1）商用车产销略有下降

2014年山东省商用车产销量分别为73.46万辆和73.85万辆，同比分别增长12.2%和14.1%。其中：重型载货汽车产销量分别为17.9万辆和18.4万辆，同比分别下降4.5%和7.2%；轻型载货汽车产销分别为50.0万辆和49.9万辆，产量同比下降16.1%，销量同比下降18.2%；中型载货汽车产销量分别为4.71万辆和4.68万辆，同比分别增长7.5%和9.1%。客车产销量分别为8.05万辆和8.25万辆，产量同比下降1.9%，销量同比增长3.4%。

（2）乘用车产销小幅增长

2014年，山东省乘用车产销量分别为130.52万辆和130.39万辆，同比分别增长5.5%和5.4%。其中：轿车产销量分别为73.39

万辆和 73.37 万辆；SUV 产销量分别为 3.07 万辆和 2.90 万辆；交叉型乘用车产销量分别为 54.06 万辆和 54.12 万辆。

（3）主营业务收入、利润稳步增长

2014 年山东省汽车工业实现主营业务收入 4036.73 亿元，同比增长 10.7%，工业增加值 461.18 亿元，同比下降 0.3%；实现利税 328.93 亿元，同比增长 15.6%；实现利润总额 204.63 亿元，同比增长 17.6%。2014 年，山东省汽车及零部件实现出口交货值 78.4 亿美元，同比增长 11.4%。

（4）新能源汽车产销快速增长

2015 年新能源汽车及小型电动汽车产销两旺，共产销 37.15 万辆和 36.88 万辆，山东省生产低速电动汽车产量连续三年增长超过 50%，产业由导入期进入成长期，正成为山东省汽车行业发展的亮点。



二、典型区域汽车产业发展分析

借鉴发展成功的汽车产业集聚区的成功经验，对淄川区汽车产业的发展无疑具有积极的意义，我们选取了十几个国内汽车工业园区进行了分析，特别是重点分析了中牟汽车产业集聚区和成都汽车城两个案例，希望对淄川区汽车产业发展起到指导和借鉴作用，优化淄川区汽车产业战略定位、功能集聚区发展模式。

1、典型汽车产业集聚区分析

（1）中牟汽车产业集聚区

①中牟汽车产业集聚区概况

a. 集聚区规模

中牟位于中国中部中原中心，是实施中原崛起的核心主战场，和郑汴一体化的核心区的先导区。为加快郑汴一体化建设进程，河南省委、省政府正在建设一个全新的新区-郑州新区。郑州新区辖“五区一县”总规划面积 1840 平方公里，中牟 1416 平方公里的土地全部涵盖其中，站郑州新区近 80%的土地面积。



岛、郑州华达、郑州浩森、郑州海迅、郑州金菱等汽车悬架类、仪表类、塑料类等零部件生产及仓储、物流企业，并拥有 1 家国家级企业技术中心， 8 家省市级技术研发中心，形成了汽车制造、零部件生产、后市场产品生产、仓储物流、科技研发等一整套的产业链条。

园区内有占地 2000 亩的中国汽车零部件(郑州)产业基地、占地 4000 亩的中国郑州（国际）汽车后市场产业园。



b. 主要项目建设情况

汽车生产制造板块，在建项目 61 个，总投资 260 亿元，总占地 3200 亩。

其中，整车项目 1 个，郑州东工 6 万台整车项目总装车间已建成。新能源汽车项目 14 个，比克电池项目已开工建设 22 万平方米，比克新能源汽车项目已开工建设 7 万平方米，比克（汉丰）科技园和比克（中创）创业园 2 个项目已于 5 月 28 日开工建设。

汽车零部件项目 46 个，郑州飞龙、经纬电力等 30 个项目厂房建设已基本完工，郑州日产、郑州泰新汽车零部件研发中心等 16 个项目已于 6 月 9 日集中开工，正在进行基础施工。2014 年竣工项目 33 个。

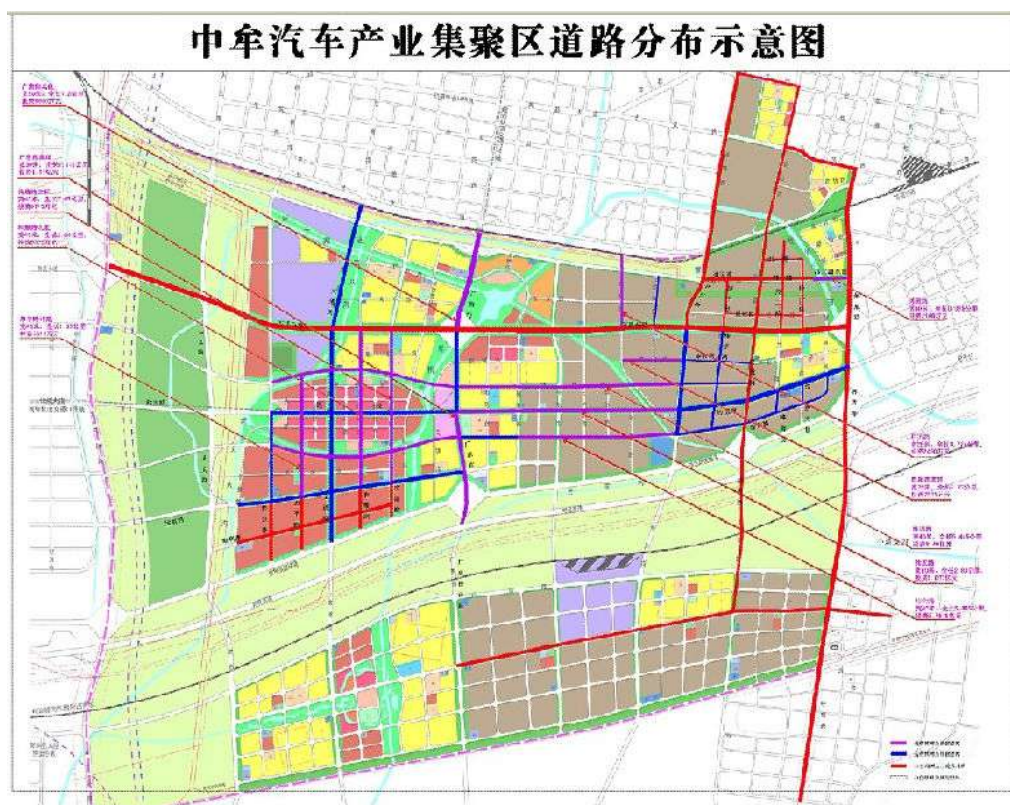
汽车后市场服务板块，在建项目 6 个，占地约 2652 亩，总投资 61 亿元，已建成 50 万平方米。其中：汽车零配件销售项目 3 个，汽车用品销售项目 1 个。汽车整车销售项目 2 个。

2015 年的目标是巩固汽车整车及零部件产业的龙头地位，主动对接国内知名汽车整车制造企业，努力引进中高档品牌汽车、专用车整车项目；支持整车制造企业扩能改造，加快实施郑州日产 20 万台扩能项目和郑州奥雪专用车二期项目，力争整车产量突破 25 万台；推动汽车零部件产业集聚发展，加快河南泰戈、郑州豫兴等 63 个项目建设，确保郑州信威、郑州中鼎等 13 个项目竣工投产。



c. 基础设施建设情况

园区已建成“六横七纵”，园区能源保障相对充足，周边有50万伏变电站1座，22万伏变电站1座,11万伏变电站5座以及郑州热电联产项目，为园区电力保障和集中供热提供便利条件。中原油田至郑州市的天然气管道过境而过，园区内天然气管网铺设到企业厂区，留有接口，完全可满足企业用气需求。仅2014年，集聚区重点建设道路桥涵、电力、廊道绿化、给水及污水处理5类基础设施，总投资约72亿元。



d. 园区平台建设情况

构建7大中心来完善平台建设，分别是投融资中心、审批手

续代办中心、产品检验检测中心、公共信息服务中心、人才培训中心、科技服务中心、规划展示中心。

审批手续代办中心内设 8 个代办窗口。

投融资服务中心由中牟汽车产业集聚区开发建设投资公司、郑州正中开发投资有限公司两个融资平台组成，累计收储土地 1200 余亩，完成融资 6.7 亿元。

公共信息服务中心年发布各类信息 2000 余条。

e. 政策环境

中牟汽车产业集聚区享受到省、市更多优惠政策的支持。为支持汽车产业做大做强，中牟县委、县政府多措并举，加强扶持，优化服务。管委会负责园区的开发、建设、管理，为企业提供全程代办服务；中牟出台政策，入驻企业除中央、省级规定的收费项目外，各项行政事业性收费全部免收，地价评估收费、测绘费、天然气接口费、自来水接口费等减半收取、电业局按省直供电价格等；企业从注册之日起，按上缴的企业所得税、缴纳的增值税地方实得部分，由县财政第一年 100%、第二年 50%、第三年 30% 奖励；对于入驻园区的汽车及零部件企业，实行全程代办服务，所需办理的手续在本县范围内可以限时办结，如需省市审批的，园区管委会实行跟踪督办制；对科技含量高、社会效益好、利税贡献大的或对县经济发展拉动较好的企业给予“一事一议”政策等，扶持园区内的汽车及零部件企业快速发展壮大。

②集聚区发展分析

a. 集聚效应

2008年，中牟汽车工业园有整车企业2家，零部件企业20余家，实现产值70亿元，生产各类汽车5.1万辆。

2010年，集聚区有整车企业3家，零部件企业30余家，园区实现销售收入128亿元，其中汽车零部件销售收入23亿元，生产各类汽车14.5万台。

2013年，集聚区整车企业4家，零部件企业60余家，实现总产值约340亿元，同比增长25%，其中工业产值249亿元，同比增长23%；完成固定资产投资约70亿元，同比增长260%；完成规模以上工业增加值约55亿元，同比增长38%；就业人口约3万人；生产整车约15万辆，同比增长19%。

2014年元至6月份，集聚区共生产整车约6.7万辆，同比增长20%；实现总产值约190亿元，同比增长25%；完成规模以上工业增加值约30亿元，同比增长24%；完成固定资产投资约37亿元，同比增长36%。上半年园区34个县重点建设项目中，实际开工29个，开工率达到85%。汽车生产制造板块中，已建成项目5个，在建项目23个，总投资78亿元。其中，新开工项目18个，续建项目5个。汽车后市场服务板块今年共引进天马、泰祥、宏达等7家整车及零部件销售企业，计划总投资158亿元，目前6家企业已开建，预计年底前主体工程完工。

仅从历史数据就可以看出，中牟汽车产业集聚区仅用6年时间，就从2个整车企业发展为4家，零部件企业20余家，发展到4个整车企业（在建项目完成后将增加到6个整车企业），160家零部件企业；整车产量从5.1万辆增加到15万辆。而工业总

产值从 70 亿元增加到约 380 亿元，提高了 4.5 倍。无疑整车企业的龙头带动作用非常明显。随着越来越多零部件企业入驻和汽车后服务市场的发展，集聚效应和拉动作用愈加突出。

b. 规划、政策和配套设施的引导推动作用

2010 年，中牟汽车工业园是中牟县委、县政府根据《河南省汽车及零部件产业发展规划》《郑州市汽车产业发展专项规划》（2009—2015 年）编制了《中牟汽车工业园总体规划》，随后又编制了园区各项规划。《中牟汽车工业园发展规划》的规划期为 2010 年至 2020 年，主导产业为汽车整体制造业、汽车零部件制造业、商贸物流业，园区总体发展定位为国家重要的汽车零部件生产基地、河南省最大的汽车整车生产基地和零部件生产基地、郑州新区有机组成部分、中牟经济发展增长级。

根据发展规划，中牟县政府制定了各种优惠政策，多措并举，加强扶持，优化服务，并大力开展园区配套设施和服务设施的建设，积极推进园区建设和招商引资，中牟汽车工业园已初步形成集整车生产、零部件制造、科技研发、物流配送于一体的汽车产业链条。属于以汽车及零部件制造为主的汽车产业专业园区，可以算作汽车产业集聚区的初级阶段，下一步将在汽车研发和后服务市场方面争取取得突破，向综合性园区发展，迈向汽车产业集聚区的中高级阶段。

（2）成都汽车城

①概况

成都经济技术开发区（简称经开区）位于成都市东部，规划面积 160 余平方公里（含北拓区），聚集各类汽车整车和零部件企业 350 家，其中中国一汽、德国大众、日本丰田等世界 500 强企业 41 家，吉利集团、云内动力等上市公司 43 家，成为中国西部汽车工业的主要聚集地，形成了一汽大众、沃尔沃等十一大汽车整车和神钢、南车集团等七大工程机械整车项目，以及轿车、客车、货车、越野车、专用车等产品体系。是以汽车（工程机械）为主导产业的现代制造业基地，也是四川省重点建设的千亿产业园区，也是天府新区·成都国际汽车城的主体。

2014 年汽车整车产能为 89.7 万辆，是十年前的 18 倍，增幅更是达到了全国的 3 倍。主营业务收入首次迈上千亿元台阶，达 1074.5 亿元。

②发展历程

1988 年 1 月 29 日，四川省政府确定龙泉驿区为成都的工业发展区。2000 年 2 月 13 日，国务院正式批准成都经济技术开发区升格为国家级经济开发区。

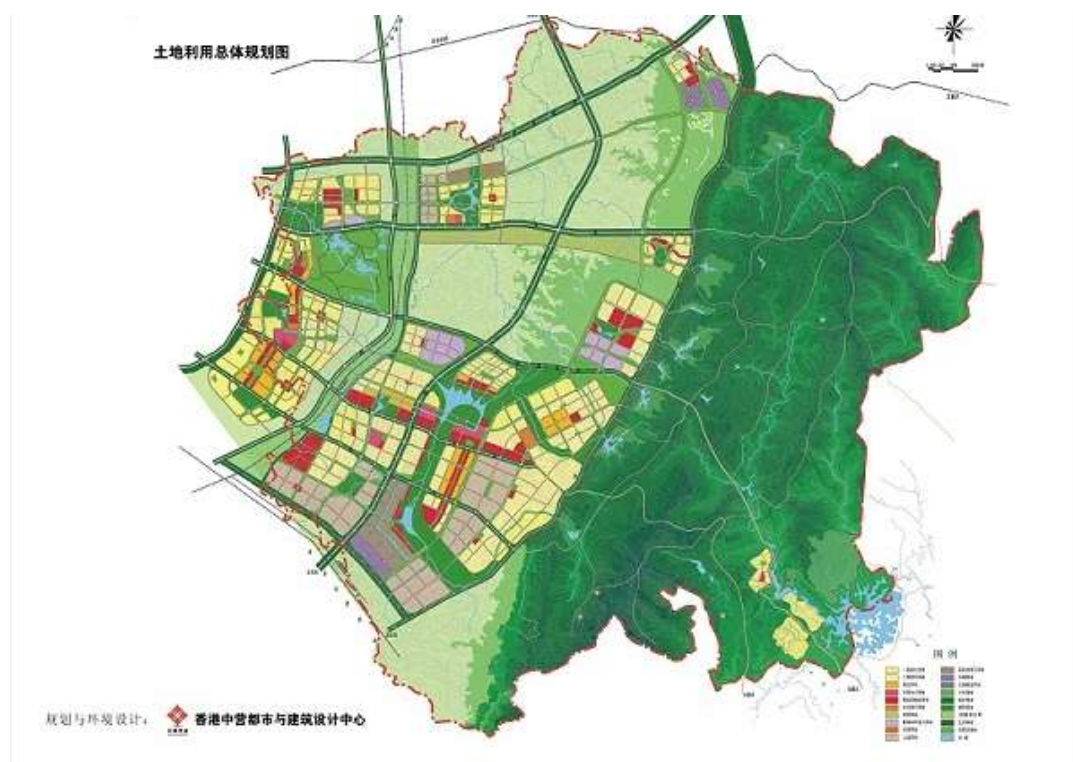
至 2005 年，园区引进航天工业集团、兵器工业部、成工机械、威钢、汇源果汁、大连实德、成都一汽、川汽等 100 多家国内外企业落户经开区，经开区工业初具规模，形成汽车整车制造和零部件生产、工程机械、电子元件和家用电器、食品加工等一批优势产业。

2006年，区委、区政府正确定位成都经济技术开发区的发展方向为“一主四优”，以发展汽车产业为主导产业。

2011年12月区第十次党代会提出：加快科学发展，把龙泉建成一一中国一流，世界知名的成都国际汽车城而努力奋斗！

至2012年5月引进一汽大众、一汽丰田、沃尔沃、吉利高原、川汽集团、大运重卡、一汽专汽、一汽客车整车生产企业和五家整机生产企业；181家汽车主机及关键零部件生产企业；其中包括世界500强企业30多家，国内上市公司43家，投资到位人民币507.26亿元，美元13.49亿元。以汽车产业为主导，三次产业联动发展的良好格局凸现。

目前，汽车城以引进11家整车企业，搭建了年产170万辆整车的生产平台和千亿元产业集群。



③发展分析

十年，整车从年产5万辆到90万辆，从起步到千亿元产业的发展，成都市龙泉驿区已发展成为国内重要的汽车产业基地，汽车产业体系初步形成。汽车龙泉的快速崛起，历经基础期、准备期、快速发展期、成熟发展期。

基础期：1990--2000 年历时 10 年争取国家和省市的支持，获得国家级经开区的授牌，为汽车龙泉打下了扎实的基础；

准备期：2000--2005 年经开区大力开展招商引资，为发展汽车工业具备了条件；

快速发展期：2006--2014 汽车龙泉进入高速增长期，仅用 7 年，汽车工业就走过了东部发达地区 30 多年的路途，与国际汽车产业接轨，引进国内外汽车知名企业落户经开区。2011 年国务院批准四川省设立天府新区规划后，天府新区龙泉片区为万亿产业高端制造基地，汽车龙泉正在追赶东部汽车重点生产基地，打造成成都国际汽车城。

龙泉汽车工业的发展，从定位——引进——产出，历时 6 年，经历了从无到有，从小到大，从单一到多种，从低端到高端，用 6 年的时间走过东部地区 30 多年的汽车生产路程。

除整车（整机）制造和零部件外，经开区也注重汽车全产业链打造。龙泉驿区对“产业链”的理解，突出“多层次”和“立体”构建，形成囊括汽车消费、汽车制造、汽车运动与休闲娱乐的丰富内涵。龙泉驿汽车产业起步晚，汽车贸易与博览是“短板”，同时也是一个值得占领的产业高地。按照“顶层设计、系统规划、

逐步实施、分步到位”方式，龙泉驿加快打造以新车销售、零部件采购、二手车交易及汽车后市场服务为主要内容的汽贸博览产业集群，建设全国一流、世界知名的现代汽车博览新城。与之相关，汽车电影院、汽车博物馆、汽车营地、汽车农庄和田园生态线、山地越野线、环湖休闲线等创意项目也将亮相，不断扩大成都国际汽车城品牌效应，从而成为中国一流的汽车自驾游目的地和集散地。到“十二五”末，经开区汽车制造产业集群成为全省首个千亿产业，基本形成南部汽车研发制造、北部汽车贸易博览娱乐、中部生产生活服务的发展格局。

2015年~2020年将是经开区汽车产业的成熟发展期，这一阶段经开区将大力发展汽车电子、新能源汽车和汽车服务业，建成中国汽车制造业的重要新基地；进入中国汽车产业集群格局一级体系，成为成都打造“西部经济核心增长极”的重要支撑，建成全国一流的汽车产业城。力争整车产量达到125万辆，汽车产业销售收入达到9000亿元，GDP达2260亿元。

经开区汽车产业的长远目标是将建成中国知名的轿车产业基地、新能源产业基地、汽车电子产业基地、汽车服务娱乐基地，进入国际汽车产业集群高端行列，最终建成世界知名，中国一流的成都国际汽车城，成渝经济区的重要增长极核。

成都汽车城的成功最主要的经验是科学规划、加强组织、大力建设，坚定信心，绝不动摇推进汽车产业发展。

2. 各类汽车产业集群介绍

（1）广西柳州汽车产业集群

广西柳州汽车产业集群位于柳州市东部的柳东新区。柳东新区于2010年9月由自治区级开发区升级为国家级高新技术工业开发区，并于此建设广西柳州汽车城。柳州汽车产业经过40多年的建设和发展已成为第一大支柱产业。现有汽车整车及零部件生产企业415家，总资产472亿元，从业人员5.6万人。拥有整车生产企业3家，专用车生产企业4家，低速载货车生产企业2家，已形成了年产微型汽车88万辆、载货汽车8万辆、多功能乘用车5万辆、专用汽车5万辆、低速汽车2万辆、发动机100万台的生产能力。培育出“五菱”、“乘龙”、“霸龙”、“风行”、“景逸”等具有自主知识产权的知名品牌。零配件企业中涌现出了如五菱柳机、五菱联发、方盛实业、柳新冲压件、东鹏汽配、柳州上汽变速器等一批骨干企业。微型汽车本地配套率接近60%；中重型载货汽车的本地配套率在30%左右。

柳州大力推进产业园区的发展，现有柳州阳和工业园区、柳州新兴工业园区、玉柴工业园区。其中柳州阳和工业园区主要致力于打造广西区内最大的整车、专用车及零部件生产制造基地，现入园企业140家；柳州新兴工业园区重点发展汽车及零部件，现入园企业143家；玉柴工业园主要围绕广西玉柴机器集团柴油机及配套，现入园企业56家。

柳州是目前国内唯一同时拥有上汽、一汽、东风和重汽等国

内四大汽车集团整车生产基地的城市，也是 12 个“国家汽车及零部件出口基地”之一。到“十二五”末，全市汽车工业总产值将突破 2100 亿元，汽车产量超过 200 万辆，发动机产量达到 150 万台。整车出口到达 10 万辆，汽车及零部件出口创汇将达到 21 亿美元。

