

2020-2026年中国汽车产业 集群产业发展现状与投资前景预测报告

报告目录及图表目录

北京迪索共研咨询有限公司

www.cction.com

一、报告报价

《2020-2026年中国汽车产业集群产业发展现状与投资前景预测报告》信息及时，资料详实，指导性强，具有独家，独到，独特的优势。旨在帮助客户掌握区域经济趋势，获得优质客户信息，准确、全面、迅速了解目前行业发展动向，从而提升工作效率和效果，是把握企业战略发展定位不可或缺的重要决策依据。

官方网站浏览地址：<http://www.cction.com/report/202006/169978.html>

报告价格：纸介版8000元 电子版8000元 纸介+电子8500元

北京迪索共研咨询有限公司

订购电话: 400-700-9228(免长话费) 010-69365838

海外报告销售: 010-69365838

Email: kefu@gonyn.com

联系人：李经理

特别说明：本PDF目录为计算机程序生成，格式美观性可能有欠缺；实际报告排版规则、美观。

二、说明、目录、图表目录

2017年，我国汽车产销呈小幅增长，全年共产销2901.54万辆和2887.89万辆汽车，同比增长3.19%和3.04%，增速与上年同期相比有一定回落。

中汽协数据显示，2017年，我国汽车产销量同比增长超3%，增速比上年同期回落11.27个百分点和10.61个百分点。2017年，我国乘用车产销2480.67万辆和2471.83万辆，同比增长1.58%和1.40%；商用车产销420.87万辆和416.06万辆，同比增长13.81%和13.95%。 2006-2017年我国汽车产销量情况 资料来源：汽车工业协会 本研究报告数据主要采用国家统计数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测。 报告目录第一章产业集群的概念及产生背景1.1产业集群的内涵及构成1.1.1产业集群的定义1.1.2产业集群的要素构成1.1.3产业集群的关键维度1.1.4产业集群的主要载体1.1.5产业集群相关概念辨析1.2产业集群的形成因素1.2.1历史因素1.2.2基本因素1.2.3市场因素1.3产业集群的基本分类1.3.1以产业特征及企业间关系分类1.3.2从产业层次和实体间关系分类1.3.3按产业集群内在关系分类1.3.4基于产业集群机制分类1.3.5按产业集群产生方式分类1.4产业集群的主要特征1.4.1专业化特征1.4.2技术聚集性特征1.4.3网络化特征1.4.4根植性特征1.4.5学习性特征1.4.6以高端型集群发展为方向1.4.7空间聚集性特征1.4.8开放性特征 第二章产业集群对区域经济社会的效益分析2.1产业集群的综合效应2.1.1经济效应2.1.2社会效应2.1.3创新效应2.2产业集群与区域经济的耦合2.2.1产业集群与区域经济增长的耦合2.2.2产业集群内企业关联性与区域经济的耦合2.2.3特色产业

产业集群与区域经济增长优势的耦合2.2.4产业集群与区域经济结构升级的耦合2.2.5产业集群同整合区域资源的耦合2.2.6产业集群与区域技术创新的耦合2.3产业集群成为区域发展的重要方式2.3.1推动区域经济增长的重要方式2.3.2区域创新系统的一种重要实现方式2.3.3提升区域竞争力的重要方式2.4产业集群对区域经济发展的意义2.4.1通过产业集聚提升区域经济外部性2.4.2有助于避免和克服地区间产业同构2.4.3弱化了自然禀赋对竞争力的影响2.4.4推动政府在经济增长中的角色转变2.4.5通过区域品牌辐射迅速扩大市场2.5产业集群与城市化的互动关系2.5.1集群发展助推城市化进程提速2.5.2城市化为集群发展提供有利条件2.5.3集群发展与城市化互动的层次性2.6产业集群对企业发展的影响2.6.1提高产业的整体竞争能力2.6.2加强集群内企业间的有效合作2.6.3增加企业创新能力和促进企业增长2.6.4有利于形成区位品牌2.7产业集群的价值链深度分析2.7.1产业价值链与产业集群的关系2.7.2产业集群的层次与结构2.7.3产业集群价值链模型 第三章汽车产业运行现状及投资潜力分析3.1 2017-2019年中国汽车工业经济运行现状3.1.1 行业产销状况

