样本页

第4章　中国10家主要电动化零部件制造商的经营概况

2．南车时代电动车：拥有电动化零部件和新能源客车事业，接受曙光集团增资以进一步扩大事业领域

湖南南车时代电动汽车股份有限公司(以下简称南车时代电动车)是由中国铁路车辆制造商・南车集团成立的，利用自[illegible]能和电器部件外，还[illegible]辽宁曙光集

南车时[illegible]能力提高公发3,000辆、电机等关键零部件1万套的产能之后，相继从北京奥运、地方政府・湖南省、国家电网等处获得整车、电机相关零部件等的订单。截至2010年末，公司除在湖南省长沙市、株洲市、湘潭[illegible]津市[illegible]制[illegible]辽宁曙光集[illegible]电器[illegible]持，以提升在[illegible]、强化今后需[illegible]具市场上的销售规模，正在加紧开发满足本地需求的产品。在2009年4月的上海车展上，该公司展示了配套中国低价乘用车・轻型商用车的蓄压式燃料喷射系统CRS1.3，之后对该产品

新增投资不断增加的背景下，综评中国系电动化零部件供应商的实力

【南车时代电动车　公司概要】

公司名	湖南南车时代电动汽车股份有限公司（Nunan CSR Times Electric Vehicle Co.，Ltd.）
所在地	湖南省株洲市天元区栗雨工业园
成立时间	2007年7月
注册资本	3.4亿元
出资比率	中国南车集团株洲电机车研究所50.36%，丹东黄海(曙光集团旗下企业)35.71%
员工人数	截至2010年6月，员工数325人，其中，研究生学历7人，26.7%，35岁以下占77.9%，36～45岁占20.6%，45～50岁占1.5%。高管就任7人。
主要产品	电动汽车(平联式/串联式混合动力城市客车、无轨电车、纯电动客车)、核心零部件(未磁电机、异步引引电机、电机控制器、智能充电机、减速机、DC/DC变换器、整车控制器、电池管理系统等)
核心技术	电动客车整车集成技术、①大、中型车辆的纯电动、无轨电车、混合动力电气系统集成技术、②中/轻质混合动力系统技术、③车用驱动电机系统技术、④车载能源(锂电池、镍氢电池、超级电容等)应用技术、⑤电动汽车网络控制技术、⑥电动汽车车载和地面充电机技术、⑦电动汽车辅助系统(转向系、制动系、高低压转换电源等)集成技术。
配套厂商	宇通汽车、中通客车、安凯汽车、青年客车、扬州亚星、丹东黄河等
备注	・2002年初得在机械交通部城长期积累的核心技术(电机及其控制技术、变流技术、网络控制技术等)，拓展到电动汽车领域，先后承担了国家863电动汽车重大专项课题十余项。 ・2009年1月末总资产为1亿1,314万元，净资产为1亿6,685万元。

