



吉林汽车信息

吉林省汽车工业协会

※内部刊物※

2012年第1期(总第2期)

目 录

[吉林汽车动态]

全省汽车零部件发展会议召开
王祖继省长在 2012 年全省汽车零部件发展会议上的讲话
2011 年全省汽车产业发展情况
2012 年中国汽车市场发展形势展望
中国汽车金融论坛一将于 6 月份在长春召开

[大项目]

吉林省汽车大项目动态

[政策环境]

吉林省信息化厅下发吉林省汽车产业“十二五”规划

[行业动态]

2011 年中国汽车产销量再次刷新全球历史纪录
成熟车型为主 2011 中国汽车销量TOP10
二三线市场发力 2012 车市增长率高于 10%
一汽-大众汽车公司年产整车突破百万辆
红旗轿车项目成为一汽集团的一号工程
一汽欧朗长春下线 4 月中旬将上市销售
外媒曝红旗轿车将取代奥迪成中国官员指定座驾

[新能源汽车]

新能源车将迎第一波产业化浪潮
新能源汽车再受关注 得技术者得天下

[零部件]

吉林汽车零部件产值超千亿 同比增长 37.2%
吉林汽车内饰系统工程产业联盟成立
东光集团汽车零部件技术中心获国家认定

[专题分析]

中国新能源汽车产业发展现状及目标分析

全省汽车零部件发展会议召开

2012年2月28日，全省汽车零部件发展会议在长春召开。省政府领导、各市（州）工信部门和相关处（科）室领导、一汽集团公司的领导、厅机关相关处室、省内重点零部件企业和部分新闻单位近200人参加了大会。会议总结2011年全省汽车零部件发展工作，分析当前形势，筹划部署今年工作任务。会上，一汽集团与7家汽车零部件配套企业进行了项目签约活动。省工信厅副厅长张毅通报了2011年全省汽车产业发展情况。一汽集团规划部田洪福做《2012年中国汽车市场发展形势展望》的报告。副省长王祖继出席会议并讲话。

王祖继省长在2012年全省汽车零部件发展会议上讲话

我们今天这个会开的很好，也确实非常重要，汽车产业名副其实的是吉林省经济的半壁江山。刚才张毅同志通报了去年全省汽车产业的发展情况，我们还请来了两位重量级的人物，一汽计划部的田洪副部长和采购部王振勃部长，大家都很熟悉。他们介绍的规划和采购方面的情况非常重要，虽然很简短，但是非常重要，是我们会议当中最重要的内容。刚才我们又有一些企业和一汽有着密切的合作，我借着这个机会讲几点意见。

一、充分肯定去年汽车及零部件产业发展所取得的成绩和对全省经济社会发展做出的重要贡献。大家有的可能了解到，吉林省去年经济社会实现了又好又快的发展，经济总量跃上了万亿的台阶。GDP达到了一万零五百多亿元，这个数量实事求是说和发达的省份相比，数量还不是很大，但在吉林省的历史发展当中，特别是去年，经济波动比较大的情况下取得这样的发展成绩是非常不易的，所以说是吉林经济社会发展当中的里程碑。而这里面汽车的贡献与在座同志们和你们企业的贡献是巨大的。比如刚才张毅同志通报，汽车和整车零部件我们省内的企业实现利润五百零八亿元，去年全省工业利润一千一百二十亿元，所以说我们汽车实实在在是半壁江山。我们的工业对其在GDP当中的增加值占到了百分之四十五，这在结构上是一个很合理，也是一个很重要，同时也体现工业对经济社会发展的重要的支撑。所以汽车的贡献是功不可没的，大家的贡献功不可没的。这也是我到这次会议来的主要目的之一，通过这次会议对大家表示感谢，也支持大家在今年和以后年份当中实现更好的发展。

去年汽车产业和零部件产业有这么几个特征：

一）是经济效益保持了较快的增长。去年整个汽车形势我们讲实在一点，是一个滑坡的态势，也是十几年来掉的比较多的年份，但是在一汽的引领下，大家的努力下，我们全省的产销还是取得了很好的增长。总量上我们销售了一百六十六点七万辆，产值上增长了十五点三，实现了四千五百一十八点七亿，工业利润五百零八

亿这么一个好成绩。这个贡献十分巨大。

二)是整车产能稳步提升。去年全省新增整车产能近四十万辆,我们的能力达到了 200 万辆,这是一个很重要的成绩。

三)是汽车零部件产业保持了较快的发展。我们零部件产值的增长,大大高于整车增长,增长了百分之三十七点二,也是六年来保持一个大幅度的增长,总量上也突破了千亿,为我们零部件发展大家做出了一个重要贡献,也是我们共同努力的,突破了一个大台阶,达到了一个新阶段。

四)是零部件企业的自主创新能力有了进一步的提高。第一批重点培育的十户省级企业技术中心,软硬件水平显著提高,在国内也应该处于相对领先的水平。一汽东机工等五户原有企业技术中心具备了自主研发能力。目前我省建成的省级零部件研发中心还有 46 家,国家级企业技术中心有 3 家。

五)是新能源汽车的研发取得新的进展。整车方面,一汽集团的三款新能源汽车正式下线,一汽大众自主研发的开利纯电动轿车进入国家生产公告目录。目前我省已有 13 款新能源汽车进入国家的公告目录,其中轿车 6 款,客车 7 款。在核心技术研发方面,采用省内电池、电机、电控系统自主研发的 12 米纯电动客车和奔腾 D50 纯电动轿车,完成了样机的试制。新能源汽车的电池、电机、电控三个系统的核心部件研发有了新的进展。所以这方面也是非常重要的,长春市完成了两百辆新能源公交车的上线运营。

六)是汽车零部件招商工作取得了新的成效。一汽这方面给我们巨大的支持。这几年,他们承担着很大的工作上的压力,都把采购会放在我们吉林来召开,对我们本地企业给予最大的支持。今年去海南召开也取得非常好的成效,签订了 50 几个项目,有些项目已经开工建设。去年我们还有个机会,日本地震以后,日本的汽车零部件供应商也多次到我们吉林省来,和一汽和大家展开合作。应该说这些工作都体现了大家的一份贡献,也是我们汽车产业和零部件产业发展最重要的一个成绩,这是我觉得非常值得肯定的,也是大家努力做出的成果和贡献。

但是,冷静下来分析,在肯定成绩的同时,也要看到面临的挑战和发展上的不足。我们觉得有这么几个问题需要引起大家的高度重视,共同努力去破解它,去改进它。

1、是整车的结构产能上,还需要进一步的调整。通过全年经济形势和汽车产销形势的变化给我们自主品牌汽车带来很大的压力,下降比较多的也是这一块,这说明我们需要进一步的加强自主品牌、质量、车型、市场各个方面的改进。

2、是省内零部件配套仍然滞后。刚才振勃部长跟大家报告了,虽然有很大的进步,供应商由三千家变为两千多家,但是我们在省内的份额远远比这个低很多,才占到三十。从结构上看,比如汽车电子芯片传感器一类附加值比较高的材料,还都需要到省外或者国外去采购,包括有些关键零部件。按照有些发达国家整车与零部件产值比例常规的关系来看,我们汽车零部件产业从量到质、从材料到产成品,包括我们供应系统对整车的服务方面还有很大的差距。

3、是自主研发能力还不够强。虽然有成绩,但是相对自主研发的能力水平包括各类的技术中心、工程中心还都不是很多。

4、是新能源汽车需要进一步加快。特别是电池、电机和电控三大关键核心技

术还需要加快突破。我们去年的财政也对新能源汽车做了一些补贴，但是现在看，新能源汽车和市场上的需求还有很大的差距，需要我们投入更大的精力，来破解新能源汽车特别是三大关键核心功能部件这方面实现新的突破。

这是我讲的第一个问题，肯定我们的成绩，肯定大家对经济社会发展做出的贡献。

二、我们还要突出抓好整车项目的建设。刚才田部长给大家报告了，今年的增长从哪个角度来讲都会比去年要好一些，这应该是一个肯定的趋势。从全国的经济形势看，现在有个判断是前低后高的态势，去年汽车的态势是明显前高后低。我觉得田部长这个预测是很有说服力的。从市场结构来看，由一线城市向二三线城市转移的趋向非常明显。给大家的材料上有一个数据，我觉得很有说服力，对我们零部件供应商来讲是很重要的信息，现在整车比重一线的城市降低很多，二三线城市大幅度的提高。这个数字显示汽车产业发展有非常好的潜力市场。另外，从国际汽车产业的发展过程来看，我们国家虽然说面临这样那样的压力，比如说城市堵，环境上对汽车提出更严格要求，但就整个汽车的发展态势来看，就容量的水平来看，就发展阶段和汽车容量的水平来看，我们跟国际一般标准差距很大。大家都知道千人拥有多少辆汽车，我们现在才五十九辆，跟国际通行发展水平相比还有很大的成长空间。

刚才振勃部长报告了今年有可能突破两千万辆，世界上第一大市场。这个市场不是封顶水平，还会要突破。因为要加快城镇化进程，要扩大内需，要把内需扩大为经济社会发展永久的动力和增长点。大家想想看，我们不搞地产，不搞汽车，那么老百姓的消费手段是靠什么实现的？当然这是在一种宏观调控矛盾当中增长的一个东西，但增长的趋势是不可逆转的，也可能会有波动，有可能会有结构上的变化，但是汽车的增长，所以说大家站在了一个仍然是在我们中国来讲，不管新能源汽车在技术上有多大的突破，现在传统的仍然占据着绝对的市场。所以大家都是站在成长的产业上，所以加强整车的建设对零部件供应商来讲是一个非常重要的参照发展指标。

今年作为省里来讲重点要支持的像一汽丰越的二十万辆。整车项目虽然一汽的吉林微型车面临很大的困难，但还是希望二期新厂区的二十万辆建设加快。一汽通用的十万辆轻型卡车要全面投产。我们也支持吉林市引进浙江新潮集团的整车项目加快启动，包括四平改装车，这些方面，加强整车的支持也是对零部件产业发展创造市场。

