

样本页

卷末附录

【中国 分行政区农村地区摩托车每100人保有量(2000~2009年)】 (单位:辆)

地区	行政区	2000年	2001年	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	同比
华北	北京	36.7	36.0	41.3	41.9	42.9	45.3	37.3	34.1	33.2	29.9	(▼10.0%)
	天津	34.0	40.2	43.7	45.5	49.0	53.5	55.0	56.0	51.2	51.3	(0.3%)
	河北	34.3	39.3	43.6	43.8	46.6	50.2	61.5	61.2	62.8	62.7	(▼0.2%)
	山西											
东北	辽宁											
	吉林											
	黑龙江											
华东	上海											
	江苏	28.5	30.9	34.2	40.1	45.2	52.7	61.5	62.2	63.0	63.4	(0.7%)
	浙江	29.8	35.9	40.3	47.6	52.7	62.6	64.5	58.3	57.0	55.2	(▼3.1%)
	安徽	8.6	10.5	12.7	17.1	23.7	34.6	40.9	44.7	49.6	53.4	(7.7%)
	福建	49.7	54.2	57.6	63.3	71.9	75.2	80.8	84.7	87.5	89.5	(2.2%)
	江西	17.5	20.4	23.0	27.8	33.8	43.4	48.3	51.0	50.7	58.3	(15.1%)
	山东	37.1	42.8	47.4	51.3	55.3	65.2	69.0	72.1	69.6	70.3	(0.9%)
华南	河南	14.6	15.8	18.8	21.1	26.2	39.1	43.4	46.5	48.8	52.0	(6.5%)
	湖北	15.9	18.4	20.9	25.0	31.4	39.2	45.0	51.5	55.5	59.8	(7.6%)
	湖南	10.5	12.4	14.2	17.5	21.5	29.9	33.0	34.9	38.1	41.9	(9.8%)
	广东	54.2	59.0	64.5	71.4	77.1	86.9	89.7	94.3	97.8	101.6	(3.8%)
	广西	18.0	21.1	27.1	32.3	36.1	57.1	62.2	67.2	66.9	72.6	(8.0%)
	海南	53.3	55.4	64.0	65.0	76.1	77.2	85.3	84.3	86.0	96.8	(12.0%)
西南	重庆	3.7	5.2	6.3	7.8	9.7	12.6	15.8	17.6	19.5	22.3	(14.5%)
	四川	9.9	11.5	14.0	15.5	18.1	24.9	27.9	30.7	33.9	36.5	(7.8%)
	贵州	6.3	7.2	8.7	9.6	11.2	14.8	15.8	19.8	23.0	26.8	(16.5%)
	云南	5.0	5.5	6.6	8.1	11.7	16.3	23.0	27.3	33.3	38.8	(16.0%)
西北	西藏	0.2	0.8	1.7	2.3	3.3	12.7	17.1	29.6	33.5	38.1	(13.7%)
	陕西	14.6	16.6	19.4	22.2	25.2	35.8	38.1	42.4	46.1	47.3	(2.0%)
	甘肃	12.6	15.1	18.3	24.2	29.0	37.1	42.8	47.3	51.3	53.9	(5.1%)
	青海	11.5	15.2	22.5	33.8	39.3	52.8	56.8	65.5	71.5	73.3	(2.0%)
	宁夏	25.8	29.2	36.5	45.5	50.7	63.5	67.3	71.5	78.3	83.7	(6.8%)
全国平均	21.9	24.7	28.1	31.8	36.2	40.7	44.6	48.5	52.5	56.6	(8.0%)	

摘自《卷末附录》

卷末附录

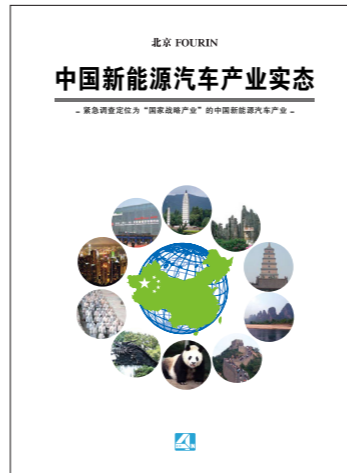
【中国 分行政区城市地区助力车每100人保有量(2002~2009年)】 (单位:辆)