（根据南车时代电动车公司资料等制作）

【南车时代电动车　事业动向(2008年5月以后)】

	概要	详情
生产	产能建设	・2008年5月，年产混合动力公交客车3,000辆、电机等关键零部件1万套的新基地1期工程投产。 － 建筑面积3.2万㎡，其中整车厂92.5万㎡，综合实验室和零部件车间7,000㎡。 － 该基地总投资7.2亿元，2007年8月开工，占地面积19.7万㎡。 － 2011年1月，提交辽宁曙光汽车集团股份增资，开展有计划在2011年内将客车年产能力提高至5,000辆。 － 将来，3期工程计划将新能源客车整车年产能力提高至1万辆以上，电机驱动系统等关键零部件年产能力提高至2万套，预计2015年营业收入可达50亿元。
产品	新产品发布	・2010年11月，在第25届国际电动车大会上展出5款客车，12种电动化关键零部件。 － 5款客车整车产品为12m传联混合动力客车"金色时代"TEG 6129 SHEV，12m并联AMT混合动力客车"绿动华夏"TEG 6127PHEV，10m串并联混合动力客车"梦幻湖江"TEG 6102PHEV，12m纯电动客车"沿大风旗"TEG 6120EV，7.5m纯电动商务客车"和谐中华"TEG 6750EV。
业务	业绩增长	・2010年4月，有报道预计2010年营业收入为5.8亿元，利润为5,800万元。 － 同时有报道称，预计2011年营业收入7.6亿元，利润6,000万元，2012年营业收入9.2亿元，利润1亿元。
配套	实际销量	・2008年北京奥运期间，供应50家在奥运村中心区域运行的纯电动客车和燃料电池客车等电气系统、50套电池管理系统、240台充电机。 － 在北京奥运期间，为北京公交公司提供420家无轨电车用电机驱动系统。 ・2008年6月，与湖南省株洲市公交总公司签订了140辆混合动力公交车(串并联式)采购协议。 ・2009年4月，与湖南省长沙市、株洲市、湘潭市公交公司签订了500辆混合动力客车采购协议。 ・2010年12月，向国家电网宁夏电力公司提供电力服务用电动轻型客车，有报道说公司的电动轻型客车产品在国家电网市场的占有率近90%，销售收入累计达到3,700万元。 ・2010年12月，提供天津市公交公司的5辆混合动力客车"TEG6402PHEV"的订单。
		・2010年11月，为广州亚运会提供20套纯电力系统，100台充电机，4台位点充电机，总价值约5,000万元。
	获得订单	・截至2010年末，在湖南省长沙市、株洲市、湘潭市、云南省昆明市、天津市等地销售节能和新能源客车800余辆，向其地整车制造商提供电机、充电器等关键零部件2,000台(套)。 － 800辆新能源车的试行里程合计4,000万km以上。
	获得订单	・2010年，先后获得上海世博园区150多家各类型电动汽车用电动系统，250多台电动汽车用充电机的订单，订单总额5,000万元。
合作	与整车制造商的合作	・2011年1月，母公司中国南车集团株洲电力机车研究所与辽宁曙光集团股份签署合资合作协议。 － 母公司中国南车集团株洲电力机车研究所和辽宁曙光集团股份分别向南车时代电动车增资1.37亿元和6.314万元，使注册资本从1.6亿元增至3亿3,444万元，出资比例为中国南车集团株洲电力机车研究所50.36%，丹东黄海(曙光集团旗下企业)35.71%，其他13.93%。 － 参考，2007年7月南车时代电动车成立之初的出资比例为中国南车集团株洲电力机车研究所63.6%，湘江产业投资20%，三一集团5%，湖南富高新创业投资发展2.5%，康华机械国际技术转移(湖北)有限公司增资1亿元，持股一个人17%，邓鹏图0.9%，陈立贤0.6%，在辽宁曙光集团股份出资之前，出资比例为中国南车集团株洲电力机车研究所投资1亿2,658万元，向辽宁曙光集团股份的前州基地"郑州黄海"增资，出资比例为中国南车集团株洲电力机车研究所34%，丹东黄海和辽宁曙光集团股份66%。公司改名为郑州黄海南车汽车股份。

（根据南车时代电动车公司资料及各种报道制作）

第5章　世界50家主要零部件制造商的中国事业动向

1．博世：向本土系制造商配套低价产品，致力于发展电驱动力总成和安全技术

德国大型零部件制造商博世(Bosch)早在1909年就在上海成立了亚洲地区首个贸易事务所，2009年10月迎来进入[illegible]博世已经将汽[illegible]业务全部引入中国市场，合计[illegible]员工人数超过2万人。

详细报告世界零部件供应商的中国战略调整动向

受欧美经济减速影响，该公司的2009年合并营业额同比减少15%，在此情况下，中国营业额实现同比增加21%。因此，博世制定了到2015年时，将以中国为中心的亚太地区业绩占总销售额的比例从2009年的20%提升至30%的目标。为达成上述目标，该公[illegible]、强化今后需[illegible]持，以提升在[illegible]市场上的销售规模，正在加紧开发满足本地需求的产品。在2009年4月的上海车展上，该公司展示了配套中国低价乘用车・轻型商用车的蓄压式燃料喷射系统CRS1.3，之后对该产品

【博世　在华事业动向(截至2010年12月)】

<事业目标・战略>
・计划到2015年时，将亚太地区(含中国)的总销售额比例提高到占集团整体的30%。
－ 2009年，亚太地区的销售额为732亿元(占整体的29%)，其中，中国为274亿元，占37.4%，仅次于德国，美国为第3大市场。

<事业现状>
・涉及事业部门：汽车、工业机械、消费品与建筑相关(全部事业)
・汽车应用领域：汽油系统、柴油系统、底盘制动系统、底盘控制系统、电驱系统、起动机&发电机、汽车多媒体、汽车电子、转向系统、汽车维修零部件事业
・集团公司：47家
－ 其中、全资子公司35家、合资公司12家。
・营业额：274亿元(2009年合并，同比增21%、出口占总销售额比例10%)
－ 其中汽车事业为169亿元，占整体营业比例为62%
・投资总额：1.6亿欧元(2009年)
－ 主要投资领域为电驱动力总成事业
・员工数量：2万1124人

