

2023-2029年中国汽车行业 研究与市场年度调研报告

报告目录及图表目录

中国产业研究报告网 编制

www.chinairr.org

一、报告报价

《2023-2029年中国汽车行业研究与市场年度调研报告》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.chinairr.org/report/R05/R0505/202309/20-563865.html>

产品价格：纸介版9800元 电子版9800元 纸介+电子10000元

订购电话: 400-600-8596 010-80993936

传真: 010-60343813

网址: <http://www.chinairr.org>

Email: sales@chyxx.com

联系人：刘老师 陈老师 谭老师

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

作为中国的支柱产业之一，中国汽车产业经过几十年的发展，总量上虽然已经跃居世界前列，但我国汽车工业的竞争力却是“大而不强”，存在着许多问题。产业集群作为大多数产业竞争力提升的主要方式，对我国汽车产业的发展同样适用，它不仅有利于解决我国汽车产业存在的主要问题，而且相比较其他产业，可以发挥更大的集群效应，从而提升中国汽车产业的竞争力。国际上和中国的经验证明，汽车产业是一个关联度高、资本密集、产业链长、带动性强的产业，适合以产业集群的模式发展。

随着我国汽车工业的快速发展，借助各自的产业优势，全国已经形成了东北地区、中部地区、西部地区、珠三角、长三角、京津冀为主的六大汽车产业集群。其中，东北地区汽车产业集群以长春为中心，拥有一汽集团、一汽大众、华晨宝马、哈飞集团等企业，传统汽车工业深厚。西部汽车产业集群以重庆为中心，以长安系企业为主，重工业基础雄厚。而长三角汽车产业集群以江苏、上海、浙江为中心，以上汽、吉利等企业为骨干，聚集了众多产值超百亿的产业园区。

从国内已形成的六大汽车产业集聚区来看，除了传统造车行业以外，新能源、智能化汽车增长最为明显。例如，以江苏、浙江、上海为中心的长三角汽车产业集群，主要为新能源汽车产业，聚集了100多个年工业产值超过100亿元的产业园区，以及包括上汽集团、吉利集团、众泰集团以及东风系客车、卡车、乘用车等在内的数千家大型企业。长三角集群的30个城市中，有超过14个城市已经拿到或规划有新能源汽车项目，涉及新能源汽车项目超过20个，累计计划产能超过300万辆，累计计划投资超过1000亿元。

相比国外成熟的汽车产业集群，中国的汽车产业集群之路还任重道远，一切都还处在摸索之中，但各地政府对产业集群尤其是汽车产业集群表现出了高度的重视，从政府与企业动辄投资百亿的大手笔就可以一斑，未来汽车产业集群化发展趋势将持续发酵。上海新能源汽车产业也进一步延伸产业链向长三角区域拓展，强化了上海与长三角其他区域产业互动，扩充了长三角新能源汽车产业的版图。长三角逐渐形成以上海为总部、在苏浙皖形成制造基地的产业一体化联动模式。广东汽车产业集群发展优势明显，形成了广州花都、番禺、南沙以及深圳坪山等高度集聚的产业园区，并形成了整车及零部件研发、设计、生产、销售等较为完备的产业链。目前，广东共有规模以上汽车及零部件企业876家，已经形成了日系、欧美系和自主品牌多元化汽车产业格局，汽车产量连续三年居全国第一位。依托广汽集团、小鹏汽车、东风启辰、比亚迪等主机厂，智能汽车龙头效应在不断增强，激活了广东智联新能源汽车产业的升级。《广东省发展汽车战略性支柱产业集群行动计划（2021-2025年）》指出，到2025年，广东汽车产业规模破万亿，汽车产量要达到430万辆。新增2-3家百亿级零部件龙头企业，培育2-3家汽车零部件独角兽企业，新能源与智能网联汽车将取得实质性突破。粤港澳大湾区

区一直是全国重要汽车制造基地，广州、深圳、佛山定位新能源汽车整车制造，东莞、中山、惠州等地区定位上下游零部件及新材料产业链配套，实现了区域布局协调发展，提升产业集群规模和竞争力。