2017年，我国汽车产销量同比增长超3%，增速比上年同期回落11.27个百分点和10.61个百分点。2017年，我国乘用车产销2480.67万辆和2471.83万辆，同比增长1.58%和1.40%；商用车产销420.87万辆和416.06万辆，同比增长13.81%和13.95%。 2006-2017年我国汽车产销量情况

资料来源：汽车工业协会

3.1.2 对外贸易状况 3.1.3 行业经济效益 3.1.4 行业集中度分析 3.1.5 市场价格行情

3.2 中国汽车制造行业财务状况 3.2.1 经济规模分析 3.2.2 盈利能力指标分析 3.2.3 营运能力指标分析 3.2.4 偿债能力指标分析

3.3 中国汽车工业竞争结构分析 3.3.1 现有厂商之间的竞争 3.3.2 潜在进入者的威胁 3.3.3 替代品的威胁 3.3.4 供应商的议价能力 3.3.5 购买者的议价能力

3.4 中国汽车产业的swot分析 3.4.1 优势分析（strengths） 3.4.2 劣势分析（weakness） 3.4.3 机遇分析（opportunity） 3.4.4 威胁分析（threats）

3.5 中国汽车产业投资潜力分析 3.5.1 行业投资环境 3.5.2 产业投资价值 3.5.3 产业投资机遇 3.5.4 产业投资机会

3.6 中国汽车产业投资壁垒分析 3.6.1 规模经济 3.6.2 产品差异化 3.6.3 高新技术 3.6.4 制度性壁垒 3.6.5 绝对成本优势 3.6.6 策略性壁垒

3.7 2020-2026年中国汽车制造行业预测分析 3.7.1 行业影响因素 3.7.2 产品产量预测 3.7.3 销售收入预测 3.7.4 行业利润预测 3.7.5 产业发展前瞻

第四章 2017-2019年汽车行业集群化发展的背景分析

4.1 经济环境 4.1.1 国际经济增长面临深度调整 4.1.2 经济全球化背景下产业集群发展的必要性 4.1.3 中国经济进入发展新阶段 4.1.4 中国经济的产业结构分析 4.1.5 中国经济产业集群的实践 4.1.6 未来中国经济发展趋势预测

4.2 政策环境 4.2.1 汽车行业鼓励政策 4.2.2 汽车行业监管政策 4.2.3 汽车产业布局政策 4.2.4 汽车行业政策动向 4.2.5 产业集群管理政策

4.3 社会环境 4.3.1 中国城镇化扩张加速 4.3.2 制造业劳动力成本飙升 4.3.3 汽车物流行业成本较高 4.3.4 居民汽车消费发生变化

4.4 汽车产业集群化发展的必要性及可行性 4.4.1 产业集群提升汽车工业竞争力 4.4.2 产业集群是汽车工业发展重要跳板 4.4.3 汽车行业集群化发展的可能性

4.5 汽车产业的集群效应分析 4.5.1 成本降低效应 4.5.2 规模经济效应 4.5.3 外部经济效应 4.5.4 区域创新效应

第五章 2017-2019年国际汽车产业集群发展状况及经验分析

5.1 国际汽车企业集群的基本现状 5.1.1 形成要素 5.1.2 发展态势 5.1.3 成功典范

5.2 国际汽车产业集群的整体特征 5.2.1 规模庞大、整车企业少 5.2.2 企业核心技术先进 5.2.3 集群内零部件企业发达 5.2.4 汽车工会组织发达