<R&D体制>
・2010年10月，在江苏省东海市成立技术中心。
・截至2010年12月，形成5个R&D基地，2条测试跑道。

<销售网点体系>
・截至2010年3月，在中国拥有维修网点超过800个。

<国内中国市场的产品>
・在2009年4月的上海车展上展出了为配套中国低价车而开发的蓄压式燃料喷射系统CRS1.3。
・2010年6月，在中国苏州工厂开始生产低成本车用安全气囊控制单元"AB Light"，最初的配套厂商为东风汽车，面向中国、印度、巴西等新兴国市场而设立。

<电驱动力总成事业>
▽中长期战略
・预计中国市场对EV/HV需求将增加，于2009年11月公布了加强开发EV/HV动力总成系统的方针。
▽电动驱动动力总成事业部
・2009年12月，几乎与博世总部同时，联合汽车电子设立了EV/HV驱动・车身电子控制事业部。
－ 博世CEOFranz Fehrenbach公布推进在中国的混合动力驱动开发计划。
－ 该部门开始由30人组成，计划到2011年在本地招聘100人以上。
－ 在博世总部，计划于2009年以后向该领域的研发每年投入4亿欧元。截至2010年7月的员工人数为600人。
▽产品推出计划
・力争在2012年内实现IMG(Integrated Motor Generator)与SMG(Separate Motor Generator)的本地化生产。
－ IMG为同轴式电动机，主要用作轻度混合动力系统的起动机。
－ 2010年6月，博世总部赢产了用于IMG的油电混合动力总成，配套VW Touareg/Porsche Cayenne S的HV。
－ SMG为分离式电动机，因为比IMG尺寸更小、重量更轻，配套EV。
▽技术结构
・在2010年11月深圳EVS 25上，联合汽车电子展出了电驱/油电混合驱动解决方案。
－ 续能装置：驱动电池(与韩国SB Limotive合作)
－ 驱动装置：IMG(用于HV)
－ 控制装置：PEU(DC/DC变频)
－ 其他：eAD（采用SMG的电驱车修装置，用于EV）、ABS/ESP RBS(能源再生制动系统)、eDCT(电驱双离合变速器)、充电器(用于EV)、

（根据博世公布资料、各种报道制作）

【博世　在华R&D基地概要(截至2010年12月)】

	基地名称	所在地	设立日期	出资比例	备注
研究开发中心	博世技术中心(苏州)	江苏省苏州市	1995年4月	博世100%	・担任底盘系统和制动、底盘系统控制、汽车电子事业的开发。主要开发领域是ABS/ESP*等汽车安全技术。
	联合汽车电子有限公司技术中心	上海市	1997年	联合汽车电子100%（博世51%、中联电子49%）	・博世与中联电子各持股50%的联合汽车电子的R&D基地。 ・投资额1,800万欧元，以在保证此间中国制造商生产小型乘用车的EMS的应用与开发体制，推进汽油发动机电子控制技术的研发。 ・引进欧3/4排放推进器。
		重庆市	2006年4月		・联合汽车电子有(旗下的)汽车、摩托车用电子喷射系统开发基地。
	无锡博世柴油技术中心	江苏省无锡市	2005年11月	博世100%	・主要进行柴油发动机的电控技术、机械控制技术的研发。 ・投资总额5,000万欧元，设有发动机/底盘的动态检测与尾气检测设备。
	长沙技术中心*	湖南省长沙市	预定2012年	博世100%	・2010年8月，博世与当地政府就在湖南省长沙市新建生产开发基地达成一致，占地面积(含工厂)33万㎡，投资总额2.4亿元，预定2012年完工。 ・开发汽车用电子驱动系统、起动机、发动机等，开发人员预定150人左右。
测试跑道	博世(呼伦贝尔)汽车测试技术中心	内蒙古	2006年11月	博世100%	・2009年11月初公开，1期投资额1.5亿元，占地面积：湖南测试区域132万㎡，陆地测试区域54万㎡，主要提供ABS、ESP、TCS等配测试服务。
	博世(东海)汽车测试技术中心	江苏省东海县	预定2012年	博世100%	・2010年10月成立，投资总额3.6亿元，占地面积约100万㎡，预定2012年投产。 ・针对本土市场，进行以ABS/ESP*等汽车安全技术的开发支持与测试跑道。

（根据博世公布资料、各种报道制作）

摘自《第4章　中国10家主要电动化零部件制造商的经营概况》

摘自《第5章　世界50家主要零部件制造商的中国事业动向》

申请方法

本调查资料是非书店出售产品。申请或订阅本调查资料时，敬请填写申请表内必要事项并传真至本公司或致电公司营业部及通过电子邮件垂询(china@fourin.cn)。

世界汽车产业调查・研究・咨询报告

北京富欧睿汽车咨询有限公司

〒100020　中国北京市朝阳区东三环中路7号 北京财富中心A座翼楼717室
TEL:+86-10-6530-9159(营业部)
FAX:+86-10-6530-9160(营业部)
http://www.fourin.cn　E-mail:china@fourin.cn