三、进一步提高省内零部件配套能力。大家现在都对汽车产业的发展感到压力很大，但是就产业的发展来讲，汽车和零部件产业上的波动，既是挑战也是机遇。我们大家也知道，汽车从整车结构来讲，虽然像上海突破了几百，我们一汽集团是四百多万辆，但结构上我们小的汽车产能厂家非常多，这种波动刚才振勃同志讲到，趋势肯定是强者更强。所以我们觉得这个过程也要看到是一种发展的机遇，虽然有痛苦、有压力，甚至在某种阶段上也承担一些损失，但是这是一种客观的不以某一个供应厂商的意志为转移的客观上的发展规律。我们只有适应他，没有办法改变这种趋势。从这个角度来讲，对任何企业都是机遇。如果逆这种趋势而动，最后承担损失，错过发展机遇的，那肯定就是我们自己。所以提高省内零部件的配套能力，

首先我们从认识上要有这样一个紧迫感。

从省里的工作上来讲：

一) 是要抓好一百项重点零部件项目的建设，要把提高本地的配套率作为一个重要的工作来抓。我们跟一汽集团保持高度一致，只要在吉林落地的零部件在配套计划上都给与重点倾斜。

二) 是要抓好汽车与石化产业的融合。融合有两个层次，一个是化工产品希望把吉化的原材料的优势利用起来；第二是在新材料的突破上，碳纤维希望能够引起大家的重视，碳纤维在汽车上的应用。最好的碳纤维在吉化，还有很多新型材料。加强石化产业和汽车产业的融合，在吉林有优势、有巨大的市场潜力。

三) 是要加强研发体系建设。我们抓好一汽国家级技术中心和吉林省汽车零部件研发中心的建设，要成为全省零部件产业技术服务和产品服务的公共平台；抓好第一批重点培育的十个省级零部件企业技术中心的建设；同时要开展第二批十户企业技术中心的培育等等这些方面，我们要给大家创造更好的平台。

四) 是要加快推动零部件大型企业集团的发展。这也是客观上的规律，要想提高我们整车汽车产业的能力，不仅整车汽车，整车企业要有一些强大的实力。很重要的一部分是依赖于我们零部件供应商强大的实力，刚才说结构上的变化，取得非常大的成绩，可是一汽不得不还有两千多个供应商。大家知道，这增长了服务的成本，扩大了整车采购上的复杂性，也给广大零部件供应商的营销和整车同步发展方面带来很多差距。所以我们希望大家成长的快一点。

刚才振勃在他的讲话当中也支持大家坚定重组，我们为什么这么说呢，你看省里面真正上百亿的零部件供应商只有富奥一家。当然还是靠依托成长起来的，现在是形成了股份制的企业，相对脱离。五十亿的也只有富维和东光。东光是兵器的，兵器里面还有其它产品，也不都是零部件。所以说零部件还是比较弱。十亿以上的供应商我们只有十四个。当然零部件供应商大型化也不是很绝对，有的零部件也需要很小的供应商来做，国外这种情况也有，但整体上要有一个合理的结构。大型零部件供应商要占到一定的比例，这恐怕是一个客观的标准，也是整车厂和零部件形成良好发展必须要推进的。希望大家要能看到这样必然要发展的阶段性水平。我们在讲到富奥、富维、东光、长春旭阳、华港、启明等十户企业向五十亿来迈进，也是要积极推动。我们还在培育十亿元以上的零部件小巨人企业。我们希望大家都能够进入到这样一个支持的圈子上来，推动零部件产业的进一步升级。

五) 是要进一步抓好汽车园区的建设。我们绝大部分企业都在长吉两个汽车园区，大家都享受到了园区给大家的便捷服务。在长吉两个汽车园区，推动他们做好的同时，长春高新技术开发区、经开区、以及公主岭、辽源等周边地区也要与一汽建立紧密的合作关系。比如整车的储存运输，可能接近四平公主岭这方面就会有很大地域上的优势。四平专用车基地的建设也是很重要的一个成长空间、一个市场。希望大家也要关注专用车的发展，盯住一汽的发展，也要盯住改装车的发展。我们要求零部件企业一定要用一汽发展的机遇发展自己，但是配套可能还会更广泛一些，这也是我们希望零部件加快发展很重要的一个方面。

六) 是要支持新能源汽车的研发和示范推广。应该说我们吉林大家参与新能源汽车的研发和发展有着最好的条件。因为一汽集团就是国家新能源汽车技术联盟的

负责单位，有很多方面标准和新能源汽车方面的东西都是一汽牵头在做。我们在电池、电机、电控这几个方面，也有几家重点的企业在做，所以希望大家能够继续参与当中来，已经投入到这方面新能源汽车这项工作的，我们希望进一步增加紧迫感，加快这方面的工作。

从省里来讲，第一是做好电动汽车整车的这种研发的推动工作，支持一汽集团电动汽车的研发，保证和推进奔腾等电动汽车投入批量生产。第二是集中力量的一部分资金加快电池、电池材料、驱动电机、电控系统，这个方面还是必须要加大力度，特别是在性能上，特别是电池性能上，希望能够突破北方零下20度这个界限，即使突破不了能够在其它地方用，也不失一个重要的推动方向。第三是抓好长春市新能源汽车示范推广和私人购买新能源汽车的试点工作。我觉得归根结底需要整车的质量让老百姓能信任。我们补贴现在就都到位了，特别的讲希望长春市按照今年的推广计划做好各项工作落实，这个实际工作也挺难，不光是钱的问题，充电各个方面我们都在做。

七)是要促进现代汽车服务业的加快发展。这方面也希望大家引起重视。今年一汽的汽车金融公司就正式启动了，届时国家给与一汽发展一个特殊的政策，希望我们把汽车产业链上的收益，特别是增值性方面，能够让我们链条上的企业能够更加多的分享。汽车金融公司是在这个产业链上的一个很重要的方面，如果说随着发展零部件企业也是其中受益方。从国外汽车金融来讲，大约是汽车产业百分之三十的收益都来自于这个环节。以前我们没有，现在一汽是试点。一汽的汽车保险公司也都在做，我们希望广大的零部件公司也能在零部件配套服务这方面加入系统，在金融方面大家也加入进来，我想是个互利共赢的局面。除此之外，汽车服务业也不断在拓展它的边界和范围。不仅是整车供应商占有汽车服务的主动权，零部件企业在汽车服务业也应占有重要的一席之地。但这需要我们创新、开拓思路，我们需要展开探索新的发展和商业模式，这也是零部件增值企业创新发展很重要的方面。所以说这些方面都提醒大家能够重视起来。

总之我们觉得今年的汽车和零部件产业面临着挑战和机遇共存的局面。我们跟上这样的发展，把挑战变成机遇，应该是零部件产业发展的一个必须选择。我们省里还要把支持整车和零部件产业的政策进一步执行好，还会扩大支持面的政策。包括省里会出台一些支持一汽整车促销方面的政策。从创造整车发展、支持零部件，从园区各个方面，给零部件企业创造更好的发展条件，提供更好的优惠政策。希望大家，抓住机遇，攻坚克难，能够在今年汽车产业发展当中，零部件企业做出更大的贡献，也祝愿大家实现更好的发展，就讲这么多，谢谢大家。

2011年全省汽车产业发展情况

按照会议要求，现将2011年全省汽车及零部件产业发展情况做如下通报。

一、2011年我省汽车产业发展情况

2011年是“十二五”规划的开局之年。全省汽车产业在省委、省政府的正确领导和一汽集团的引领下，突出重点，强化措施，取得了较好的成绩。

1、全省汽车产业总体保持了平稳较好的增长。2011年，受到国家宏观调控、鼓励政策的退出、部分城市限购、日本大地震、09/10年购买潜能提前释放等影响，国内汽车市场出现增速大幅下降，一直处于低速增长态势，全国汽车产销分别为1841.89万辆和1850.51万辆，同比仅增长0.84%和2.45%。我省汽车产业整体形势与国内汽车市场形势基本一致，但我省及时采取了应对措施，根据市场需求组织生产，调整产品结构，我省汽车产业总体保持了平稳发展。2011年，全省汽车产业完成产值4518.7亿元，同比增长15.3%；利润508.2亿元，同比增长34.4%；税金276.4亿元，同比增长21.8%；出口交货值48.4亿元，同比增长39.5%。全年实现汽车产量163.2万辆，同比下降2.9%；汽车销量166.7万辆，同比增长0.3%；整车年底库存为3.87万辆，同比下降47.7%。

2、汽车零部件继续保持较快增长，地方配套率得到进一步提升。2011年，我省规模以上汽车零部件制造业实际完成工业总产值1305亿元，新增工业总产值354亿元，同比增长37.2%，汽车零部件工业总产值增幅高于整车29.5个百分点；销售收入完成1195亿元，同比增长22.5%；完成利润总额75.5亿元，同比下降15.8%；完成出口交货值14.6亿元，同比增长20%。省内零部件企业为一汽省内四大主机厂（一汽大众、一汽解放、一汽轿股、一汽吉林）的国内配套率同比去年提高了3个百分点。

3、零部件企业规模取得不断壮大。近年来，我省汽车零部件行业通过结构调整，涌现出一批具有带动作用的大型骨干企业和企业集团。到2011年底，按照新的统计标准，全省规模以上零部件企业333家，其中超200亿元企业1家；超40亿元企业3家；超20亿元企业3家；超10亿元企业7家，超亿元零部件企业已达到130家，比前一年增加了30家。去年，富奥汽车零部件股份有限公司销售收入达到229亿元，一汽富维零部件股份有限公司销售收入为74亿元，吉林东光集团销售收入达60亿元，大陆汽车电子45亿元。

4、自主开发能力得到进一步增强。去年，吉林东光集团技术中心获得了国家级企业技术中心的认定，公主岭安通林华翔汽车内饰件有限公司技术中心等7家零部件企业技术中心经评审认定为省级技术中心。截至目前，我省汽车及零部件省级以上企业技术中心数量已达到46户，其中国家级企业技术中心户数已达到3户。从2010年开始，我们提出重点培育10户升级企业技术中心，通过组织召开技术中心建设现场会、开展国外考察、加大专项资金连续支持等一系列措施，10户省级零部件企业技术中心自主研发能力都得到了较大的提升，基本实现了阶段性建设目标，取得了显著成效。目前，全省汽车零部件在减震器、滤清器、转向器、保险杠、仪表板、汽车座椅、车轮、制动器、电线束等总成基本具备了与整车同步开发的能力。