地区	行政区	2002年	2003年	2004年	2005年	2006年	2007年	2008年	2009年	同比
华北	北京	3.2	4.6	4.0	5.1	6.6	7.4	7.4	9.1	(23.2%)
	天津	2.0	4.4	7.4	11.1	15.5	16.5	24.3	27.1	(11.4%)
华东	河北	2.7	3.9	6.5	13.2	17.8	21.8	36.6	24.3	(5.6%)
	山东									
华南	河南	2.3	4.8	9.1	15.6	21.9	27.6	38.9	45.2	(16.3%)
	湖北	1.7	2.2	2.8	4.6	6.1	8.3	9.5	11.1	(17.4%)
西南	重庆	1.8	0.3	2.3	0.7	0.7	2.5	2.0	2.3	(18.2%)
	四川	1.2	1.8	3.7	5.7	6.8	9.8	11.0	11.3	(2.7%)
西北	陕西	0.7	0.8	1.9	2.2	5.3	7.3	13.0	14.6	(11.9%)
	甘肃	0.9	1.9	5.8	5.6	8.1	7.8	6.1	7.8	(28.4%)
全国平均	2.7	4.3	6.5	9.5	12.6	17.5	23.1	25.7	(11.3%)	

摘自《卷末附录》

发刊介绍

中国新能源汽车产业实态



紧急调查定位为“国家战略产业”的中国新能源汽车产业

- ◆ 确立由PHEV和EV构成的新能源汽车范畴, 详解作为技术革新指导方针的产业政策!
- ◆ 出台稀土出口禁令、外资控股49%等限制政策, 中国力争取得世界EV领先地位!
- ◆ 反省电动摩托车市场猛涨至2,000万辆的法律缺失, 加快建设相关制度及法律!
- ◆ 标准尚未统一、展开全球最大规模的充电基础设施建设, 分析普及EV所面临的课题!
- ◆ 地方政府积极探讨新能源汽车长期发展计划, 调研各地区为获得EV技术展开的竞争!

■ 发行: 2011年4月29日

■ 规格: A4、183页

■ 价格: 8,800元(含国内邮资)

中国政府为在下一代汽车领域取得全球领先地位, 制定了新能源汽车(PHEV和EV)战略。计划加强法律制度的建设、培养市场、支持新技术的开发。

中国政府依据国内目前电动摩托车市场在短时间内急增至2,000万辆的现实, 断定民众对电动汽车也将有较高的接受度。另外, 政府计划利用本国在电动汽车驱动电池用锂元素、电机用稀土元素(钕、镝)的储量上的优势, 将电动汽车产业培养成“国家战略产业”。

由于在驱动电机、循环电池及电池隔片等关键技术及其制造技术方面较落后, 目前国内厂家仍不得不依赖引进国外的技术和资金。同时, 中国政府于2007年开始实施对稀土资源的出

口限制政策。并在2010年8月发布了《节能与新能源汽车产业发展规划(2011年~2020年)》草案(征求意见稿)。其中, 明确表示了在电动汽车关联零部件领域将外资出资比例限制在49%以下的意向, 坚持在该领域培养技术自主的民族系产业。同时, 于2010年5月将最高时速80km/h、续航里程不足100km/Charge的低速电动车认定为汽车。另一方面, 加快培养在地方上需求不断增长的低速EV市场的同时, 抓紧确立相关的安全标准、纳税义务及交通规则。

本调查报告全方位地分析了中国的电动汽车产业实态, 希望能在新能源汽车产业蓬勃发展的潮流中为贵公司开拓市场、制定战略提供帮助, 如被采用, 不胜感激!

申请方法

本调查资料是非书店出售产品。申请或订购本调查资料时, 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

中国新能源汽车产业实态

【发行: 2011年4月29日 规格: A4、183页】

发行价格: 8,800元(含国内邮资)