柳州汽车产业明显特征是以汽车整车及零部件制造业为龙头，以技术研发、工业物流、商务办公和人才培育等服务工业为依托形成产业集群，在政策的带动下飞速发展。



（2）湖北十堰汽车产业集群

十堰是中国规模最大的汽车工业基地之一，有“东方底特律”之美誉，是东风汽车的摇篮，全市汽车及零部件生产企业 500 余家，资产总额 1000 亿元，汽车从业人员 40 余万人。十堰拥有规模以上汽车工业企业 200 多家，其中整车企业 22 家。2011 年十堰汽车产量达到 57.3 万辆，汽车工业具备年产各类整车 80 万辆的生产能力，可生产 100 多种车型、1000 多种总成、4000 多种零部件，累计完成产值 1358.7 亿元。十堰拥有东风商用车公

司、东风实业公司、东风渝安公司、湖北三环专用车公司、双星东风轮胎公司 5 家重点骨干企业。

十堰市在全市培植 10 大整车企业、10 大改装企业、100 家过亿元汽车关键零部件企业，力争到 2015 年全市汽车产销量达到 100 万辆，160 万辆份零部件的产能，汽车工业产值突破 1800 亿元，汽车产业中国名牌产品达到 3~5 个，省级名牌产品达到 50 个以上，全力支持服务东风公司等重点企业，将十堰打造成为国内最具规模、最具实力的商用车制造基地，最重要的微型车、专用车、汽车零部件及汽车装备生产基地；全面提升地方汽配产业自主发展能力，打造国家级汽车产业集聚区、商用车零部件产业集群创新示范区，成为千亿规模的世界级汽车产业基地和“中国第一，世界前三”的商用车生产基地。

十堰汽车复合型汽车产业集群的特点：拥有全国性的汽车关键零部件产业基地，有利于集聚全国关键零部件生产经营企业；拥有十堰省级经济开发区、东城和西城省管经济开发区三大最佳载体；采购综合运营成本低、市场辐射半径，大汽车及零部件企业有较好的地域优势；汽配城中汽车产业的资源中心、信息中心、服务中心和物流配送中心十分完善。

（3）湖北随州专用汽车产业集群

湖北随州专用汽车产业集群规模企业目前有 125 家，其中具备国家专汽生产资质的企业 21 家。湖北齐星集团、湖北大力专汽公司、湖北程力集团 3 家企业，拥有“中国驰名商标”。随

州的专汽企业多数紧邻 316 国道，共计 500 多种专汽、1000 多种零部件成品，形成了 30 公里“专汽巨龙”的中国奇观。

随州专用车产业群品种齐全，特色鲜明，产业资源富集，2010 年 12 月，中国机械工业联合会与湖北省政府签订共建“中国专汽之都”协议，将“中国专汽之都”建设提升为省部级战略。

2011 年，随州产销专汽 7.1 万辆，汽车及零部件销售收入 226 亿元、比上年增长 49.6%，创造了逆势增长的奇迹。出口市场分布到美国、德国及亚洲、非洲等 20 个国家和地区。在十二五末期，随州汽车产业年产值突破 800 亿，并且向 1000 亿元的目标奋进，实现年产能 30 万辆，整车及零部件出口突破 20 亿美元。

随州在专用汽车企业中实施“23451”成长工程，即打造产值过百亿元企业 2 家（齐星集团、恒天集团）、过 50 亿元 3 家（程力汽车、全力汽车、楚胜汽车）、过 30 亿元 4 家（玉柴专汽、三环铸造、东风随专、航天双龙）、过 20 亿元 5 家（东风车轮、奥马、重汽华威、奥龙、大力客车）、过 10 亿元企业 10 家（江南专汽、合力、新中绿、神马齿轮厂、亿丰泵业、腾宇专汽、五环铸造、成龙威专汽）。湖北随州以国内市场 40% 的占有率稳居中国最大的罐式车生产基地，并被中国机械工业联合会命名为“中国专用汽车之都”。

随州专用汽车产业发展独辟新境，集中优势资源发展各类专用汽车，坚持不懈努力，走出了一条独特的成功之路。

（4）浙江温州汽配产业集群

浙江温州汽配产业集群拥有 3000 多家企业，主要分布在瑞安、瓯海、平阳、乐清等区域。规模以上企业 500 多家，年产值亿元以上 50 多家，其中无区域集团企业 22 家，如瑞立集团、瑞明集团、胜华波集团、海尚集团、立峰集团、冠盛集团、云顶控股集团、黄河汽配集团、瑞标集团、鑫田集团、中欧国际集团、奥凯嘉集团、南洋汽摩集团、意奔玛集团等企业。

温州汽配产品种类繁多，覆盖卡车、客车、轿车、摩托车以及火车动车组配件，有十二大类 5000 多系列品种，包括车身附件、发动机附件、制动泵阀、汽车电器、汽车仪表、汽车用品、车用标准件、锻压件、装饰面料、滤清器、车用漆包线、橡胶管件等。产品结构从中低端向高端发展，已开发或正在开发的高新技术产品有：汽车发动机、摩托车发动机、电喷系统、ABS 防抱死制动系统、自动变速箱、空气独立悬挂系统、安全气囊、球笼式等速万向节、电涡流缓冲器等全行业拥有中国驰名商标 8 个、中国名牌 1 个、国家免检品牌 2 个、浙江省名牌 13 个和省著名商标 17 个。

温州汽配产业集群有以下鲜明特点：产业高度集中、总体规模大、产品种类繁多、产业链条完善、品牌实力强。粗放增长的发展模式也出现了一些问题：集群发展空间受限严重、产品技术创新能力不足、品牌建设相对落后、低水平重复建设普遍、产业人才数量不足。

（5）浙江台州汽车模具产业集群

上世纪 50 年代第一家模具厂在台州诞生，台州的模具产业集群主要集中在黄岩区，2002 年 11 月，经浙江省科技厅批准“黄岩塑料模具省级高新技术产业基地”；2003 年 7 月，国家科技部批准“国家火炬计划黄岩塑料模具产业基地”；2006 年 3 月，国家发改委授牌“中国（黄岩）模具产业升级示范基地”。

黄岩模具行业协会数据显示，2012 年经工商登记的模具企业为 1680 家，2013 年减少到 1500 家，2014 年又有 100 多家小企业关停或转产；而与此成鲜明对比的是，2012 年行业总产值为 120 亿元，2013 年为 130 亿元，2014 年年底达 140 亿元。亿元产值企业 2012 年有 8 家，2013 年是 11 家，2014 年达到 13 家。2014 上半年，台州模具企业实现产值 17.9 亿元，同比增长 10.7%。可以看出，企业数量减少，但集中度在提高，总产值在不断攀升。

近年来，台州模具产业持续创新、稳健发展。台州共有模具、配件及相应装备企业 2300 多家，从业人员 5 万多人，年模具出口量在 3 亿美元以上，其中黄岩区每年的模具产量约占全国的十分之一。一汽、二汽、柳州五菱、昌河、跃进、上海大众等汽车制造企业都在采用黄岩汽车模具进行生产。

台州汽车模具产业集群具有其自身优缺点：由于市场需求的强劲拉动台州模具产业高度聚集、设计加工水平提高、信息化发展迅速；但高速规模化发展的背后出现了产业发展不平衡，产品总体水平较低、工艺装备落后，开发创新滞后等问题。经过多年

的发展，台州模具产业已经形成以汽车模具为主导，兼有电动汽车及摩托车配件模具、吹塑横具等为核心的生产格局，依靠模具产业带动的汽摩配件、电动自行车及配件、机械电器等相关产业的产值超过 400 多亿元。

（6）浙江余姚汽配产业集群

民营企业利用余姚塑料模具产业发达的优势，已把余姚打造成为我国重要的汽车零配件生产基地。2013 年全市有汽车配件企业 300 多家，实现产值达到 120 亿元。

余姚汽配城商业建筑面积 15490 平方米，地下室面积 2296 平方米。汽配城共有 140 间店铺左右，包含汽车配件、汽车快修、汽车用品、车饰美容、配套服务，共五大块交易区块的一站式汽车后服务平台。为消费者提供了从配件、用品到服务的一站式先进消费模式，更将分散的经营企业凝聚成极具号召力的大品牌，是余姚最大的汽配旗舰。

“余姚汽配城模式”的核心，将形成集聚吸纳力的产业平台，简化从厂家到用户的消费流程，不仅为商家找客户，更为消费者精选商家，买卖配件。余姚汽配城是余姚第一个汽配专业市场，它的出现改变了余姚汽配产业长期以来只有零散经营、各自经营的现状，为广大经营户和消费者提供一个集中、集聚的产业平台，从而将余姚的汽配产业发展模式加以提升。

余姚汽配产业的特征与温州汽配特点类似，以零散的民营企业生产和经营为主，同样存在产品技术创新能力不足、品牌建设相对落后、低水平重复建设等问题。

（7）浙江玉环汽配产业集群

玉环位于浙江省东南沿海黄金海岸线中段，介于台州、温州两个沿海开放城市之间，是全国重要的汽摩配件专业生产制造基地。

玉环拥有汽车摩托车零部件生产企业 1700 多家，从业人员 11 万多；可生产减震器、齿轮、方向盘等 31 个系列 5000 多种产品，涵盖重、中、轻、微、专用等车型及其零部件；其中有 2000 多种产品打入国际市场，年出口额 5500 万美元。产品既有劳动密集型的零件、组件，又有技术含量较高的部件总成。

玉环成立了首家股份制汽摩配科技开发公司，设立台州市汽摩配产品质量检测中心，加速对传统制造和检测设备的更新与升级，培育出高强度标准件、非标件系列、液压系列、传动机构、齿轮类、减震器类、起动电机等享誉国内外的名优特产品，以及凯凌集团、骆氏企业等专业化程度高的大型企业。

玉环汽车零部件行业中有国家重点高新技术企业 2 家，浙江省高新技术企业 9 家，国家驰名商标 4 个，国家免检产品 4 个，浙江名牌 9 个，浙江省著名商标 2 个，浙江省专利示范企业 1 家；有 5 家省级研发中心，4 家市级研发中心。

经过四十多年的积垫，玉环发展迅速、产品市场多元化、产业集群基础好、政府职能突出，成为国内极具发展潜力的汽车零部件重要生产和出口基地。

（8）上海嘉定汽车产业集群

汽车已成为嘉定“一业特强”的支柱型产业，集聚大众动力、沃尔沃等 29 家世界 500 强汽车企业，2013 年生产整车（大众）155.8 万辆，占全国六大汽车城（上海嘉定、长春、广州花都、武汉、重庆、广西柳州）生产总量的 25%左右。汽车零部件制造企业 251 家，其中包括德尔福派克、采埃孚等 14 家世界 500 强企业。汽车及零部件完成年产值 3341 亿元，比 2012 年提升近 10 个百分点。嘉定已建有“国家汽车及零部件出口基地”，并且正在配套建设近 2 万平方米的保税仓库。

上海嘉定汽车产业群不但集聚规模大，而且创新转型的空间也很大。在嘉定汽车服务的上游链条（研发设计、中试检测、科技创新等），已拥有数量众多的科技研发中心和高新技术企业，汽车研发科技港和同济科技园也在加速建设之中。下游链条中，除金融、物流外，旅游、博览、会展等产业发展较为迅速。

上海嘉定汽车城的特点是在已经拥有的雄厚汽车产业基础上，按照区域经济和产业集群发展规律，拓展产业发展内涵与模式，以国家新型工业化产业示范基地建设为龙头，带动汽车高端产业发展。到“十二五”末，达到 3000 亿元产值规模，新能源汽车配套企业产值达 20 亿元，各类设计、研发企业总量达到 200 家，初步建成高层次人才集聚、具有高端城市功能的国际化汽车城。嘉定通过城市改造、技术革新和人才战略，构建“国际汽车产业中心”。

（9）江苏扬州汽车产业集群

扬州汽车产业经过 40 多年发展，已形成一定规模，成为了扬州市工业经济的支柱产业之一。当今扬州已经形成以上海大众仪征分公司等整车生产企业为主导，以中集通华等专用（特种）车生产企业为骨干，以凯尔斯迈等新能源汽车生产企业为亮点，以亚普油箱等汽车零部件生产企业为配套的较为完整的汽车产业链。

扬州重点规划建设仪征、邗江、江都三大汽车产业园，仪征汽车工业园重点发展上海大众轿车及其配套零部件；邗江汽车产业园重点发展潍柴亚星以节能与新能源客车为主的中高档客车、特种车；江都汽车产业园重点发展皮卡及 SUV、多功能商务车、新能源汽车和高附加值零部件。以整车生产研发为带动，推动汽车产业拉长产业链、形成汽车产业集群。

2012 年，扬州汽车产业实现产值 585 亿元，增长 27%。到“十二五”末期，仪征、邗江、江都三大园区整车产能分别达到 50 万辆、10 万辆、30 万辆，主营业务收入分别达到 450 亿元、100 亿元、300 亿元，成为江苏乃至全国重要的汽车产业基地之一。

扬州汽车产业群特征是一个以汽车为主体，以生态文化和国际商务为特色，集汽车研发、信息服务、专业会展、汽车金融、汽车文化、汽车商务和汽车物流为一体的综合配套功能区，在汽车产业的浪潮中加速推动“汽车名城”的建设。

（10）江苏丹阳汽车零部件产业集群

丹阳市汽车零部件产业发展起始于上世纪八十年代初。经过二十多年的发展，该产业已经形成了从研发、生产、市场到检测、物流、培训为一体的产业体系，成为丹阳市极具竞争优势的工贸一体化的特色产业集群。

丹阳市汽车零部件产业被列入江苏省重点培育的 100 个产业集群，800 余家零部件生产企业，主要分布在新桥、界牌、访仙等镇，从业人员 3.5 万人。已经具备生产包括汽车轮毂、电机、灯具、风机、线束、保险杠等在内的 400 多个汽车零部件产品的能力，并且形成了以灯具、注塑件、装饰件、机电类部件、模具开发五大类为主的特色产品，其中电机、风扇、轮毂、灯具、保险杠、仪表台等在国内外同行业都享有较高的声誉。通过产学研联合，丹阳市还开发出了水箱、电涡流缓速器、空气悬挂系统、汽车空调模具等一批技术含量高、附加值大的新产品，促进了丹阳市汽车零部件产品结构的优化。

丹阳初步具备了年产 3000 辆消防车，混凝土搅拌车、年产两万辆低速货车，3 万辆轻卡、500 辆特种垃圾焚烧车的生产能力。拥有国家级机动车辆及零部件检测重点实验室、国家级灯具实验室和省级汽车灯具检测中心。100 多家零部件生产企业与国内主要整车企业的配套模式，形成了从研发、生产、市场、检测、物流、培训及专业工业集中区为一体的汽车零部件产业体系。

丹阳市自从发布了《汽摩配产业发展战略和规划研究》、《关于加快培植汽车零部件产业的若干意见》之后，明确产业发展目

标，鼓励龙头企业做大做强，并不断提升自主创新能力，加快了转型升级步伐，通过加强与世界一流企业的交流合作，使丹阳汽车产业集群向更高层次发展。

（11）河南商丘冷藏车产业集群

河南省委、省政府提出要将河南由“中国粮仓”变为“国人厨规划的物流中心城市。商丘市抓住机遇，抢占先机，决定要发挥商丘区位优势，做大市场规模，打造商丘制冷基地。2010年开始制定发展规划，统一部署，按照布局集中、产业集群、资源集约、功能集合的要求，大力做好产业集聚区的建设。

目前商丘拥有香雪海、冰熊冷藏车等整机装备企业 11 家，制冷配件企业 19 家的产业集群。冷藏保温车年生产能力达 1 万辆，其中冷藏车国内市场占有率 40%。制冷企业在集聚区内已形成较为完备的制冷产业链条，制冷产业集群效应初步形成。多个国内制冷品牌充分发挥产业配套优势、品牌产品优势、技术研发优势。

商丘市冷藏车产业主要集中在民权、睢县、宁陵，产业集聚区已形成规模。民权县产业集聚区入驻企业 20 余家企业，河南冰熊冷藏车有限公司、松川特种车辆制造有限公司、民权兆邦电器有限公司、义乌商贸城以及中泉路桥有限公司等。冰熊生产的冷藏车占到全国市场份额的 30%以上。睢县着力抓好招商引资，加快项目、资金、技术、人才等各种资源的融合聚集，目前，睢县工业集聚区的集聚效应已日趋凸显，区内现有企业 50 多家。

宁陵县集聚区采取以商招商、节会招商、资源招商、区域招商等形式，取得明显成效，该县工业发展呈现良好势头。企业充分利用商丘的丰富资源，提高产品质量，增加科技含量，创出行业品牌。河南商丘高新区积极建设科技创新平台，区内新建技术中心、实验室 12 个，成立企业研发机构 3 个、高新技术企业 4 家。2013年6月，国家冷冻冷藏设备质量检验中心正式在民权建成，促进了商丘制冷产业标准化。

河南商丘以制冷产业为主导，围绕制冷产业重点实施了提升产业层次、提升科技支撑的“智能”提升工程，通过提升基础设施承载功能、提升主导产业支撑能力、提升入驻项目质量、提升管理服务水平，加速了商丘产业集群的建设。

（12）山东诸城轻型卡车产业集群

山东诸城轻型卡车产业起源于上世纪九十年代，1998 年第一辆汽车下线，仅用 10 年多时间，福田公司就形成了一个年产 50 万辆汽车及摩托车生产能力的大型汽车制造企业，带动了汽车产业的迅速发展。

诸城市形成了以北汽福田汽车股份有限公司诸城厂区为龙头，以义和、兆丰、曙光车桥等企业为骨干，以三工、恒信基、通力为支撑，以众多中小企业为基础的产业体系。在 500 多家配套企业，其中规模以上汽车企业达到 145 家，15 家骨干企业为高新技术企业，成为诸城市最大、最具竞争力的产业链，2013 年，汽车产业完成主营业务收入 702.6 亿元。

以福田汽车企业为龙头，500多家零部件生产企业配套协作、链式发展的汽车产业体系，产品涵盖商用车包括传统轻卡、换代轻卡、微卡和专用车，摩托车，电动汽车以及2000多种配件，拥有省级以上品牌18个，福田汽车属地的配套率达到了50%以上，较好地发挥了产业集聚效应。目前，福田在诸城现有卡车业务基础上将扩大60万辆产能。福田要把其山东诸城厂区打造成为面向全球、年产超110万辆的高端卡车产业基地。按照规划，中高端轻卡扩产项目预计2016年初竣工投产，可带动全产业链新增产值1200亿元、利税60亿元、吸纳就业15000人。届时，福田汽车集团将在诸城建成全球领先的中高端卡车生产基地，诸城汽车产业也将成为山东首个千亿级汽车产业集群。

（13）山东德州微型电动汽车产业集群

山东德州汽车产业起源于上世纪七十年代，经过四十多年的发展壮大，微型电动汽车、汽车零部件及配件制造、汽车销售和维修保养体系逐步完善，正在形成上下游产业链体系。随着老年车和新能源汽车生产规模的不断扩大，以微型新能源汽车制造为主，汽车零部件制造为辅的汽车产业链已初步形成。

2013年，德州有微型电动汽车生产厂家四十多家，以及近160家的汽车零部件生产企业。德州电动汽车及汽车零部件企业主要分布在武城经济技术开发区、陵县。富路车业是中国第一家获得美国DOT论证的电动汽车企业；宝雅电动汽车有限公司拥有世界一流的电动汽车研发平台和现代化的生产流水线。

前德州微型电动汽车产业产品有全封闭四轮电动汽车，老年代步车，电动轿车，电动汽车，微型电动汽车的企业、电动观光车等等。而位于武城技术经济开发区最大的三个汽车零部件产业基地可生产橡塑装饰条、密封件、注塑件、铝轮毂、制动器、模压汽车件等 50 多个系列 3000 多个品种，同时又带动起密封件钢带生产、工程橡胶生产、覆盖件树脂生产、玻璃纤维布生产、铝合金加工等多个配套行业以及整车生产。武城的产品已经定向为全国 40 余家大型汽车生产企业配套。

（14）山东梁山半挂车产业集群

山东梁山挂车产业起步于上世纪 90 年代初。随着世纪初期挂车专用车的需求加大，梁山县逐步以挂车生产为基础，发展其它类型专用车，配套企业云集，形成了以专用车、改装车及汽车配件为主的专用汽车产业体系，逐步完善产业链条，成为全国三大专用汽车产业集群之一。在激烈的市场竞争中逐步形成了通亚、东岳、华宇三个龙头企业。

目前，梁山县有 35 家专用汽车企业进入国家汽车公告目录，形成了年产专用汽车 15 万辆的生产能力，产品已经由过去的以半挂车为主，发展为半挂车和二类底盘改装齐头并进的良好态势。其中半挂车虽然仍为栏板半挂车、仓栅半挂车、厢式半挂车、集装箱运输半挂车、低平板运输半挂车、各类罐式车及其他各种特种车等 7 大系列产品，但各系列产品进一步细分达到 1400 余种。

梁山县全面加大车桥、钢圈、板簧等关键专用汽车零部件项

目的引进力度，近年来陆续引进建设了太岳板簧、金盛车桥、华泰型钢、亿达车轮、江铃华岳等大型专用汽车零部件生产项目，全县配件生产企业发展到 230 余家，具备了年产汽车零配件 650 万件（套）、价值近 100 亿元的生产能力，零配件本地配套率达到 50% 以上。专用汽车产业发展带来的零部件市场巨大需求，全县现已拥有零部件代理商户 200 余家。建立金宇商贸、华泰商贸、海力商贸等为代表的综合性零配件物流商贸公司 60 余家。

梁山县专用汽车产业经过十几年的培育发展，现已建立起集专用汽车及零部件研发、生产、检测、销售、物流配送及二手车交易等为一体的专用汽车产业体系，成为全国最大的专用汽车产业集群。