5.3 国际知名汽车产业集群发展经验借鉴 5.3.1 美国底特律汽车产业集群分析 5.3.2 日本丰田汽车产业集群分析 5.3.3 国际汽车产业集群的经验借鉴

第六章 2017-2019年中国汽车产业集群发展现状分析

6.1 中国汽车产业集群形成的资源禀赋 6.1.1 工业基础条件 6.1.2 外源性资本 6.1.3 厂商学习能力 6.1.4 产业政策支持

6.2 中国汽车产业集群发展的深度剖析 6.2.1 形成方式 6.2.2 突出特征 6.2.3 发展路径 6.2.4 效益体现

6.3 中国汽车产业集群的空间布局分析 6.3.1 区域选择原则 6.3.2 空间布局状况 6.3.3 空间布局依据

6.4 中国六大汽车产业集群综合评析 6.4.1 长三角汽车产业集群 6.4.2 珠三角汽车产业集群 6.4.3 东北汽车产业集群 6.4.4 京津汽车产业集群 6.4.5 中部汽车产业集群 6.4.6 西南汽车产业集群

6.5 中国汽车产业集群的载体——产业园分析 6.5.1 产业园建设及布

局6.5.2 产业园发展中的问题6.5.3 产业园发展对策6.6 中国汽车产业集群社会资本分析6.6.1 社会资本的构成6.6.2 社会资本的现状6.6.3 社会资本平台的构建6.7 中国汽车产业集群物流发展分析6.7.1 物流需求特征6.7.2 物流供给状况6.7.3 物流运作模式6.8 中国汽车产业集群的发展潜力分析6.8.1 地方硬件环境分析6.8.2 地方软件环境分析6.8.3 区域发展趋势分析 第七章 2017-2019年汽车产业集群的热点领域分析7.1 汽车零部件产业集群7.1.1 产业规模及特征
截至2017年我国汽车零配件及部件制造行业规模以上企业数量达13293家，当中1545家企业出现亏损，亏损企业平均亏损金额为998.1万元。 2011-2017年我国汽车零配件及部件制造行业企业简介 资料来源：国家统计局7.1.2 产业集群发展特征7.1.3 产业集群布局状况7.1.4 产业集群发展模式7.1.5 产业集群问题分析7.1.6 产业集群发展建议7.2 专用车产业集群7.2.1 产业运行现状分析7.2.2 产业集群布局状况7.2.3 产业集群建设状况7.3 新能源汽车产业集群7.3.1 产业运行现状分析7.3.2 产业集群布局状况7.3.3 产业集群建设状况7.3.4 产业集群发展隐忧 第八章 2017-2019年长三角汽车产业集群 发展分析8.1 长三角汽车产业集群 发展条件8.1.1 区位优势8.1.2 交通优势8.1.3 文化优势8.1.4 人才和科技优势8.1.5 其他优势8.2 长三角汽车产业整体发展状况8.2.1 汽车产业规模分析8.2.2 整车制造业集群8.2.3 零部件制造业集群8.2.4 汽车研发实力8.2.5 汽车经销商布局8.3 上海市汽车产业运行情况8.3.1 汽车产销状况分析8.3.2 汽车行业经营效益8.3.3 汽车保有量分析8.3.4 汽车产业政策动向8.3.5 汽车产业前景分析8.4 浙江省汽车产业运行情况8.4.1 汽车产销状况分析8.4.2 汽车行业经营效益8.4.3 汽车品牌发展状况8.4.4 新能源汽车推进情况8.4.5 汽车行业监管情况8.5 江苏省汽车产业运行情况8.5.1 汽车产销状况分析8.5.2 汽车细分市场分析8.5.3 车企竞争能力分析8.5.4 汽车行业项目建设8.5.5 汽车行业研发能力8.6 长三角重点汽车产业集群载体介绍8.6.1 上海嘉定汽车产业园8.6.2 盐城新能源汽车产业园8.6.3 宁波杭州湾国际汽车产业园8.6.4 常熟市汽车及零部件特色产业基地8.6.5 海门汽车零部件特色产业基地8.7 长三角汽车产业集群 发展战略建议8.7.1 分工协作8.7.2 重点促进8.7.3 园区共建8.7.4 统筹发展 第九章 2017-2019年珠三角汽车产业集群 发展分析9.1 珠三角汽车产业集群发展动因9.1.1 产业结构升级压力9.1.2 政府积极引导9.1.3 市场需求拉动9.1.4 跨国汽车巨头布局9.1.5 广州本田示范效应9.1.6 本地平台企业支撑9.2 珠三角汽车产业集群整体发展状况9.2.1 汽车产业格局分析9.2.2 汽车产业配套水平9.2.3 汽车产业集群特点9.2.4 汽车产业区域协作9.2.5 珠三角地区汽车保有量分析9.3 广州市汽车产业运行情况9.3.1 汽车产销状况分析9.3.2 汽车行业经济规模9.3.3 汽车行业发展瓶颈9.3.4 新能源汽车推进情况9.3.5 汽车产业发展目标9.4 惠州市汽车产业运行情况9.4.1 汽车产业发展现状9.4.2 汽车产业发展目标9.4.3 汽车产业主要任务9.4.4 汽车产业发展重点9.4.5 汽车产业空间布局9.5 珠三角其他地区汽车产业运行情况9.5.1 深圳市9.5.2 东莞市9.5.3 佛山市9.6 珠三角重点汽车产业集群载体介绍9.6.1 花都汽车产业基地9.6.2 南沙平谦汽车产业园9.6.3 广东省新能源汽车核心部件产业基地9.6.4 肇庆高要汽车零部件产业园 第十章 2017-2019