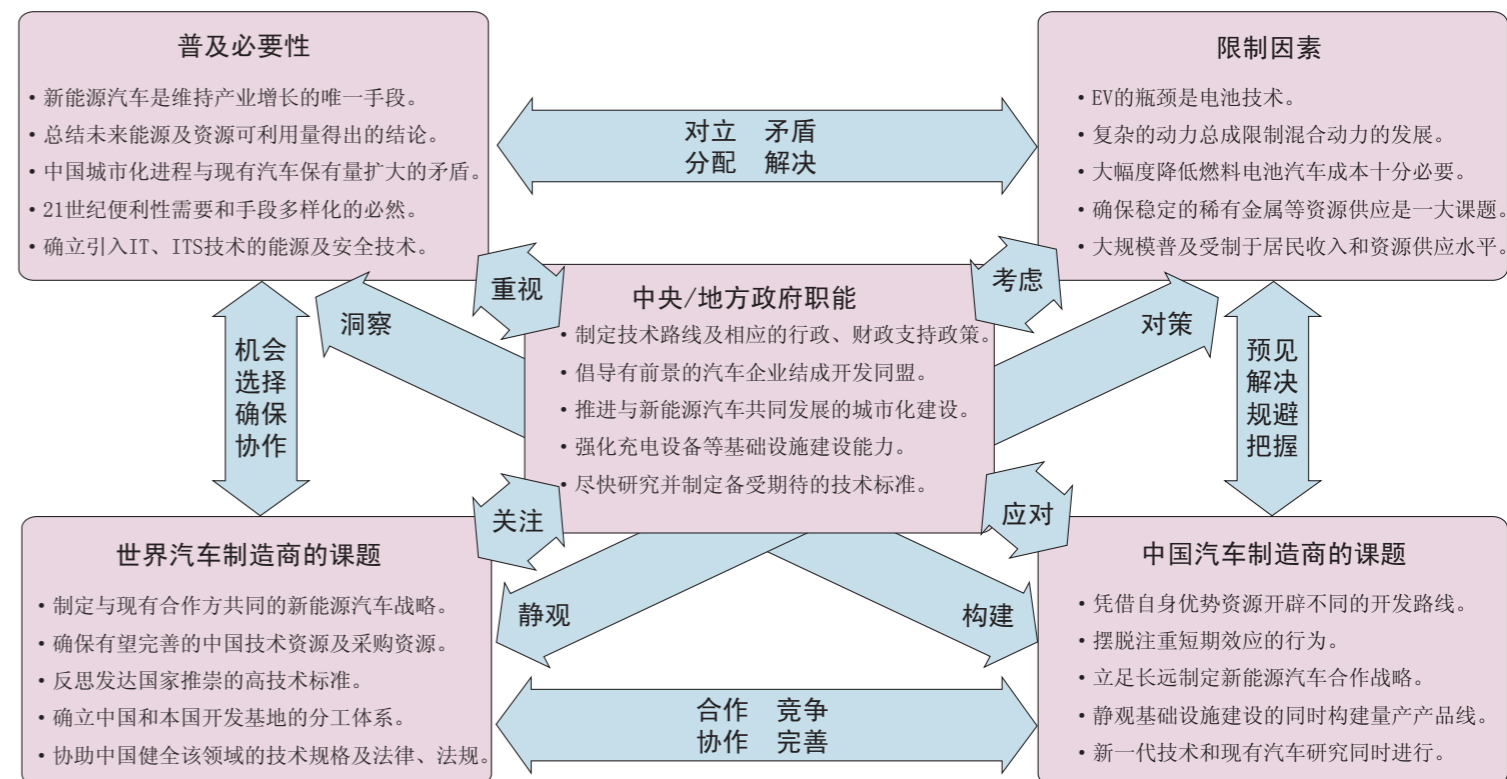
北京富欧睿汽车咨询有限公司

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	

【中国 新能源汽车普及的利弊因素及经营课题】



第1章 中国新能源汽车普及的关键因素：制度政策、基础设施建设和资源保障... 1
1、总论：在中国推进新能源汽车普及的可能性... 2
2、新能源汽车政策：定位为战略性新兴产业，在零部件领域首次设立门槛限制... 4
3、电动摩托车相关政策：市场急剧扩大，相关法制建设急需健全... 8
4、充电站等基础设施：率先展开充电站建设，技术标准有待进一步完善... 10
5、稀有金属：强化战略储备并抑制出口，稀土成为贸易摩擦点... 14
第2章 分行政区新能源汽车政策、充电设施建设、资源开发状况... 19
1、北京：通过政府采购培育本地制造商的新能源汽车事业，力争2015年达到15万辆产销规模... 20
2、天津：CATARC及国内最大EV/电池制造商所在地，在EV产业化方面发挥先驱作用... 22
3、河北：以唐山市为中心推进EV事业，计划2015年建成50万辆新能源汽车产能... 24
4、辽宁：以新能源汽车为内的新兴产业，力争2015年建成30万辆新能源汽车产能... 26
5、吉林：2012年将在长春市形成新能源汽车、在辽源市形成锂离子电池的产业聚集区... 28
6、上海：以世博会为契机加快推进新能源汽车普及，2015年建成30万辆新能源汽车产能... 30
7、江苏：发布新能源汽车产业扶持政策，力争2015年建成15万辆新能源汽车产能... 32
8、浙江：2012年杭州市新能源汽车保有量力争2万辆，探索EV租赁等商业模式... 34
9、安徽：合肥市被列为新能源汽车试运营城市，地方财政最高提供2万元补贴推进发展... 36
10、山东：以新能源客车为中心强化补贴制度，力争2015年建成30万辆新能源汽车产能... 38
11、河南：以郑州日产和郑州宇通为中心支持新能源汽车开发，力争到2015年建成5万辆年产能... 40
12、湖北：以东风汽车为中心加快纯电动车产业发展，率先进行太阳能充电站等基础设施建设... 42
13、湖南：展开混合动力客车示范运行活动，力争2015年新能源汽车产业产值达到120亿元... 44
14、广东：为普及新能源汽车以深圳市为中心加大补贴，力争2015年建成20万辆年产能... 46
15、广西：摩托车保有率较高，作为低价低速EV的有力消费市场值得期待... 48
16、海南：到2012年将在海口市投放1,050辆新能源汽车，预计对新能源的应用将趋于活跃... 50
17、重庆：扶持长安·力帆等5家当地制造商，2015年力争建成46万辆的新能源汽车产能... 52
18、四川：强化稀土资源的开发，力争2012年建成2万辆新能源汽车产能... 54
19、山西：将甲醇汽车定位为新能源汽车战略中心，力争2011年产值达到50亿元... 56
20、内蒙古：矿产·能源资源丰富，稀土储量量全国第一... 57