（15）山东泰安特种汽车产业集群

山东泰安经济开发区经过十余年发展，现已形成以青年轿车、双驰改装车、鲁峰改装车、重汽专用汽车、马尼托瓦克东岳重工汽车、航天特种车为主的整车及改装车产品系列；以康立汽车空调、泰丰散热器、明泰汽车消声器和三元催化转化器、奥博华电子调节器和硅整流桥为主的汽车零部件系列；以现代重工装载机及挖掘机、古河随车吊、锐驰高端液压油缸、福神变速箱为主的工程机械系列产品在内的特种车产业集群。

泰安汽车工业完成技术创新项目 340 项，研发了特种消防车、道路清障车、高效汽车散热管等一系列新产品，突破了专用空气悬挂技术、重型牵引车技术等一系列关键技术。

到“十二五”末，汽车产业实现主营业务收入将超过 1000 亿元、利税 100 亿元，年均增长 27%以上，占泰安市规模以上工业企业主营业务收入的比重达到 14%以上。重汽五岳、航天特车、青年汽车有望成为百亿企业。届时将建成乘用车、特种车、改装车、电动汽车、汽车起重机、汽车零部件六大生产基地。

以上是国内一些具有代表性的汽车产业集群，涉及到乘用车、载货汽车、专用汽车、新能源汽车、汽车零部件及相关上下游产业，从中可以看出，按照产品类别划分，汽车产业集群主要有两种类型。一是以整车企业（包括乘用车、载货汽车、专用汽车、新能源汽车等）为龙头，将汽车零部件集聚其周围，拉动相关汽车产业（汽车研发、汽车贸易、汽车维修、零配件市场等），构成上下游产业链，形成汽车产业集群，这类集聚区规模大、产业链长、产值高、对社会影响也大，零部件企业以为整车配套为目标，如广西柳州汽车产业集群、湖北十堰卡车产业集群、山东诸城卡车产业集群等；二是以地方传统优势的汽车零部件或相关产业为主，发挥自身优势，拉动上下游产业，形成有特色的汽车零部件或相关产业构成的产业集群，这类产业集群规模相对小、产业链较短、产值相对小，零部件企业主要以零部件出口和供应汽车配件市场为目标，如浙江温州汽配产业集群、浙江台州汽模产业集群、浙江玉环汽配产业集群等。无论是哪一种类型的产业集群，都需要因地制宜，正确引导，统一规划，才能达到设想的目标。

三、淄川区汽车产业分析

1. 淄川区汽车产业现状

淄博市淄川区汽车产业起源于上世纪五十年代，经过 50 多年的发展壮大，特别是山东唐骏欧铃汽车制造有限公司的快速成长，基本形成了集轻型载货汽车、改装汽车、专用汽车、电动汽车，汽车零部件及配件制造，汽车销售和维修保养于一体的体系。随着山东唐骏欧铃汽车制造有限公司生产规模的不断扩大，淄川区以唐骏欧铃整车制造为主，几十家汽车零部件制造为辅的汽车产业链已初步形成。

2015 年，淄川区拥有汽车及零部件企业 28 家，其中，轻型载货汽车生产企业一家（山东唐骏欧铃汽车制造有限公司）、电动汽车生产企业 2 家

（唐骏欧铃汽车制造有限公司、淄博舜泰电动汽车有限公司），汽车改装企业 2 家（山东唐骏重工有限公司、淄博宏路重工机械有限公司），



其余为汽车零部件及配件生产企业。可生产轻型载货汽车，微型载货汽车，散装水泥车、水泥搅拌车、环卫用车、消防车、厢式车等专用汽车，可满足多种运输和作业的需要。微型电动汽车属于起步阶段，产量较低。

淄川区汽车产业总产值：

2008年	23.46万元	同比增长18.3%；
2009年	29.46万元	同比增长25.59%；
2010年	32.37万元	同比增长9.86%；
2011年	37.41万元	同比增长15.57%；
2012年	43.23万元	同比增长15.56%；
2013年	50.07亿元	同比增长15.82%；
2014年	55.98亿元	同比增长11.8%；
2015年1~6月	19.82亿元	



淄川区汽车及零部件企业分布在淄川经济技术开发区、西河镇、昆仑镇、龙泉镇及洪山镇。主要汽车及零部件企业相对集中在淄川经济技术开发区，其中重点汽车零部件生产企业10余家，包括：唐骏欧铃、唐骏重工、宏路重工及舜泰电动汽车等4家整车企业，雷帕得、鲁川汽配、泰展机电、奥川电器、隆泰工贸、华旭包装、沃德机械、翔宇机械等，主要产品有：储气筒、推力杆、支架、钢板弹簧、发动机气门簧、悬架簧、稳定杆、汽车碳罐、EGR阀、汽车底盘悬浮空气泵、电磁阀等零部件企业，分别

为中国重汽、一汽集团、陕西重汽、江淮汽车等整车生产企业配套。作为新能源汽车的心脏——动力电池，园区内拥有火炬能源、正大电源、金科力电源、明泰电器 4 家高新技术企业，主要产品为新能源电池及电池添加剂，可以为新能源汽车的发展提供有力保障。目前，开发区已初步形成了轻型卡车、专用汽车、电动汽车、汽车零部件及动力电池配套体系。其他区、镇的汽车零部件企业也有一部分拥有较强的实力和发展潜力，洪山镇的先河机电和泰峰压铸、昆仑镇的永泰电机和华昌耐磨材料，西河镇的永红机械等几家企业比较突出。特别是先河悦新机电股份有限公司的汽车循环球式电动转向器项目技术含量高，创新点突出，多项技术有显著突破，取得了多项专利，填补了国内汽车电动转向行业的空白，对加速我国电动汽车发展起到了促进作用，具有较高的社会经济效益。



淄川区汽车产业具有以下特点：

(1) 轻型载货汽车的制造基地

始建于 1956 年的山东唐骏欧铃汽车

制造有限公司，是轻型载货汽车、微型汽车和专用车国家定点生产企业，采用先进设计技术，推行精益生产方式，所生产的赛菱微卡、欧贝小卡、欧铃轻卡、唐骏中卡、金钢工程车居国内先进水平。近几年来公司以市场为导向，实施人才战略，优化资源，精细管理，创新技术，实现了产销快速增长，进一步巩固和拓展市场地位，企业综合实力居国内同行业前列，被评为最具竞争力

的轻卡品牌。2011年唐骏欧铃制定了“第二次跨越”发展战略，即产销二十万辆，实现第二个10万轻卡基地、10万电动汽车基地建设。

（2）专用汽车制造初具规模

淄川区专用汽车制造有良好的产业发展基础，经过多年的发展，已初具规模，形成了以唐骏欧铃、唐骏重工为龙头的专用车制造企业。产品主要包括水泥搅拌车、散装水泥车、厢式运输车、环卫清扫车和洒水车、自卸车、消防车、观光旅游车等品种。

（3）电动汽车制造业发展拉开序幕

淄川经济开发区内现有电动汽车整车企业2家，配套企业20余家，初步形成了从核心技术到最终产品、从关键零部件到整车生产，上下游贯通的产业链条。其中电容电池、电机驱动系统、燃料电池膜等产品技术水平先进，部分产品填补国内空白。以山东唐骏欧铃汽车有限公司为龙头，山东理工大学、国利新电源等骨干企业组成的政产学研商五位一体的淄川区新能源汽车产业联盟。山东唐骏欧铃汽车制造有限公司与清华大学、同济大学、湖南大学等共同合作，研发生产高档电动汽车以及适合于特种用途的电动货车，产品顺利通过欧洲CE认证（L7e级），是我国第一个取得欧洲认证的电动汽车产品，并与东南亚、中南美、非洲、中东、东欧等地区的20多家国外代理商建立了合作。2013年入园的淄博舜泰电动汽车有限公司，以绿色技术构建和谐交通为己任，致力于小型中短途电动交通工具及核心零部件的研发与产业化。主营中短途纯电动乘用车、特殊用途车、高档高尔夫球车

和电动跑车及核心 AMT 动力传动总成的研发、生产、销售。该公司拥有核心控制技术，自动换档技术，安全、绿色满足双 80 碰撞安全标准的整车设计及集成技术。

在动力电池方面，依托国利新电源开发的新型超级电容器及电池组合系统，具有安全性好、循环使用寿命长、充电快速、动态比能量高等优点，主要技术指标达到国内同行业领先水平。东岳集团正在进行燃料电池膜的前瞻性研究，先后与清华大学、上海交通大学等高校以及奔驰、3M、通用汽车等著名企业的研发机构建立了研发合作关系。电机及驱动系统方面，德森机电采用先进的三维非线性瞬态仿真技术研发开关磁阻电机驱动系统，下一步将进入装车验证阶段。淄博火炬能源有限责任公司建立有经国家 CNAL 认证和 CMA 认证的综合实验室和山东省认定的省级企业技术中心和山东省动力型蓄电池工程技术研究中心，公司生产的牵引系列铅酸蓄电池一直处于国内领先水平。

淄川区电动汽车产业基本具备产业化基础，淄川区汽车产业正逐步实现从传统载货汽车到电动汽车制造的战略跨越，为淄川区成为重要的汽车装备制造业基地打下了坚实的基础。

（4）汽车零部件制造业不断发展壮大

汽车零部件制造业是淄川区的传统产业，在唐骏欧铃汽车有限公司龙头作用的带动下，淄川区形成了一批汽车零部件配套企业，包括汽车冲压件、货箱、油箱、操纵机构、制动机构、传动轴、储气筒、消声器、转向柱、变速箱壳体等均实现了为主机厂供货的能力。

2. 主要汽车及零部件企业情况

在汽车整车和专用车制造产业中，淄川区有唐骏欧铃、舜泰和唐骏重工、宏路重工 4 家企业。唐骏欧铃生产轻型、微型载货汽车及微型电动汽车，舜泰电动汽车生产微型电动汽车，唐骏重工、宏路重工生产专用车。其产品与国内同类产品相比，拥有较高的性价比优势，市场前景较为广阔。

（1）山东唐骏欧铃汽车制造有限公司

山东唐骏欧铃汽车制造有限公司（原淄博汽车制造厂有限公司）创立于 1956 年，自 1971 年开始生产汽车，是轻型载货汽车、专用车、改装车国家定点生产企业，国内最早生产轻型汽车的厂家之一，是淄川区机械行业龙头企业，综合实力位于全国同行业第六位。公司现有员工 1500 余人，其中专业技术人员 260 人。固定资产 44098 万元，总资产 97010 万元。工厂占地 40 余万平方米，建筑面积 23 万平方米，拥有冲压、焊接、涂装、总装和检测等 20 多条汽车生产线，目前已形成年产 10 万辆汽车的规模能力。



唐骏欧铃汽车的载货汽车和电动汽车发展势头呈现良好状态，2013 年生产载货汽车 70567 辆，2014 年生产载货汽车 40256

辆，2015年1~6月生产载货汽车27941辆。电动汽车2013年生产载货汽车131827辆，2014年生产载货汽车17179辆，2015年1~6月生产载货汽车9106辆。

公司主要产品是：轻型载货汽车、微型汽车和专用改装车。汽车产品均通过了国家CCC认证。营销网络遍布全国各地，现有国内销售网点200多个，特约维修服务站300多个，网络遍布28个省、市、自治区，与东南亚、中南美、非洲、中东、东欧等地区的20多家国外代理商建立了合作。公司通过了ISO9000质量管理体系、ISO10012测量管理体系、ISO14000环境管理体系、OHSAS18000职业健康安全管理体系和标准化良好行为企业等认证。汽车产品均通过了国家CCC认证。被认定为省级企业技术中心和高新技术企业。



近年来，唐骏欧铃大力开发电动汽车技术，其产品和装备居国内领先地位，电动轿车项目列入国家863计划备选项目和省科技攻关计划。2012年1月，山东理工大学唐骏欧铃电动汽车研究所举行成立暨揭牌仪式；2012年2月，申报的ZB1070型载货汽车项目由国家科学技术部批准列入国家火炬计划；2012年8月，唐骏T3系列高端轻型载货汽车上市并获得“中国2013年度车型”；2012年9月，唐骏王子电动轿车上市。

（2）山东唐骏重工有限公司

山东唐骏重工有限公司是山东唐骏欧铃汽车制造有限公司的子公司，以生产轻型改装车、专用车为主。



（3）淄博宏路重工机械有限公司

淄博宏路重工机械有限公司是山东唐骏欧铃汽车制造有限公司控股子公司。主要产品有矿用防爆井下运输车，防爆装载机、防爆柴油机等。产品获得国家煤炭安全局矿用安全标志中心生产资质，并通过了质量体系认证。产品主要面向煤矿、铁矿、金矿等狭小场地运输车辆市场。防爆车技术研发能力、工艺设备条件、产品检测手段及质量保证能力，在国内同行业处于先进水平。年可生产 2000 台矿用防爆装载机、巷道车、井下车等。

（4）淄博舜泰电动汽车有限公司

淄博舜泰电动汽车有限公司是一家高新技术企业，以绿色技术构建和谐交通为己任，致力于微型中短途电动交通工具及核心零部件的研发与产业化。主营短途纯电动乘用车、特殊用途车和高档高尔夫球车及核心 AMT 动力传动总成产品的研发、生产及销售。

2014年2月21日，舜泰电动汽车与清华大学苏州汽车研究院、valmet 汽车有限公司签署协议，在淄川开发区设立清华-瓦尔梅特整车技术（淄博）联合工程中心，进行智能车联网，整车安全技术、轻量化技术及制造技术的研究与开发。

公司核心团队均为来自电动汽车行业、国内著名高校的专业精英，具有丰富的知识背景、市场和行业背景。公司掌握了整车集成技术、轻量化底盘平台技术、2档 AMT 自动换挡技术和基于磁场定向的驱动控制技术四大核心技术，构建了基于 CAD、CAE 仿真技术的技术开发流程和体系，已经申请专利 12 项，企业标准 6 项”改为：已经申请专利 19 项，其中 12 项已授权，6 项企业标准已在市质量技术监督局备案。已经通过特种设备（蓄电池观光车和搬运车）型式试验，获得制造许可资质，并通过 ISO9001 质量管理体系认证。已形成完整的知识产权体系和技术支撑体系。

公司旗下产品舜泰 sense、Model 2、开拓者、舜泰旗胜、舜泰圣骐、舜泰精灵，其造型时尚、品味、动感，采用前轮驱动和独立悬挂，具有轿车级底盘的操控和安全性能，空间布置独特，

采用 1+2 式布置结构，在狭小的车体构造宽敞的驾乘空间。公司营销网络遍及 11 个国家和国内大部分省区。公司 2013 年 8 月进驻淄川经济开发区，目前正在租用厂房进行生产。



（5）山东雷帕得汽车技术股份有限公司

山东雷帕得汽车技术股份有限公司由原山东雷帕得弹簧有限公司整体变更设立。公司成立于 2007 年 6 月，是一家从事汽车钢板弹簧、稳定杆、导向臂、气门弹簧等汽车零部件的设计研发、生产制造的现代化企业。

公司本着“高起点、高标准”的建设理念，产品定位高端市场，坚持“品质决定命运，创新引领未来”的质量方针，实现了稳健、快速的发展。公司坚持“以营销为龙头 以技术为先导”的经营方针，依靠高质量产品开拓市场，现已成为中国重汽集团、中国一汽集团的主供方，并成为中国人民解放军军车产品指定供应商；公司产品已成功进入国际市场，现已与瑞典 Volvo 集团、韩国现代等开展了广泛的合作；公司目前已形成了以货车、客车产品为主体，国内、国际两个市场共同发展的比较合理的市场结构，抵御市场风险的能力显著增强，为公司进一步发展壮大奠定

了基础。

技术创新方面。公司已完成各类新产品开发 300 多项，获得国家专利 24 项，其中发明专利 3 项，“商用车空心稳定杆”列入国家火炬计划项目；有 5 项技术成果通过科技部门组织的科技成果鉴定，具有国际先进或国内领先水平。公司被认定为“高新技术企业”、“中国专利山东名星企业、省“一企一技术”创新企业，公司技术中心被认定为省级“企业技术中心”、“商用车悬架系统工程技术研究中心”。

公司现为中国汽车工业协会悬架委员会理事单位、国家弹簧标准化技术委员会理事单位、中国机械工业企业管理协会理事单位、中国汽车工程学会理事单位、山东省企业联合会常务理事单位，被中国人民解放军总装备部授予“军品指定供应商”、被共青团山东省委认定为“五星级青年就业创业见习基地”，先后获得了“中国机械工业管理达标企业”、“山东名牌产品”、“省级守合同重信用企业”、“山东省节能环保示范企业”、“首届淄博市市长质量奖”、“淄博市纳税和创新发展双 500 强企业”、“企业管理创新奖”等荣誉称号。

（6）山东先河悦新机电股份有限公司

山东先河悦新机电股份有限公司汽车电动助力转向器厂成立于 2007 年，占地面积 2 万多平方米，主要生产管柱式电动助力转向器（C-EPS）和循环球式电动助力转向器（S-EPS 专利产品）系列产品。公司具有独立研发各种汽车电动转向器的能力，拥有零部件加工、控制器制作和整机装配生产线，具备产品跟踪

设计和整车改装能力。企业通过了 ISO9001 和 ISO16949 质量管理体系认证，产品通过国家机动车检验检测中心质量认证，具有独立的进出口经营权。目前，公司为一汽集团、东风集团、北汽集团、金龙集团、唐骏欧铃集团和时风集团等大型汽车企业的轻型轿车、卡车进行配套，形成年产 10 万台的生产规模。

（7）淄博泰峰压铸有限公司

淄博泰峰压铸有限公司主要为潍柴、重汽等企业配套汽车发动机滤座，企业发展势头良好。新近投资 5000 万元在洪山镇新建厂房和生产线，开发和生产新能源汽车变速箱和暖风机等专利产品。

（8）淄博鲁川汽车配件有限公司

鲁川汽车配件有限公司主要产品有：重型汽车储气筒，推力杆，支架类等系列机加工和冲压产品，占地面积 28000 平方米，年产值 1.5 亿元。主要配套厂家有：中国重汽集团济南卡车有限公司，济南商用车公司，陕西重型汽车集团有限公司，包头北方奔驰重型汽车有限公司等几十家主机厂。主要设备有：剪板机五台，500 吨油压机二台，300 吨油压机三台，冲床十余台，车床二十余台，储气筒自动焊接生产线三条，前处理生产线二条，自动喷涂生产线二条。

公司在质量方面严格按照 TS16949 标准实施，并按质量改进，工艺细化、工序达标、管理改进等措施进一步深化质量工作。坚持以科技为先导，以新产品开发为龙头，始终把科技开发放在第一位，2007 年 11 月通过了认证审核。

（9）淄博泰展机电有限公司

公司成立于1984年，是专业生产汽车碳罐、EGR阀、汽车底盘悬浮空气泵、电磁阀以及电机制动器的专业厂家。公司占地面积10000平方米；员工105人，其中工程技术人员20人。公司拥有各种加工及试验设备126台，其中专业生产汽车电器43台。汽车电器年生产能力达到200万只，电机制动器年生产能力达到30万只。

公司拥有较强的电器产品设计开发能力，工程师研究领域包括：机械设计、电子电气设计、程序控制与开发、测试软件设计以及过程控制。公司拥有SolidWorks, Geomagic Studio, AutoCAD, CAE等正版开发软件，开发以及测试检测设备有三坐标、投影仪、高低温试验箱、振动试验台、碳罐压降试验台、碳罐工作能力试验台、盐雾试验箱、泄漏检测仪等。可满足各种汽车电器和制动器等产品的各种形实验项目。从1996年开始为中国一汽集团、中国重汽集团等主机厂配套生产继电器、传感器等产品，2000年开始产品出口美国、日本等国家。

（10）淄博隆泰工贸有限公司

淄博隆泰工贸有限公司以汽车配件加工、销售为主要经营业务，企业被列为省级科技创新技术企业、淄川区重点发展企业、淄川区创新成长型工业企业。科研成果“新能源汽车冲压件生产线建设及技术改造”被市政府评为2010年度淄川区节能优秀成果。公司与山东省科学院激光研究所、唐骏欧铃技术中心、重汽研究所建立了广泛的技术合作，为产品开发提供了技术保障。

（11）淄博沃德机械科技有限公司

公司独立研发出多项独具特色的新技术应用于模具产品中。采用日本先进的汽车模具设计制造技术，使用高速多功能数控机床、高强度刀具等先进加工手段，运用无人高速加工、模具型面精细加工、五轴联动加工、计算机虚拟加工等技术实现三维实体数控加工，产品质量达到国内领先水平。

（12）淄博明泰电器科技有限公司

公司成立于1998年，是国内最早自主研发新能源汽车用管式动力电池企业，研制开发出了新型管式动力电池，产品属国内首创，在国内动力蓄电池行业处于领先水平。公司产品经山东省科技厅成果鉴定达到国内领先水平，管式动力电池被工信部列入十二五规划中重点开发的新产品。产品配套唐骏欧铃、北汽集团、福田集团、森源电气集团、山东时风集团等单位，在国内同行业中保持质量领先的行业地位。近几年，公司通过不断创新，实现了连续三年不低于50%的增长。

公司目前在淄川开发区新增土地53.89亩，已开工新建厂房和生产线，规划年产电控系统4万台/套和动力电池100万千伏安时。项目完成后，公司生产面积将达到3万平方米，日产动力蓄电池2000只。

（13）淄博火炬能源有限责任公司

公司成立于1944年1月，是我国最早研制和生产铅酸蓄电池的厂家之一，是国内牵引用铅酸蓄电池行业龙头企业，为中国船舶重工集团公司成员单位。生产的“火炬”牌铅酸蓄电池被认定