年京津冀汽车产业集群 发展分析10.1 京津冀汽车产业集群发展意义10.1.1 推动区域经济发展10.1.2 实现区域创新系统10.1.3 增强区域汽车企业竞争力10.2 京津冀汽车产业整体发展状况10.2.1 汽车产业规模分析10.2.2 汽车产业转移态势10.2.3 汽车行业政策导向10.3 北京市汽车产业运行情况10.3.1 汽车产销状况分析10.3.2 汽车行业经济规模10.3.3 新能源汽车发展情况10.3.4 专用车行业发展情况10.3.5 汽车零部件行业规模10.4 天津市汽车产业运行情况10.4.1 汽车产销状况分析10.4.2 汽车产业发展规划10.4.3 新能源汽车推广方案10.5 河北省汽车产业运行情况10.5.1 汽车产销状况分析10.5.2 汽车集群版块分析10.5.3 新能源汽车发展情况10.5.4 汽车产业发展规划10.6 京津冀重点汽车产业集群载体介绍10.6.1 天津专用汽车产业园10.6.2 北汽福田新能源汽车产业基地10.6.3 北汽集团华北（黄骅）汽车产业基地 第十一章 2017-2019年东北汽车产业集群 发展分析11.1 东北汽车产业整体发展状况11.1.1 汽车产业发展现状11.1.2 汽车产业规模分析11.1.3 汽车产业集群战略定位11.2 吉林省汽车产业运行情况11.2.1 汽车产销状况分析11.2.2 汽车保有量分析11.2.3 新能源汽车发展情况11.2.4 汽车产业集群建设情况11.3 辽宁省沈阳市汽车产业运行情况11.3.1 汽车产业发展现状11.3.2 汽车产业规模分析11.3.3 汽车产业发展目标11.4 辽宁省大连市汽车产业运行情况11.4.1 汽车产业发展现状11.4.2 汽车产业运行模式11.4.3 汽车产业发展目标11.5 东北重点汽车产业集群载体介绍11.5.1 长春汽车产业开发区11.5.2 四平市专用车产业园11.5.3 沈阳宝马汽车产业城11.5.4 大连汽车产业区11.5.5 大连金州新区汽车产业基地 第十二章 2017-2019年中部汽车产业集群发展分析12.1 中部汽车产业集群发展条件12.1.1 区域面积广阔12.1.2 政策环境良好12.1.3 交通运输发达12.1.4 产业链完整12.2 中部汽车产业整体发展状况12.2.1 汽车产业布局特征12.2.2 汽车产业规模分析12.3 湖北省汽车产业运行情况12.3.1 汽车产业经济运行状况12.3.2 汽车产业区域布局分析12.3.3 汽车产业集群发展优势12.3.4 汽车产业集群建设情况12.3.5 汽车产业集群问题分析12.3.6 汽车产业集群发展对策12.4 河南省汽车产业运行情况12.4.1 汽车产业发展基本现状12.4.2 汽车产业集群发展形势12.4.3 汽车产业集群布局状况12.4.4 新能源汽车发展情况12.5 安徽省汽车产业运行情况12.5.1 汽车产业发展现状12.5.2 汽车产销状况分析12.5.3 汽车产业相关要素12.5.4 新能源汽车发展情况12.6 中部重点汽车产业集群载体介绍12.6.1 湖北专用汽车产业园12.6.2 襄阳汽车工业园12.6.3 中牟汽车产业集聚区12.6.4 合肥岗集江淮汽车配件工业园 第十三章 2017-2019年西部汽车产业集群 发展分析13.1 西部汽车产业整体发展状况13.1.1 汽车产业发展现状13.1.2 汽车产业竞争格局13.1.3 汽车产业发展前景13.2 重庆市汽车产业运行情况13.2.1 汽车产业发展优势13.2.2 汽车产业规模分析13.2.3 汽车产业集群进展13.2.4 新能源汽车推广情况13.3 四川省汽车产业运行情况13.3.1 汽车产业发展基础13.3.2 汽车产业发展现状13.3.3 新能源汽车发展情况13.4 陕西省汽车产业运行情况13.4.1 汽车产业发展基础13.4.2 汽车产业运行现状13.4.3 汽车产业发展战略13.4.4 新能源汽车发展规划13.5 西部重点汽车产业集群载体介绍13.5.1 南骏汽车产业园13.5.2 天府新区 成都国际汽车城13.5.3 涪陵高端汽

