



艾凯咨询
ICAN Consulting

2015-2020年中国汽车集群市场 深度评估及投资前景分析报告

一、调研说明

《2015-2020年中国汽车集群市场深度评估及投资前景分析报告》是艾凯咨询集团经过数月的周密调研，结合国家统计局，行业协会，工商，税务海关等相关数据，由行业内知名专家撰写而成。报告意于成为从事本行业人士经营及投资提供参考的重要依据。

报告主要可分为四大部分，首先，报告对本行业的特征及国内外市场环境进行描述；其次，是本行业的上下游产业链，市场供需状况及竞争格局从宏观到细致的详尽剖析，接着报告中列出数家该行业的重点企业，分析相关经营数据；最后，对该行业未来的发展前景，投资风险给出指导建议。相信该份报告对您把握市场脉搏，知悉竞争对手，进行战略投资具有重要帮助。

官方网址：<https://www.icandata.com/view/259119.html>

报告价格： 纸介版9000元 电子版9000元 纸介版+电子版9200元

订购电话： 400-700-0142 010-80392465

电子邮箱： sales@icandata.com

联系人： 刘老师

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、摘要、目录、图表

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 特色产业集群与区域经济优势的耦合
 - 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
 - 2.7.4 产业集群价值实现途径

第三章 汽车产业运行现状及投资潜力分析

3.1 2014-2015年中国汽车工业经济运行现状

3.1.1 行业产销状况

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 2015-2020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 2014-2015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 2014-2015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 2014-2015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
 - 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 2014-2015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
 - 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 2014-2015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 2014-2015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 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 2014-2015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 2014-2015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 2014-2015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 2014-2015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 2014-2015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 2014-2015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

图表目录：

图表：产业集群的类型及其绩效

图表：产业集群分类比较

图表：产业集群五大行动主体相互作用

图表：产业集群价值系统图

图表：钻石模型中的产业集群

图表：产业集群结构

图表：产业集群价值链要素分析

图表：产业集群价值链模型

图表：实现产业集群价值的途径

图表：政府、行业组织和企业组建的产业集群发展模式

图表：2011-2014年月度汽车销量及同比变化情况

图表：2011-2014年月度乘用车销量变化情况

图表：2011-2014年1.6L及以下乘用车销量变化情况

图表：2011-2014年商用车月度销量变化情况

图表：2012-2014年乘用车系别市场份额比较

图表：2014-2015年汽车销量及同比变化情况

图表：2014-2015年乘用车销量变化情况

图表：2014-2015年1.6L及以下乘用车销量变化情况

图表：2014-2015年商用车月度销量变化情况

图表：2013年国内汽车销售市场占有率

图表：2014年国内汽车销售市场占有率

详细请访问：<https://www.icandata.com/view/259119.html>

三、研究方法

- 1、系统分析方法
- 2、比较分析方法
- 3、具体与抽象方法
- 4、分析与综合方法
- 5、归纳与演绎方法
- 6、定性分析与定量分析方法
- 7、预测研究方法

四、数据来源

对行业内相关的专家、厂商、渠道商、业务（销售）人员及客户进行访谈，获取最新的一手市场资料；

艾凯咨询集团长期监测采集的数据资料；

行业协会、国家统计局、海关总署、国家发改委、工商总局等政府部门和官方机构的数据与资料；

行业公开信息；

行业企业及上、下游企业的季报、年报和其它公开信息；

各类中英文期刊数据库、图书馆、科研院所、高等院校的文献资料；

行业资深专家公开发表的观点；

对行业的重要数据指标进行连续性对比，反映行业发展趋势；

中华人民共和国国家统计局 <http://www.stats.gov.cn>

中华人民共和国国家工商行政管理总局 <http://www.saic.gov.cn>

中华人民共和国海关总署 <http://www.customs.gov.cn>

中华人民共和国商务部 <http://www.mofcom.gov.cn>

中国证券监督管理委员会 <http://www.csrc.gov.cn>

中华人民共和国商务部 <http://www.mofcom.gov.cn>

世界贸易组织 <https://www.wto.org>

联合国统计司 <http://unstats.un.org>

联合国商品贸易统计数据库 <http://comtrade.un.org>

五、关于艾凯咨询网

艾凯咨询网（www.icandata.com）隶属艾凯咨询集团（北京华经艾凯企业咨询有限公司），艾凯咨询集团专注提供大中华区产业经济情报，为企业商业决策赋能，是领先的市场研究报告和竞争情报提供商

艾凯咨询集团为企业专业提供投资咨询报告、深度研究报告、市场调查、统计数据等。艾凯咨询网每天更新大量行业分析报告、图表资料、竞争情报、投资情报等，为用户及时了解迅速变化中的世界和中国市场提供便利，为企业商业决策赋能。

研究力量

高素质的专业的研究分析团队，密切关注市场最新动向。在多个行业，拥有数名经验丰富的专业分析师。对于特定及专属领域，我们有国内外众多合作研究机构，同时我们聘请数名行业资深专家顾问，帮助客户分清市场现状和趋势，找准市场定位和切入机会，提出合适中肯的建议，帮助客户实现价值，与客户一同成长。

我们的优势

权威机构 艾凯咨询集团二十年深厚行业背景;

数量领先 囊括主流研究报告和权威合作伙伴;

服务齐全 促销、推荐指数、积分、网上支付等;

良好声誉 广泛知名度、满意度，众多新老客户。