21、黑龙江：在齐齐哈尔设立新能源汽车生产基地，新能源利用日益活跃... 58
22、福建：新设控制系统开发基地，加大对厦门金龙和东南汽车的扶持力度... 59
23、江西：致力于全球最大锂矿山的开发，力争成为全国锂电池第一大产地... 60
24、贵州：力争到2014年建成产值超过300亿元的锂离子电池产业集群... 61
25、云南：作为“十城千辆”工程试点城市，省会昆明加快推广应用新能源汽车... 62
26、西藏：已探明拥有巨大的铜和碳酸锂储量，正在建设年产能全球第1的碳酸锂项目... 63
27、陕西：比亚迪、陕西汽车集团、省电力公司联合建设“新能源汽车示范基地”... 64
28、甘肃：加快电力清洁化，助推纯电动汽车等新能源汽车的普及... 65
29、青海：拥有全球三分之一的氯化锂资源，作为原材料供应地值得关注... 66
30、宁夏：加快推进能源结构清洁化，力争到2020年新能源发电比例达到18%... 67
31、新疆：积极培育新能源汽车市场，计划建设不逊色于沿海地区的充电设施... 68
第3章 全球汽车电动化的开发竞争中中国技术路线的选择... 69
1、中国的新能源汽车产业政策：相比HEV更侧重发展EV，急需引进低速小型电动车的界定标准... 70
2、新能源汽车市场：黎明前夕备受期待的中国市场潜力... 72
3、新能源汽车技术路线：相对于HEV更重视发展EV、PHEV产业，探索EV的发展前景... 78
第4章 汽车制造商的新能源汽车开发竞争... 91
1、上汽集团：以上海世博为契机正式启动新能源汽车研发，与美国A123合资生产蓄电池力争2012年量产EV... 92
2、中国一汽：考虑从丰田采购混合动力系统，将研发资源向PHEV、EV集中... 96
3、东风汽车：5年内将投入30亿元启动新能源汽车战略，力争建成10万辆HEV、5万辆EV的产销规模... 100
4、中国长安：2012年前投资10亿元发展新能源汽车，旨在2020年将其产销比率提高至30%... 104
5、比亚迪：专注发展的PHEV·EV在高成本压力下需求低迷，进军其他新能源产业规避风险... 108
6、奇瑞汽车：明确了从轻/中度HEV转到EV、PHEV的技术路线，探索实现量产的新商机... 110
7、吉利汽车：专注于推广轻度HEV车的同时，谨慎对待EV、PHEV的商品化... 112
8、北汽集团：力争2011年开始量产新能源汽车，2015年建成15万辆整车和32万套关键零部件生产规模... 114
9、其他乘用车制造商：引进外资技术，与本土研发机构和外资EV制造商合作强化开发能力... 116
10、投资型企业：以新能源汽车项目为契机，旨在进军整车市场... 120
11、新能源商用车：重点开发大型客车，逐步推进电动车及混合动力客车的量产... 122
12、无资质EV制造商：目前被默认发展，2011年以后恐无法获得低速电动车生产许可... 124
第5章 电动自行车制造商的事业动向... 127
1、绿源电动车：进军蓄电池领域，通过开发新型充电器谋求差异化竞争... 128