为“山东省著名商标”、“山东名牌产品”。

（14）淄博正大电源有限公司

淄博正大电源有限公司是国内最早的方形镍氢动力电池研发生产厂家，也是单体国内最大容量的方形镍氢动力电池生产厂家。公司专注于电动汽车用镍氢动力电池，被认定为“中国科学院长春应用化学研究所正大高性能电池中试基地”。2010年与中科院长春应用化学研究所研发生产出大功率宽温区可组装镍氢动力电池，“宽温镍氢动力电池项目”由中科院长春应用化学研究所上报为山东院地合作储备项目。公司的方形镍氢动力电池项目于2001年实现批量生产，在国内率先实现产业化，质量先进、稳定、可靠，在市场的需要下近来又研制出宽温（-45~60℃）镍氢动力电池、大容量超级电容、大容量动力电容等产品。同时，公司自行研制研发出与之配套充电器、充电站，并被中国科学院长春应用化学研究所认定为“正大高性能电池中试基地”。

（15）山东金科力电源科技有限公司

山东金科力电源科技有限公司是国内最大的集铅酸蓄电池添加剂产品研发、生产、营销和技术服务为一体的综合性企业。公司是铅酸蓄电池添加剂行业标准起草单位，是国际先进电池联合会 ALABC 成员，中国电池工业协会铅酸蓄电池分会理事单位。2007 年成立蓄电池工程技术研究中心，从事先进蓄电池材料以及铅炭电池、动力电池、启停电池等先进电池新技术研究，具备行业领先的蓄电池配方和蓄电池新技术开发能力，致力于创建国际领先的蓄电池工程技术研究中心。

3. 存在的主要问题

近年来，淄川区汽车及零部件产业取得了一定发展，但仍存在以下问题：

（1）汽车产业发展缺少整体规划，发展目标尚不明确

淄川区内各区、县没有将汽车及零部件产业作为本地区的主要产业来发展，基本没有汽车及零部件产业规划，也没有规划专门的汽车及零部件产业园区，造成汽车产业发展目标目标不明确、设施不配套、政策不到位。

（2）汽车产品结构不合理，发展乏力

近几年，唐骏欧铃汽车不断发展壮大，具备了较强的实力，但主导产品是轻型载货汽车及专用汽车，主要用于货物运输及工程建设，产品品种较为单一，受国民经济基本建设政策的影响较大，在当前经济形势下行的压力下，发展潜力不足。唐骏重工有限公司和淄博宏路重工机械有限公司的专用车产品品种较少，急需扩大产品覆盖范围。

淄川缺少发展迅猛、占消费市场份额较大的轿车产品，新开发的微型电动汽车起步略迟，唐骏欧铃电动汽车产品技术先进，但成本需要降低才能赢得市场；淄博舜泰电动汽车在淄川刚起



步，有待进一步开拓市场。零部件产品种类尚未形成较为齐全的配套体系，在一定程度上限制了市场的进一步开发与拓展。

（3）汽车零部件属地化配套率低，整车企业龙头带动作用不明显

唐骏欧铃汽车的零部件供应商 90%以上都在一百公里以外的地区，主要及核心零部件的供应商都不在淄川区，对淄川区的汽车零部件企业带动作用十分有限，没有发挥出主机厂龙头带动作用。同时，由于关键零部件不在主机厂周边，也对唐骏欧铃的新产品开发和市场开拓造成一定的影响。只有大幅度提高零部件属地化配套率，才能取得双赢效果。

（4）零部件产品技术含量低，竞争力不足

淄川区的汽车零部件企业，除少数重点企业掌握高端技术外，多数汽车零部件企业生产的产品缺少高技术含量、高附加值，设计、成套与服务等高附加值环节薄弱。其产品种类



大多集中在弹簧、储气筒、稳定杆、支架等，主要为整车配套非关键的配件或供应于低端市场，同质化比较严重，竞争力不足。缺乏发动机、变速器、前后桥、轮胎、电子系统、电器等重要零部件产品，也没有成为模块或系统供应商的厂家。获得质监部门认定的“山东名牌”称号的只有唐骏欧铃公司的“唐骏”牌轻型汽车、雷帕得公司的钢板弹簧总成和火炬能源公司的“火炬”牌蓄电池；获得工商部门认定的“山东省著名商标”称号的也只有唐骏欧铃公司的“欧铃”牌汽车和火炬能源公司的蓄电池。无一产品入选“中国驰名商标”和“中国名牌”。

（5）零部件企业规模小，集群倍增效应不明显

淄川区汽车零部件制造企业分布相对分散，零部件企业虽然数量不少，但绝大多数企业分工不细，专业性不强，协作不够，规模上不去；零部件生产企业发展相对滞后，发展速度缓慢，与整车生产企业的发展不相协调，且零部件生产企业规模小、产量少、产品技术水平低，远远无法满足整车生产企业所需，大部分汽车零部件都要依靠外地协作，由此造成大量的配套资源外流，影响了地方经济的发展。

（6）企业自主研发和技术创新投入不够，科技成果转化能力亟待增强

淄川区除了个别汽车企业掌握核心技术外，大部分企业自主研发和所掌握的核心技术有限，集成创新能力薄弱，除少数重点企业外，多数企业没有独立的研发部门，仍停留在模仿跟进阶段，新产品更新步伐非常缓慢，导致了产品技术落后，市场销售额低，研发资金有限，形成恶性循环。

（7）缺乏汽车产业专门的管理机构和人员

各区、县均未成立专门的汽车产业管理机构，抽调专门的人员进行汽车产业发展推进。特别是相关部门汽车专业人才缺乏，汽车产业招商力量薄弱，汽车相关项目在谈、签约、落地的项目少。

（8）企业管理不规范，人才缺乏

目前，汽车产业的相关企业中，只有极少数企业通过了ISO9001质量管理体系和ISO14001环境管理体系认证，而大部

分企业仍停留在传统管理模式上，从而导致企业在市场中缺乏竞争力和抵御风险的能力。

目前，淄川区大多数汽车零部件企业为家族式管理，规章制度和运行程序都不规范，更不注重企业文化的发展和运用，不利于凝聚人心，持久性发展能力差；缺乏专业的高级管理人才，管理水平较低，生产秩序不规范；企业技术工人流动性大，无法保证产品的稳定质量；对国际国内宏观经济形式变化的反应速度慢、应变能力差，驾驭市场、开拓市场的能力差。

（9）现代制造服务业所占比重较低

目前淄川区汽车产业相关服务业处于初步发展阶段，汽车维修行业存在经营分散，布局不合理，经营行为不规范，竞争能力偏低等问题，规模以上企业数量较少，区级以上重点企业及储备规模企业中，仅有唯达长齐、旺恒吉两家汽车销售服务业公司及部分物流运输规模企业列入其中。全区交通运输、仓储和邮政业累计实现税收 3362 万元，同比增长 20.37%，规模以上物流运输企业完成货物交易量 4650 万吨，实现营业收入 640 亿元，利税 22.5 亿元。



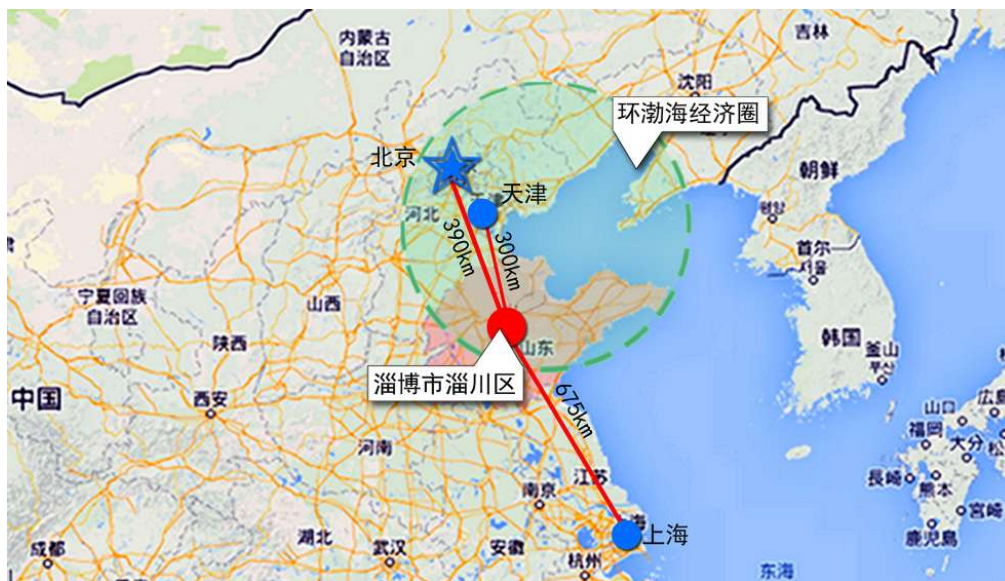
4. 淄川区汽车产业发展环境分析

（1）淄川区区域位置、自然条件、社会经济条件

淄川地处山东省中部，是经国务院批准的鲁中经济开发区和“较大的市”，世界短篇小说之王蒲松龄先生的故乡，著名的江北瓷都、鲁中商城、聊斋名城。下辖 9 个镇、3 个街道办事处和 1 个省级经济开发区，总面积 960 平方公里，总人口 73 万。淄川区已经被纳入我国首个半岛蓝色经济区——鲁中蓝色经济区规划联动区。

淄川工业基础雄厚，已经形成以建材冶金、纺织服装、机械制造、医药化工为主的产业体系。淄川商贸流通业发达，拥有淄川服装城、淄川建材城、中国财富陶瓷城等一批大型市场，是华北地区重要的物流中心。目前已有美国泰克公司、福禄公司，新加坡亚细亚公司和菲律宾 SM 公司等一批国际知名跨国公司相继来淄川投资置业。2012 年，全区规模以上固定资产投资完成 240.9 亿元，社会消费品零售总额 189 亿元，进出口总额 11.35 亿美元，全区 GDP 达到 517.7 亿元，地方财政收入 21.06 亿元。

淄川经济开发区是 1992 年经省政府批准的省级经济开发区，面积 45 平方公里，下辖 30 个社区委员会，常住人口 7.5 万人。开发区有企业 500 余家、2 所高校，其中 3 家世界 500 强企业，规模以上企业 102 家。淄川经济开发区按功能分类布局规划为“三区三园”。即，政务区、休闲生活区、文化教育区、新材料工业园、服饰工业园、机械工业园。



淄博市淄川区区位图

（2） 交通条件

地处中国最具发展活力的东部沿海中部，区位优势明显，海陆空交通网络四通八达。淄川区交通便利，距济南国际机场、东营机场和青岛机场分别有 90 公里、140 公里和 230 公里，距石臼港、青岛港和烟台港分别有 280 公里、270 公里和 350 公里。境内有 205、309 国道，济青高速、滨博高速与胶济铁路、淄东线（II）铁路在淄川形成双“十”字交叉，为淄川提供可通达世界各地的陆、海、空运输网络。



（3）政策环境及资源条件

淄川区内的淄川经济开发区享受省级开发区的一系列优惠政策，同时，根据淄川实际，入园企业还可以享受本区制定的土地优惠政策。新建、扩建企业用地，可以通过出让、租赁、划拨等方式获得土地使用权。在取得土地使用权期限内，可以依法转让、出租、抵押，使用期满后，使用者可优先续期。对一般性工业项目（旅游、娱乐、商业、房地产开发项目除外），按不低于成本价办理 30~50 年国有土地出让手续，出让金按投资额不同，可以分期交纳。下列项目的土地出让价可以一事一议：①投资额一亿元以上的项目；②外资一千万美元以上的项目；③国家有关部门认定的高科技项目；④对开发区建设具有拉动作用或高附加值项目。



（4）基础设施条件

经过几年的开发建设，淄川经济开发区基础设施配套建设，已实现“八通一平”，即水、电、路、暖、天然气、通讯、广电、污水处理、场地平整，区域环境全面优化。已完成绿化面积 462 万平方米，敷设供水、供热、供气管道 112 公里，日供蒸汽 6000 吨，日供天然气 60 万立方米，区内有日处理污水 8 万立方米的污水处理厂，2 座 11 万伏高压变电站，1 座自备热电厂。

（5）产业基础

淄川区规划建设 8 大产业集群（汽车及零部件、新材料、新能源、新医药、陶瓷、精细化工、高档纺织、水泥）和 10 大重点园区（开发区汽车聚集区、开发区新能源聚集区、双杨医药化工园区、淄川北部建陶聚集区、罗村无机非金属新材料聚集区、昆仑机械工业园区、昆仑金城生物制药园区、岭子新材料园区、龙泉新材料产业聚集区、小顶山化工园区），其中开发区汽车及零部件、双杨生物医药、罗村无机非金属新材料等一批产业集聚区初具规模或开始规划建设。

淄川经济开发区以其优越的地理位置、完善的基础设施、优良的投资环境、优惠的投资条件、丰厚的投资回报、浓厚的创业氛围，已经吸引了一大批知名企业入驻。世界最大的色织布生产商鲁泰纺织、山大奥太电气、唐骏欧铃汽车、山东水利技术学院、淄博师专、鲁泰职业学院以及世界 500 强企业菲律宾 SM 集团、韩国 SK 集团等知名企业项目相继落户。

（6）淄川区汽车产业竞争力分析

针对淄川区汽车产业现状、汽车产业政策、汽车产业发展趋势及发展环境等方面，运用 SWOT 分析法，从优势、劣势、机会和威胁四个方面进行综合分析，确定淄川区汽车产业发展的方向和采取的战略。



淄川区在山东省的区位及周边主要汽车厂区位

① 优势（Strengths）

- 有一定的汽车产业基础

淄川区工业基础雄厚，唐骏欧铃具有轻型载货汽车及专用汽车 10 万辆产能的基础，微型电动汽车的技术也处于国内先进地位，舜泰汽车的微型电动汽车刚刚起步，但其具有很大的发展潜力。雷帕得、先河机电等汽车零部件企业的产品技术和生产能力具有很强的竞争力，占据了一定的市场份额。这些都为大力发展淄川区的汽车产业奠定了基础。淄川开发区已形成以汽车及零部

件、动力电池为重点的产业链，具有一定的电动汽车产业配套能力。

- 优越的地理位置

淄川区交通优势显著，地处发展中的鲁中地区，交通路网四通八达，华北重要的物流中心。淄川开发区内的胶王路、庆淄路、205国道、张博路附线、滨莱高速公路等已形成与全国联通的便捷快速路网。空运、海运便捷。基础设施配套完善，形成了“五纵五横”的路网格局。这些条件有利于汽车原材料、零部件和成品车的运输，降低物流成本。



- 良好的人文环境

淄川区历史悠久，人文底蕴丰厚，是蒲松龄的故乡。淄川区

教育发达，技术院校众多，区内拥有淄博师范高等专科学校和山东水利技师学院 2 所高等院校，以及 9 所普通高等院校和 24 所中等职业院校可以保证汽车工业大量的专业技术人员需求。与沿海和中部重要城市相比，淄川的劳动力成本较低。区内规划有成片绿化的居住区，可为创业者提供一流的休闲居住场所。

- 坚定的政府支持

淄川区、淄川区政府十分重视发展汽车产业，明确指出了要以唐骏欧铃为龙头，建立汽车及零部件产业集群，大力发展轻型汽车、电动汽车等主要产品，重点建设淄川轻型载货汽车及电动汽车生产基地。在税收优惠、土地使用、行政收费、奖励政策以及其他配套措施等方面，对新能源汽车的发展给予了最大的倾斜和扶持。

- 稳定的经济基础

山东省淄川区经济基础较为雄厚，无论是国有资本还是民营资本都不缺少，为进一步发展汽车产业奠定了基础。

② 劣势（Weakness）

- 没有生产乘用车的整车企业

受制于没有占市场份额较大的乘用车生产资质的影响，缺乏领军企业，难以形成集聚效应。唐骏欧铃生产的轻型载货汽车市场容量有限。

- 现有汽车零部件产业规模较小

多数汽车零部件企业规模小，资金投入不足，难以形成汽车规模效益。

- 缺乏有核心竞争力的产品，产品创新能力不足

无论整车企业，还是零部件企业，多数缺乏有核心竞争力、高附加值的产品，企业经济效益不高，造成研发投入少，研发水平较低，有的企业甚至没有研发人员，产品创新能力不足。

- 缺乏汽车专业技术人才

企业普遍缺乏汽车专业技术和管理人才，特别是高水平的管理人员。

- 缺乏现代企业管理机制

多数汽车零部件企业没有建立现代企业管理制度，而采用传统的家族式企业管理方式，企业管理构架不健全，导致企业发展乏力。

③ 发展环境、机遇（Opportunities）

- 国家宏观经济稳定发展

国民经济稳定发展，人民生活水平不断提高，是发展汽车工业的有利保证。

- 当地经济发展和汽车产业发展带来的机遇

山东省经济的快速发展，以及山东省和地方政府大力发展汽车产业。特别山东省政府将微型电动汽车作为重点大力发展，为没有乘用车生产资质的企业带来了圆梦汽车制造的机遇。

- 国内整车工厂重新布局带来的机遇

国内乘用车企业的不断向原属地外扩张，为其他地区带来了发展汽车整车的机遇。目前沿海城市和北京等地的部分汽车企业已不适合地方发展产业的要求，正在向中部和西部地区转移。

- 国家发展新能源汽车的机遇

国家目前出台多项鼓励发展新能源汽车的举措，大力发展新能源汽车产业。尽管微型电动汽车未列入新能源补贴的行列，但是我们应该以微型电动汽车为基础，不断提升产品水平和制造水平，向纯电动乘用车技术标准靠拢，借助适当时机，争取到新能源乘用车生产资质。另外，国家正在研究微型电动汽车的政策，有可能将微型电动汽车纳入到乘用车管理范畴，将为微型电动汽车“转正”带来机遇。

④ 威胁（Threats）

- 为避免产能过剩，国家对整车产能实行严格控制

根据汽车产业政策，国家对新建汽车整车生产项目严格审批，短期内政策松动的可能性不大。

- 为了解决环保问题，政府对汽车控制政策会越来越多

为了治理雾霾，各地政府限行限购政策会越来越多，势必影响传统汽车的产销量。

- 区域间产业竞争日益激烈

对于轻型载货汽车，国内市场竞争及其激烈，唐骏欧铃需要努力才能保持住市场份额。山东省是微型电动汽车的生产大省，生产厂家比较多，唐骏欧铃处于开拓阶段，舜泰汽车仅仅是刚刚起步，市场面临的困难较多。

- 制造成本的上升，对企业发展形成压力，对区域汽车产业的持续发展也将造成影响

汽车生产的主要制造成本是原材料成本，还有能源、人工费

用等也有一定的影响。随着原材料、人工费用的不断上涨，提高了汽车制造成本，对企业的发展形成压力，特别是发展初期的汽车企业，压力更大。

- 整车及零部件产品研发能力的培育、关键核心技术的突破较为困难

汽车研发是汽车制造企业最为困难的事情，但目前国内汽车产业掌握核心、关键技术的企业并不多，如何突破这个瓶颈，关系到企业的生存和发展。

5. 淄川区发展汽车产品定位分析

综合以上国内外汽车工业发展趋势及市场分析，国内中重型、轻型载货汽车市场已经成熟，竞争环境日趋激烈，只有在产品上推陈出新，有差异化的路线，才能在市场上立于不败之地。我们认为在高端轻卡、轻型专用车、改装车、电动轻型专用车及警用特种车辆等方面有所突破，是发展淄川轻型载货汽车的较为行之有效之路。

我国汽车行业实行严格的生产资质管理制度，淄川区没有具备乘用车生产资质的整车企业，发展传统乘用车已经行不通，唯有发展新能源汽车才是唯一的出路。从全国电动汽车产业布局情况分析，新能源汽车处于发展初期，企业数量少，且规模不大，各企业都处于同一起跑线。而且国家大力提倡发展新能源汽车。山东省作为我国微型电动汽车最大产地以及主要的消费市场，政府出台了一系列扶持政策，鼓励电动汽车产业的发展壮大。淄川

四、汽车产业发展战略

1. 指导思想

以转型升级和跨越发展思路为引领，以互联网思维为依托，转变产业结构，以“中国制造 2025”为支撑，发展汽车制造业，促进汽车产业优化调整。

以科学规划先行，以科学发展观统领，推进新常态下的汽车产业集群形成。

以政策扶持，制度支持，推动汽车产业集群建设。

加快汽车产业集群建设，带动汽车产业链发展。

形成汽车产业集群效应，提升汽车产业竞争能力。

2. 发展原则

坚持以科学发展观为指导的原则。以企业为主体，技术突破为支撑，着力自主创新，完善体制机制，促进产业优化升级，形成资源节约、环境良好、区域协调、布局合理、特色鲜明、优势突出的汽车产业发展格局，不断优化产业结构，实现淄川区汽车及零部件产业的可持续健康发展。

坚持产业结构优化升级的原则。鼓励企业积极进行技术改造和产品研发，以“中国制造 2025”为行动纲领，提高产业整体技术装备水平，力争突破和掌握制约产业转型升级的关键技术，提高产品档次和质量，积极发展节能环保的汽车及零部件产品。

坚持重点突破与整体提升的原则。重点解决制约汽车及零部件产业发展的产业结构性问题。加大对重点企业的扶持和对重点

项目的投资，通过重点突破，推动汽车及零部件产业结构的全面优化。

3. 发展定位

依托汽车整车生产企业形成产业集群，实现产业链条向汽车产业上下游延伸，通过整车企业带动零部件企业发展，以及汽车物流和后服务市场的发展，使淄川区汽车产业成为拉动国民经济发展的重要引擎，成为淄博市淄川区乃至山东省经济的支柱产业。