订阅申请表

中国汽车零部件产业2011

【发行：2011年7月29日　规格：A4、259页+CD】

发行价格：7,800元（含国内邮资）

北京富欧睿汽车咨询有限公司
FAX:+86-10-6530-9160(营业部)

年　月　日

公司名称　部门名称
订阅人　职务
地址　邮编
电话　传真
E-mail
备注

FOURIN（北京富欧睿）

〒100020　中国北京市朝阳区东三环中路7号 北京财富中心A座翼楼717室
TEL:010-6530-9159　FAX:010-6530-9160　http://www.fourin.cn　E-mail:china@fourin.cn

发刊介绍

2011 中国汽车零部件产业

油耗限值标准不断强化、电动化和轻量化开发加快，在削减成本的压力下，供应商的收益状况备受关注

- 分析中长期的中国政府零部件产业培育政策，以及新的增长方向
- 剖析8家本土和8家外资汽车制造商的零部件采购战略和零部件自产体制
- 汇总包括10家EV、HV零部件制造商在内的50家中国供应商的配套战略
- 阐释50家欧美、日本、韩国等外资大型供应商的在华基地建设和事业战略

■发行：2011年7月29日　■规格：A4、259页+CD　■价格：7,800元（含国内邮资）

中国汽车产量连续2年增长450万辆，市场规模超过1,800万辆，在中国汽车产业刷新世界纪录的同时，中国汽车零部件产业也在快速增长。中国零部件产业对世界的影响力达到前所未有的程度，世界上每生产4辆汽车中就有1辆在中国生产，世界零部件产业的行业标准正向缺少中国就无法制定的方向发展。

苦于发达国家市场长期停滞的外资汽车零部件制造商，面对持续增长的中国市场，着手开发低成本零部件。另一方面，中国本土零部件制造商在保持低成本优势的同时，积极提高产品性能和品质、并通过强化产学研合作以掌握新技术，准备与外资零部件制造商展开正面交锋。在此背景下，中国政府在鼓励低油耗发动机、多档手动变速器、DCT等重要零部件产业进一步发展的同时，还积极培育EV、HV等发展所必需的电动化零部件产业基础，力争在新一代技术领域确立中国汽车零部件产业的竞争优势。

本调查报告书分析了中国汽车零部件产业的现状、面临的课题，以及主要零部件制造商的经营动向，是一本了解相关产业构成和竞争焦点所不可或缺的报告，相信会成为您在日新月异的中国市场上制定事业战略的重要参考资料。

希望您通过此介绍对本书有所了解，欢迎订阅本报告。

【中国　汽车零部件产业的趋势分析】

趋势	目的	具体事例
中国汽车制造商加强零部件自制事业的重组、整合	强化核心零部件的自制	・上汽对旗下零部件事业进行重组，成立了华域汽车（2009年） ・东风汽车零部件收购了东风电子科技65%的股份（2010年）
中国汽车制造商收购海外零部件制造商的经营资产	强化核心零部件的自制	・吉利收购了澳洲AT制造商DSI (2009年) ・比亚迪收购了荻原的馆林工厂 (2010年) ・北汽收购了瑞典的MT制造商WEIGL (2011年)
中国汽车零部件制造商收购海外制造商	取得核心技术	・太平洋世纪收购了转向系统制造商Nexteer (2010年)
外资系供应商和中国汽车制造商成立合资事业	提高核心零部件技术水平和获得配套渠道	・万都和吉利合资成立了底盘・制动器生产基地（2011年）
民营汽车零部件制造商上市	强化融资能力	・万里扬变速器实现上市（2010年） ・兴民钢圈实现上市（2010年） ・中原内配实现上市 (2010年)
成立EV等新能源汽车开发团体	强化合作团体的产品开发能力	・北京新能源汽车产业联盟（2009年成立。成员包括盟固利、采埃孚等） ・广东电动汽车产学研创新联盟（2009年成立。成员包括博捷电机等）
风险资本进军新能源汽车零部件领域	在潜力领域开拓商机	・青岛海霸能源投建10亿规模的锂离子电池工厂 (2010年) ・合肥国轩高科动力能源建设了日产20万Ah的锂离子电池工厂（2010年）
大型零部件供应商进军新能源汽车零部件领域	开拓新的事业领域	・万向集团与美国ENER1合资在浙江省建立了EV用锂离子电池的生产基地（2011年）
贸易摩擦	开拓海外市场	・美国对中国产轮胎提出了反倾销诉讼（2010年中国败诉） ・欧美对中国产铝合金轮毂征收反倾销税（2010年）
外资系供应商针对中国市场投放低价格产品	开拓中国市场	・采埃孚(ZF）针对中国的中型商用车开发出了低价格手动变速器（2007年）
外资系供应商和中国供应商成立合资事业	引进先进技术	・佛吉亚（Faurecia）与宁波华众塑料制品合资成立了塑料外饰零部件的生产基地（2011年）
共同开发新材料	新技术的应用・开发	・中石化和中国汽车技术研究中心就合作开发轻量化的树脂原材料达成一致（2010年）
引进新的制造工艺	提高产品附加价值	・宝钢成立汽车零部件热冲压生产体制（2009年） ・Gestamp在华新建零部件的热冲压和锻造工厂。 ・蒂森克虏伯（ThyssenKrupp）、宝钢加强激光焊接钢板事业。