2、江苏新日：积极开发微型电动汽车旨在2014年销售5万辆，推进基地建设及对外合作... 129
3、江苏雅迪科技发展：每年投入1亿元研发费用强化产品竞争力，计划建成4个基地500万辆的生产体制... 130
4、上海立马电动车：钻研核磁电机技术，在南北方分别推行差异化的产品战略... 131
5、台州王派车业：试行全国统一的售价战略，天津基地投放“风爵”品牌产品... 132
6、山东英克莱：新投放锂离子电池产品，中长期计划发展电动汽车事业... 133
7、浙江千禧工贸：推进关键零部件和新产品的开发，为开拓北方市场而增设天津工厂... 134
8、天津富士达集团：在天津和无锡建成200万辆的年产能，2010年在县城和农村地区加快扩建销售网... 135
9、捷安特电动车：在驱动·控制系统方面拥有核心竞争力，母公司加快扩张本地事业、增加设备投资... 136
10、捷奥比电动车：加快发展锂离子电池电动自行车，力争2010年销售10万辆... 137
11、速派奇车业：在常州市和天津市合计建成300万辆产能，2010年后大力开拓农村市场... 138
12、澳柯玛新能源电动车：专注于电源管理等关键零部件的开发，在集团内的产值比重逐步增加... 139
13、上海灵之通电动车：拥有天津和无锡2家生产基地，2010年积极开展宣传和促销活动... 140
14、南京大陆鸽高科技：2009年出现279.3万元赤字，力争通过电池开发及新产品投放改善业绩... 141
15、上海卧龙电动车业：脱胎于电机制造商，总部迁至上海积极提升品牌形象... 142
16、常州洪都电动车：开发面向农村市场的产品，借力“家电下乡”政策扩大销量... 143
17、江苏新世纪机车科技：以摩托车制造商身份迈入电动车领域，加快提高品牌影响力、扩大海外事业... 144
18、江苏银洋科技：针对市场上的同质化竞争，通过延长续航里程突出产品特色... 145
19、天津市明佳车业：委托外资超市销售实现快速增长，但质量问题有可能制约今后发展... 146
20、苏州小羚羊电动车：开展多样化的产品战略，与创元科技解除资本关系后的发展前景值得关注... 147
第6章 供应商的事业状况... 149
1、中国 新能源汽车产业关键零部件制造商一览表... 150
2、中国 HEV、PHEV产品的关键零部件采购一览表... 162
3、中国 EV产品的关键零部件采购一览表... 172
卷末附录... 179
1、中国 分制造商分车型HEV、PHEV、EV出厂量(2005~2009年、2009/2010年1~8月)... 180
2、中国 分行政区自行车产量(2000~2009年)... 180
3、中国 分行政区电动自行车产量(2000~2009年)... 180
4、中国 分行政区城市地区助力车每100人保有量(2002~2009年)... 181
5、中国 分行政区农村地区摩托车每100人保有量(2000~2009年)... 182
6、中国 分行政区城市地区摩托车每100人保有量(2000~2009年)... 183