重点发展两大类汽车产品，即新能源汽车、轻型载货汽车及专用汽车（包括电动汽车）。围绕整车生产基地，发展汽车核心零部件和关键零部件（包括新能源电动汽车零部件），形成完整的汽车工业制造体系和研发体系，具备自主发展和可持续发展的综合实力，规划打造国内领先的新能源汽车产业聚集区。

4. 主要目标

以建设中国最具竞争力的新能源汽车产业集聚区为总体目标，打造中国领先的新能源汽车产业基地，推动淄川区工业经济发展升级。到2020年，整车总量达70万辆，其中小型电动乘用车50万辆，轻型载货汽车（含电动）15万辆，轻型专用汽车（含电动）3万辆，警用特种车辆2万辆；汽车及零部件主营业务收入超过500亿元，利税40亿元；形成5家整车及改装车制造企业，超过100家汽车零部件配套企业；新能源汽车研发中心要形成与国际标准化接轨的产品开发能力，主要汽车及零部件产品性能要达到国内同类产品先进水平；拓展汽车配件和汽车售后服务

产业链，增强产业集群效应，构建汽车贸易和金融服务体系，延伸汽车服务经济，加快发展现代汽车后服务产业，形成新的经济增长点；完善公共服务平台及配套设施，培育有出口能力的汽车产品。

打造“一五七”工程，重点推进一个园区建设，五个整车项目，即两个小型电动汽车项目、一个轻微型专用汽车（含电动）项目、一个特种汽车项目、一个轻微型载货汽车（含电动）项目；七个重点零部件项目，即汽车电机、电控系统、动力电池、汽车车架、汽车车桥、汽车钢板弹簧、电动助力转向器。带动其他汽车零部件项目的建设，实现预期目标。

主要项目预期投资及预期销售收入

项目	产品	年生产能力 (万辆)	固定资产投资 (万元)	销售收入 (亿元)
小型电动汽车	小型电动乘用车	30	20	120
	小型电动乘用车	20	15	80
轻型载货汽车	轻型载货汽车（含电动车）	15	10	90
轻微型专用汽车	轻微型专用载货汽车、 电动轻微型专用载货汽车	3	1.5	12
特种车	防暴特种车辆、装备	2	50	60
汽车零部件	为载货汽车配套的零部件		6.5	30
	为小型电动汽车配套的零部件		21.35	90
	其他零部件		2.45	3
物流中心	汽车外协件储运		1.2	10
汽车贸易中心	汽车零配件市场、二手汽车销售、汽车修理和美容等服务		2	20
汽车研发中心	载货汽车研发、小型电动乘用车研发		5	5
	合计	70	135	520

5. 总体思路

按照科学发展观的要求，因地制宜，以淄川经济开发区为核心聚集区，带动张博附线以及西河镇、昆仑镇、龙泉镇、洪山镇等区域，以重大产业化项目建设和招商引资为手段，加快产业集聚，延伸产业链，形成产业集群。以整车企业为依托，培育关键和核心零部件企业，逐步成为产业结构高级化、产业发展集聚化、产业链条高端化的现代汽车工业区，最终实现打造产业集群、凸显地方特色、形成竞争优势的汽车产业集聚区。

一是以小型电动乘用车（包括唐骏欧铃和舜泰汽车）为龙头，以零部件产业链为主线，培育其关键及核心零部件的配套厂家在开发区及张博附线建厂，其他零部件在西河镇、昆仑镇、龙泉镇、洪山镇等区域布点。

二是围绕唐骏欧铃的轻型载货汽车及轻微型专用汽车（含电动汽车），整合其配套资源，以专业化分工原则重新合理布局及合理配置其配套厂家，提高本地化配套率。

三是引进警用特种车辆制造企业，发展反恐防暴特种车辆和装备。

四是重点扶持和培育八大系统零部件及物流项目。对于已经落户淄川经济开发区内的汽车钢板弹簧（雷帕得）、汽车动力电池（明泰电气、火炬能源等）企业大力扶持，扩大生产规模、提升产品水平及产品升级换代（从铅酸电池升级到三元材料锂电池）；整合资源，在唐骏欧铃载货汽车工厂周边建设汽车车架和汽车车桥项目，在为唐骏欧铃配套的基础上，逐步扩大到为区域

其他整车厂配套；规划为电动汽车配套的零部件产业片区，引进为电动汽车配套的电机和电控系统两个电动汽车关键零部件配套项目，满足为小型电动汽车配套，并提升产业园区的核心地位；规划为电动汽车零部件物流中心，通过专业化的物流企业对整车所需的汽车零部件运输和储存进行整合，通过专业化的管理，可以大大降低汽车整车企业的物流成本，提高生产效率，同时可以为地方增加就业和提高收入。西河镇、昆仑镇、龙泉镇、洪山镇等几个乡镇以培育小微汽车零部件企业为主，在原有优势产业的基础上（如西河镇的汽车消声器，昆仑镇的汽车车桥、板簧、油管等底盘零部件，龙泉镇的汽车铸件，洪山镇的汽车转向柱和铸件），从新兴产业角度重点开拓汽车用特种玻璃、电子产品、汽车灯具、汽车塑料件等。从培育发展对象上，可以考虑鼓励和扶持有技术优势的机构和人员创业发展。

6. 发展重点

发展的重点是两个小型电动乘用车项目、一个轻微型（电动）专用汽车项目、一个特种车项目、一个轻微型载货汽车（含电动汽车）项目、七个零部件项目（包括汽车电机、动力电池、电控系统、汽车车架、汽车车桥、汽车钢板弹簧、电动助力转向器），以及研发中心和物流中心。在发展这些项目的基础上，带动其他汽车零部件项目和汽车贸易、汽车服务等项目的建设，实现预期目标。

（1）小型电动乘用车

加大力度扶持唐骏欧铃和舜泰两家电动汽车生产企业，从微型电动汽车起步，开拓市场，通过不断积累经验，适时开发高技术含量的小型电动乘用车产品，逐步提升产品档次，进入到新能源电动汽车生产企业行列。由于两家电动汽车企业都是处于起步阶段，要积极推进与国内外知名企业的合作，可以采用合资、合作的方式，引进地区以外的资本、技术，使其迅速形成规模化的新能源电动汽车整车生产企业，达到规划的产能，争取双双名列山东省产销量前茅。在完成初期的微型电动汽车生产阶段后，应逐年减少微型电动汽车的产量，逐年增加新能源电动乘用车的产量，使企业在产品档次提升的同时，获得可观的收益，为可持续发展奠定基础。



（2）轻微型载货汽车

以唐骏欧铃的轻微型载货汽车为龙头，梳理和整合为其配套的零部件企业，形成年产 15 万辆的整车及主要零部件集群生产基地。该项目重点是产品升级及开发电动车，要帮助企业进行产品结构调整，研发高端轻微型载货汽车。特别是在产品更新换代时期，借助开发和生产技术含量及性价比较高的轻型、微型载货汽车产品的有利时机，易于整合和扶植主要零配件生产企业，力

争取得双赢的效果。

（3）轻微型（电动）专用车和特种车

山东唐骏重工有限公司依托唐骏欧铃的品牌和市场，可以采用合资、合作等方式，引进先进技术，拓展改装车领域，形成多品种系列化发展格局。充分发挥现有资源，加大产品多元化开发力度，尽快形成专业化、规模化生产，拓展市场。重点发展适合各行业的传统动力和纯电动特种车、专用车，实现年产3万辆的产销能力。轻型载货汽车用于货物运送、冷藏食品运输、电邮货物运输、电力维护、消防用车、救护车、市政服务、垃圾清运、道路清扫、道路洒水、水泥罐车、水泥搅拌车、轻型泵车、轻型吊车等等。新能源汽车是国家大力发展的产业，享受各种优惠政策，应借此时机加快发展。企业生产的传统专用车的比例应逐年减少，电动专用汽车的比例应逐年加大。

引入防暴警用特种车辆和装备生产企业，开发反恐防爆车辆和装备，形成年产2万辆产能，抢占市场，填补市场空白。

（4）汽车零部件

围绕唐骏欧铃的轻型载货汽车新产品开发，以为整车配套零部件为契机，整合现有汽车零部件供应体系、规划零部件配套企业在淄川区落户，从政策、资金、土地及税费等各方面进行扶持，引导老的零部件供应商和新的零部件供应商到淄川经济开发区和张博路附线区域建设生产基地，形成轻微型载货汽车集群。对于唐骏欧铃和舜泰两家电动汽车生产企业，要积极与国内外知名零部件企业的合作，与地方政府共同引导零部件配套厂家到淄川经济开发区建厂，可以独资建厂，也可以采用与本地企业合资、

合作的方式建厂。要加大新产品开发力度和技术改造步伐，提高零部件的专业化生产水平和系统化配套、模块化供货能力。特别要重点发展汽车电机、动力电池、电控系统、车架、车桥、汽车钢板弹簧、电动助力转向器等项目。

（5）汽车商贸服务中心

在淄川经济技术开发区规划一个集汽车销售（包括新车销售和二手车交易）、零配件市场、汽车维修保养、汽车美容及汽车金融为一体的综合性汽车商贸服务中心，将第二、三产业良好结合，将汽车产业向下游延伸，做大汽车后服务市场，扩大就业。

（6）新能源汽车研发中心

按照汽车行业标准规划和建设新能源汽车研发中心，该研发中心要建设成为开放式的平台和新能源技术的孵化器。通过打造公共试验和研发平台，使企业形成电动乘用车产品及关键零部件的研发、试制、试验、检测能力，快速提升自身的产品研发和工艺改进能力，为企业的持续稳定发展打下良好基础，有助于提升新能源汽车生产企业的综合实力。

研发中心作为汽车产业发展的基础支撑，作为汽车产品研制开发和试验检测基地，在整车、车身、底盘、动力电池、电机、电控系统、零部件、新工艺、新材料等方面的设计、研究、试制、试验及检测等达到世界先进水平。

汽车研发要充分体现自主创新思路，以创新机制吸引国内外新能源汽车和互联网、智能汽车方面的技术人才，成为国内一流、集新能源整车及零部件研发于一体的，多方位、多功能的，具有特色的研发基地。

7. 主要任务

依托淄川区的资源优势、人才优势、制造优势，借助开发区自身优势，对现有汽车及零部件企业进行整合，同时重点发展电动汽车产品、重要及关键汽车零部件产品，尽快有针对性地引进龙头项目，已经具有龙头带动项目的产业，加紧完善产业链条，促进汽车产业做大做强。

（1）大力发展电动汽车及关键零部件

以山东唐骏欧铃汽车有限公司、淄博舜泰电动汽车有限公司为依托，重点发展微型电动汽车，形成具有规模的电动汽车研发和生产基地。加快新能源电动汽车的产品研发和项目建设，根据市场需求，生产电动乘用车。以唐骏欧铃和舜泰电动汽车整车生产为龙头，发展电动汽车核心零部件项目，打造新能源核心零部件产业基地。依托淄川开发区内的重点骨干企业电池企业，大力发展电动汽车动力电池项目（电池产品从管式动力电池、镍氢动力电池逐步升级到三元材料电池及其他新型材料电池），不断扩大动力电池生产规模；通过引进、合资、合作等多种方式，建设和扶持电池智能管理系统 BMS、整车电控系统、电机等电动汽车核心零部件企业。掌控电动汽车的核心零部件 还可以提升淄川区的汽车产业品牌效应。在发展电动汽车三大电的核心零部件基础上，还要发展其他的关键汽车零部件项目，如座椅、保险杠、空调机、制动器、转向器等。这样才能形成淄川区电动汽车产业集群，打造淄川区电动汽车的名片，形成电动汽车集聚效应。

唐骏欧铃公司要尽快研发高端轻型电动载货汽车，响应国家

发展新能源汽车的要求，满足用户端需求。

以山东唐骏重工有限公司为依托，深入研发和生产用于城市物流和市政用的专用电动汽车，如电力维护、乳品运送、邮件运输、垃圾清运车等专用电动汽车。尽快建立和完善配套服务体系。为电动汽车企业争取享受到国家、省、市在新能源产业方面的各种优惠扶持政策，在竞争激烈的新能源汽车中抢占先机。

（2）积极研发商用车新产品，丰富产品线

以唐骏欧铃为汽车产业龙头，扶持企业发展壮大，积极支持鼓励企业与国内外汽车集团和机构合资、合作，进一步加大研发投入，提高研发水平，拓宽产品领域，在稳步发展轻型载货汽车的同时，大力开发和生产高端轻型载货汽车、专用车及改装车，尽快发展成为淄川区乃至山东省同行业中竞争力强、产业带动能力强的汽车产业龙头。引入警用特种车辆生产企业，发展这个国内空白的板块，抢占市场先机。

梳理和整合唐骏欧铃轻型载货汽车零部件配套资源，按照专业化分工的原则，鼓励企业以合资或技术合作的方式，建立轻型载货汽车车架、车桥专业生产厂，并将车轮总成、汽车线束、保险杠、座椅、内饰件等关键汽车零部件集聚到淄川开发区和张博路附线一带距离唐骏欧铃距离较近的区域，使之配套半径在 20 公里以内，形成轻型载货汽车产业带。

五、淄川区汽车产业集群与项目规划

1. 规划依据

（1）《山东省汽车工业“十二五”规划》中提出：

“建成八大汽车生产基地。调整汽车产业区域布局，将济南、青岛、烟台、潍坊培育成为年产量超过 50 万辆的千亿级汽车生产基地，将淄博、威海、日照、聊城培育成为年产量超过 10 万辆的百亿级汽车生产基地，力争达到 20 万辆。以上八大基地整车生产集中度达到 90%以上。”

“4. 新能源汽车。支持中通客车、齐鲁汽车、烟台舒驰、山东沂星、唐骏欧铃等公告企业积极研发混合动力、纯电动汽车产品。鼓励山东时风、山东宝雅等新能源汽车企业扩大微型电动汽车出口，争取纳入国家公告资质。依托省内院校和科研院所，搭建节能与新能源汽车共性技术研发平台，加快共性技术和关键核心技术攻关；依托中通客车、山东沂星，实施新能源汽车及零部件联合开发，带动全省新能源汽车系列化、标准化和产业化。支持有条件的企业研发燃料电池汽车(FCEV)、氢发动机汽车以及双燃料汽车等新能源汽车。”

“2. 加快培育四个百亿级生产基地。支持山东唐骏欧铃汽车公司加快技术改造，扩大生产能力，形成以轻型载货车为重点、以唐骏欧铃为中心的淄博生产基地。”

（2）《山东省国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要

（2011-2015年）》提出：

“专栏 6：传统产业改造升级重点工程 装备制造业，建设济南、烟台、青岛、潍坊等整车生产基地，日照汽车发动机生产基地，聊城、临沂、威海、淄博等新能源汽车生产基地，泰安、东营特种车生产基地，青岛、烟台、威海、日照等造修船基地，济宁、临沂、潍坊工程机械生产基地，济南、滕州、德州机床生产基地，济南、烟台、威海、泰安、滨州、德州核电、风电及新能源装备生产基地，济南、淄博等机电装备生产基地，东营石油装备生产基地，泰安、成武输变电设备生产基地。”

“新能源及节能环保产业。重点发展以太阳能、风能、核能、地热能、生物质能等为主的新能源综合利用及装备制造，以电动汽车、混合动力汽车为主的新能源汽车，以节能机电设备、建筑节能为主的节能设备，以化工、造纸、发酵工业为主的清洁生产装备，以水处理及循环利用、固体废弃物处理利用、废气处理为主的环保及资源综合利用装备。”

“专栏 7：战略性新兴产业重点项目 新能源及节能环保产业，重点建设海阳、荣成石岛湾两个核电基地，台海玛努尔核电装备，建设鲁北、渤中、莱州湾等大型海上风电场，济南北车集团、文登现代重工、威海银河等风电设备，皇明光热利用、力诺光伏利用、晟朗光伏发电、华瀚光伏发电、巨皇光伏发电、舜亦光伏电池、汉能光伏电池、孚日薄膜太阳能电池、烟台、威海、枣庄、淄博、泰安锂离子电池等新能源利用项

目，北汽福田、中通客车、时风集团、威海广泰、五征集团、唐骏欧铃等新能源汽车项目，联电济宁、青岛燎原等 LED 项目，景津压滤机等环保设备制造项目。”

（3）《淄川区国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》提出：

“2、工业。按照“推动产业集聚、行业配套、企业集群”的原则，加快产业重点布局的调整，逐步形成五大工业片区、九大产业集聚区。

--五大工业片区。一是双杨片区。以双杨镇和开发区工业区为主，着力建设高端工业区和科技创新区。重点发展色织布、高档衬衣和功能面料，打造国家色织面料研发基地；加强战略合作，进一步提升产能和研发水平，搞好产业配套协作，打造全省重要的汽车及零部件生产基地；”

“--九大产业集聚区。一是开发区汽车制造及零部件产业集聚区。积极推进专用车基地建设，加快零部件配套企业发展，形成汽车制造、零部件加工、研发、维护、物流、信息网络为一体的区域性制造业基地。”

“1、加快培育和发展战略性新兴产业。抓住国际产业结构深度调整和国家大力扶持战略性新兴产业的有利时机，积极发展具有广阔市场前景、资源消耗低、带动系数大、就业机会多、综合效益好的战略性新兴产业，加快培植壮大汽车和机械装备、生物医药和精细化工、新材料、功能面料、新能源等五大新兴产业。

到2015年,力争全区汽车机械制造产业销售收入突破600亿元,生物医药和精细化工产业销售收入突破500亿元,新材料产业突破400亿元,功能面料和新能源产业形成规模。”

“--汽车和机械装备。重点发展轻型载货车、改装车、电动汽车、特种车和专用车、汽车零部件等产品,实现专业化、规模化、品牌化,抓好10万辆专用车扩建等项目建设。突出发展煤矿机械、水泥机械、陶瓷机械、石油机械等整机和大型配套设备。积极发展电机、数控机床、船舶用装备配套产品,提升产品配套比率和附加值,提高配套能力和协作水平。”

“--新能源。抓住新能源产业发展机遇,重点发展以生物质发电、风力发电等为主的新能源装备及配套产品,以电动汽车及电池、电机、电控等为主的新能源汽车系列产品。重点抓好秸秆生物质发电项目、15万千瓦风力发电项目建设。”

(4)《山东省人民政府办公厅关于推进新能源汽车产业发展的若干意见》提出:

“(二)以家庭用车和出租车为重点,开发小型新能源汽车。研制新一代电动轿车,培育时风集团、唐骏欧铃汽车制造有限公司等新能源轿车生产骨干企业,积极争取国家认可新能源汽车生产资格,争取用5-10年的时间,在全省主要旅游城市、国家卫生城市实现出租汽车“新能源化”。”

“(六)扩大新能源汽车的推广应用与示范。在现有基础上,选择青岛、烟台、潍坊、淄博、聊城、临沂、德州等部分有条件的

3. 规划目标

以淄川经济开发区和张博路附线区域为纽带，带动西河镇、昆仑镇、龙泉镇、洪山镇的汽车企业，打造年产 50 万辆小型电动乘用车、15 万辆轻型载货汽车（含电动）、3 万辆专用汽车（含电动）、2 万辆特种车及零部件配套的汽车产业集聚区，形成以汽车生产制造为主体的多功能地域综合体，具有汽车生产、研发、商贸、金融、物流、汽车服务等多种职能，使淄川区成为鲁中最具竞争力和影响力的汽车产业集群。

4. 规划理念

- 科学规划理念

用科学发展观指导汽车产业规划，使汽车产业集聚区具有全面、协调、可持续发展的特征。

依据汽车产业集聚区的实际情况和环境资源承载能力，综合统筹，合理布局，适度超前，实现集聚区发展规划与国民经济和社会发展规划、城市总体规划、土地利用规划的无缝隙对接，推进园区建设与市、镇经济社会的协调发展。

- 产业集群化理念

以汽车制造业（包括整车及零部件）为核心，合理规划其支撑体系：汽车研发、汽车物流、汽车营销、汽车服务、公用设施等。

运用产业集群发展战略，建立一个完善的产业价值链。

培育壮大主导产业，带动产业链上下游产业的发展，拉动经

济增长。充分发挥集聚区的辐射、带动功能，以优势产业链为纽带，积极发展关联性强、集约水平高的产业集群和特色鲜明的区域产业品牌。

- 形成产业特色理念

立足自身实际，以现有或潜在的优势和特色为基础，实现差别化发展。首先考虑以唐骏欧铃的进一步发展为依托，挖掘其潜力，实现分期发展与滚动发展和可持续发展的目标。

重点发展新能源汽车，以小型电动汽车起步，加快开发、生产新能源乘用车，形成集聚区新的产业支撑链条，提升汽车产业综合实力。

总体布置根据汽车产品及其配套零部件企业生产工艺上的合理性，使园区内生产物流路线最快捷，充分体现产业集群化的思想，考虑模块式发展和专业化相结合的方式。

打破传统的生产区与物流区分区设置的布局方式、使生产与物流有机结合在同一区内，使物流为生产服务更合理、更经济。

- 环境和谐、资源集约、持续发展的理念

产业园区总体规划一次完成，分期实施，以有利于整个园区分阶段开发、持续发展建设。

强调“以人为本”，突出产业园区与开发区大环境的和谐统一、注重区域绿化、美化组织，优化建筑物群体组合，为园区企业打造良好的外部文明生产的环境条件。

坚持以提高经济效益为主，兼顾生态环境保护，推进节约用地、节能减排。生产组织、生产工艺要做到节能环保。

充分结合汽车产业的特点，综合分析产业园的建设条件，合理安排建设用地，最大化提高土地利用效率。

以资源共建共享为根本，在集约的原则上合理安排各区布局，增加规划的弹性和应变能力，引导产业园区可持续发展

根据汽车产业研究确定的汽车及零部件预期规模和产品研究来进行总体布局并确定整个产业集群的建设规模，在保证土地高效率使用的基础上，合理布局生产体系中的各要素，为未来园区的可持续发展提供预留空间和相关资源。