（根据各种报道制作）

《中国汽车零部件产业2011》目录

第1章　中国汽车零部件产业的现状和焦点 1
1. 汽车零部件产业：面向2020年不断扩张的产业规模，有望造就“中国标准” 2
2. 特钢：支撑全球最大汽车生产国的中国零部件产业，面向新竞争时代追求规模化•低成本化 8
3. 零部件产业政策：支持传统零部件领域的技术开发，注重培育电动化零部件技术 16
4. 电动化零部件采购：中国系制造商积极加入，产业集约度较低致使供应商的收益能力面临考验 18
5. 中国零部件进出口：从2009年的出口剧减中复苏，出口激增恐带来贸易摩擦增多 24
6. 零部件生产集中度分析：外资系坚守系统性部件和高端原材料，中国系积极提高装备零部件的集约度 42

第2章　主要汽车制造商的中国采购方针及动向 79
1. 上汽集团：整合旗下零部件事业的同时，与通用在零部件领域深化合作以提升产品竞争力 80
2. 中国一汽：降低物流成本以提高本土采购率，通过一汽富奥的上市重组零部件事业 81
3. 东风汽车：调整商用车采购体系的同时，整合旗下零部件基地提高事业效率 82
4. 中国长安：与中航集团整合后巩固了共同采购方针，但零部件的事业重组遇阻 83
5. 奇瑞汽车：为达到2015年销售5万辆新能源汽车的目标，加紧构建相关供应链 84
6. 比亚迪：零部件自制率提高至70%，通过装配自产全铝发动机实现轻量化 85
7. 吉利汽车：收购沃尔沃后即将正式进军海外市场，加速构建海外供应链 86
8. 长城汽车：为建成2015年200万辆的生产体制，增强天津、河北2处基地的零部件产能 87
9. 大众：力争100%的本地采购率，与本土电池制造商探讨EV业务合作 88
10. 标致雪铁龙：推进本地采购与新型发动机引进，利用现有开发基地展开新能源车战略 89
11. 通用：与上汽集团合作推进新能源汽车事业，合资基地增强关键零部件产能 90
12. 福特/马自达：为了扩大本地采购，强化发动机生产、发展中部地区的零部件事业 91
13. 丰田：力争2013年削减30%的零部件采购成本，并扩大在华零件采购 92
14. 本田：以提高竞争力为目标，扩大来自参股本土制造商的采购比率、推进HV零部件国产化 93
15. 日产/雷诺：增强广州工厂产能和扩大CVT采购比率，供应商加快新厂建设 94
16. 现代/起亚：投建新工厂旨在2012年实现180万辆产能，本土采购率提高至9成以上 95