5、新能源汽车研发和示范推广取得较大进展。积极推进了新能源整车的研发,截至去年底,已有奔腾 B70 混合动力、奔腾 B50 插电式混合动力、奔腾 B50 纯电动、一汽·大众开利纯电动轿车、气电/油电混合动力客车等 13 款新能源汽车已进入了国家公告。采用省内电池、电机和电控开发的 12 米纯电动客车和 B50 奔腾轿车已完成了样机的试制,正在进行运行试验。三大核心部件的研发进展顺利,电池的生产规模得到进一步扩大,两款客车和轿车电机、电控系统完成了样机试制和测试工作,试验手段得到了进一步完善,为实现省内配套打下了基础。长春市节能与新能源汽车示范推广基本按计划实施,已完成了 200 辆气电混合动力客车的示范推广。

6、专项资金使用取得较大效益。2011 年,省政府共安排汽车产业发展专项资金 4000 万元,对 72 个项目给予了支持。其中,重点汽车零部件企业技术中心建设项目 10 项,安排专项资金 1200 万元,拉动企业技术中心建设投资 11.9 亿元;汽车零部件新产品配套、生产能力建设项目 60 项,安排专项资金 2640 万元,拉动企业项目总投资 19.3 亿元,项目完成投产后可实现销售收入 95.4 亿元,利润 11.4 亿元;现代汽车服务业项目 2 项,安排专项资金 100 万元。去年,省政府共安排新能源汽车发展专项资金 2500 万元,其中 500 万元是 2010 年结转资金,主要用于新能源汽车及为一汽电动汽车配套的三大关键核心部件的研发,共安排了 14 个项目。汽车产业发展专项资金为我省汽车零部件产业提速增效、拉动项目投资以及新能源汽车产业化发挥了四两拨千斤的作用。为了促进一汽整车销售,去年省政府还安排 1.1 亿元对一汽集团自主品牌产品给予了惠农补贴,有效地促进了在省内的销售。

尽管我省汽车产业取得了较大的发展,但仍存在着一些亟待解决的问题。主要表现在以下四个方面:

一是企业自主研发能力不强。大部分零部件企业主导配套产品的关键技术基本上还是依赖主机厂或国外企业,大多数地方配套企业对引进技术的消化吸收还只停留在仿制阶段,与整车企业的同步开发能力较弱,自主创新能力还有待于进一步提高。零部件企业省级以上技术中心比例和能力仍显较低,省级以上企业技术中心仅占全省规模以上零部件企业总数的 13.8%。

二是产业结构缺乏竞争优势。表现为配套企业数量多,规模小,大型企业集团仍显偏少,核心竞争能力不强,行业缺乏知名品牌。零部件产品结构调整相对滞后,配套产品水平和附加值较低,高端配套产品少,特别是汽车电子、电控类产品及规模与域外企业还存在一定的差距。

三是专用车及整车差异化发展缓慢。专用汽车是我省潜力最大,发展却最慢的行业,专用车企业从事低水平的汽车改装居多,从事高水平、高附加值特种专用车生产的企业极少,产品雷同现象严重,缺乏自身产品特色。整车差异化发展上除一汽整车制造体系之外,微型轿车、经济型 SUV、高档皮卡及轻型载货车等整车产品发展较为薄弱。

四是我省现代汽车服务业发展薄弱。汽车金融、汽车信息、汽车文化、汽车旅游业基本处于起步阶段,汽车物流、汽车租赁和二手车市场仍处于粗放、单一发展状态,这些与长三角、环渤海和珠三角等发达省份和地区相比还具有很大差距,汽车拆解和汽车再制造等衍生产业还几乎处于空白,现代汽车服务业还有相当大的发

发展空间，有待于加快发展和规范。

二、今年主要工作安排

2012年，尽管我省汽车产业存在着许多困难，但我们要增强信心，采取更加有力的措施，化挑战为机遇，实现我省汽车产业平稳较快发展。今年，我省汽车产业发展目标是：整车产销完成180万辆，同比增长8%；全省规模以上汽车工业完成工业总产值4900亿元，同比增长8.5%；利润总额550亿元，增长10%，其中，零部件产值1500亿元，同比增长15%。为全面完成今年的各项目标，我们要做好以下几方面工作：

1、举全省之力支持一汽，确保我省汽车产量突破180万辆

一汽是我省汽车产业的坚实基础，一汽的发展决定着我省汽车产业的发展。为此，我们要统一认识，动员全省的力量，牢固树立支持一汽、服务一汽的理念，确保一汽所需水、电、气、热等生产要素的供应。进一步落实省政府出台的支持一汽集团发展的一系列相关政策，积极协调有关部门，对一汽集团整车销售给予政策性支持，协助一汽集团努力实现全年汽车产销量突破300万辆，在省内产销量达到180万辆的目标。

2、抓好整车及零部件重大项目建设

全力支持长春一汽丰越扩、一汽轿车、一汽通用及一汽吉林等整车新建、扩建项目建设，做好项目跟踪服务，保证项目顺利实施和完成。围绕省内400万辆整车能力建设，抓好一级核心模块的扩能改造及薄弱零部件的招商引资力度。积极推进新增50万台发动机、50万台变速器、30万辆份座椅和仪表板、40万套涡轮增压器、100万辆份汽车地毯、150万辆份汽车内饰、90万套转向器等100个零部件重大项目建设，提高省内配套能力。

3、加快汽车及零部件自主研发能力建设

加快国家、省和企业三级零部件研发体系建设，一是重点支持好一汽集团技术中心乘用车研发基地的建设；二是继续支持省级重点企业技术中心建设，在抓好富奥股份、吉林东光、长春旭阳等10个重点省级零部件企业技术中心建设，努力完成三年建设目标的基础上，再选择10户企业技术中心给予重点培育，力争在“十二五”期间，重点培育30户企业技术中心，基本具备自主研发能力，实现零部件与整车的同步开发，三是积极推进国家级企业技术中心的培育，全力支持富奥股份、启明公司和长春旭阳国家企业技术中心的建设，尽快达到国家企业技术中心申报要求。四是继续完善吉林省零部件研发中心建设，发挥其公共研发技术服务平台功能。

4、着力推进专用汽车产业的发展

专用汽车是我省发展潜力最大、条件最好，发展却最慢的环节。我们要下大力气抓好专用汽车的发展：一是制定专用汽车行业发展规划，制定支持专用汽车行业发展的相关政策意见；二是抓好四平专用车基地建设，加快基础设施建设，促进产业集聚发展，壮大规模，打出品牌，提高竞争力；三是积极引进国内外资本和技术，调整产品结构，提高省内专用汽车技术含量和附加值。

5、进一步推进新能源汽车产业化进程

按照省委、省政府加快培育新兴产业的总体要求，具体做好五项工作：一是抓好扶持我省新能源汽车产业发展政策意见的落实；二是抓好新能源汽车示范工作，

协助长春市抓好今年新能源汽车示范推广和私人购买新能源汽车各项工作的落实；三是加强新能源汽车产业联盟的建设，以电动汽车的研发为纽带，促进联盟之间的技术协作；四是进一步提高电动汽车三大关键核心部件的技术性能，集中力量组织好动力电池及电池材料、驱动电机、电控系统的研发及产业化应用研究，五是组织好新能源汽车产业发展专项资金项目，支持电动汽车和三大关键核心部件的研发及产业化、示范推广、配套设施建设，发挥专项资金的作用。

6、抓好招商引资工作

一是利用当前零部件配套向本地化转移和日本大地震后日本零部件向海外转移的有利时机，积极采取措施，加强招商引资，吸引国内外零部件企业来我省投资建厂。二是加强与一汽集团的合作，借助一汽每年召开的各种年会契机，组织省内各市、州，开展专题招商活动。三是结合各地现有招商引资政策，研究提出吸引省外供应商到我省投资建厂的优惠政策。

7、大力推进现代汽车服务业的发展

现代汽车服务业是伴随汽车制造业成长发展壮大起来的新兴高附加值产业，对我省国民经济和汽车产业的健康发展具有重要意义。要加快制定我省现代汽车服务业发展规划和政策措施，促进现代汽车服务业规范、健康发展。根据我省现状，以汽车物流、二手车市场建设和汽车信息网络平台为重点，抓好现代汽车服务业的试点工作。

总之，我们一定要全面贯彻落实省委、省政府提出的“稳中求进、好中求快”的总体部署，按照儒林省长在省十一届人大五次会议工作报告中对汽车产业提出的“力争全省整车产量达到180万辆，加快四平专用车基地和百项重点项目建设，省内汽车零部件配套率进一步提升，加快新能源汽车产业的培育和发展”的要求，坚定信心，开拓进取，确保全年工作任务的全面完成。

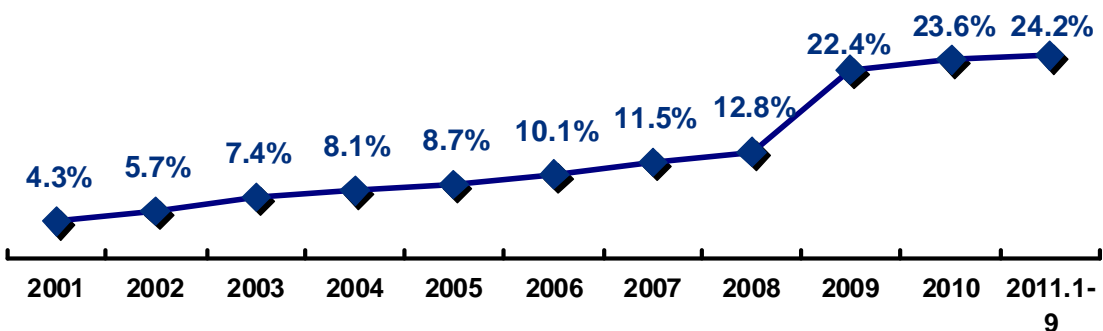
(吉林省工业和信息化厅汽车处)

