



艾凯咨询
ICAN Consulting

2016-2022年中国汽车行业节能 减排市场分析及投资策略研究报 告

一、调研说明

《2016-2022年中国汽车行业节能减排市场分析及投资策略研究报告》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/275879.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

日前，国务院发布了《2014-2015年节能减排低碳发展行动方案》（简称《行动方案》）。可以说，《行动方案》是“十二五”以来，对我国节能减排战略的中期总结，也是进一步落实节能减排规划的具体方案。

近年来，国务院以及地方政府相继发布关于大气污染防治、燃油消耗限值、内燃机节能减排、机动车排放升级等内容的十余项政策，无疑给在节能减排过程中备受关注的汽车行业带来了巨大的压力，但同时也给汽车零部件企业带来了发展机遇。

报废黄标车推动零部件再制造

汽车零部件再制造是近几年汽车行业喋喋不休的话题。

刚刚发布的《行动方案》相比国务院于2013年9月发布的《大气污染防治行动计划》，对黄标车和老旧车淘汰提出了更严格和细致的要求。2014年底前，全国淘汰黄标车和老旧车600万辆，到2017年淘汰全部黄标车，京津冀、长三角、珠三角为重点治理区域，各省市也规划了详细的淘汰指标。黄标车和老旧车的整治有望成为汽车拆解与回收、零部件再制造行业快速发展的催化剂。

据了解，截至2013年底，我国共有黄标车1300万辆之多，约占汽车保有量的10%，而近几年中国汽车市场也将迎来报废汽车数量快速增长的阶段。值得注意的是，随着国家报废汽车回收法规、再制造法规的日益完善，所淘汰车辆的回收价值进一步提高，同时也将有效避免非正规回收现象的出现。另外，多数省市对提前淘汰的黄标车给予不同程度的补贴，促进黄标车流入正规拆解渠道。

2001年6月实施至今的《报废汽车回收管理办法》规定，报废汽车回收企业拆解的“五大总成”不得进行再制造，但这个规定将有所改变。国家发改委于2008年3月发布的《汽车零部件再制造试点管理办法》，允许14家零部件再制造试点企业，回收发动机、变速器、发电机、转向器和起动机五类产品进行再制造。国务院2010年7月发布的《报废机动车回收拆解管理条例（征求意见稿）》中，允许“五大总成”再制造，一旦该条例正式实施无疑将提高报废车辆的回收再利用率。

另外，2013年11月发布的《内燃机再制造推进计划》推动内燃机再制造产业规模化、规范化发展。据了解，去年潍柴等企业再制造发动机产品销量大幅增长。日本、美国的部分企业也开始介入到我国汽车拆解及零部件再制造产业。

油耗限值加严涡轮增压爆发

达到每百公里油耗5.0升，这对于目前市面上运行的大部分汽车来说，都难以实现。"到2015

年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至6.9升/百公里。到2020年，当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至5.0升/百公里。”这是2012年6月国务院发布的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012~2020年）》的目标之一。

为落实此目标，2014年1月，国家发布了效果最直接、评定最严格的《乘用车燃料消耗量限值》、《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》强制性国家标准，并公开征求意见。5月7日，工信部又发布《关于加强乘用车企业平均燃料消耗量管理的通知(征求意见稿)》，明确了相关惩处措施，包括公开通报、暂停新车申报和停止新上产能审批等。这充分表明了国家在汽车产业推广节能产品的决心。

面对严格燃料消耗量限值，小排量增压车型得到推崇。不仅是外资企业，华晨、长城、奇瑞、上汽荣威、比亚迪等自主品牌车企也在近几年中不断完善涡轮增压车型。美国汽车零部件企业霍尼韦尔预测，中国涡轮增压器市场规模将从2013年的500万台翻番至2018年的1000万台，涡轮增压器覆盖配套比例将达到30%以上。

对于降低油耗，最有效的方式之一就是减重。有专家表示，如果全国所有汽车平均重量减少25%，那么，燃油消耗即可减少13%。所以，镁铝合金、塑料以及新型轻量化材料打造的汽车零部件也越来越受到社会的认可，而随着工艺的进步、成本的降低，这类轻量化材料可制造的零部件范围不断扩大，可靠性也更强。另外，怠速启停、两级/多级增压器、绿色轮胎等有助于降低油耗的技术也具有较好的发展前景。