产业研究报告网发布的《2023-2029年中国汽车行业研究与市场年度调研报告》共十八章。首先介绍了产业集群的内涵、特征及综合效益等，接着分析了中国汽车产业发展现状、投资潜力及集群化发展背景。然后，报告对国际国内汽车产业集群的发展现状、空间布局、热点领域进行了深入细致的透析，并全面分析了我国六大汽车产业集群的发展状况。随后，报告介绍了汽车产业集群的发展模式、竞争状况及目标招商企业。最后，报告重点研究了汽车产业集群面临的风险隐患及可持续发展战略路径。

本研究报告数据主要来自于国家统计局、海关总署、国家发改会、产业研究报告网、产业研究报告网市场调查中心、中国汽车工业协会以及国内外重点刊物等渠道，数据权威、详实、丰富，同时通过专业的分析预测模型，对核心发展指标进行科学地预测。您或贵单位若想对汽车产业集群有个系统深入的了解、或者想投资相关行业，本报告将是您不可或缺的重要参考工具。

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 发展背景

1.2.2 基本因素

1.2.3 政策因素

1.2.4 市场因素

1.2.5 成功要素

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

1.4 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 产业集群与区域创新体系建设分析

2.2.1 与区域创新体系的关系

2.2.2 区域创新体系建设问题

2.2.3 区域创新体系建设措施

2.2.4 区域产业集群创新路径

2.3 产业集群对区域经济发展的影响分析

2.3.1 与区域经济之间的关系

2.3.2 对区域经济发展的作用

2.3.3 推动区域经济增长的重要方式

2.3.4 区域创新系统的一种重要实现方式

2.3.5 提升区域竞争力的重要方式

2.3.6 区域性产业集群发展建议

2.3.7 与区域经济协调发展机制

2.3.8 与区域经济协调发展对策

2.4 战略新兴产业集群发展状况

- 2.4.1 战略性新兴产业集群政策分析
- 2.4.2 战略性新兴产业集群主要类型
- 2.4.3 战略性新兴产业集群发展历程
- 2.4.4 战略性新兴产业集群主要特征
- 2.4.5 战略性新兴产业集群发展路径
- 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 在企业创新中的作用
 - 2.6.2 提高产业的整体竞争能力
 - 2.6.3 加强集群内企业间的有效合作
 - 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
 - 2.7.4 全球价值链产业集群升级
 - 2.7.5 国内价值链产业集群升级
 - 2.7.6 区域价值链与产业集群升级

第三章 汽车产业运行现状及投资潜力分析

- 3.1 2021-2023年中国汽车工业经济运行现状
 - 3.1.1 汽车保有量
 - 3.1.2 行业产销状况
 - 3.1.3 对外贸易状况
 - 3.1.4 行业经济效益
 - 3.1.5 行业集中度分析
- 3.2 中国汽车制造行业财务状况
 - 3.2.1 行业销售规模
 - 3.2.2 行业利润规模

- 3.2.3 行业资产规模
- 3.2.4 行业销售毛利率
- 3.2.5 行业成本费用利润率
- 3.2.6 行业销售利润率
- 3.2.7 行业资产负债率
- 3.2.8 财务状况综合评价
- 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 资金壁垒
 - 3.6.2 品牌壁垒
 - 3.6.3 技术壁垒
 - 3.6.4 软件壁垒
 - 3.6.5 政策壁垒
 - 3.6.6 环保壁垒
 - 3.6.7 绝对成本优势
- 3.7 对2023-2029年中国汽车制造业预测分析
 - 3.7.1 2023-2029年中国汽车制造业影响因素分析

- 3.7.2 2023-2029年中国汽车销量预测
- 3.7.3 2023-2029年中国汽车制造业销售收入预测
- 3.7.4 2023-2029年中国汽车制造业利润总额预测

第四章 2021-2023年汽车行业集群化发展的背景分析

4.1 经济环境

- 4.1.1 全球经济发展形势
- 4.1.2 国内宏观经济运行
- 4.1.3 国内工业运行状况
- 4.1.4 全国固定资产投资
- 4.1.5 宏观经济发展展望

4.2 政策环境

- 4.2.1 汽车行业政策汇总
- 4.2.2 智能网联汽车政策
- 4.2.3 新能源汽车行业政策
- 4.2.4 汽车行业政策导向
- 4.2.5 汽车行业政策建议

4.3 社会环境

- 4.3.1 中国城镇化扩张加速
- 4.3.2 制造业劳动力成本状况
- 4.3.3 汽车物流行业成本分析
- 4.3.4 居民汽车消费结构升级

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行性

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 2021-2023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 企业核心技术先进