2012年中国汽车市场发展形势展望

一、2011年中国汽车市场情况总结与回顾

1、中国市场在全球范围显现的更加重要

虽然我国汽车增长速度明显放缓，但全球地位仍在高位上升
中国汽车销量占全球汽车总销量的比重

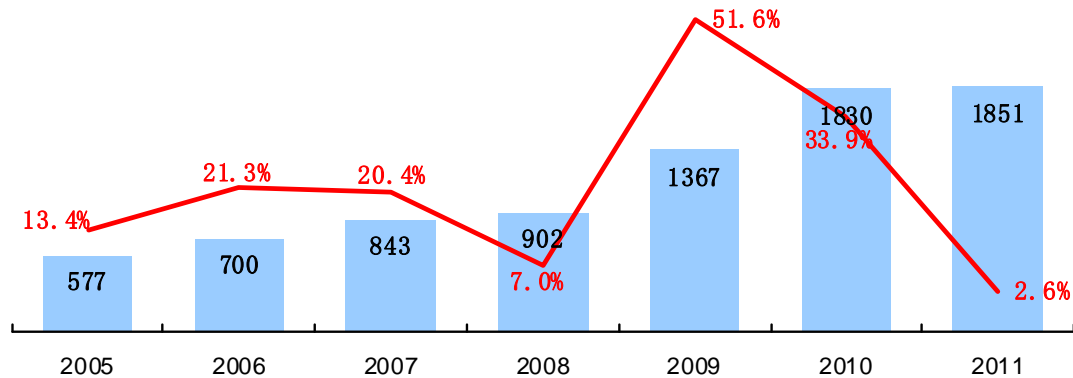


	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011.1-9
全球销量	5561	5897	6067	6372	6577	6856	7327	7053	6098	7761	5825
中国销量	238	333	446	509	577	700	843	902	1367	1830	1413
全球增速	-5%	6%	3%	5%	3%	4%	7%	-4%	-14%	27%	4%
中国增速	13%	40%	34%	14%	13%	21%	20%	7%	52%	34%	4%

2、需求增长速度全面大幅度滑坡，增速为历史以来的最低水平

2011年，汽车产销略有增长，总量双超1850万辆，增幅明显回落同比增长2.6%
乘用车销量1436万台，同比增长4.4%。

商用车销量415万台，同比下降8.6%



3、车型增长结构发生变化，乘用车将主导未来市场的走势

分类	2009年		2010年		2011年		排名	企业名称	2011年销量	同比变化	市场份额
	销量	同比	销量	同比	销量	同比					
汽车行业	1364.5	46.2%	1806.2	32.4%	1850.5	2.5%	1	上汽	396.6	11.45%	21.4%
乘用车	1033.1	52.9%	1375.8	33.2%	1447.2	5.2%	2	东风	305.9	12.25%	16.5%
狭义乘用车	838.1	47.2%	1126.6	34.4%	1221.4	8.4%	3	一汽	260.1	1.69%	14.1%
基本型	747.3	48.1%	949.4	27.1%	1012.3	6.6%	4	长安	200.9	-15.56%	10.9%
MPV	24.9	26.1%	44.5	78.9%	49.8	11.7%	5	北汽	152.6	2.45%	8.2%
SUV	65.9	47.2%	132.6	101.3%	159.4	20.2%	6	广汽	74.0	-9.29%	4.0%
交叉型乘用车	195.0	83.4%	249.2	27.8%	225.8	-9.4%	7	奇瑞	64.2	-5.92%	3.5%
商用车	331.3	28.4%	430.4	29.9%	403.3	-6.3%	8	华晨	56.7	13.05%	3.1%
货车	295.9	32.1%	386.1	30.5%	354.5	-8.2%	9	江淮	49.5	7.93%	2.7%
重卡	63.6	17.7%	101.7	59.9%	88.1	-13.4%	10	长城	48.7	22.51%	2.6%
中卡	25.8	24.6%	27.2	4.9%	29.2	7.4%	汽车行业总体				
轻卡	156.0	30.0%	196.0	26.1%	188.0	-7.2%	1850.5				
微卡	50.6	72.8%	61.2	19.9%	49.2	-9.9%	2.45%				
客车	35.4	4.0%	44.3	25.1%	48.8	10.1%	100.0%				
大客	4.7	7.2%	6.9	45.9%	7.4	7.3%					
中客	8.2	3.6%	9.0	9.7%	9.2	1.9%					
轻客	22.5	3.4%	28.4	26.4%	32.2	13.4%					

2011年呈现“乘强商弱”格局。乘用车稳健增长，表现出“消费升级”和“需求刚性”。商用车中客车一枝独秀，而货车受经济增速下滑、货币政策从紧、

固定资产投资增速下降导致货车需求下滑。

3、政策和经济成为左右 2011 年中国车市的两大主因

增长速度大幅度回落原因：

鼓励政策集体淡出

车购税优惠

养路费取消

汽车下乡

以旧换新

节能惠民(力度大幅度缩减)

货币紧缩政策、经济增速下降

二、2012 年中国经济形势与汽车行业走势分析

1、宏观经济将会呈现稳中回升的状态

2012 年我国经济增长主要是来自内需的推动，外需对 GDP 增长的贡献明显下降；

消费对经济增长的贡献率有所上升，但仍低于正常水平，投资仍是我国经济增长的主要拉动力量。

预计 2012 年 GDP 增长率为 8.5% 左右

2012 年三大产业增长率 (单位: %)

	增长率	
	2011 年	2012 年
GDP	9.2	8.5
第一产业	4.1	3.8
第二产业	10.5	9.5
第三产业	8.9	8.6

2012 年三大需求对 GDP 增长的拉动率和贡献率

	2011		2012	
	拉动 (百分点)	贡献率 (%)	拉动 (百分点)	贡献率 (%)
最终消费	4.5	48.9	4.3	50.6
资本形成总额	4.9	53.3	4.5	52.9
货物和服务净出口	-0.2	-2.2	-0.3	-3.5
合计	9.2	100.0	8.5	100

2、要深刻领会 2012 年政府的总体工作指导思想

(1)突出把握好稳中求进的工作总基调：

稳：四个保持，

即：保持政策基本稳定、保持平稳较快发展、保持物价基本稳定、保持社会大局稳定。

进：三个取得，

即：抓住用好重要战略机遇期，在转变经济发展方式上取得新进展；在深化改革开放上取得新突破；在改善民生上取得新成效。

(2)坚持四个牢牢把握：

牢牢把握扩大内需战略基点。

牢牢把握发展实体经济这一坚实基础。

牢牢把握加快改革创新这一强大动力。

牢牢把握保障和改善民生这一根本目的。

(3)政府政策导向：

1、加快培育发展战略性新兴产业和高技术产业。2012 年，研究与实验发展经费支

出占国内生产总值比例力争达到 1.92%。

2、促进传统产业优化升级。继续实施重点产业振兴和技术改造投资专项，推进传统行业跨区域、跨行业、跨所有制兼并重组，制定分解淘汰落后产能目标任务，促进传统产业优化升级。

3、推动服务业加快发展。

4、加快发展新能源和可再生资源，支持新能源汽车和公共交通发展，实施绿色节能建筑行动，切实推进交通运输、公共机构节能减排。

5、加快实施“走出去”战略，统筹做好境外投资的战略布局，加强与重点国家和地区的投资合作。

3、全局性的鼓励或限制政策不会出台，政策调整对象将有所转变

部分城市治理交通拥堵，当然也可能有局部的有力政策，如 2012 年要扩大内需，汽车是现阶段的主要消费品

2009年1月	2010年8月	2012年
<ul style="list-style-type: none"> ● 车购税减半 ● 汽车下乡 	<ul style="list-style-type: none"> ● 节能惠民 	<ul style="list-style-type: none"> ● 燃油限值 ● 扩大消费

汽车政策的调整将由供应者向需求者、使用者转变

	政策调整对象	十二五	十三五
产业内政策	供给者(厂商)	√	√
产业外政策	需求者(消费者)		√

4、国内市场将面临着更为残酷的竞争

受最近两年膨胀式需求的影响，已经和即将形成的能力将大量释放

跨国公司对中国市场的高度重视导致产能不断大幅度扩张。几乎所有跨国公司的共同理念——赢得中国才能赢得世界。

国内大集团计划庞大(一汽、东风、上汽、北汽、长安、广汽)

国内自主企业雄心勃勃(奇瑞、吉利、比亚迪、长城)

仍有一批企业等待进入

2011 年主要跨国公司销量数据(万辆)

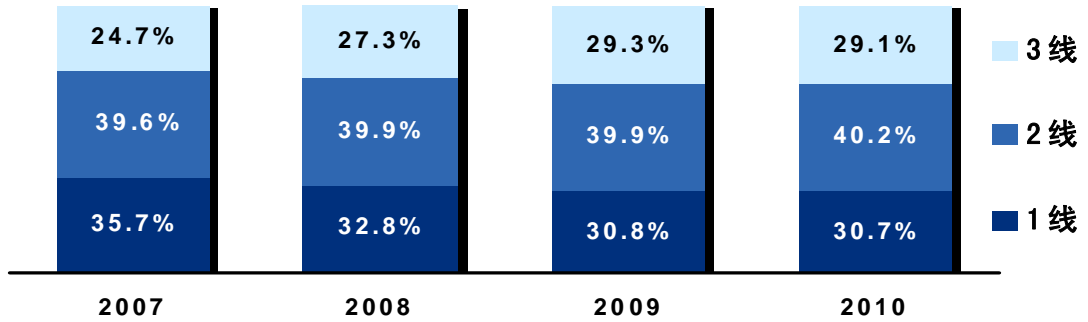
	通用	大众	日产	现代	本田	丰田
全球	839	714	408	574	356	842
本国	221	104	65	92	65	220
中国	235	192	102	109	66	85
中国占比	28.0%	26.9%	25.0%	19.0%	18.5%	10.1%