园区整体布局应以人流组织、物流组织和交通组织合理为前提，力求区域内人流、物流和交通组织顺畅，人流、物流分离，保障物流运输线路的短捷通畅。

产业集群布局应结合园区场地环境、区域功能定位和当地水文地质条件进行规划，并符合国家各项相关的设计法规和规范。

5. 总体规划及布局

（1）规划布局的重点项目

①整车项目

在眉山路北部布局一个年产 20 万辆（以唐骏欧铃为依托）和 30 万辆小型电动汽车生产基地以及一个年配套 50 万辆电动汽车的零部件和物流中心。

眉山路南部厂区布局年产 3 万辆专用车生产区，产品包括环卫车、消防车、市政服务车、城市轻便物流车辆、邮政车、水泥罐车、水泥搅拌车、轻型泵车、轻型吊车等，以合资合作等方式

引进技术和资金建设；在唐骏欧铃现有厂区扩容升级改造为 15 万辆轻卡生产区。

在淄川经济开发区择地建设一个警用特种车辆生产基地，满足年产 2 万辆反恐防暴特种车及装备的需求。

②汽车零部件

建设以淄川经济技术开发区为中心、张博路附线为轴线的汽车零部件产业带。张博路附线与高速公路相邻，在淄川经济技术开发区及张博附线区域布局为整车企业配套的汽车零部件企业、物流企业、模具维修及工装制造企业。

重点扶持和培育七大汽车零部件项目，以点带面，带动其他汽车零部件企业落户淄川经济技术开发区和张博路附线区域。

对淄川经济开发区内现有的雷帕得（生产汽车钢板弹簧）、火炬能源和明泰电气等（生产汽车动力电池）的企业大力扶持，将产品升级，并扩大生产规模。可以考虑将洪山镇的先河机电公司（生产汽车电动助力转向器）引入到淄川经济开发区，并扩大生产能力。上述三类企业不仅培育成为本地配套的汽车零部件企业，还要成为国内其他汽车企业配套商，特别是雷帕得和先河机电要打造成为国内主流汽车企业供应商，成为国内知名品牌。

轻型载货汽车车架和车桥项目。要整合资源，在唐骏欧铃汽车厂周边建设，在为唐骏欧铃配套的基础上，逐步扩大到为其他整车厂配套，成为国内专业化的轻微型汽车车架和车桥生产厂。

在淄川开发区内重点引进为电动汽车配套的电机和电控系统两个关键零部件配套项目，满足为电动汽车配套。电机和电控

系统是除了动力电池之外电动汽车最关进的核心零部件，代表了电动汽车的科技水平，可以大幅提升淄川经济开发区的地位。

在淄川经济开发区内建设为整车配套的物流项目时非常必要地。通过专业化的物流协作，可以大大降低整车生产企业的成本，提高竞争力。

对于发展较好的其他零部件企业，也要重点扶持，开拓国内和国际市场，打造淄川名片。淄川区内的泰展机电（生产汽车继电器、传感器、汽车底盘悬浮空气泵、EGR 阀以及汽油蒸汽吸附碳罐等）是个非常有特色的企业，具有自己独特的技术和知识产权，特别是汽油蒸汽吸附碳罐产品属于国家大力提倡的环保节能产品，政府应从资金和政策上扶持企业做好研发和市场推广等工作。西河镇的永红机械公司（生产汽车方向柱、变速箱壳体等），由于工厂生产面积严重不足，很多生产都在外地协作，政府如能在土地方面给予支持，将企业在外地的生产都集中到淄川，可以提高地方的就业和增加收入。

另外，对于有意向到淄川发展的项目，都要适度发展。

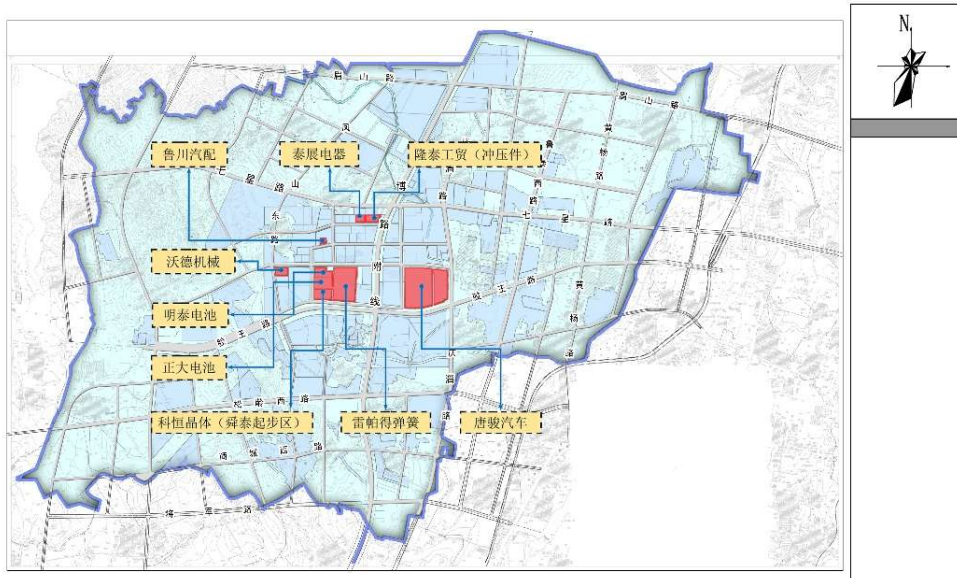
③汽车后服务市场

在淄川经济开发区内建设一处综合性汽配城及汽车后服务市场，涵盖汽车维修相关业务，形成一个综合性的集汽车小修、配件销售、汽车美容、汽车快修、摩托车配件销售、摩托车维修及物流配送为一体的专业汽车维修市场。同时，新建 2 到 3 个二类维修企业，在淄川区逐步建立起一个符合市场经济运行机制、布局结构合理、技术先进、功能齐全、秩序良好的市场体系，形

成以一、二类企业为主体，三类业户和快修连锁店为补充的多层次、多形式的汽车维修市场格局。

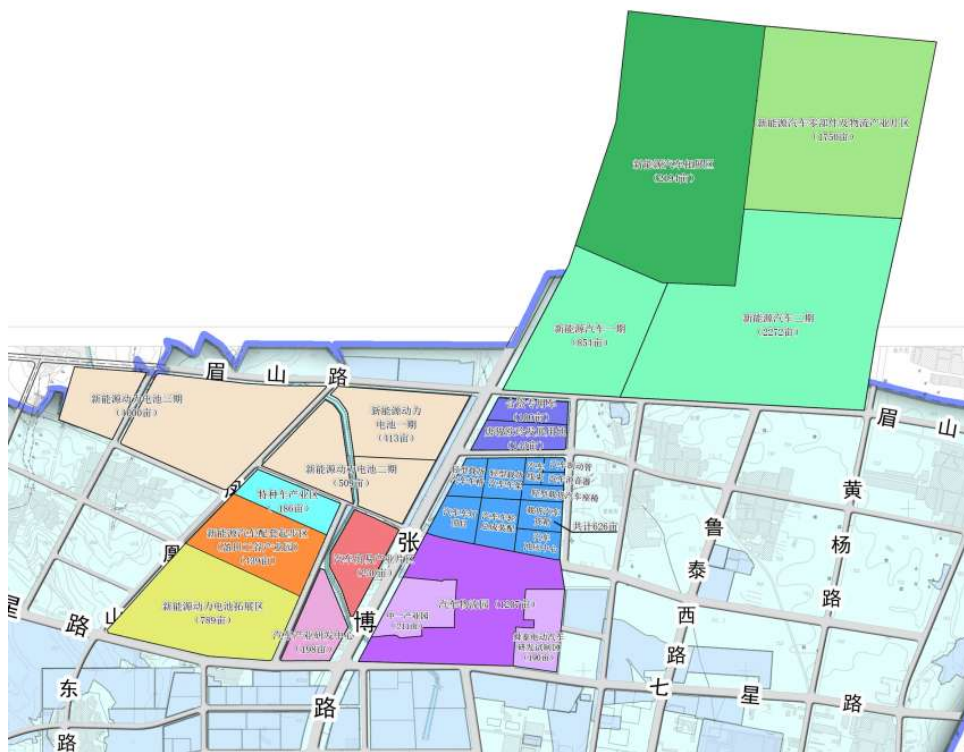
山东省淄博市淄川区汽车产业集群发展规划

原有汽车相关企业分布图



中国汽车工程公司 06

淄川区原有汽车产业布局图

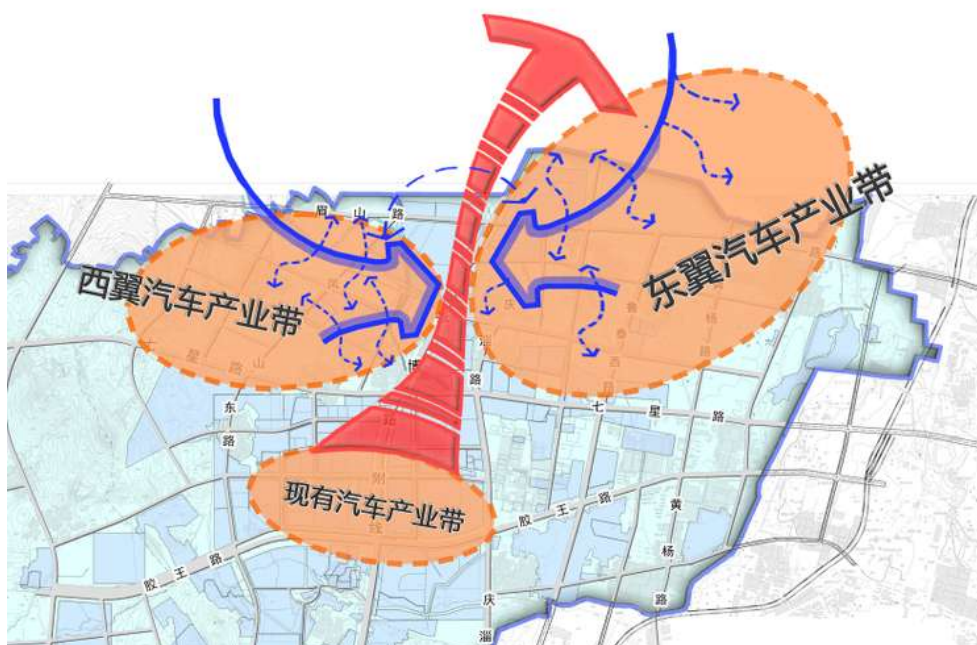


淄川区规划汽车产业布局图

（2）整体规划及布局

根据淄川区前期建设发展状况，规划布局采用“一轴、两翼、十二区”的框架格局丰富和完善汽车产业园区的功能，从而使园区满足达到年产 70 万辆各类整车产能及其配套零部件企业的规划目标，更好的为入园企业提供配套保障，进一步加快整个园区的发展。

根据淄川区前期建设发展状况，立足于目前开发区土地供应情况和未来土地供应的可行性，本次规划布局拟采用“一轴、两翼、十二片区”的框架格局丰富和完善汽车产业园区的功能，打造淄川区万亩汽车产业园，形成汽车研发、制造、物流、销售、后服务等产业形态紧密结合并全面升级的汽车产业格局，更好的为入园企业提供配套保障，进一步加快整个园区的发展。



空间结构分析图

“一轴”，以贯穿开发区新老汽车产业区的张博路附线沿线为主轴，南北串联新老汽车产业区，促进产业转型升级，东西并联两侧汽车产业带便于各型资源调配以促进产业融合，整车产业带动零部件产业向北向南发展，最终形成张博路附线汽车及零部件产业带，并对外辐射带动整个园区汽车产业蓬勃发展。

“两翼”，根据目前开发区汽车产业发展状况，东翼为以小型电动乘用车、电动汽车配套的零部件和物流产业片区、轻卡改装车和专用车及其相配套的零部件区以及汽车物流园区为主要组成部分的汽车产业集群，西翼为囊括动力电池、特种车制造、新能源汽车配套起步区、汽车研发及后服务等各种产业模式为一体的新型汽车产业集群。两翼分区分时序发展，共享研发、物流、销售、后服务等产业资源，以老带新、以新代旧，传统汽车产业集群不断促进产业升级并发挥市场潜能蓬勃发展，新型汽车产业集群充分利用现有汽车产业基础并发挥研发优势。新老产业共同创新、升级并适时延伸，在发展过程中立足现实而不拘泥于现状，不断调整各产业规模形态，造就淄川区汽车产业的腾飞。

“十二片区”，即根据产业园区产业建设布局的需求划分为3个整车制造产业片区，1个为新能源汽车配套的零部件及物流产业片区、1个专用车零部件配套产业片区、1个汽车物流园片区、1个新能源动力电池产业组合片区、1个汽车产业研发中心、1个汽车贸易产业片、1个新能源汽车配套起步区、1个新能源汽车扩展区、1个动力电池扩展区共十二大产业片区，其中西翼和东翼各六个片区。

3个整车制造产业片区：以唐骏欧铃电动汽车为主体的新能源汽车产业片区；以唐骏欧铃轻卡、唐骏欧铃专用车（含意向中与布赫合资的专用车）为主体的轻卡专用车产业片区；以及（军安）特种车的特种车产业片区。

1个为新能源汽车配套的零部件和物流产业片区：零部件基地为以唐骏欧铃（或舜泰等）为主体的新能源汽车基地配套相应的零部件；物流中心为区内电动汽车基地（以唐骏和舜泰为依托）进行零部件配送。

1个专用车零部件配套产业片区：为唐骏欧铃轻卡、唐骏欧铃专用车配套的零部件区。

1个汽车物流园片区：作为区内整车基地和零部件配套企业的物流统筹中心，承担着区内整车和零部件的转运、暂存、管理等任务。利用此片区内正在规划的中一产业园区，有助于统筹规划合理利用片区内资源。将舜泰电动汽车研发试制区包含在内，有助于舜泰电动汽车研发试制基地利用此区域进行配套零部件暂存和整车存储发运。

1个新能源动力电池产业组合片区：新能源汽车用动力电池（包括已有的火炬能源）为主体的动力电池产业片区，为电动汽车需求配套。

1个汽车研发中心：以汽车产业为主体的开放式科研平台和检测平台，汽车关键技术研发和服务基地、成果转化和企业孵化基地、高端人才聚集和培养基地。

1个汽车贸易产业片区：以汽车金融、贸易、检修、后服务等为主体的综合产业片区。

1个新能源汽车配套片起步区：此片区囊括正在规划中的盈田工谷产业园，通过提供标准化厂房，为区内新能源汽车生产基地配套，统筹规划、合理布局。

1个新能源汽车扩展区：为未来新能源汽车增加产能预留的扩展区。

1个动力电池扩展区：为未来动力电池产业提升配套能力预留的扩展区。

淄川区汽车产业规划面积汇总表

序号	片区名称	面积（亩）
1	电动汽车产业片区	3126
2	特种车产业片区	186
3	轻卡、专用车产业片区	243
4	新能源汽车零部件和物流产业片区	1750
5	专用车零部件配套产业片区	626
6	汽车物流园片区	1207
7	新能源动力电池产业组合片区	1922
8	汽车贸易产业片区	230
9	汽车研发中心	198
10	新能源汽车配套起步区	439
11	新能源汽车扩展区	2194
12	新能源动力电池扩展区	789
合计		12910

（3）交通物流组织

结合用地现状，以避免园区汽车产业物流对开发区大交通造成干扰为原则，通过有效组织，让园区外部物流沿园区外围进入，内部物流通过园区支路解决，高效满足生产需要，保证环境交通的有序、安全。

外部物流路线：主要指外部物料运入园区和内部成品运出园区的物流路线。外部运输路线主要沿园区西部的滨莱高速、博山铁路进出园区。

内部物流路线：园区内部各企业间的物料运输路线，主要指零部件企业与整车企业间的物料输送。零部件成品主要沿贯穿园区的张博路附线、胶王路及其他各支路支线进入整车生产区，避免与外部物流路线交叉干扰。



现状交通分析图

（4）规划建设时序

①建设原则

优先原则：根据土地利用现状，优先使用用地条件满足要求的土地，暂不能开发的用地适当安排后续利用。

利于实施原则：充分考虑园区建设初期进驻企业的情况，建设初期在不影响整体布局的前提下，可以适当调整地块的产品组成。

利于发展原则：在园区发展阶段，相关配套设施及时进行规划建设，为园区的进一步发展提供保障。

②分期建设

起步阶段（近期开发，2016年~2017年）：初期建设电动汽车生产基地及轻卡生产基地，可一次规划，分期分批实施，滚动发展。在新能源汽车配套起步区建设一部分标准厂房，引入一些为电动汽车配套的零部件生产企业，逐步将新能源整车和零部件工厂建设启动并取得初步成效。

发展阶段（中期开发，2018年~2020年）：新能源汽车整车工厂建设进入二期建设阶段，同时引进关键零部件及总成生产企业进驻，形成一定规模，实现淄川区汽车产业发展的突破。

发展阶段（远期开发，2020年以后）：随着产业园区的逐步发展，适时扩建电动汽车生产基地，同时加强零部件制造基地的发展，以推动园区的进一步发展，实现汽车产业的飞跃。

6. 经济和社会效益分析

汽车制造业是产业关联度相当高的行业，向上延伸，汽车工业的发展可以带动钢铁、材料、化工、电子等行业的发展；向下延伸，汽车工业的发展可以带动一大批零部件加工业，以及商业、交通运输业、金融业、保险业等第三产业的发展。汽车上下游产业链特别长的特殊性，使其对地方经济发展和就业都具有其他行业不可替代的巨大拉动作用。

汽车工业是产业关联度高、规模效益明显、资金和技术密集的重要产业。现代经济增长的历史表明，当一个国家的人均收入达到一定水平后，都会进入一个依赖轿车进入家庭拉动经济增长的阶段。同时，围绕汽车的服务业也将得到迅速发展。发达国家的经验表明，汽车工业每增值1元，会给上游产业带来0.65元的增值，给下游产业带来2.63元的增值。

规划的淄川区汽车产业集聚区全部实施后，汽车及零部件生产企业年产值预计可达500亿元以上，直接就业人员过万人。既拉动了地方经济的发展，还解决了大量人员的就业需求。

7. 重大汽车项目规划

（1）小型电动乘用车项目

①项目意义

近年来，我国汽车市场持续快速发展，并已成为我国国民经济的支柱产业，汽车产业对于整个国民经济乃至社会发展的影响越来越大。发展汽车及零部件产业，可以拉动淄川区，乃至淄博市的经济的发展。中国是全世界经济发展最快，同时也是主要的石油进口国，因此，在中国发展电动汽车更为迫切。在低碳生活、绿色发展的今天，新能源汽车将有利于中国降低对进口原油的依赖，对中国的能源安全十分重要；有助于中国降低碳排放，并解决空气污染问题。山东省政府出台了一系列扶持政策，鼓励微型电动汽车产业的发展壮大，淄川区要充分利用这一有利时机，大力推动电动汽车的发展，力争成为国内新能源汽车的生产聚集地。

此项目拟以唐骏欧铃和舜泰为基础，结合企业实际情况，企业自筹资金、或与有实力的投资方合资、合作，尽快促成其形成一定的生产规模。

②项目建设规模与水平

新建规模为年产 20 万辆和 30 万辆两个小型电动乘用车的整车工厂；

产品技术达到国内先进水平；

产品系列化，单排、双排、前驱、后驱、四驱等；

广泛采用当代先进技术、装备和生产方式；

生产线设计将充分考虑柔性，适应多品种生产的需要；

注重环保和安全卫生，按国家有关规范及地方对环境保护的要求，对污染物进行有效治理，并采取有效的安全卫生措施；

产品性价比高，具有竞争力，经济效益在行业平均水平之上。

③项目内容

建设下料和冲压车间、焊装车间、涂装车间、总装车间及动力电池模组生产车间，配套的仓储部门、办公、食堂、活动中心及倒班宿舍等生活设施，以及公用动力设施。

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库、商品车停放场等；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

④厂址选择

在唐骏欧铃眉山路北厂区内建设一座包括整车生产完整工艺的小型电动汽车工厂。

在淄川经济开发区内新建一座以唐骏欧铃或舜泰汽车为主体的包括汽车四大工艺在内的电动乘用车工厂，生产小微型电动汽车。

⑤工艺方案

根据产品方案和技术方案，项目产品生产工艺流程分为冲压、焊装、涂装、总装、检测等阶段，主要承担电动汽车车身的生产，

电池、电机、电控及其他零部件均外协配套。

冲压生产工艺流程：开卷剪切→拉延→修边→修边冲孔→整形侧冲孔→检验装箱→入库。

焊装生产工艺流程：冲压件→左右侧围、车门、机舱、前后底板、顶盖等总成生产→下部车身总成→车身总成→白车身总成→调整生产（门盖装配）→存储→涂装车间。

涂装生产工艺流程：装挂上线→预清理→热水洗→预脱脂→脱脂→水洗→表面调整→磷化→水洗→循环 DI 水洗→洁净 DI 水洗→沥干→阴极电泳→UF 液洗→循环 DI 水洗→洁净 DI 水洗→沥干→电泳烘干→强冷→电泳检查→底漆打磨→密封→喷车底防护涂料→胶烘干→强冷→擦净→喷面漆→流平→面漆烘干→强冷→检查抛光→AUDIT 评审→车身运出。

总装生产工艺流程：涂装车间来的车身→车身储存线→拆除车门→线路敷设、喇叭安装→仪表板、中柱等内饰→安装空调、冷凝器、外饰板、散热器、蓄电池→动力系统、车身合成→手制动、保险杠、轮胎安装及调试→座椅安装→装车门→电器、车轮定位等检查→汽车动态测试→雨淋检查、吹干→整车。