5.2.2 汽车工会组织发达

5.2.3 规模庞大、整车企业少

5.2.4 集群内零部件企业发达

5.3 国际汽车产业集群发展经验借鉴

5.3.1 美国汽车产业集群经验分析

5.3.2 日本汽车产业集群经验分析

5.3.3 德国汽车产业集群经验分析

第六章 2021-2023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 汽车工业基础条件

6.1.2 汽车市场资本热度

6.1.3 创新型产业集群试点

6.1.4 相关产业政策支持

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 效益体现

6.2.4 发展借鉴

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 空间布局现状

6.3.3 集群建设加快

6.3.4 区域发展趋势

6.3.5 空间布局问题

- 6.3.6 空间布局对策
- 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 长江中游汽车产业集群
 - 6.4.5 京津冀汽车产业集群
 - 6.4.6 成渝汽车产业集群
- 6.5 中国汽车产业集群的载体——产业园分析
 - 6.5.1 产业园的分类及开发模式
 - 6.5.2 产业园建设及布局
 - 6.5.3 产业园发展中的问题
 - 6.5.4 产业园建设发展对策
- 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 2021-2023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 汽车零部件产业规模
 - 7.1.2 零部件运作模式分析
 - 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 产业集群发展案例
- 7.1.6 产业集群问题分析
- 7.1.7 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 产业集群发展现状
 - 7.2.3 重点产业集群建设
- 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 产业集群优势分析
 - 7.3.4 产业集群发展方向

第八章 2021-2023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 汽车产业链的特色鲜明
 - 8.1.2 汽车产业园区数量较多
 - 8.1.3 汽车企业集聚优势明显
 - 8.1.4 汽车领域创新合作优势
- 8.2 长三角汽车产业整体发展状况
 - 8.2.1 汽车产业发展现状
 - 8.2.2 汽车联盟建设动态
 - 8.2.3 汽车产业发展短板
 - 8.2.4 氢能汽车发展机遇
 - 8.2.5 “十四五”发展思路
- 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 汽车的保有量分析
 - 8.3.4 汽车产业政策动向
 - 8.3.5 汽车产业转型路径
- 8.4 浙江省汽车产业运行情况

- 8.4.1 汽车产业发展现状
- 8.4.2 汽车产量状况分析
- 8.4.3 汽车产业相关政策
- 8.4.4 汽车重点区域布局
- 8.5 江苏省汽车产业运行情况
 - 8.5.1 汽车产量状况分析
 - 8.5.2 新能源汽车发展政策
 - 8.5.3 汽车进出口贸易问题
 - 8.5.4 汽车进出口发展建议
- 8.6 长三角重点汽车产业集群载体介绍
 - 8.6.1 上海国际汽车城基地
 - 8.6.2 上海嘉定汽车产业园
 - 8.6.3 盐城新能源汽车产业园
 - 8.6.4 浙江氢谷新能源汽车产业园
- 8.7 长三角汽车产业集群推进路径分析
 - 8.7.1 优化长三角汽车产业协同推进体系
 - 8.7.2 强化长三角汽车产业创新链赋能
 - 8.7.3 攀升长三角汽车产业价值链高位
 - 8.7.4 增进长三角汽车产业要素流动

第九章 2021-2023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 汽车产业基础雄厚
 - 9.1.2 建立起弹性供应链
 - 9.1.3 打造自主品牌优势
 - 9.1.4 产业链绿色化改革
- 9.2 珠三角汽车产业集群整体发展状况
 - 9.2.1 汽车产业发展规模
 - 9.2.2 汽车产业集群分布
 - 9.2.3 新能源汽车的现状
 - 9.2.4 零部件产业相关政策
 - 9.2.5 汽车产业发展困境

- 9.2.6 产业集群发展对策
- 9.3 广州市汽车产业运行情况
 - 9.3.1 汽车工业增长情况
 - 9.3.2 汽车产业相关政策
 - 9.3.3 燃料电池汽车发展
 - 9.3.4 双循环汽车产业体系
 - 9.3.5 面临新机遇及新挑战
 - 9.3.6 培育汽车集群的对策
- 9.4 深圳市汽车产业运行情况
 - 9.4.1 汽车产业发展规模
 - 9.4.2 智能网联汽车情况
 - 9.4.3 汽车产业相关政策
 - 9.4.4 地缘促进产业发展
- 9.5 珠三角其他地区汽车产业运行情况
 - 9.5.1 肇庆市
 - 9.5.2 佛山市
 - 9.5.3 江门市
- 9.6 珠三角重点汽车产业集群载体介绍
 - 9.6.1 广州花都汽车产业基地
 - 9.6.2 南沙平谦国际汽车产业园
 - 9.6.3 坪山区新能源汽车产业园
 - 9.6.4 肇庆高要汽车零部件产业园