竞争激烈带来的变化：行业平均利润率下降，强者更强、弱者更弱。

过去强调规模扩张的合资和部分自主厂商基本都胜出了，未来必须在规模与做强之间寻求平衡点才能胜出。

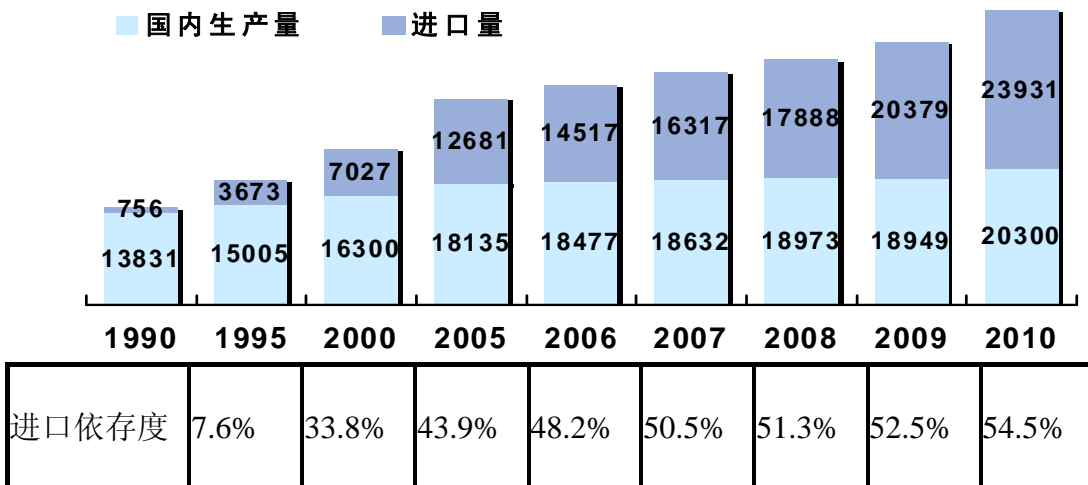
5、汽车市场的西移与下沉是长期大趋势

1-3线城市市场份额变化:以呈现了由量变到质变的过程，二三线市场将成为未来全国汽车市场发展的主导力量



6、石油依存度成为汽车行业发展的最大瓶颈

按照国际惯例来说 30%靠贸易；50%靠外交；70%靠军事，政府未来一定在传统汽车节油和新能源汽车的发展上采取比以往更有力的措施，比其他国家力度更大。否则即使有需求，中国汽车产业也不可能实现可持续发展。



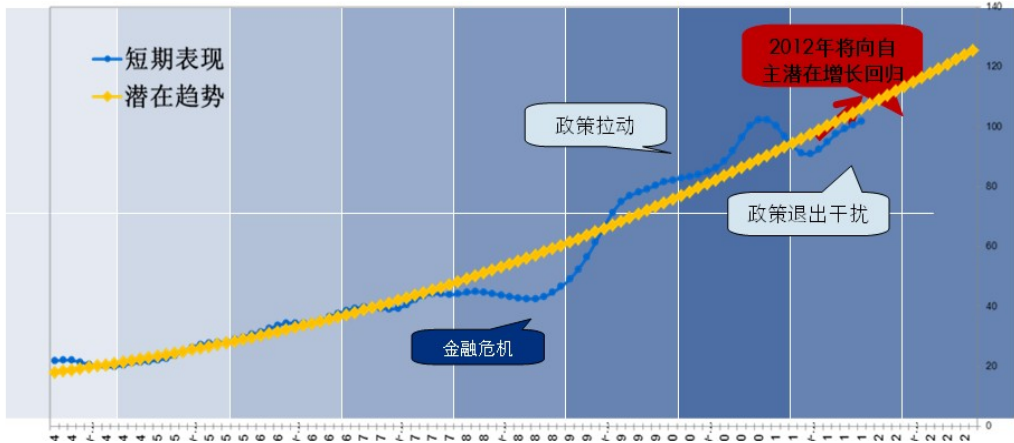
7、乘用车主要受发展规律、经济、政策三大因素影响，预计将 12%增长

2020 年之前乘用车仍将处于快速发展区间，增长率相当于 GDP 增长率的 1.5 倍左右，在时间分布上呈前高后低。

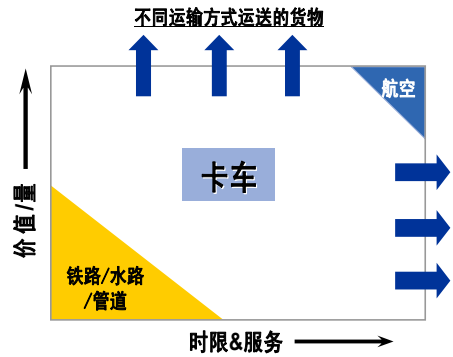
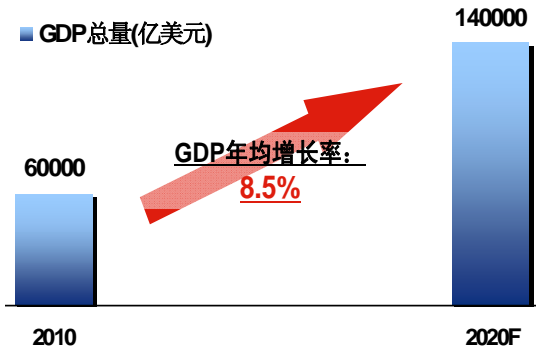
乘用车需求与长期潜在增长水平最接近，基本成正比例关系。

刺激政策退出等负面政策影响已经完全消除。

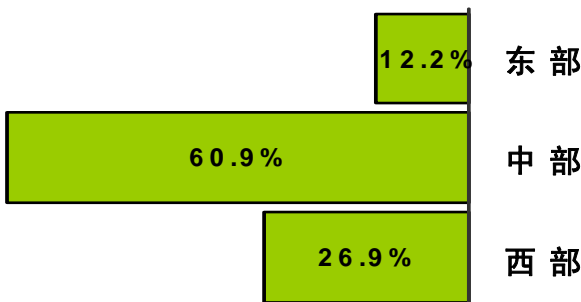
短期表现与潜在趋势对比分析



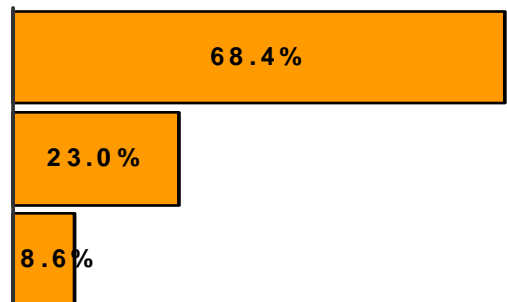
8、商用车主要受GDP发展、运输强度、货运方式影响较大，预计将7%左右增长
 中国经济仍将保持年均8.5%左右的增长速度，为商用车的发展奠定基础
 运输强度依然很高：主要是由资源分布和现阶段的经济结构决定的
 公路承担的份额基本稳定或略有上升



2010年东中西部原煤产量比例



2010年东中西部钢材产量比例



9、2012年将呈现恢复性增长态势

综合考虑，2012年汽车预测值约为2030万辆，平均增长9.7%左右

	2011	2012 预测	增长率
乘用车	1221	1368	12%

微型客车	226	237	4.9%
商用车	403	425	5.4%
总计	1851	2030	9.7%

三、一汽集团 2012 年发展简介

2012 年，一汽集团实现总销量 292 万辆，力争突破 300 万，实现利润 268 亿。

2012 年一汽集团预计投产新车型及销量细分情况

	2011 年	2012 年	增长率
总销量	260 万	292 万	12.3%
主营业务收入	3464 亿	4222 亿	22%
市场占有率	14%	14.4%	0.4%

解放公司

J6 系列 : J6P 升级版、J6M 匹配大马力发动机、J6L 国 VI 环卫车、出口车

J5 系列 : J5K 全新内饰改进、全驱车开发、解放新长头、LNG 矿用自卸车开发

轻型 : JL01 系列产品开发

客车系列: 城市客车改进、全新大型低入口城市客车、校车、旅游客车、纯电动客车

轿车公司

一汽欧朗 (A130)、奔腾 B90、奔腾 SUV、红旗 C131

一汽大众公司

新速腾、新捷达、新宝来 (改款)、奥迪 Q3、奥迪 A1

一汽丰田公司

新卡罗拉、陆地巡洋舰 (改款)、全新普锐斯

一汽解放	21 万	天津一汽	26 万
一汽客车	0.4 万	一汽丰田	63 万
吉林汽车	16 万	一汽海马	17 万
一汽大众	113 万	一汽通用	9.7 万
一汽轿车	30 万	其他	1 万

四、吉林汽车零部件行业发展建议

1、一汽集团十二五规划乘用车核心零部件产品市场规模:

2015 年集团规划乘用车总产量为 410 万辆 (不含海马), 64 种规划核心产品 (不含动力总成) 采购额合计为 1493 亿元, 主要集中在电子电气及内外饰系统, 两者所占比重合计为 56.3%, 采购金额超过 840 亿元

其中, 吉林省乘用车产量为 199.1 万辆, 64 种规划核心产品 (不含动力总成)

采购额合计为 917 亿元，电子电气及内外饰系统采购金额所占比重为 56.7%，合计金额超过 520 亿元

2015年集团内乘用车规划整车产量(万辆)		集团内64种产品采购额(万元)							合计
		环境	底盘	制动传动	转向安全	电子电气	内外饰	发动机附件	
总产量【不包含海马】	410	1202404	1524230	907685	1612976	4835610	3566969	1283960	14933834
所占比重		8.1%	10.2%	6.1%	10.8%	32.4%	23.9%	8.6%	100.0%
吉林省产量	199.1	695640	914885	512770	1116253	2899400	2300677	731110	9170735
所占比重		7.6%	10.0%	5.6%	12.2%	31.6%	25.1%	8.0%	100.0%

2、一汽集团 64 种乘用车规划核心产品现有资源及长春周边资源环境分析 无本地化资源核心产品（17 种）

序号	系统	核心产品	集团现有主要供应商		环长春供应商	
			集团内	集团外	集团内	集团外
1	环境系统	空调控制单元		电装中国/贝尔/海拉(上海)/大陆惠州-德赛西威		
2	底盘系统	轮毂轴(后)		NSK/FAG(舍弗勒)/SKF		
3	制动传动	制动钳总成		上海制动器/卢卡斯/浙江亚太/TRW上海/博世苏州/爱德克斯		
4		制动鼓总成		上海制动器SABS/TRW/BOSCH		
5		制动器总成		上海制动器SABS/TRW/BOSCH		
6	转向及被动	转向泵		南京ZF/KYB		
7	安全系统	安全气囊传感器		博世苏州/大陆连云港/TRW上海		
8	电子电器	稳定性控制ESP		大陆泰密克/博世/TRW上海		
9		ABS控制单元总成		大陆泰密克/博世/TRW上海		
10		电子驻车EPB		天合/Kuester		
11		驱动力控制DDS		大陆泰密克/博世/TRW上海		
12		防侧滑ASR		大陆泰密克/博世/TRW上海		
13		电子制动EBS		大陆泰密克/博世/TRW上海		
14		蓄电池		风帆股份(保定)		
15		灯光跟随控制		马瑞利/小系		
16	内外饰	车门锁总成		烟台霍富/有信/烟台三环		
17	发动机附件	电子油门踏板总成		重庆加速/南京奥特加		