车零部件产业基地13.5.4 西安汽车零部件产业园13.5.5 宝鸡高新区汽车工业园 第十四章汽车产业集群形成及运行模式分析14.1产业集群形成模式分类14.1.1按初始动因（政府/市场）14.1.2按初始动因（内部/外部）14.1.3空间形成方式14.1.4内部市场结构为标准14.2国际产业集群的基本模式14.2.1轴轮式产业集群14.2.2多核式产业集群14.2.3网状式产业集群14.2.4混合式产业集群14.2.5无形大工厂模式14.3中国产业集群的主流模式14.3.1以政府为主导的产业集群发展模式14.3.2以行业协会为主导的产业集群发展模式14.3.3以市场为主导的产业集群发展模式14.4中国汽车产业集群运行模式剖析14.4.1中央政府主推14.4.2地方政府主推14.4.3核心企业与外资合力推动14.4.4与国外发展模式比较 第十五章 2017-2019年汽车产业集群竞争状况分析15.1产业集群竞争力的主要来源15.1.1地理集聚15.1.2规模经济15.1.3企业之间的联系与互动15.1.4集群文化15.2汽车产业集群的竞争力结构分析15.2.1竞争力构成指标15.2.2竞争力获得渠道15.3汽车产业集群的竞争优势分析15.3.1企业的低成本竞争优势15.3.2产业的高效协作竞争优势15.3.3技术创新竞争优势15.3.4区域经济竞争优势15.4中国汽车产业集群的区域竞争格局15.4.1沿长江流域15.4.2珠三角地区15.4.3东北地区15.4.4京津地区15.4.5西南地区15.5汽车产业集群中的企业竞争分析15.5.1竞争状态15.5.2集群结构15.5.3企业战略15.6汽车产业集群竞争力提升策略15.6.1形成核心竞争力15.6.2提高规模经济性15.6.3加大品牌效应15.6.4合理利用外资15.6.5建立销售网络及培育售后服务意识 第十六章 2017-2019年汽车产业集群重点招商目标企业16.1一汽轿车股份有限公司16.1.1企业发展概况16.1.2经营效益分析16.1.3业务经营分析16.1.4财务状况分析16.1.5投资意愿评估16.1.6未来前景展望16.2上海汽车集团股份有限公司16.2.1企业发展概况16.2.2经营效益分析16.2.3业务经营分析16.2.4财务状况分析16.2.5投资意愿评估16.2.6未来前景展望16.3东风汽车股份有限公司16.3.1企业发展概况16.3.2经营效益分析16.3.3业务经营分析16.3.4财务状况分析16.3.5投资意愿评估16.3.6未来前景展望16.4重庆长安汽车股份有限公司16.4.1企业发展概况16.4.2经营效益分析16.4.3业务经营分析16.4.4财务状况分析16.4.5投资意愿评估16.4.6未来前景展望16.5安徽江淮汽车集团股份有限公司16.5.1企业发展概况16.5.2经营效益分析16.5.3业务经营分析16.5.4财务状况分析16.5.5投资意愿评估16.5.6未来前景展望16.6江铃汽车股份有限公司16.6.1企业发展概况16.6.2经营效益分析16.6.3业务经营分析16.6.4财务状况分析16.6.5投资意愿评估16.6.6未来前景展望16.7广州汽车集团股份有限公司16.7.1企业发展概况16.7.2经营效益分析16.7.3业务经营分析16.7.4财务状况分析16.7.5投资意愿评估16.7.6未来前景展望16.8厦门金龙汽车集团股份有限公司16.8.1企业发展概况16.8.2经营效益分析16.8.3业务经营分析16.8.4财务状况分析16.8.5投资意愿评估16.8.6未来前景展望 第十七章 汽车产业集群的风险隐患及规避措施探讨17.1产业集群风险的一般形成机理17.1.1技术创新受阻17.1.2过度竞争17.1.3路径依赖17.1.4周期性17.2汽车产业集群面临的风险因素分析17.2.1结构性风险17.2.2周期性风险17.2.3网络性风险17.2.4群外政策性风险17.2.5同业竞争