⑥项目主要数据

项目投资： 20 万辆工厂 15 亿元，

30 万辆工厂 20 亿元。

年产值： 20 万辆工厂 60 亿元，

30 万辆工厂 90 亿元。

（2）电动汽车配套零部件项目

①项目意义

通常汽车整车工厂专注于整车车身生产及整车的装配，其他的零部件均有专业化的零部件厂家生产，因此，整车项目具有很强的拉动作用，可以有力的带动为其配套的主要的、关键的汽车零部件企业在整车工厂周边建设配套工厂，产生很强的集群效应，迅速拉动地方经济的增长和解决当地的就业问题。

②项目建设规模与目标

新建规模为年产 50 万辆小微型电动乘用车配套的零部件工厂；

统一规划，分期建设，首期按年产 20 万辆建设，二期再增加 30 万辆产能；

配套的零部件厂包括：动力电池、汽车电机、电控系统、转向器、制动器、座椅、车轮总成、保险杠、仪表板、空调机、内饰件、减振器、汽车线束、车灯、冲压件等。

产品技术达到国内先进水平；

产品系列化，满足电动整车厂的标准等；

广泛采用当代先进技术、装备和生产方式；

生产线设计将充分考虑柔性，适应多品种生产的需要；

注重环保和安全卫生，按国家有关规范及地方对环境保护的要求，对污染物进行有效治理，并采取有效的安全卫生措施；

产品性价比高，具有竞争力，经济效益在行业平均水平之上。

③项目内容

建设生产车间，配套的仓储部门、办公、食堂、员工中心及倒班宿舍等生活设施，以及公用动力设施。

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库、商品车停放场等；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

④厂址选择

在淄川经济开发区域内建设以上的汽车零部件工厂，使用条件要做到平整，供水、排雨水、排污水、供电、供天然气、通信等管网通畅，周边道路可使用。

⑤工艺方案

动力电池：起步阶段以园区内的电池企业为基础，通过合资合作等方式，引进先进技术，逐步将产品升级换代（将铅酸电池升级到锂电池或其他新材料电池），并扩大生产规模，满足50万辆电动汽车的动力电池配套需求。需要建设动力电池生产车间（极片制造、封装生产线），动力电池及电池组生产线及检测中心等。

汽车电控系统：建设电池控制器、整车控制器等电控系统生产线及检测线等。

汽车电机：建设电机定子生产线、电机转子生产线、电机装配线及检测线等。

转向器：建设机加线和装配生产线。

制动器：建设注塑生产线、表面处理线、装配生产线及检测中心等。

座椅：建设发泡生产线、焊接生产线、裁剪缝纫生产线、座椅装配生产线。

保险杠：建设大型注塑机生产线、涂装生产线、保险杠装配线。

仪表板：建设搪塑发泡生产线、涂装生产线及总成装配线、仓储库房等。

内饰件：建设注塑、发泡、焊接、装配生产线。

车轮总成：建设轮胎装配线、成品仓储及分拣、配送等。

空调器：建设注塑生产线、装配生产线。

汽车线束：建设送线、裁线、剥皮、纽线、铆接、装配一体的自动线。

汽车车灯：建设注塑生产线、表面处理线、装配生产线及产品检测中心等。

⑥项目主要数据

总占地面积： 700 亩

总建筑面积： 150 万平方米

总建设投资： 15 亿元

总产值： 80 亿元

（3）轻型载货汽车配套零部件项目

①项目意义

唐骏欧铃轻型载货汽车的本地化配套率非常低，主要、关键零部件配套厂家均不在淄川区，运输距离较远，增加了物流成本，也阻碍了唐骏欧铃汽车的盈利能力。唐骏欧铃的载货汽车的车架、车箱等主要总成还是自己生产，专业化不强。通过资源有效整合，提高本地化配套率，将降低成本，形成集聚效应，提高唐骏欧铃的竞争力。

②项目建设规模与目标

新建规模为年产 18 万辆（包括 15 万辆轻卡和 3 万辆专用车）轻型载货汽车车架、车桥、货箱、座椅等配套厂；

产品技术达到唐骏欧铃标准；

采用国内先进技术、装备和生产方式；

生产线设计将充分考虑柔性，适应多品种生产的需要；

注重环保和安全卫生，按国家有关规范及地方对环境保护的要求，对污染物进行有效治理，并采取有效的安全卫生措施；

产品性价比高，经济效益在行业平均水平之上。

③项目内容

建设下料冲压车间、焊装车间、涂装车间、总装车间等生产车间，配套的仓储部门、办公、食堂及倒班宿舍等生活设施，以及公用动力设施。

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库、商品车停放场及运输通廊；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

④厂址选择

在淄川经济开发区内规划约 600 亩土地建设车架厂、车桥厂、车箱厂等配套企业，场地要做到平整，供水、排雨水、排污水、供电、供天然气、通信等通畅，周边道路可用。

⑤工艺方案

根据产品方案和技术方案，项目产品生产工艺流程分为冲压、焊装、机加、涂装、检测等阶段，主要承担轻型载货汽车车架、车桥、货箱的生产。

冲压工艺包括：车架纵梁、横梁生产线，车桥冲压线。

焊装工艺包括：车架焊装线、车桥焊装线、货箱焊装线。

涂装工艺包括：车架涂装线、车桥涂装线、货箱涂装线。

机加工艺包括：车桥加工线。

⑥项目主要数据

项目占地面积： 600 亩

项目总建筑面积： 12 万平方米

项目建设总投资： 5 亿元

年产值： 6.5 亿元

六、发展策略、保障措施及建议

1. 实施计划

按两个阶段（2016年~2017年，2018年~2020年）规划实施步骤和内容。

（1）第一阶段（启动期）实施计划

唐骏欧铃的微型电动汽车初步形成了一定的产能，而且质量稳定，目前需要加大推销力度，迅速占领和扩大市场，提高品牌形象和知名度，扩大产能，形成年产10万辆的生产能力，并做好二期扩大生产规模的规划，对土地做好储备工作，以及长远发展规划。

加快以舜泰微型电动乘用车为依托的汽车整车项目的土地供应、厂房建设及生产线的安装，近期按年产10万辆生产纲领规划和建设，预留远期扩大产能的土地。按照国家新能源电动汽车的生产标准建设生产基地，使其尽快形成有一定规模的生产能力，以免失去良机，影响企业的进一步发展。

重点建立电动汽车电控系统、汽车电机、动力电池、保险杠、内饰件、座椅、车轮总成、汽车底盘系统、空调系统、玻璃及汽车零部件物流中心等几家关键汽车零部件和物流配套企业，形成初步的集群态势。

建设新能源汽车及核心零部件检测研发公用服务平台，由政府有关部门牵头，可以考虑采用PPP等模式，与开发区内的企业合作，面向新能源汽车产业基地打造公共检验检测服务平台。

围绕唐骏欧铃的轻微型载货汽车和唐骏重工的轻微型专用车项目，以合资、合作方式，引进资金和技术，重点开发高端轻微型载货汽车和城市物流、市政服务等轻型电动专用车新产品，依托整车企业的优势，不断提升淄川区汽车品牌知名度和市场占有率。唐骏汽车与瑞士布赫公司正在洽谈的环卫车项目，从政府层面上要从政策上给予支持，争取项目尽快落实到实施阶段，提升淄川专用汽车的影响力。

引进警用特种车的生产厂家，尽快开发产品，并推向市场，占领先机。在落实山东军安特种设备股份有限公司的首期建设用地后，要加快军安公共安全特种车项目的实施，将警用特种车类的装备制造及零部件配套基地建设落到实处。

同时加快唐骏欧铃配套零部件项目的梳理和整合，由于唐骏欧铃的本地配套率很低，随着其新产品投入和整车规模的增长，需要有越来越多的零部件供应商到其周边建厂，因此要重点引进不适合远距离运输的、对整车较关键的、要求准时化供货的零部件厂家，为唐骏欧铃的新开发车型配套。整合唐骏欧铃的配套资源，重点建设车架、货箱、车桥、保险杠、座椅、线束等零部件企业。通过以上项目的实施，力争将唐骏欧铃的本地配套率提高到40%以上。

做好土地储备工作，以及土地和道路、管网等配套设施的规划工作，待微型电动汽车达到首期建设规模后，主要汽车零部件配套企业将踊跃进入到集聚区。

（2）第二阶段（发展期）实施计划

微型电动汽车的产能达到首期规划的产能后，将实施扩产改造、新建厂房和生产线，达到最终规划产能。

为上述两企业配套的汽车零部件厂家将越来越多的聚拢到淄川开发区和张博路附线区域，形成规模化的汽车产业集群。

加大新能源汽车研发中心的建设，将其打造成国内一流的新能源汽车研发和创新基地。

建设汽车零部件贸易市场和汽车服务市场，将汽车产业延伸到后服务市场。

形成淄川区整车规模化发展的产业集群，提高淄川区在山东省及国内汽车产业聚集区的知名度和确立汽车产业的先进地位。

2. 发展策略

提出淄川汽车产业集聚区的品牌推广策略、招商引资鼓励政策及保障措施，打造和完善公共服务平台、运营保障体系、管理运营模式等。通过广告、网站、宣传片、画册及招商等多种形式打造淄川汽车产业的名片和品牌。

通过多渠道、多种方式的不断招商引资，扩大宣传、扩大淄川区汽车产业的知名度和影响力，以高端轻型载货汽车和新能源电动汽车制造为核心，推广汽车零部件制造、贸易、物流等，进一步延伸汽车工业链和汽车贸易服务链；努力构筑汽车制造中心、贸易中心、物流中心、服务中心，形成区域重要的整车制造基地、零部件制造基地、零配件出口基地、汽车研发基地。

3. 保障措施

（1）强化政策导向，加强组织领导

由区政府统一对汽车产业发展规划协调和组织领导，解决汽车产业发展中的重大问题。协调国家产业政策及地方扶持政策的落实，推动零部件区域配套化进程。成立“淄川区汽车产业领导小组”或“汽车产业办公室”，对发展汽车产业过程中所遇到的困难和问题，按照一事一议，特事特办的原则，及时处理解决。

（2）科学统一规划，分期分步实施

汽车项目建设周期较长，产品品牌的推广和培育是一项长期的工作，短期效果和效益可能不明显。因此，要耐住寂寞，脚踏实地，按照汽车产业的发展规律，统筹规划，逐步推进汽车产业基地的建设，全力打造汽车产业链条。

（3）加大政策和资金扶持力度，加强招商引资工作

建立汽车产业发展专项基金，用于扶持关键汽车及零部件项目。积极争取淄博市出台对汽车整车和零部件生产企业的特定扶持政策，优先支持汽车企业的发展。发挥政府宏观调控作用，力争重点企业、重点项目列入省重点项目计划。

支持市场优势明显、发展潜力大的汽车工业企业面向社会、面向国内外招商、引资，吸引民间资金和外商投资，加大对汽车工业的投入。支持优势企业联合重组，做大做强。发挥市场对资源配置的作用，盘活存量资产，吸纳国内外各类资金、技术、人才进入淄川区。开展专业和专题对外招商，吸收国内外大型汽车企业、大集团到淄川区建厂或与淄川区企业深入合资、合作。

（4）集中力量扶持重点汽车企业，强化优势项目建设

实施龙头汽车企业培育发展计划。集政策、土地、资金、人才等要素资源予以重点支持，着力打造几个核心竞争力强、规模与品牌优势突出的领军型企业。淄川区各级政府要为重点汽车及核心零部件企业发展提供全方位服务。各有关部门主动搞好服务，协调和优化全部资源，支持汽车产业发展，开辟绿色通道，简化办事程序，提高工作效率。建立重点企业、重点项目协调会议制度，及时解决企业发展中的困难和问题。做好各项工作全过程跟踪服务，对重大项目和重点工程建设，要及时掌握项目实施建设进展情况，加强对具体问题的研究和解决。各类生产要素向骨干企业、重点项目和产业集群倾斜，在土地供应、规划审批、环保审批、资金支持、水电供应等方面给予优先保障。

（5）引导企业自主创新，提升核心竞争力

从政策、资源和资金等方面引导汽车企业提高研发能力，鼓励企业科技创新，支持有条件的企业逐步建立省级和国家级技术中心，建立高水平的技术开发队伍和技术支撑体系，提高自主开发创新能力。鼓励企业与国内外大专院校、科研院搞好技术合作，成立专门的汽车研究和开发中心，为汽车尤其是新能源汽车产业发展提供支持。

加强对企业兼并重组的引导和政策扶持，鼓励企业与国内、国际行业内领导企业接轨，优化产业组织结构，加强自主创新能力，提高综合竞争力。

（6）打造名牌效应，提高淄川汽车产业知名度

引导汽车及零部件企业牢固树立品牌意识、诚信意识、质量意识、创新意识，在市场竞争中鼓励名牌企业彰显实力和魅力。鼓励汽车企业争创名牌，提高淄川区的知名度。积极协助企业中成熟品牌申报“中国驰名商标”、“中国名牌”、“山东省著名商标”及“山东名牌”等称号，提高企业品牌知名度，打造以“唐骏”轻型汽车为主导的淄川区名车名品效应。

（7）加强企业交流学习，快速形成集聚效应

组建“淄川区汽车产业联盟”，加强汽车及零部件企业之间的联系沟通，本地汽车零部件给主机厂配套应达到80%以上；制定上下游企业合作优惠政策，鼓励企业间互通信息，实现资源共享。由汽车产业联盟定期组织联盟企业到同行企业参观、考察，学习国内外汽车产业领导企业的先进经验，促进本地企业的进一步发展，快速形成淄川区汽车产业集聚效应。

（8）鼓励人才引进和培养，保证企业可持续发展

汽车产业需要一大批具有汽车专业技能的人才才能发展壮大，因此，要集思广益，从人才待遇、工作岗位、工作条件及生活条件等方面制定一套引进和培养汽车专业人才的办法，将一批专业技术人才、高技能人才和企业经营管理人员吸引到淄川区，形成珍惜、重用和善待人才的良好氛围。

大力发展职业教育，提高劳动者素质。充分发挥地方高等院校、各职业学院和技工学校的优势，培养高层次的汽车专业技术人才，以及一批汽车工业现代化生产需要的技术工人。

总之，若淄川区能把握住机遇，措施得当，将会赢得后发优

势，从而推动淄川区汽车工业的发展和相关上下游产业的完善，提升就业、投资、消费等相关因素，实现既定的战略目标，成为区域经济强有力的发展动力。

4. 建议

（1）做强园区平台，加速产业集聚，打造汽车产业集群

突出产业集群的思路，下大力气推进汽车产业园区的开发建设，围绕汽车产业，进一步完善总体规划、产业规划，以规划为引领，针对汽车及关联产业的特殊配套要求，加强对水、电、气、污水处理等基础设施的科学规划与建设，不断提高承载能力。充分利用后发优势，积极承接产业转移，制定汽车产业发展规划，以唐骏欧铃和舜泰整车企业为龙头，加速产业集聚，打造淄川开发区和张博附线区域以汽车制造、专用汽车、汽车零部件和汽车物流为主的汽车产业带，建设鲁中重要的汽车产业基地。

（2）壮大主导产业，培育龙头企业，助推经济发展

积极引进国内 500 强等大型汽车企业集团的战略支撑项目，扶持唐骏欧铃、雷帕得、舜泰等骨干企业，加强合作，打造品牌，以产业龙头促进经济发展。

① 在整车方面

以唐骏欧铃和舜泰整车企业为龙头，依托企业的研发优势，打造并壮大新能源汽车产品，最终实现年产轻型载货汽车及小型电动乘用车 70 万辆的整车生产能力；建立信息、认证、培训、物流、试验检测等公共服务平台。

② 在专用车和特种车方面

以唐骏重工为骨干，做强做优专用车品牌，实现销售与研发共享，市场与技术双赢。在做好电动城市物流车、邮政车、环卫车、消防车、救护车、自卸车、搅拌车等改装车产品提档升级的同时，研发生产技术含量高的产品，提高产品质量，扩大生产规模，大幅提高市场占有率。

尽快将唐骏重工与瑞士布赫环卫车洽谈的项目落实，并加快建设，争取早日将产品推向市场。

落实山东军安特种车项目的用地，快速推动项目建设，力争2016年投产。

③ 在零部件方面

引进国内外关键汽车零部件企业，促进产业提档升级。陆续引进并建设电动汽车电机、电控系统、卡车车架、车桥等核心部件为支撑的汽车部件生产基地，形成高端、高附加值零部件产业的集聚区，为吸引其它汽车企业落户打下良好的基础。

（3）完善产业链条，引导配套产业发展

加强引导钢铁、机械设备、有色金属、电子元器件等产业链上游行业，积极调整产品结构，重点发展汽车用特殊钢材、特种玻璃、电子产品、新型汽车灯具、工程塑料等原辅材料；加强产业链核心建设，引导整车及汽车零部件企业向汽车产业园区集聚，建立和发展标准化、系列化、通用化的汽车零部件生产基地，形成集汽车制造、销售服务等汽车产业发展集群；促进汽车销售、维修、金融、保险、咨询服务、汽车用品等产业链下游行业发展。

大力发展汽车物流，建立汽车物流中心，健全汽车整车、汽车零部件、汽车备件物流运输仓储网络。提升汽车维修、装潢、改装等售后服务能力和水平，重点建设多功能汽车服务园区，努力打造集产品研发、销售、信息、中介、租赁、金融、保险以及贸易服务等为一体的汽车商贸服务园区，实现第二、第三产业同步发展，这为吸纳淄川区富余劳动力、创造更大产值发挥了极大的作用。

（4）搭建信息共享平台，加大产学研力度，推进集群创新

加快构建以唐骏欧铃为核心、以科研机构为平台、以本地企业为基础的技术创新体系，信息互通共享，提升自主研发能力和产业竞争力。推进整车企业之间、整车和零部件企业之间的联合研发工作；充分利用高校和科研机构的智力资源，积极推进企业与科研机构、高等院校合作，加大产学研力度，加快科技成果产业化速度，实现效益最大化。

（5）与国内外知名高校开展合作，培养急需人才

在人才培养引进方面，与知名院校合作，特别是与本地的院校合作，培养汽车产业缺乏的高素质管理和技术人才。

（6）加强协会建设，促进行业发展

切实加强行业协会在行业跟踪、重点企业监控等方面的作用，定期组织召开企业家座谈会，监控重点企业发展情况，收集行业和企业信息，撰写发展动态报告，为区委、区政府决策提供依据。

附件一：建议的主要汽车项目

建议的主要项目汇总表

序号	项目	产能（万辆/套）	占地面积（公顷）	建筑面积（m ² ）	固定资产投资（万元）
1	小型电动汽车一（唐骏欧铃）	20	40	150000	150000
2	小型电动汽车二	30	50	200000	200000
3	轻型专用汽车	2.7	5	20000	15000
4	环卫汽车（唐骏引进技术合资生产）	0.3	10	20000	20000
5	警用特种车（军安）	2	67	500000	200000
6	轻微型载货汽车车架	18	12	40000	25000
7	轻微型载货汽车车桥	18	7	18000	18000
8	轻微型载货汽车货箱	15	5	22000	12000
9	轻微型载货汽车座椅	18	2	6000	10000
10	汽车车轮总成	68	4	15000	7500
11	汽车线束	68	1.2	16000	2500
12	电动汽车座椅	50	6.5	16000	12000
13	电动汽车保险杠	50	6	15000	14000
14	电动汽车仪表板	50	1	3500	11000
15	电动汽车内饰件	50	1	3500	10000
16	电动汽车车灯	50	6	18000	15000
17	电动汽车空调	50	2.5	8500	3000
18	电动汽车减振器	50	6	18000	15000
19	电动汽车转向器	50	1.6	8000	8500
20	电动汽车制动器	50	6	18000	15000
21	电动汽车电机	50	6	20000	18000
22	电动汽车电控系统	50	3	8000	8000
23	冲压中心	50	3	10000	8000
24	物流中心		15	50000	12000
25	模具维修及装备制造中心		3	10000	10000
26	高品质少片弹簧、汽车空气悬架	50	12.5	105000	54000
27	摩托车变速箱装配	50	8	22000	5500
28	新能源汽车研发和检测公用服务平台项目		1.2	5000	50000
	合计		291.5	1345500	929000

一、小型电动汽车项目一

1、项目必要性

随着资源与环境双重压力的持续增大，电动汽车已成为未来汽车工业的发展方向。我国电动汽车产业虽已取得很大进步，但在关键技术方面与国际汽车巨头相比还存在一定差距。从我国目前的市场容量、技术水平看，小型电动汽车具有经济性能好、节能环保、节约资源、使用成本低、充电方便等优势，是二、三线城市最经济、最环保、最易推广的交通工具，是我国实现绿色交通的战略选择。随着国家节能与新能源汽车补贴政策的出台，我国重点扶持纯电动汽车的战略路线基本确定。优先发展小型电动汽车更符合我国的现实国情，也更有利于电动汽车的推广应用。

形成规模的汽车整车项目具有非常强的拉动作用，可以有力的带动上下游产业，特别是为其配套的关键汽车零部件企业将纷纷在整车工厂周边建设配套工厂，产生很强的集群效应，迅速拉动地方经济的增长和解决当地的就业问题。本项目为唐骏欧铃规划的项目。

2、产品及生产规模

小型电动汽车，年产 20 万辆（分期实施，其中一期 10 万辆）

3、项目主要数据

厂区占地面积 40 公顷（折合 600 亩）

总建筑面积 15 万平方米

员工总数 2000 人

建设投资 15 亿元

4、工厂建设内容

建设生产车间，仓储部门，配套的办公、食堂及倒班宿舍等生活设施，以及公用动力设施。

生产部门包括下料车间、冲压车间、焊装车间、涂装车间、总装车间及动力电池组装车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库、商品车停放场；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二、小型电动汽车项目二