第3章　中国40家主要零部件制造商的经营概况 97
1. 北京海纳川：降低对北汽集团的依赖度，2015年推动主力产品向模块化组件转换 98
2. 滨州活塞：2010年业绩同比增长超过100%，2015年营业收入目标10亿元 99
3. 博盈投资：专注商用车车桥事业，物流成本较高等因素恐导致经营风险 100
4. 旭阳集团：接受佛吉亚的注资，旨在扩大中国一汽集团以外的销路 101
5. 戴卡轮毂：预计出口低迷的背景下新增1,000万件的产能，未来加快开拓国内市场 102
6. 大同齿轮：被收编到中国重汽旗下，以2015年60亿元营业收入为目标加快产能建设 103
7. 德赛集团：全资收购西门子VDO(惠州)，强化汽车电子事业 104
8. 东方久乐：主要配套中国系制造商，加快从低附加值产品向高附加值产品的转换 105
9. 东阳实业厂：大陆市场成为拉动整体增长的牵动力，2015年营业收入目标600亿台币 106
10. 风帆股份：以2020年100亿元营业收入为目标，加快产品构成向高附加值化、新能源应用调整 107
11. 福耀集团：旨在2015年成为世界最大的汽车玻璃供应商，投资向汽车事业倾斜 108
12. 航盛电子：力争到2015年实现1,000万套的年产能，增强AV产能、新进军电动化零部件 109
13. 华翔集团：以旗下上市公司宁波华翔为轴心集中参与内饰事业，加速资产的收购•出售 110
14. 华域汽车：整合上汽集团除动力总成之外的零部件事业，旨在提高事业效率 111
15. 锦恒汽车安全：出售安全气囊事业后专注于EMS事业，强化产品研发能力 112
16. 俊山五菱：降低对上汽通用五菱的依赖度，进军电动改装车领域规避事业风险 113
17. 凌云工业：以2015年100亿元营业收入为目标，增强产能、加快企业收购•重组等 114
18. 六和机械：与日美欧制造商合作以沿海部为中心进军大陆，今后向内陆地区扩展的事业动向值得关注 115
19. 洛阳轴承：以2015年100亿元营业收入为目标，与NTN成立合资公司期望扩大紧凑型车配套量 116
20. 敏实集团：构建以日系制造商为中心的配套关系，收益水平达业界最高 117
21. 南京奥特佳：取得国内汽车空调压缩机市场8成份额配套EV/HV的产品投放值得关注 118
22. 青特集团：通过重视开发•品质在重型车车桥领域取得成功，新进军大型客车配套事业 119
23. 瑞立集团：在国内OEM配套增加的拉动下2010年恢复正增长，面向新能源汽车的扩销值得期待 120
24. 三花集团：以2014年100亿元营业收入为目标，通过增强产能、收购企业等形式巩固生产体制 121
25. 山东金麒麟：面向海外同行的OEM生产保证了稳定收益，针对列车和飞机开发新产品 122
26. 陕西汉德车桥：争取2011年销售55万根、2015年销售90万根，加快产能建设 123
27. 天润曲轴：巩固重型货车用曲轴事业基础，面向中小型商用车、乘用车领域增强产能 124
28. 天宝集团：与国有企业合作参与收购美国零部件资产，未来将降低对欧美市场的依赖度 125
29. 万丰集团：鉴于国内轻量化需求的增加扩建产能，增强锻造铝轮毂产能 126
30. 万里扬变速器：通过收购山东临工在轻型以下商用车变速器市场取得绝对优势，并将进入乘用车市场 127
31. 万向集团：同时扩大海内外事业，针对国内需求增加的设备投资日益活跃 128
32. 潍柴动力：以2020年销售250万台、营业收入1,000亿元为目标，专注于提高产品竞争力 129
33. 威孚高科技：强化与博世的合作关系，建成低成本其轨用零部件的供给体制 130
34. 新风企业：计划2013年将其轨系统的年产能提高至200万个以期产能建设以扩大销量 131
35. 信义玻璃：国内市场的畅销带动营业收入同比增6成，致力于节能玻璃产品的开发与应用 132
36. 亚普公司：针对国内外市场增强产能，旨在2015年时燃料箱销量跻身世界前三 133
37. 亚太机电：针对OEM配套加快产能扩建的同时计划在售后市场扩大销量 134
38. 一汽富维：一汽大众销售增长带动2010年净利率同比增5成，摆脱对集团内配套的过度依赖成为今后课题 135
39. 玉柴集团：以2015年实现1,000亿元的营业收入为目标，致力于与整车制造商的合作及新能源产品的开发 136
40. 中原内配：专注于发动机气缸业务事业，计划在2012年前建成4,200万根的年产能 137