性风险17.3 汽车产业集群运营风险规避策略——针对政府层面17.3.1 激励集群内的创新及学习氛围17.3.2 创造良好的信用环境和金融环境17.3.3 保持集群的对外开放性17.3.4 针对周期性制定合理的产业政策17.3.5 增强应对外部环境的能力17.3.6 建立产业集群风险预警系统17.4 汽车产业集群运营风险规避策略——针对企业层面17.4.1 持续进行技术创新17.4.2 注重商业信用17.4.3 实行品牌战略17.4.4 灵活调整企业战略 第十八章 中国汽车产业集群的发展战略研究18.1 中国汽车产业集群的突出问题剖析18.1.1 集群程度低18.1.2 地域性太强18.1.3 产品价值低18.1.4 行业较分散18.1.5 与国外差距大18.2 产业集群的战略制定理论18.2.1 产业集群的发展阶段划分18.2.2 产业集群各阶段政府角色定位18.2.3 产业集群布局战略选择影响因素18.2.4 产业集群布局的战略原则18.2.5 产业集群布局的战略要素18.2.6 产业集群布局的战略模式18.3 产业集群的布局战略深度剖析18.3.1 以主导产业为基础的多元化布局战略18.3.2 技术领先带动的布局战略18.3.3 以产业链接整合的布局战略18.3.4 基于产业集中度的布局战略18.3.5 政策支持型的布局战略18.4 汽车产业集群的培育及发展建议18.4.1 形成对策18.4.2 培育思路18.4.3 路径选择18.4.4 战略规划18.5 汽车产业集群发展政策制定18.5.1 政策指导方针18.5.2 政府作用分析18.5.3 政策制定明细18.5.4 政策更新和协调18.6 区域汽车产业集群发展政策建议18.6.1 政府引导+企业支撑18.6.2 完善环境+营造品牌18.6.3 资源共享18.6.4 完善产业链18.6.5 加强人才培养和引进

详细请访问：<http://www.cction.com/report/202006/169978.html>