第十章 2021-2023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 区域产业协同发展
 - 10.1.2 实现区域产业融合
 - 10.1.3 打造汽车示范城市群
- 10.2 京津冀汽车产业整体发展状况
 - 10.2.1 汽车消费增长态势
 - 10.2.2 新能源化低的问题
 - 10.2.3 新能源化发展建议

- 10.2.4 汽车产业发展问题
- 10.2.5 汽车转型升级思路
- 10.3 北京市汽车产业运行情况
 - 10.3.1 汽车销售状况分析
 - 10.3.2 布局新能源汽车
 - 10.3.3 汽车产业升级状况
 - 10.3.4 自动驾驶路测状况
 - 10.3.5 汽车产业发展方向
- 10.4 天津市汽车产业运行情况
 - 10.4.1 汽车产业发展综况
 - 10.4.2 汽车产量状况分析
 - 10.4.3 汽车消费促进政策
 - 10.4.4 汽车产业发展规划
 - 10.4.5 经开区汽车产业情况
- 10.5 河北省汽车产业运行情况
 - 10.5.1 汽车产量状况分析
 - 10.5.2 新能源汽车企业补贴
 - 10.5.3 汽车产业项目动态
 - 10.5.4 汽车产业相关规划
- 10.6 京津冀重点汽车产业集群载体介绍
 - 10.6.1 天津武清汽车产业园
 - 10.6.2 北京顺义区汽车产业园
 - 10.6.3 河北清河汽车零部件产业基地

第十一章 2021-2023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 新能源汽车发展概况
 - 11.1.3 汽车产业投资环境
 - 11.1.4 汽车产业集群特点
- 11.2 吉林省汽车产业运行情况
 - 11.2.1 汽车行业产量规模统计

- 11.2.2 民用汽车保有量规模统计
- 11.2.3 新能源汽车发展规模分析
- 11.2.4 新能源汽车项目落地动态
- 11.2.5 地区汽车产业集群定位
- 11.2.6 汽车产业集群建设情况
- 11.3 辽宁省汽车产业运行情况
 - 11.3.1 汽车产业链条分析
 - 11.3.2 汽车产业产销规模
 - 11.3.3 新能源汽车发展对策
 - 11.3.4 汽车产业集群发展
- 11.4 黑龙江省汽车产业运行情况
 - 11.4.1 汽车产业产量统计
 - 11.4.2 新能源汽车发展目标
 - 11.4.3 产业集群典型地区
- 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 四平专用车特色产业小镇
 - 11.5.3 大连汽车零部件制造基地
 - 11.5.4 金地汽车制造及无人驾驶产业园

第十二章 2021-2023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 创新实力增强
- 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 发展新能源汽车
 - 12.2.3 汽车产业城市排名
- 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 汽车工业发展重点领域
- 12.3.4 汽车配件集群发展原因
- 12.3.5 武汉汽车产业集群建设
- 12.3.6 汽车产业发展问题建议
- 12.3.7 汽车产业集群发展建议
- 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
 - 12.4.5 产业链条集群发展建议
- 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 汽车集群产业链条
 - 12.5.3 汽车产业集群发展
 - 12.5.4 新能源汽车产业集群
- 12.6 中部重点汽车产业集群载体介绍
 - 12.6.1 襄阳比亚迪产业园
 - 12.6.2 十堰经济技术开发区
 - 12.6.3 武汉新能源与智能汽车产业园
 - 12.6.4 合肥新桥智能电动汽车产业园

第十三章 2021-2023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 汽车产业重点地区
 - 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 汽车产业发展回顾
 - 13.2.2 汽车产业发展现状
 - 13.2.3 成渝地区集群进展