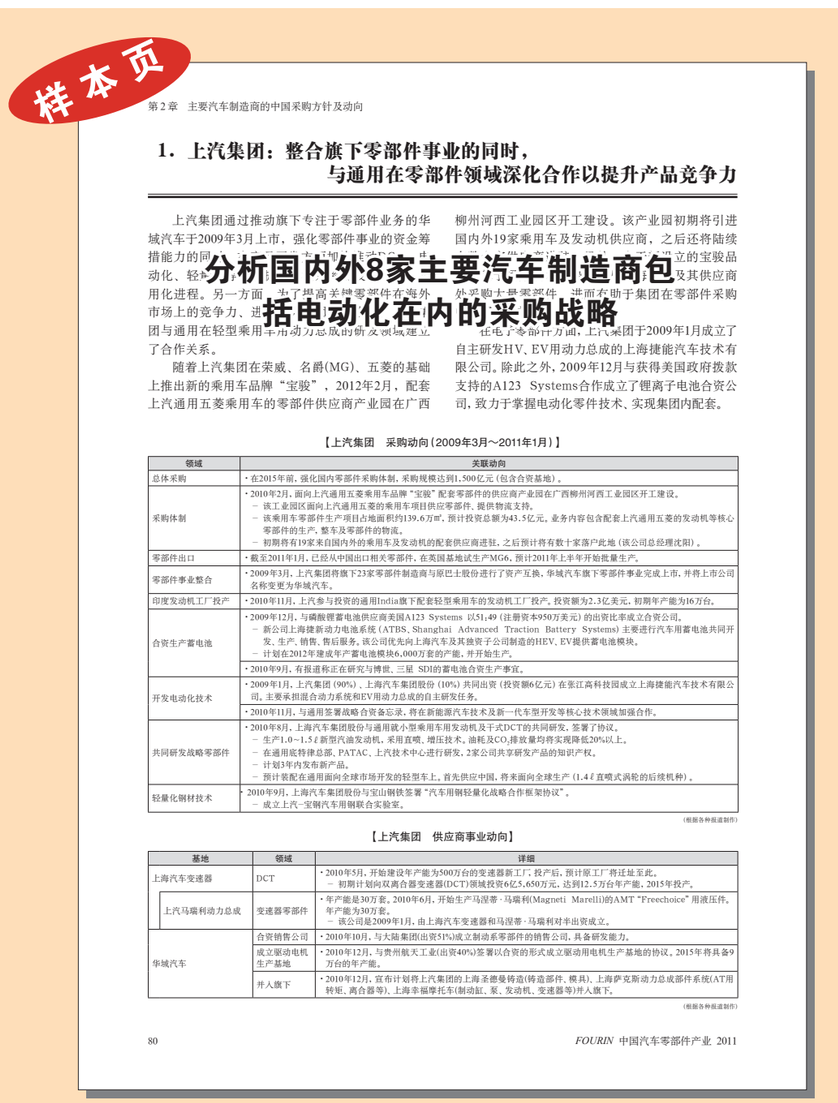
第4章　中国10家主要电动化零部件制造商的经营概况 139
1. 北京中纺锐力：专注于开关磁阻电机调速系统(SRD)，建成5,000套的年产能 140
2. 南车时代电动车：拥有电动化零部件和新能源客车事业，接受曙光集团增资以进一步扩大事业领域 141
3. 宁波韵升：强化钕铁硼磁铁和电机事业，通过收购日兴电机工业提高电机事业的开发能力 142
4. 大洋电机：从家电用电机转向车用电机领域，积极致力于设备投资和强化开发 143
5. 大都动力：主力产品包括永磁同步电机，订单规模有限恐存在发展风险 144
6. 上海电驱动：拥有固定配套商，但成本过高恐影响订单增长 145
7. 天津力神：营业目标指向1,000亿元，加快建设20万套的锂离子电池产能 146
8. 天津清源：从改装EV车转为自主开发微型EV平台，同时参与整车制造商的电动化开发 147
9. 万向电动汽车：全面展开蓄电池、电机、控制系统事业，考虑并入万向钱潮旗下 148
10. 温斯顿电池：凭借产品稳定性和缩短充电时间强化国内市场，与中寰雷天电池的竞争关系备受关注 149