1、项目必要性

同小型电动汽车项目一，项目为唐骏欧铃或舜泰规划的项目。

2、产品及生产规模

小型电动汽车，年产 30 万辆（分期实施，其中一期 10 万辆）

3、项目主要数据

厂区占地面积 50 公顷（折合 750 亩）

总建筑面积 20 万平方米

员工总数 3000 人

建设投资 20 亿元

4、工厂建设内容和工艺

同小型电动汽车项目一。

三、轻微型专用汽车项目

1、项目必要性

随着我国国民经济的发展和汽车运输条件的改善，企业对汽车运输提出了更加专业化的要求，特别是对载货汽车的用途越来越专业化，改装专用汽车的比例越来越高，专用汽车的品种也会越来越多。近年来不同用途载货汽车的市场发生分化，公路用载货汽车走势疲软，而非公路用载货专用汽车需求量明显上升。

2、产品及生产规模

轻微型专用汽车及电动汽车（城市环卫车、市政服务车、邮政车、洒水车、道路清扫车、消防车、水泥搅拌车、水泥罐车等），年产 2.7 万辆（分期实施）。

3、项目主要数据

厂区占地面积 15 公顷（折合 225 亩）

总建筑面积 4 万平方米

员工总数 550 人

建设投资 1.5 亿元

4、工厂建设内容

专用车工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成，满足改装车、特种车辆生产基本要求。

生产部门包括下料清理车间、焊装车间、涂装车间、总装车间、车厢车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库、商品车停放场；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

四、唐骏引进技术合资生产环卫车项目

1、项目必要性

随着我国对卫生环境重视程度的增加，我国对卫生环境方面的投入会继续增长；另外随着需要清扫道路面积的增加以及劳动力成本的增加，扫路车替代环卫工人成为必然趋势，所以未来几年，我国扫路车行业市场发展潜力巨大。预计到2015年，我国扫路车市场需求量将会突破4000辆，为4385辆。2008—2012年我国垃圾车产量复合增长率为25.2%，因此我们用25%作为未来三年垃圾车产量的增长率，预计到2015年，我国垃圾车产量将达到36700辆。

2、产品及生产规模

环卫车，年产3000辆。

3、项目主要数据

厂区占地面积 10公顷（折合150亩）

总建筑面积 2万平方米

员工总数 500人

建设投资 2亿元

五、警用特种车项目

1、项目必要性

目前国内社会进入群体性事件高发期，特别是近两年受境外恐怖分裂势力的鼓动和参与，新疆的极少数恐怖分子不断制造恐怖暴乱事件，引起党中央和国家相关部门的高度重视。恐怖活动全球化，组织机构网络化，武器装备科技化，恐怖势力基地化，反恐防暴特种装备制造势在必行。

2、产品及生产规模

建设年产 3000 套反恐防暴特种装备、1 万套警务特种装备、5000 套纯电动防弹运钞特种装备、5 万套智能控制消防设备。

该项目采用新材料、新技术、新工艺设计开发的反恐防暴特种装备，其主要性能：可有人或无人遥控驾驶、远程遥控控制和 GPS 通讯指挥；纯电动高扭矩驱动装置，可为装备提供强劲动力和运行安全性保障；该项目具有可视型抗冲击盾牌、高压放电装置、管网式催泪瓦斯释放装置、现场清障板；配有环保型专用高效灭火剂，可快速灭火和人群驱散。

3、项目主要数据

厂区占地面积	67 公顷（998 亩，其中一期 285 亩）
总建筑面积	50 万平方米
员工总数	1500 人
建设投资	200 亿元

4、工厂建设内容

下料清理车间、焊装车间、涂装车间、总装车间及配套设施。

六、轻型载货汽车车架项目

1、项目必要性

唐骏欧铃目前自制车架，工厂内生产和物流面积严重不足，很多车架产品存放于厂区道路上，影响产品质量。为了提高产品质量，拟以专业化生产方式解决该问题，将唐骏欧铃的车架委托一个专业化车架生产厂家（也可以是唐骏与一家企业合作或合资组建）。因此，建设一个为唐骏欧铃配套的轻型汽车车架厂。

2、产品及生产规模

轻型载货汽车车架，年产 18 万辆。

3、项目主要数据

厂区占地面积 12 公顷（折合 180 亩）

总建筑面积 4 万平方米

员工总数 600 人

建设投资 2.5 亿元

4、工厂建设内容

工厂由生产部门、仓储部门、公用动力及生活辅助部门组成。

生产部门包括下冲压车间、焊装车间、涂装车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

七、轻型载货汽车车桥项目

1、项目必要性

唐骏欧铃目前使用的汽车车桥供货厂家距离较远，运输距离较长，影响产品质量，物流成本较高。为了提高产品质量，降低物流成本，有必要在淄川区建设一个为唐骏欧铃配套的轻型汽车车桥工厂。

2、产品及生产规模

轻型载货汽车车桥，年产 18 万辆。

3、项目主要数据

厂区占地面积 7 公顷（折合 105 亩）

总建筑面积 1.8 万平方米

员工总数 850 人

建设投资 1.8 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括机加车间、热处理车间、冲压车间、焊装车间、涂装车间、装配车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

八、载货汽车货箱项目

1、项目必要性

目前唐骏载货汽车的货箱有自制的、也有按产品由几个厂家配套的，而且配套厂家比较分散，距离也相对较远。汽车整车厂通常只生产驾驶室总成，而货箱由协作厂家配套，因此，唐骏欧铃的货箱生产任务有必要发挥社会力量，协作生产。因此，在淄川开发区内建设一个载货汽车车箱厂，将分散的配套资源进行整合，相对集中的为唐骏欧铃配套，减少物流成本。

2、产品及生产规模

轻型载货汽车货箱总成，年产 15 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 5 公顷（折合 75 亩）

总建筑面积 2.2 万平方米

员工总数 750 人

建设投资 1.2 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括滚压车间、焊装车间、涂装车间、总装车间；公用动力部门有变电所、给水泵房、循环水泵房、空压站及污水处理站等；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

九、轻型载货汽车座椅项目

1、项目必要性

唐骏欧铃目前座椅配套在城区内的工厂生产，一是没有发展空间，二是不在整车厂旁边。座椅属于体积大的零件，通常紧邻主机厂。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为唐骏欧铃配套的轻型汽车座椅生产厂。

2、产品及生产规模

轻型载货汽车（含专用汽车）座椅，年产 18 万套

3、项目主要数据

厂区占地面积 2 公顷（折合 30 亩）

总建筑面积 6000 平方米

员工总数 300 人

建设投资 1.2 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、发泡车间、缝纫车间、装配车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十、汽车车轮总成项目

1、项目必要性

汽车车轮属于体积大的、运输困难的零件，配套厂家距离主机厂距离越近越好，这样才能有利于整车工厂的生产。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车车轮总成装配生产厂，为电动汽车项目和唐骏欧铃配套。

2、产品及生产规模

电动汽车和轻型载货汽车车轮总成，年产 68 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 4 公顷（折合 60 亩）

总建筑面积 1.5 万平方米

员工总数 120 人

建设投资 7500 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括座椅装配车间；

仓储部门包括外协件库、成品库；

公用动力部门有配电所、给水泵房、空压站及污水处理站等；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十一、汽车线束项目

1、项目必要性

唐骏欧铃线束在淄川城区内的工厂生产。汽车线束是技术不高、但是很重要的汽车零部件，只有形成批量生产的企业，才有竞争力。为降低成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为唐骏欧铃和电动汽车配套的汽车线束生产厂。

2、产品及生产规模

各类汽车线束，年产 68 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 1.2 公顷（折合 18 亩）

总建筑面积 4000 平方米

员工总数 400 人

建设投资 2500 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十二、电动汽车座椅生产项目

1、项目必要性

电动汽车座椅配套厂家必须距离主机厂距离最近，才能有利于整车工厂的生产。座椅属于体积大的零件，为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车座椅生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车座椅，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 6.5 公顷（折合 98 亩）

总建筑面积 1.6 万平方米

员工总数 800 人

建设投资 1.2 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、发泡车间、缝纫车间、装配车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、油化库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十三、电动汽车保险杠项目

1、项目必要性

电动汽车保险杠配套厂家必须距离主机厂距离最近，才能有利于整车工厂的生产。保险杠属于体积大的、运输困难的零件，为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车保险杠生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车前后保险杠，年产 50 万套

3、项目主要数据

厂区占地面积 6 公顷（折合 90 亩）

总建筑面积 1.5 万平方米

员工总数 200 人

建设投资 1.4 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、涂装车间、装配车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十四、电动汽车仪表板项目

1、项目必要性

电动汽车仪表板属于体积大的、运输困难的零件，配套厂家必须距离主机厂距离最近，才能有利于整车工厂的生产。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车仪表板生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车仪表板，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 1 公顷（折合 15 亩）

总建筑面积 3500 平方米

员工总数 330 人

建设投资 1.1 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、涂装车间等；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、锅炉房、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十五、电动汽车内饰件项目

1、项目必要性

电动汽车内饰件属于体积大的、运输困难的零件，配套厂家距离主机厂距离越近越好，这样才能有利于整车工厂的生产。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车内饰件生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车门内版、顶篷等内饰件，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 1 公顷（折合 15 亩）

总建筑面积 3500 平方米

员工总数 550 人

建设投资 1 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括座椅注塑车间、装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、空压站、配电所、制冷站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十六、电动汽车车灯项目

1、项目必要性

汽车车灯属于运输困难的汽车零部件，通常紧邻主机厂。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车和唐骏欧铃配套的汽车车灯生产厂。另外，汽车车灯也是易损零件，可以供应配件市场。

2、产品及生产规模

电动汽车车灯，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 6 公顷（折合 90 亩）

总建筑面积 1.8 万平方米

员工总数 800 人

建设投资 1.5 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、表面处理车间、装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、配电所、空压站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十七、电动汽车空调项目

1、项目必要性

汽车空调属于运输困难的零件，配套厂家距离主机厂距离越近越好，这样才能有利于整车工厂的生产。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车空调生产厂，为电动汽车项目配套。

2、产品及生产规模

电动汽车空调，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 2.5 公顷（折合 38 亩）

总建筑面积 8500 平方米

员工总数 160 人

建设投资 3000 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括注塑车间、装配车间；

仓储部门包括外协件库、成品库；

公用动力部门有变电所、给水泵房、空压站及污水处理站等；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十八、电动汽车减振器项目

1、项目必要性

汽车减振器属于运输困难的汽车零部件，通常紧邻主机厂。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车减振器生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车减振器，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 6 公顷（折合 90 亩）

总建筑面积 1.8 万平方米

员工总数 130 人

建设投资 1000 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括机加车间、焊接车间、涂装车间、装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、配电所、空压站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

十九、电动汽车转向器项目

1、项目必要性

汽车转向器属于运输困难的汽车零部件，通常紧邻主机厂。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车转向器生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车转向器，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 1.6 公顷（折合 24 亩）

总建筑面积 8000 平方米

员工总数 180 人

建设投资 8500 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括机加车间、涂装车间、装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、配电所、空压站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十、电动汽车制动器项目

1、项目必要性

汽车制动器属于运输困难的汽车零部件，通常紧邻主机厂。为降低物流成本，提高产品质量，有必要在淄川区建设一个为电动汽车配套的汽车制动器生产厂。

2、产品及生产规模

电动汽车制动器，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 6 公顷（折合 90 亩）

总建筑面积 1.8 万平方米

员工总数 800 人

建设投资 1.5 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括机械加工车间、装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、配电所、空压站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十一、电动汽车电机项目

1、项目必要性

汽车电机是电动汽车三大电关键核心部件，随着电动汽车项目的建设，为其配套的汽车电机有必要在淄川区建设。

2、产品及生产规模

电动汽车电机，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 6 公顷（折合 90 亩）

总建筑面积 2 万平方米

员工总数 600 人

建设投资 8000 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括定子车间、转子车间、装配试验车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（配电所、空压站等）及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十二、电动汽车电控系统项目

1、项目必要性

电动汽车电控系统是电动汽车的核心零部件，随着电动汽车项目的建设，在淄川开发区有必要建设一个汽车电控集成项目。

2、产品及生产规模

为50万套电动汽车控制模块。

3、项目主要数据

厂区占地面积 3公顷（折合45亩）

总建筑面积 8000平方米

员工总数 300人

建设投资 8000万元

4、工厂建设内容

工厂是由装配车间、原材料库、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

公用动力部门有变电所、给水泵房；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十三、汽车冲压中心项目

1、项目必要性

通常汽车整车厂只生产大型冲压件，而中小冲压件及焊接小总成需要协作厂家配套，因此，应建设中小冲压件中心，为淄川开发区内的电动汽车和轻型载货汽车（含专用汽车）生产冲压件，目前开发区内的隆泰工贸公司已有一定的基础，首先尽可能将唐

骏的业务委托其生产，随着电动汽车项目的启动及发展，以及唐骏的不断发展，还需要再发展 1 家冲压件生产工厂为园区内的电动汽车和载货汽车配套。

2、产品及生产规模

电动汽车和载货汽车冲压件及焊接总成，年产 50 万套。

3、项目主要数据

厂区占地面积 3 公顷（折合 45 亩）

总建筑面积 1 万平方米

员工总数 240 人

建设投资 8000 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括冲压车间、焊装车间；

仓储部门包括原材料库、成品库；

公用动力部门有变电所、给水泵房、空压站及污水处理站等；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十四、汽车物流中心项目

1、项目必要性

随着电动汽车项目的建设，其外协件（外地的协作厂）周转量越来越大，有必要在园区内建设 1~2 个汽车物流中心，为电动汽车项目和唐骏欧铃做物流配套服务。下面为一个物流中心项目

的方案。

2、产品及生产规模

为 30 万套汽车外协件仓储、配送。

3、项目主要数据

厂区占地面积 15 公顷（折合 225 亩）

总建筑面积 5 万平方米

员工总数 1000 人

建设投资 1.2 亿元

4、工厂建设内容

工厂是由仓储部门、配送车间、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

公用动力部门有变电所、给水泵房；

生活辅助部门有办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十五、模具维修制造装备中心项目

1、项目必要性

随着淄川开发区内汽车企业的不断增加，设备和模具维修量越来越大，新产品试制工作内容也越来越多。有必要在园区内建设一个机模具维修装备中心，近距离为园区内的企业服务。该项目也可考虑以淄博沃德机械科技有限公司为基础扩建。

2、产品及生产规模

机模具维修制造中心为轻型载货汽车厂和小型电动汽车的模具及夹具提供维修为主，兼顾产品改型开发和新产品的模具及

夹具制造任务；为机床设备提供维修服务并兼顾非标设备的制造等。

3、项目主要数据

厂区占地面积 3 公顷（约合 45 亩）

总建筑面积 1 万平方米

员工总数 100 人

建设投资 1 亿元

4、工厂建设内容

由数控加工车间和调试车间组成。

数控加工车间采用高速数控铣床等机械加工设备，配备相应的测量设备。

调试车间由大型压力机组成模具调试生产线，为大中修模具和新产品模具的调试服务。

二十六、高品质少片板簧、汽车空气悬架项目

1、项目必要性

钢板弹簧，是汽车悬架系统中应用最广泛的一种弹性元件，它性能可靠、结构简捷，可同时起到减震、导向、承重等多项作用，所以广泛用于各类汽车特别是载货汽车上。随着当前我国汽车节能减排、燃油经济性、驾乘舒适性等多方面共同作用，钢板弹簧正向着少片、轻量化的方向发展。

从国际市场来看，发达国家已普遍采用少片板簧，我国尚处在起步阶段。主要是因为要实现钢板弹簧轻量化的同时，要有耐

用性，达到使用要求，即要达到产品在高应力、高承载能力的条件下，要有较强的疲劳寿命、可靠性。这就对钢板弹簧产品的原材料、产品设计、加工工艺等提高了更高地要求。

2、产品及生产规模

少片板簧：50000 吨

空气悬架：60000 套

3、项目主要数据

占地：12.5 公顷（折合 188 亩）

建筑面积：10.5 万平方米（办公楼 10000m²，厂房 75000m²，仓库及其他配套 20000m²）

总投资：5.4 亿元

项目效益：5 亿元以上，利税情况 1 亿元以上。

4、工厂建设内容

本项目建设内容主要为：新建年产 5 万吨高品质板簧、6 万套空气悬架生产线及厂房、仓库、供配电等设施，新建综合楼及技术中心、车间一、车间二、原材料及成品库、倒班宿舍、生活服务设施用房、实验检测中心、配电室、天然气减压室、排雨排污管线及道路等生产及辅助设施，建筑面积 58783.5 平方米；新增下料冲孔作业单元、变截面长锥轧制单元、多工位液压机、全自动卷耳单元、全自动应力抛丸机、阴极电泳线等主要设备 188 台（套）。

二十七、摩托车变速箱装配项目

1、项目必要性

摩托车变速箱是摩托车技术含量较高的产品，洪山镇的泰峰压铸公司已经在生产摩托车壳体，并在河北省委托其他工厂进行部分装配。目前该企业限于场地太小，无法将企业做大，故应在淄川开发区建设一个摩托车变速箱装配厂，将企业生产的产品升级，并扩大规模。

2、产品及生产规模

摩托车变速箱，年产 50 万台。

3、项目主要数据

厂区占地面积 8 公顷（折合 120 亩）

总建筑面积 2.2 万平方米

员工总数 800 人

建设投资 5500 万元

4、工厂建设内容

工厂是由生产部门、仓储部门、公用动力部门及生活辅助部门等组成。

生产部门包括装配车间；

仓储部门包括原材料库、外协件库、成品库；

公用动力部门有动力站房（循环水泵站、配电所、空压站等）、车间配电所及污水处理站等；

生活辅助部门有车间生活间（在各车间内）、办公楼、食堂、餐厅及门卫室等。

二十八、新能源汽车研发和检测公用服务平台项目

为重点解决新能源汽车关键技术问题，建设新能源汽车研发和检测公共服务平台。项目总投资5亿元。

项目由政府与产业基地内的企业合作，建设内容主要包括：

1、建设动力电池测试实验室：电池性能测试、电池安全测试、燃料电池测试等。

2、建设电机及动力总成实验室，包括传动系统实验室、电机性能及电机可靠性实验室、电机附件振动实验室、纯电动系统电机及动力总成试验等。

3、建设车用电机控制技术集成化、全数字化和智能化实验室等。

4、建设整车实验室，包括整车性能和耐久实验室，道路模拟实验室，高低温实验室，NVH实验室、风洞实验室，配置底盘测功机等基础研究和更多环保技术尤其是混合动力、插电式混合动力、纯电动开发的各种整车试验设备。

5、建设整车及关键部件碰撞安全实验室等。

附件二：国内主要新能源汽车及配套企业

序号	企业名称	产品方向
整车企业		
1	北京汽车集团股份有限公司	纯电动汽车
2	比亚迪股份有限公司	纯电动汽车、混合动力汽车
3	众泰控股集团	小型纯电动汽车
4	安徽江淮汽车股份有限公司	纯电动汽车
5	浙江吉利控股集团	纯电动汽车、混合动力汽车
6	广州汽车集团股份有限公司	纯电动汽车、混合动力汽车
7	上海汽车集团股份有限公司	纯电动汽车、混合动力汽车
8	长安新能源汽车有限公司	纯电动汽车、混合动力汽车
9	中国第一汽车集团公司	纯电动汽车、混合动力汽车
10	东风汽车股份有限公司	纯电动汽车
零部件企业		
1	三洋（SANYO）	电机、电控
2	三星 SDI	电芯与 PACK
3	比亚迪	电芯与 PACK
4	力神	电芯与 PACK
5	中航锂电	电芯与 PACK
6	国轩高科	电芯与 PACK
7	万向	电机、电控
8	大洋电机	电机
9	江特电机	电机
10	信质电机	电机

序号	企业名称	产品方向
11	正海磁材	电机
12	宁波翰升	电机
13	威伯科（Wabco）	电控
14	博世（Bosch）	电控、刹车片
15	京四重工	电控
16	启明信息	电控
17	重庆集诚	电控
18	海纳川	电控
19	国家电网	充电站
20	南方电网	充电站
21	中国普天	充电站
22	奥特迅	充电站
23	许继电气	充电桩
24	上海普天	充电桩
25	全耐塑料	保险杠
26	麦格纳国际公司	保险杠、后视镜、传动轴
30	现代摩比斯	保险杠
31	一汽富维	保险杠、后视镜、轮毂
32	海拉公司	车灯
33	伟世通公司	车灯
34	合肥会通	进气格栅
35	金发科技	进气格栅
36	福耀玻璃	车窗

序号	企业名称	产品方向
37	旭硝子	车窗
38	马瑞利	仪表板
39	西门子 VDO	仪表板
40	博世	仪表板
41	日本东丽	安全气囊
42	韩国可隆	安全气囊
43	上海惠太	安全气囊
44	丰田合成	方向盘
45	湖北双鸥	方向盘
46	河北鸿泰	方向盘
47	延峰江森	座椅
48	李尔中国	座椅
49	天成自控	座椅
50	北京光华荣昌	座椅
51	锦湖	轮胎
52	韩泰	轮胎
53	兴民钢圈	轮毂
54	东风汽车车轮	轮毂
55	正兴车轮	轮毂
56	青特集团	车桥
57	东风德纳车桥	车桥
58	陕西汉德	车桥
59	恩梯恩（NTN）	传动轴

序号	企业名称	产品方向
60	河北宇龙传动轴	传动轴
汽车物流企业		
1	安吉汽车物流有限公司	
2	深圳长航滚装物流有限公司	
3	广州风神物流有限公司	
4	北京长久物流股份有限公司	
5	一汽物流有限公司	
6	重庆长安民生物流有限公司	
7	北京宝供福田物流有限公司	
8	中铁特货运输有限责任公司	
9	长春一汽国际物流有限公司	
10	捷富凯国际物流（中国）有限公司	