- 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 汽车产业数量规模
 - 13.3.2 南充汽配产业集群
 - 13.3.3 成都汽车产业发展
 - 13.3.4 新能源汽车发展前景
- 13.4 陕西省汽车产业运行情况
 - 13.4.1 汽车产业运行现状
 - 13.4.2 汽车项目签约动态
 - 13.4.3 汽车产业集群规划
 - 13.4.4 新能源汽车发展对策
- 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 四川成都龙泉驿区
 - 13.5.3 比亚迪新能源汽车零部件产业园
 - 13.5.4 陕西秦汉汽车零部件产业园

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 沙滩式产业集群
 - 14.2.2 沙链式产业集群
 - 14.2.3 链条式产业集群
 - 14.2.4 链盟式产业集群
 - 14.2.5 砂轮式产业集群
 - 14.2.6 齿轮式产业集群
 - 14.2.7 轮盟式产业集群
 - 14.2.8 联盟式产业集群

- 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
 - 14.3.4 “链长制”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 地方政府合作
 - 14.4.3 核心企业推动
 - 14.4.4 链长制实施案例

第十五章 2021-2023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 企业间联系
 - 15.1.4 集群文化
- 15.2 汽车产业集群“链式效应”竞争力体现
 - 15.2.1 集群式发展进入高潮
 - 15.2.2 产业发展呼唤集群建设
 - 15.2.3 新产业集群特征逐步凸显
- 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 构造产业联盟，引进外部资源

15.6.2 采用国际化战略，整合集群资源

15.6.3 提高规模经济性，促进集群发展

15.6.4 加大品牌效应，提高企业竞争力

15.6.5 建立销售网络及培育售后服务意识

第十六章 2020-2023年汽车产业集群重点招商目标企业

16.1 一汽解放集团股份有限公司

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 核心竞争力分析

16.1.6 公司发展战略

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 核心竞争力分析

16.2.6 公司发展战略

16.2.7 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 核心竞争力分析

16.3.6 公司发展战略

16.3.7 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 核心竞争力分析

16.4.6 公司发展战略

16.4.7 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 核心竞争力分析

16.5.6 公司发展战略

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 核心竞争力分析

16.6.6 公司发展战略

16.6.7 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 核心竞争力分析

- 16.7.6 公司发展战略
- 16.7.7 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 核心竞争力分析
 - 16.8.6 公司发展战略
 - 16.8.7 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 保持汽车集群的对外开放性
 - 17.3.4 制定周期性合理的产业政策
 - 17.3.5 增强应对外部环境的能力
- 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 产能过剩问题

18.1.5 技术问题分析

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战略

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 中国汽车产业集群发展思路

18.5.1 政府的角色和定位

18.5.2 国企转制推动产业集群

18.5.3 核心链动式发展产业集群

- 18.5.4 相关产业的良性互动
- 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

图表目录

- 图表1 中国产业集群宏观政策
- 图表2 中国产业集群化发展评价体系
- 图表3 产业集群的类型及其绩效
- 图表4 产业集群五大行动主体相互作用
- 图表5 2020-2022年地方层面战略性新兴产业集群政策
- 图表6 战略性新兴产业集群类型
- 图表7 中国战略性新兴产业集群发展历程
- 图表8 产业集群价值系统图
- 图表9 钻石模型中的产业集群
- 图表10 产业集群结构
- 图表11 产业集群价值链要素分析
- 图表12 产业集群价值链模型
- 图表13 全球价值链嵌入与产业集群升级
- 图表14 国内价值链构建与产业集群升级
- 图表15 区域价值链构建与产业集群升级
- 图表16 不同价值链的产业集群升级比较
- 图表17 2015-2021年中国汽车产销量统计
- 图表18 2020年汽车企业月度出口量及同比增长变化情况
- 图表19 2011-2020年汽车企业整车出口量及同比增长变化情况
- 图表20 2016-2021年中国汽车制造业规模以上企业实现营业收入
- 图表21 2021年中国头部上市车企销售情况（部分）
- 图表22 2021年中国新能源乘用车品牌销量（部分）
- 图表23 2021年中国新能源乘用车车型销量（部分）

图表24 2021年中国造车新势力销量情况（部分）

图表25 2018-2022年汽车制造业销售收入

图表26 2018-2022年汽车制造业销售收入增长趋势图

图表27 2018-2022年汽车制造业利润总额

图表28 2018-2022年汽车制造业利润总额增长趋势图

图表29 2018-2022年汽车制造业资产总额

图表30 2018-2022年汽车制造业总资产增长趋势图

详细请访问：<http://www.chinairr.org/report/R05/R0505/202309/20-563865.html>