第5章　世界50家主要零部件制造商的中国事业动向 151
1. 博世：向本土系制造商配套低价产品，致力于发展电驱动力总成和安全技术 152
2. 德尔福：推进旗下业务出售整合的同时，增强全球规模最大的上海连接器事业 154
3. 麦格纳：2010年起将EV事业定位为新的发展战略，考虑建设研发基地 156
4. 舍弗勒：加快新基地建设，今后与大陆集团的整合动向备受瞩目 158
5. 阿文美驰：出售LVS事业后2011年起专注于商用车系统，针对中国开发•投放相关产品 160
6. 亚新科工业技术：被金融公司收购后重建经营体制，进一步强化柴油机事业 161
7. 奥托立夫：收购德尔福中国安全带基地51%股权扩大本土本土事业，为削减成本推动零部件自制 162
8. 博格华纳：面向本土系制造商扩大涡轮增压器和DCT的销售，旨在2014前实现45%的年增长率 163
9. 康明斯：重新调整中国战略，加快从高端到低端产品的本土化生产 164
10. 伊顿：以混合动力系统和机械增压器为中心扩大销量，加入旨在普及EV的业界联盟 165
11. 佛吉亚：收购一汽供应商长春旭阳集团的股份，加快与本土供应商的合作 166
12. 辉门：2013年后将在上海研发基地开发EV零部件，同时计划强化售后市场 167
13. 科德宝：加快对华投资，针对上汽、吉利、奇瑞等整车车企强化燃料电池事业 168
14. 格特拉克：2012年将建成年产50万台DCT的产能，电动驱动装置的引进备受期待 169
15. 吉凯恩：在配套整车车企周边新建生产基地，低成本EV/HV相关产品的开发•投放趋于活跃 170
16. 米其林/固特异：米其林启动14.57亿元的投资项目，固特异搬迁大连基地 171
17. 海拉：厦门基地定位为全球最大的汽车用继电器生产基地，2010年以后将强化售后市场领域 172
18. 江森自控：加快电池生产本地化，计划2015年前建成3,000万个的电池年产能 173
19. 李尔：在华培育电子电器系零部件事业，面向EV的业务扩大值得期待 174
20. 玛涅蒂•马瑞利：与上汽合资成立的AMT基地正式投产，力争在中国小型车市场实现扩销 175
21. 马勒：针对新能源汽车需求的高涨加强在华生产体制，与贝洱的合作深化值得期待 176
22. 曼•胡默尔：力保双位数的年增长率，上海新基地投产、推动生产•研发的本地化 177
23. 天纳克：与中国一汽成立合资基地，力争面向商用车扩大排气系零部件的配套 178
24. 蒂森克虏伯：缩小车身•底盘事业规模，强化原材料及车轴等核心业务 179
25. 天合：2011年起推进EPS的本地化生产，获得来自4家本土系制造商的新订单 180
26. 法雷奥：出售在华非核心产品基地取得进展，向北汽供应电动传动系统 181
27. 伟世通：在华基地通过主导研发低价产品等，加快本地化研发 182
28. 威伯科：与中国重汽及一汽解放等本土系商用车厂商强化合作，力争2014年在华营业收入增长3倍 183
29. 采埃孚：2015年在华业务占合并营业额比例提升至15%，与东风等合作扩大对本土系制造商的配套 184
30. 爱信集团：推进本土化研发、投放低成本零部件，力争面向丰田以外制造商扩大销售 185
31. 捷太格特：力争2015年在华营业收入力达到1,100亿日元，加强面向中国一汽等民族系制造商的配套体系 187
32. 电装：投放成本降半的产品，旨在针对日系车企的低成本车及本土系车企实现扩销 189
33. 日立集团：展开智能电网事业，旨在面向本地系制造商配套电池 191
34. 恩梯恩：与洛阳LYC成立合资公司，2015年在华营业收入目标1,000亿日元 193
35. 康奈可：针对日产增强产能，通过本地化研发应对低成本零部件需求 194
36. 捷特科：2012年扩大CVT产能至73万套，开拓东风日产以外的配套市场成为中长期课题 195
37. 住友电工：加快线束领域的设备投资，2011年开始进军轮箍钢事业 196
38. 高田：加快投资应对中国市场的增长，天津生产基地将于2011年投产 197
39. 东海理化：重启一度冻结的在华设备投资，2010年佛山基地的产能增至1.5倍 198
40. 丰田合成：2010年罢工连发，2011年将增强散热器格栅等主力产品产能 199
41. 丰田自动织机：建成该公司最大发动机铸造零部件生产基地，降低空气压缩机成本以争取1/3的市场份额 200
42. 丰田纺织：长春成立新基地、成都迁址增强产能，推动面料相关业务重组 201
43. 日本电产：构建针对EV•HEV的电机销售体制，进军中国为地市场开拓本土系制造商 202
44. 普利司通：增强生产研发体制，加快推进低油耗轮胎及再生轮胎业务 203
45. 矢崎总业：在福建省设立线束生产基地，力争扩大与本土系制造商的合作 204
46. 现代摩比斯：针对现代汽车集团在华扩产项目增强零部件产能，还将扩大配套系列外车企 205
47. 万都：针对奇瑞汽车在北京基地建成EPB量产体制，面向韩美的出口基地建设取得进展 206
48. 韩泰轮胎/锦湖轮胎：为了扩大轮胎市场份额，均建成3,000万条产能体制 207

附录数据 209
1. 中国　分车种分细分车型汽车 产量•出厂量（2004～2010年） 210
2. 中国　分系列/品牌乘用车 产量•出厂量（1998～2010年） 212
3. 中国　分制造商分车型乘用车 产量•出厂量（1998～2010年） 214
4. 中国　分集团分制造商分车种汽车 产量•出厂量（1998～2010年） 230
5. 中国　汽车及相关产品 进出口统计（2005～2010） 252

敬请访问本公司网站了解其它样本

摘自《第1章　中国汽车零部件产业的现状和焦点》



摘自《第2章　主要汽车制造商的中国采购方针及动向》

摘自《第3章　中国40家主要零部件制造商的经营概况》