3、一汽集团 64 种乘用车规划核心产品现有资源及长春周边资源分析 分析结论

64 种乘用车规划核心产品集团已有 36 种，其中本地化（环长春）35 种；
64 种乘用车规划核心产品具有本地化生产的资源有 46 种。

在内外饰系统和底盘系统供应商资源比较充足。

电子电器、制动传动系统本地化资源较少，且能力薄弱。

4、零部件体系发展相关建议：

(1) 进行产品结构调整，针对无本地化资源或不能满足整车发展需要的核心产品进行规划发展：大力发展市场规模空间大、附加值高、本地化资源少的产品。如汽车电子、制动系统等；

(2) 加强企业核心能力建设：支撑整车发展的核心零部件企业，要加速提升研发、质保、成本、供货保障、项目管理五种核心能力。尤其核心零部件的自主研发能力，要从生产制造、适应性开发向同步开发，超前开发模式转变；

(3) 根据《关于鼓励域外企业来长投资新建汽车及轨道客车核心零部件配套企业的优惠政策》，推进环长春核心供应商体系建设，实现本地化供货；

(4) 加强政府引导，积极发挥市场在资源配置中的基础性作用，支持汽车零部件骨干企业通过兼并重组扩大规模；

(5) 为汽车零部件的发展壮大创造良好环境和给予税收等政策支持，鼓励企业研发。

(一汽集团规划部 田洪福)

中国汽车金融论坛一将于6月份在长春召开

中国汽车金融论坛由中国在民生银行汽车业务部的倡议下，在吉林省汽车流通协会的努力和合作单位的大力协助下，取得吉林省政协的鼎力支持。中国汽车金融论坛活动，得到了吉林省省长王儒林的首肯并批示，得到了吉林省副省长竺延风、省长助理刘长龙、金融办主任高材林的大力支持，各方工作已经在稳步推进。

面对全球经济发展不振的局面，如何宣传、提升中国汽车金融品牌与地位，显得尤为重要。长春是中国重要的汽车产业基地，本次论坛在长春举办，积极意义更加突出。特别是有利于提高城市的汽车支柱产业形象、提升和拉动汽车工作、汽车品牌、汽车零部件供应、以及就业和GDP的拉动，都有积极的意义。

大项目

吉林省汽车大项目动态

一汽吉林汽车有限公司新工厂建设项目。第一期工程已完成投资 15 亿元，厂房已全部建成，设备全部到位。厂房装修和设备安装同时紧张有序进行，预计 5 月份试生产。一期工程形成年产 20 万辆生产能力。

一汽长春丰越项目已完成投资 39 亿元，现厂房建设完毕，设备正在安装调试中。卡罗拉轿车样车 17 台试装完毕，预计四月底正式投产，今年计划生产整车 6 万辆。

一汽通用轻型商用汽车有限公司皮卡技术改造项目已全部完成。坤程皮卡 2011 年下线，目前在积极促进产品达产达效的同时，正在酝酿 SUV 新车型项目。

政策环境

吉林省信息化厅下发吉林省汽车产业“十二五”规划

汽车产业是我省战略性支柱产业，为了全面贯彻落实省委、省政府全力发展汽车产业，在“十二五”期间实现 400 万辆整车的总体战略要求和部署，提高省内零部件为一汽配套能力，推进我省新能源汽车及关键部件的研发，做好新能源汽车的示范推广，加快新能源汽车产业的发展，推进新能源汽车产业化进程，依据国家汽车产业调整和振兴规划，结合我省汽车产业跃升计划。吉林省工业和信息化厅和吉林省发展和改革委员会联合下发了吉林省汽车产业“十二五”规划。

规划中对我省整车、零部件、新能源汽车产业发展现在所具有的基础条件和面临的形势作出了全面的剖析，对发展思路和目标以及重点任务提出了具体要求。

其中，整车方面的整体目标是：保持中高档车、自主品牌轿车、中重型载货车和新能源汽车国内优势，市场占有率得到一定程度提高，一批企业技术中心具备自主研发能力，汽车产业基地实力得到进一步增强，保持国内前三名地位。到 2015 年，整车产能达 400 万辆，年均增长 21.5%；汽车行业总产值达到 8000 亿元，年均增长 17%，其中整车产值达 5400 亿元，年均增长 16%；纯电动汽车实现产业化，新能源汽车达到 20 万辆；自主品牌汽车产能超过 200 万辆，占整车总产能的 50% 以上；自主创新能力显著增强；专用车得到较快发展；汽车服务体系基本完善。

零部件企业的发展目标是：到 2015 年汽车产值达到 400 万辆时，零部件产值达到 2600 亿元，年均增长 20%；为一汽配套零部件产值达到 2000 亿元，占一汽国内配套份额的 50% 以上；省级企业技术中心达到 100 家；形成 2 户产值超 200 亿元、5 户超 100 亿元、10 户超 50 亿元、20 户超 10 亿元的零部件企业集团；形成完善的模块或系统、部件、零件三级“塔式”配套模式为主流的地方零部件配套体系；长春、吉林两大汽车产业基地承载能力进一步增强。

要求零部件企业加快“四个体系”建设，尽快提高“四个能力”，就是加强自主创新体系建设，提高零部件企业自主研发能力；加强零部件配套体系建设，提高省内零部件企业配套能力；加强产业链体系建设，提高产业链内部产品省内配套能力；加强新能源汽车核心部件研发体系建设，提高三大核心部件省内生产能力。

同时，要围绕省内“400万辆汽车整车能力”建设和一汽整车发展规划重点抓好100个零部件重大项目建设；加快发展省内大零部件企业集团；加速推进长、吉两个汽车产业园区建设。

在新能源汽车方面提出，到2015年我省基本形成以混合动力（含插电式）、纯电动式等多品种全系列的新能源汽车产业基地，产能达到120万辆以上。省内新能源汽车自主配套体系基本形成。动力电池、驱动电机、整车控制器生产能力满足省内配套要求，年产能力到达：动力电池10亿安时，驱动电机10万套，整车控制器20万辆份。基本形成省内自主研发能力，力争完成省级和国家级动力电池、驱动电机、电控系统实验室的建设。

行业动态

2011年中国汽车产销量再次刷新全球历史纪录

工业和信息化部于2012年1月20日发布2011年中国汽车工业经济运行情况公告。公告显示，2011年，我国汽车市场实现了平稳增长，汽车产销量双超1840万辆，再次刷新全球历史纪录。节能与新能源汽车积极推进，产业集中度进一步提高。出口高速增长，汽车产业结构进一步优化。

2011年，我国汽车市场呈现平稳增长态势，产销量月月超过120万辆，平均每月产销突破150万辆，全年汽车销售超过1850万辆，再次刷新全球历史纪录。

据中国汽车工业协会统计，我国2011年累计生产汽车1841.89万辆，同比增长0.8%，销售汽车1850.51万辆，同比增长2.5%，产销同比增长率较2010年分别下降了31.6和29.9个百分点。其中，乘用车市场保持平稳增长，商用车市场下降较为明显。2011年，乘用车产销分别完成1448.53万辆和1447.24万辆，同比分别增长4.2%和5.2%，同比增长率较2010年分别下降29.6和28.0个百分点；商用车产销分别完成393.36万辆和403.27万辆，同比分别下降10.0%和6.3%，同比增长率较2010年分别下降38.1和36.2个百分点。

2011年1~11月，全国汽车行业规模以上企业累计完成工业总产值4.50万亿元，同比增长16.8%。

2011年1~11月，17家重点企业(集团)累计完成工业增加值4302.70亿元，同比增长6.8%；累计实现主营业务收入1.84万亿元，同比增长5.4%；累计实现利润总额2106.09亿元，同比增长11.3%。

2011年，4家汽车生产企业(集团)产销规模超过200万，其中上汽销量接近400万辆，达到396.60万辆，东风、一汽和长安分别达到305.86万辆、260.14万辆和

200.85万辆。上述4家企业(集团)2011年共销售汽车1163.45万辆,占汽车销售总量的62.9%,市场占有率同比提高0.8个百分点。

我国汽车销量前十名的企业(集团)共销售汽车1609.14万辆,占汽车销售总量的87.0%,占有率同比提高0.7个百分点。

2011年,我国汽车整车累计出口81.43万辆,同比增长49.5%,比上年同期增加26.94万辆,创历史新高。其中乘用车出口47.61万辆,同比增长68.3%;商用车出口33.82万辆,同比增长29.1%。1~11月,汽车整车累计进口93.24万辆,同比增长28.15%。

2011年1~11月,全国汽车商品累计进出口总额为1297.48亿美元,同比增长33.0%。其中进口金额672.88亿美元,同比增长32.5%,出口金额624.60亿美元,同比增长33.6%。

成熟车型为主 2011 中国汽车销量TOP10

对于中国人而言,对于汽车的需求仍然处于一个旺盛的需求期,因此汽车的销量也处于一个节节攀升的状态,特别是在二三线城市,其市场潜力非常被看好。与北美市场不同,国内消费者对于SUV车型的需求虽然在大幅提高,但是占据市场主流的,依然是轿车产品。

上海通用 别克 凯越 销量: 25.35 万辆

上海通用别克凯越作为市场中一款成熟产品,凭借其品牌形象,以及非常符合国人用车需求的设计思路,成为了2011年汽车销量的冠军车型,全年销量达25.35万台。

上海大众 朗逸 销量: 24.75 万辆

上海大众朗逸以24.75万台的成绩,位居2011年全年汽车销售排行榜的次席。

上海大众朗逸,一款专为中国用户打造的家用轿车。这款车以大众PL34平台为基础,针对中国用户对于车辆的使用需求,进行了全新的设计及定位,这款车也是上海大众多年本土化研发经验的结晶。