样本页

第1章 中国新能源汽车普及的关键因素：制度政策、基础设施建设和资源保障

1. 总论：在中国推进新能源汽车普及的可能性

中国正面临着迎接汽车化社会的同时，应对日益严峻的环境问题的两难抉择。事实上，曾经长期作为个人移动方式的自行车是最环保的交通工具。在欧美发达国家，卖掉私家车转向使用自行车作为通勤工具的环保派消费者正在逐渐增加。

识，随着收入水平的上升，对汽车的消费欲望也将不可遏制。例如，在对中国年轻人群的消费喜好进行的调查中显示，汽车经常位列最渴望消费品的前三之中。而在日本等发达国家的年轻人中，汽车早在数年前就被排除在最渴望消费品的前十之外。

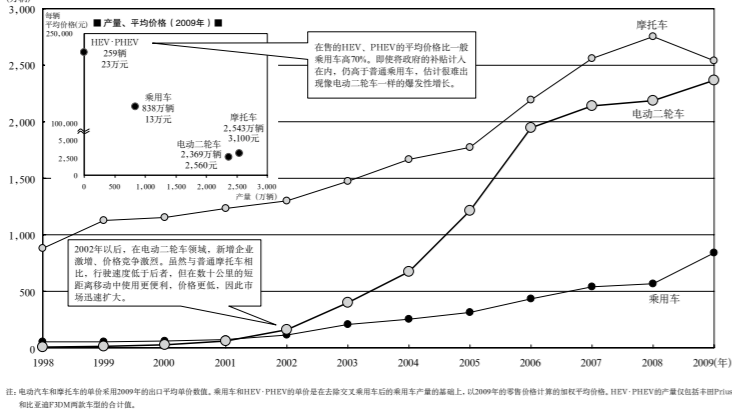
制度、基础设施建设、资源保证等方面探讨作为国家战路的新能源汽车产业定位

因此，大多数国民即便拥有环保消费的意识，也会生活造成的弊端和不便，政府方面积极推进汽

【中国 2020 /2030年基本数据展望】

Table with 4 columns: 2010年, 2020年, 2030年. Rows include: 人口规模, 收入水平, 汽车保有规模, 石油消费量, CO2排放量.

【中国 从电动二轮车的普及情况分析汽车电动化的可能性】



注：电动汽车和摩托车产量均采用2009年的出口平均价格。乘用车和HEV·PHEV的均价是在包含进口乘用车后计算的加权平均价格。HEV·PHEV的产量包括进口和国内生产两种车型的合计。

样本页

第2章 分行政区新能源汽车政策、充电设施建设、资源开发状况

2. 天津：CATARC及国内最大EV/电池制造商所在地，在EV产业化方面发挥先驱作用

天津市的汽车零部件制造商超过100家，是国内为数不多的汽车产业集聚地，在电动车领域也发挥着领军作用。该市拥有在电动汽车及相关零部件领域推进技术标准化的政府研发机构“中国汽车技术研究中心(CATARC)”、中国最大的电动车制造商“天津清源电动车辆”、最大的电动车用电池制造商“天津力神电池”等电动车

的企业和研发机构，正在逐步形成有利于电动汽车产业发展的产业集聚区。2010年3月，由上述3家企业、研发机构和一汽夏利等整车制造商发起的新能源汽车产业技术创新联盟正式成立，旨在进一步推进天津市新能源汽车行业的产业化发展。天津清源电动车辆是由中国汽车技术研究中

分行政区整理新能源汽车的产业政策及基础设施动向，地方政府积极发展新兴产业促进地方经济的增长

Table with 3 columns: 概要, 动向, 基础设施建设动向, 资源状况. Includes a map of China highlighting Tianjin and various data points for the city.

(根据天津市政府信息公开网站、中国统计年鉴、中国汽车工业协会资料)

样本页

第2章 分行政区新能源汽车政策、充电设施建设、资源开发状况

工业(集团)共同投资组建的有限责任公司，为了实现纯电动汽车的产业化，在国家863计划中承担了纯电动轿车的整车开发及关键零部件的系统研发等多个项目，引来广泛关注。此外，截至2010年，该公司不仅向美国等国家出口了3,000辆电动汽车，还建成了年产2万辆电动车、1,000辆混合动力客车的生产能力，将天津市推向领先于国内其他地区的电动汽车生产基地的位置。

天津市在培育新能源汽车产业集群的同时，还积极投资建设包括纯电动汽车等新一代汽车基础设施

节约·可再生能源利用”为理念的中国首个国家级大规模生态城市开发项目“天津生态城”已经启动。该生态城在规划中提出了将利用绿色交通的出行比率提高至90%的目标，纯电动汽车成为居民主要的交通工具。因此，智能电网·纯电动车充电设备逐步扩建，2015年前规划建设3个大型充电站、3个中型充电站、300个充电器。2010年4月该项目中的首个大型充电站已经开工建设。此外，奇瑞汽车于2010年9月宣布将向天津生态城提供纯电动、混合动力、燃料电池车辆等新能源汽车，以扩大该公司在业的影响力。

Table with 4 columns: 动向·备注, 年份, 企业名称, 备注. Lists various EV manufacturers and their activities in Tianjin.

(根据公司公告资料、各种新闻报道)