上海通用 雪佛兰 科鲁兹 销量: 22.12 万辆

上海通用雪佛兰科鲁兹于2009年上市,凭借年轻动感的外形受到了许多年轻车主的追捧,2011年,这款车全年共销售22.12万台,位居排行榜第三位。

一汽大众 捷达 销量: 21.79 万辆

一汽大众捷达,2011年度销量达21.79万台,位列全国年度销售车型第四名。

对于捷达而言,最大的优势在于维修便利,价格便宜,以及皮实耐用。因此购买该车型的用户大多是理性消费者,对于汽车的用途,仅仅是代步,当然这其中还有相当一部分进入了出租车或汽车租赁等营运场所。随着营运车辆的更新报废,捷达的热销依旧会持续,但很显然这款车主力市场正在由过去的一线城市向下探底。

一汽大众 新宝来 销量: 20.7 万辆

新宝来作为一汽大众一款走量的车型,2011年销量达到了20.7万台。

从整体销量上看,全年 20.7 万辆的数字的确达到了为一汽大众走量的目的,同时,由于这款车为一汽大众自主研发,在利润率方面自然也算丰厚。

上海大众 桑塔纳 销量: 20.4 万辆

上海大众的桑塔纳,作为上海大众的元老级车型,至今仍活跃于市场,2011 年销量为 20.4 万台。

尽管这款车已经落后于时代,但是作为一款实用的中级轿车,其市场更多的是针对出租车或租赁公司用户,以及二三线城市购车代步的用户,而这类用户恰恰也是对于此类产品需求量最大的群体。

上海通用雪佛兰 新赛欧 销量: 19.79 万辆

上海通用雪佛兰新赛欧,一款定位于低端市场的小型车,2011 年度销量为 19.79 万台。

目前,这款车的主攻市场为新入社会的年轻人,买车代步,并且能够展示年轻的个性,也是目前购车的潜力军团。再有就是二三线城市的初次购车群体,预算不多,却可以得到一个不错的品牌。

天津一汽 夏利 销量: 19.65 万辆

同样是一款很有资历的元老车型,夏利在中国车市摸爬滚打了也有 20 余年的历史了,如今仍以 19.65 万台的成绩跻身销量排行榜前十位。

夏利目前有多个车型可供消费者选择,但其原形车均为当年日本大发出品的 CHARADE 系列,只是在外观细节方面的不同而已。

当然,这款车目前的主力市场也已经下探至二三线城市,除私人用车外,在出租车领域也同样很受欢迎。

北京现代 悦动 销量: 19.1 万台

北京现代悦动以 19.1 万台的年销量跻身排行榜前十,为北京现代的销量作出了相当的贡献。

从市场定位上说,悦动作为依兰特的升级车型,主要瞄准了家庭市场,这类用户对于车辆的需求除了满足日常使用外,还要考虑舒适性和外观的设计美感,而悦动刚好符合这部分人的需求,而且其 9.98 万—14.98 万元的售价区间,终端还能够有不同程度的优惠,也是大多数消费者能够接受的。

长安福特 福克斯 销量: 18.9 万台

长安福特福克斯在改款前夕,依旧凭借 18.90 万台的销量跻身排行榜前十位,可见这款车在中国市场的成功。

新款福克斯已经在海外市场发布,而国产也已经进入倒计时,现款福克斯凭借出色的性能,以及厂家的各种促销手段,始终保持着不错的销量,相信明年新福克斯上市后,会有更出色的表现。

二三线市场发力 2012 车市增长率高于 10%

中国汽车市场去年 3% 的微增长并没有让各界对 2012 年汽车市场过分悲观。日前在京举行的 2012 年中国汽车市场研究高峰论坛上,国家信息中心信息资源部主

任徐长明认为，2012 年国家出台全局性的汽车鼓励和限制政策的可能性都不大，但不排除仍有区域性的限制政策，基于此又考虑到经济发展大环境，他预计，2012 年中国乘用车市场增长率将在 10% 以上，也就是说 2012 年的汽车市场要比去年好。

中国汽车工业咨询发展公司首席分析师贾新光认为，2012 年汽车市场将发生结构性的变化，乘用车市场仍会保持增长态势，其中 SUV、MPV 车型将持续快速增长，轿车增长可能在 8% 左右。但是小排量轿车的增速会逐步放缓，中级车增速加快，市场竞争加剧。

东风悦达起亚汽车有限公司总经理苏南永认为，中国政府对外发布了今年 GDP 增速起码 8% 以上，如果 GDP 增长维持 9% 以上的话，汽车市场的增长也可以跟经济增长同等水平，达到 9% 左右，虽然没有前几年的增长那么高，但也是比较乐观的增长。

不过，也有对今年汽车市场持谨慎乐观态度的。中国汽车流通协会有形市场分会常务副理事长苏晖则表示，中国汽车市场经过几年的爆发式增长后已经进入低速增长阶段，他预计今年车市销量达到 1900 万辆左右。

与新车销售增速大幅放缓形成反差的是，2011 年二手车却风景独好。汽车流通协会副秘书长沈荣介绍，2011 年二手车销量达 420 万辆，同比增长 15%。在实行限购的北京，去年新旧车销量比更是达到 1 比 1。沈荣预计，2012 年二手车销量将达 500 万辆。二手车的大发展，正是中国汽车市场逐渐走向成熟的标志之一。

徐长明认为，今后汽车市场的主要增长点将在二三线城市。但按照目前三线地区的市内交通状况、县城及农村的道路状况，根本无法支撑车辆的大规模增长，因此建议地方政府尽快加大这些地区的市内道路建设。

博世成都新工厂今日奠基 总投资 8.8 亿元

今日，全球第二大汽车技术供应商博世集团的汽车底盘控制系统项目，将在成都经济技术开发区正式奠基。作为天府新区一大重要产业项目，其总投资约 8.8 亿人民币，是博世底盘控制系统的第二个在华生产基地，一期预期于 2013 年初竣工，将实现年产 140 万套 ABS/ESP 系统及 1900 万套轮速传感器。

三期全部建成产品覆盖整个中国市场

去年 8 月签订协议落户成都经济开发区的汽车底盘控制系统，是博世底盘控制系统的第二个在华生产基地。成都新工厂主要从事 ABS/ESP 系统、传感器为主的汽车零部件配套产品的生产及销售。

博世底盘控制系统中国区销售部副总裁孙国忠介绍，将于今日奠基的成都新工厂，占地约 127000 平方米，总投资额达 1.37 亿美元（约 8.8 亿元人民币）。其中，一期工程投资额为 4380 万美元（约 2.8 亿元人民币），预期于 2013 年初竣工。厂房建筑面积为 2.8 万平米，投产后年产值将达 8 亿元。

三期项目全部建成后，产品将覆盖整个中国市场，年平均产值预计将达到 20 亿元人民币以上。

未来 3 年内将在成都招聘千名员工

根据规划，成都公司今后将主要服务于中国中部、南部和西部的客户。

为满足在西部地区实现可持续发展对本土人才的需求，博世计划在 2013 年投产之时，成都员工达到 500 人，未来三年内为成都新工厂招聘约 1000 名员工。

谈及成都项目的规划和建设，博世底盘控制系统生产营运副总裁罗讯杰博士透露，由于成都新工厂为全新修建，而不是利用原有厂房翻新，因此使得博世可以大刀阔斧地在成都新工厂实施全新的生产工艺。“希望这里的品质控制和生产工艺，能够成为博世系统中的楷模。”

红旗轿车项目成为一汽集团的一号工程

我国汽车业自主品牌发展的最大制约来自乘用车。其中，中、高级轿车市场曾像块坚冰一样，成为我国汽车工业自主品牌发展的一个障碍。“十一五”期间，许多汽车企业相继推出向这个领域进军的车型，使这块坚冰得以融化。但是这是一条充满荆棘、坎坷之路。2011 年，自主品牌中高级车市场份额的下滑现实，使步入 2012 年的车企面临着这样一个严峻的课题：如何征服困境，在困境中前行。

出席十一届全国人大五次会议的一汽集团公司董事长、党委书记徐建一，3 月 7 日在吉林代表团媒体开放日接受 40 多家中外媒体记者联合采访时说：红旗轿车项目是今年一汽的一号工程。这意味着一汽向自主品牌高端乘用车挺进的步伐将加快。

作为乘用车领域的一面旗帜，红旗加快向高端挺进的脚步，是一汽人紧跟世界先进技术，以高科技、高品质重塑红旗品牌的雄心和实力的体现。近年来，一汽一方面通过对外合资、合作，吸收和应用国外先进的技术及管理经验，另一方面积极推进自主创新体系建设，大力发展自主品牌产品，提高产品开发制造的体系能力和自主组合国内外资源的能力，使红旗品牌在跟踪国外先进技术的基础上，具有了自主研发中、高档乘用车的能力。在一汽的品牌战略中，红旗定位于高端乘用车和多功能车，产品主要包括 L 豪华车、H 高档车两大平台系列产品。“十一五”期间，一汽相继推出了自主研发的具有现代汽车顶级技术和国际先进水平的红旗混合动力轿车、“红旗 SUV”、“红旗盛世”等高端车型。建国 60 周年提供国庆检阅车后，一汽相关红旗项目的生产准备就开始了，目前工厂已经建完，焊装、油漆等生产线已经具备生产能力，并且有上百台车在各种地区、环境和道路进行试验和测试。此项目包涵的系列产品将为红旗品牌的复兴增添一份信心和力量。

一汽始终把维系、光大红旗品牌作为自己的天职，历史赋予的职责。一汽集团董事长、党委书记徐建一认为：一汽现在最大的责任就是把红旗轿车搞好，这是国人的尊严、中国汽车长子的责任，是一条复兴之路。红旗走的是高端渠道，是国际名牌车，国内第一车，她是一面旗帜，是一汽的灵魂和文化内涵。“红旗”承载着一汽几代人的执着与梦想，我们有能力把它做强做大。

据悉：一汽自主研发的红旗轿车系列产品将亮相今年北京车展。

一汽欧朗长春下线 4月中旬将上市销售

3月7日,一汽品牌旗下全新时尚子品牌一汽欧朗在长春一汽轿车第二工厂正式下线。车型基于德系基础升级搭载专属PQ32+平台,搭载自主研发1.5L自然吸气发动机及爱信4档自动变速箱,预计4月中旬上市。

欧朗将通过奔腾网络渠道进行销售和售后服务。按照规划,欧朗的预计售价在8至10万元区间。未来欧朗品牌还将推出A级、B级及SUV全系车型。

欧朗原型概念车GO曾在上海车展亮相,作为一汽欧朗首款推出市场的车型,定位经济型车的欧朗在外观内饰上都突出年轻化概念。

在外观上,时尚动感的设计语言和大胆创新的造型风格,将受众群体直指青年消费者。欧朗的前脸保留了部分概念车GO的设计元素,前保险杠的扰流唇从前保险杠一直延伸到大灯下方,而大灯造型也采用了帅气的熏黑底设计。车身侧面则大部分保留着推翻方案之前

在内饰上,新车设计年轻动感,结合车展的展车和谍照来看,欧朗至少有两种配色风格可选,一种是传统的银色与黑色的搭配,另一种是红色与黑色相搭配,鲜艳的色彩也体现出一种年轻、个性的风格。

在动力配置上,一汽欧朗搭载由中国一汽全新开发的1.5L ET1系列发动机,匹配爱信最新S40i智能4速自动变速箱,拥有11种多路况智能模式及6个智能行驶模式,进一步确保了车辆的动力性、行驶平顺性和节能环保性能。

外媒曝红旗轿车将取代奥迪成中国官员指定座驾

布隆博格报道说,曾经在毛泽东时代创造辉煌的中国红旗轿车有望续写传奇,随着C131高档轿车的投产红旗有望取代奥迪成为中国政府部长级官员指定座驾。

《人民日报》官方网站周一发表消息说,中国一汽集团本月已经获准继续生产C131高级轿车,并被指定为部长级官员的座驾。这款配置高档的轿车在2010年曾经短暂停产。

分析人士预测,成为部长级官员指定座驾将大大刺激红旗轿车在中国的销售,据估计中国政府官方购车一年要花费大约160亿美元。这对于已经多年垄断中国高档公车消费市场的奥迪来说可能不是个好消息。目前中国公务用车30%都是奥迪旗下的汽车。

知情人士透露,一汽集团计划投资19.8亿元人民币扩大红旗轿车生产规模,该公司计划明年生产3万辆C131高档轿车。

红旗牌轿车诞生于1958年,并成为中国第一辆国产小轿车,当时车头标志不是一面红旗,而是一条龙。1981年,由于耗油量大、成本高等原因,生产了23年的红旗轿车停产。20世纪90年代,一汽通过与国外公司合作,逐步开发了拥有全部知识产权的新型“小红旗”和豪华风格的“大红旗”等系列产品。2008年10月,红旗盛仕上市后,红旗品牌已基本处于停产状态。

新能源汽车

新能源车将迎第一波产业化浪潮

“863”计划节能与新能源汽车重大项目总体专家组组长欧阳明高委员 5 日透露，我国新能源汽车销量 2015 年左右预计达到同类车型总销量 1% 左右，将有望迎来第一波产业化浪潮。

据分析，2013 年到 2015 年，各汽车企业将陆续推出量产车型。2015 年左右，我国纯电驱动的新能源汽车销量预计达到 20 万到 25 万辆，加上混合动力在内的各类新能源乘用车，市场比率有望突破 1% 这个门槛。“一般来讲，突破 1% 会给市场带来信心，刺激厂家投入，新能源汽车就会进入较快的成长期。”

但欧阳明高也认为，中国新能源汽车真正进入商用阶段要到 2020 年以后。欧阳明高说，因为量产车型出来后还需要市场验证，而主流的商业模式也还需要完善。

新能源汽车再受关注 得技术者得天下

在今年全国人大会议上，管理层多次反复强调要“大力培育”、“大力发展”新能源汽车。有分析人士认为，此番表态可能意味着，过去众多悬而未决的问题，已经有了比较明确的答案，新能源汽车或将迎来新的发展机遇。

最新发布的《电动汽车科技发展“十二五”专项规划(摘要)》中明确指出，从培育战略性新兴产业角度看，发展电气化程度比较高的“纯电驱动”电动汽车是我国新能源汽车技术的发展方向和重中之重。其中，电池、电机、电控等一系列技术有待获得重点发展。

据悉，早在 2009 年，国务院在《汽车产业调整振兴规划》中就提出：三年内形成 50 万辆纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力等新型汽车产能，新能源汽车销量占乘用车销售总量的 5% 左右。但实际情况并非如此，据相关信息显示，2011 年，汽车整车企业的节能与新能源汽车的产销量分别仅为 8368 辆和 8159 辆，远远不及预计的数量。

另外，工信部与环保部共同研究起草的《铅蓄电池行业准入条件(征求意见稿)》也于前期正式发布，并有望在今年上半年发布相关规划。随着铅酸蓄电池行业整合力度加大，锂电池替代铅酸电池进程将加速。该意见稿堪称史上最严厉，铅酸行业将来的环保、回收成本会增加，整体成本呈上升趋势。中小铅酸蓄电池生产和回收企业面临洗牌，但由于铅酸电池行业集中度较高，行业整合对大企业利好效果有限。

零部件

吉林汽车零部件产值超千亿 同比增长 37.2%

2011 年,吉林省累计产、销汽车 163.2 万辆和 166.7 万辆,全年完成产值 4518.7 亿元,同比增长 15.3%,利润 508 亿元,同比增长 34.4%。整车产能达到 200 万辆,新增 50 万台发动机等百项重点零部件项目顺利实施。汽车零部件发展进一步加快,2011 年实现产值 1305 亿元,同比增长 37.2%,首次突破千亿大关。省级零部件企业研发中心达到 46 家,国家级达到 3 家。

吉林省力争在“十二五”期间,至少培育 3 个百亿元和一批 10 亿元零部件大型企业,并积极采取措施,促进现代汽车服务业加快发展

吉林汽车内饰系统工程产业联盟成立

长春是我国最大的汽车工业产业基地之一,但汽车零部件行业发展相对滞后,制约和影响汽车产业的发展。在这一背景下,吉林省汽车内饰系统工程产业技术创新战略联盟日前由吉林省科技厅、旭阳集团、吉林大学、长春理工大学等单位发起成立,并得到了省内外同行业 40 余家零部件企业、相关设备和工装制造企业以及相关研发机构的积极响应和支持。

该联盟作为零部件产业技术创新的载体,通过汇聚大学、科研机构、联盟企业的技术创新资源,围绕汽车零部件内饰系统化工程亟待解决的核心技术问题进行产品研发。在研发新产品过程中将突出三个重点,一是开发节能减排产品;二是开发消耗少,技术含量高的低成本产品;三是开发电动汽车、车身电子、高铁客车、航空飞机、新能源等延伸内饰产业链的产品。该联盟还将在长春高新区建设一个 100 万平方米的汽车内饰系统化工程的特色园区,建设生产和研发基地。

东光集团汽车零部件技术中心获国家认定

2011 年 11 月 16 日,在国家发展和改革委员会举行的国家级企业技术中心授牌大会上,东北工业集团吉林东光公司如愿领回了国家级企业技术中心的大牌,成为东北地区汽车零部件企业首家国家级企业技术中心。

东光集团是隶属于中国兵器工业集团的大型军民结合型企业。三年前,中国兵器工业集团和长春市政府共同发起了建设“一个基地、两个中心”项目,目的是把东光集团建设成为国际化的大型汽车零部件企业集团和具有国际水平的汽车零部件国家级技术中心。为此,东光集团近年来一直在整合分、子公司的科研能力,成立了兵器工业集团级的“汽车零部件制动系统与传动系统研发中心”。2008 年,该中心

被批准为省级企业技术中心。2009年，东光集团又获得吉林省和兵器工业集团共同出资支持，开始实施创新能力建设项目，并展开多项高新技术产品的研发。

专题分析

中国新能源汽车产业发展现状及目标分析

2011年12月30日，国务院发布了《工业转型升级规划（2011—2015年）》。在规划中，国家对于新能源汽车市场产销规模有了新的口径和目标要求：2015年新能源汽车累计产销量达到50万辆。

虽然是累计销量的50万辆，但是，对于目前的新能源汽车市场来说仍然具有很大的挑战性。

按照目前的新能源汽车市场的保有量来看，只有实现新能源汽车市场的百分之百的增长才有达到2015年50万辆的目标水平，或者说，2015年的年度产销规模应该在20万辆上下。

由于新能源汽车市场存在着新能源汽车购买与充电设施的矛盾，因此，新能源汽车市场的打开还有着很大的难度。

对于私人消费者来说，购买新能源汽车的前提必须是有充足的充电设施。然而充电设施的建设企业却认为，充电设施的大规模建设必须以新能源汽车市场销售达到一定规模为前提。

我们要想让新能源汽车市场取得长足的发展，就必须解决上面的先有蛋还是先有鸡的矛盾。

新能源汽车市场的大规模展开必须打开乘用车市场。但是我们的过去过于重视了商用车市场。特别是对于城市的公交系统用车进行了重点培育。

但是公交系统的新能源汽车化，显然不能给乘用车新能源汽车市场提供更多的参考。

当然，这也并不是说新能源汽车市场就走到了一个死胡同。要想打开新能源汽车市场的发展瓶颈，必须展现全新的思维和模式。

从一些地方政府对外公布的新能源汽车市场的目标数据来看，2012年新能源汽车市场好像再次有了一个好的开端，因为这个数据已经超过了8万辆。

截至2011年底，共有75家汽车生产企业的361个车型列入《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》。2011年，列入推荐目录的车型共生产12784辆，其中商用车生产5722辆，乘用车生产7062辆。

也就是说平均每一个车型只是生产35辆，每一家企业只生产了170辆。

中国新能源汽车市场发展已经遭遇了诸多的挫折和困难。我们必须很好反思过去，新能源汽车市场的发展目标的完成才能消除更多的不确定性。

主办单位：吉林省汽车工业协会

地址：吉林省长春市建设街199号

电话：043187051358

邮编：130056

传真：043187051358