排放升级后处理企业迎曙光

汽车排放的升级一直牵动着每家整车和零部件企业的神经。

2014年4月，工信部2014年第27号公告终于将柴油车国四排放标准实施时间敲定。自2014年12月31日起，废止适用于国家第三阶段汽车排放标准柴油车产品《公告》，2015年1月1日起国三柴油车产品将不得销售。也就是说，明年1月1日起全国范围内销售的柴油车都必须实施国四排放标准。目前，地方更为严厉的排放标准也正在酝酿。北京市环保局相关负责人日前透露，2016年北京将开始推行京6标准。

发动机及配件、后处理系统、车用尿素等相关企业终于迎来曙光。这些零部件企业都是紧随国四、国五排放标准实施进度而提前规划、设计、生产汽车零部件，以应对市场需求变化，而此前业界担心的油品不到位的问题也得到了国务院的回应。《行动方案》要求，2014年底，在全国供应国四标准车用柴油，到2015年底，京津冀、长三角、珠三角等区域内重点城市全面供应国五标准车用汽油和柴油。这为国四、国五汽柴油车的推广扫清油品障碍。

2013年2月，国务院办公厅发布的《关于加强内燃机工业节能减排的意见》明确了内燃机节能减排的发展方向。汽油机直喷燃油系统、增压器，柴油机电控高压燃油喷射系统、高效增压中冷系统、排气后处理系统以及电子控制技术将得到普及。

目前，减少汽车尾气污染物排放的技术已经得到业界共识。在柴油机领域，SCR（选择性催化还原技术）和EGR（废气再循环）后处理技术是减排的主要技术方向。每年柴油机尾气处理市场规模已超过140亿元。部分零部件企业早已开启了后处理系统的研发与配套工作。据了解，威孚高科去年汽车后处理系统产品营业收入同比增长达到28.77%。银轮股份年产1万套SCR系统及年产8万套SCR转化器项目正在积极建设。

SCR的广泛应用不能脱离车用尿素的充足供应，国内市场对车用尿素溶液的需求量在1万吨左右。2013年7月1日，车用尿素溶液国家标准正式实施，推进了车用尿素市场规范发展。最近一年，美丰加蓝、江苏可兰素等车用尿素企业不断扩充产品生产线，以满足市场需求。

2013年中国新能源汽车产量1.75万辆，其中纯电动14243辆，插电式混合动力3290辆；新能源汽车销售1.76万辆，其中纯电动销售14604辆，插电式混合动力销售3038辆。2012-2015年中国新能源汽车产量统计表：辆 资料来源：艾凯咨询网整理

2014年新能源汽车生产78499辆，销售74763辆，比上年分别增长3.5倍和3.2倍。其中纯电动汽车产销分别完成4.8605万辆和4.5048万辆，比上年分别增长2.4倍和2.1倍；插电式混合动力汽车产销分别完成2.9894万辆和2.9715万辆，比上年分别增长8.1倍和8.8倍。2011-2014年中国新能源汽车销量统计表：辆 资料来源：艾凯咨询网整理

本研究报告数据主要采用国家统计局数据，海关总署，问卷调查数据，商务部采集数据等数据库。其中宏观经济数据主要来自国家统计局，部分行业统计数据主要来自国家统计局及市场调研数据，企业数据主要来自于国统计局规模企业统计数据库及证券交易所等，价格数据主要来自于各类市场监测数据库。

报告目录：

第一部分 行业发展分析 1

第一章 汽车行业节能减排的宏观环境分析 1

第一节 经济环境 1

一、2015年宏观经济运行指标分析 1

二、2015年中国经济发展预测 29

三、“十二五”中后期我国经济增长潜力分析 30

第二节 社会环境 34

一、我国的节能环保理念逐步强化 34

二、我国“两型社会”推进节能减排 43

三、中国节约型社会推动节能减排发展 44

| | |
|---------------------------|----|
| 四、全国各地环保模范城市建设如火如荼 | 44 |
| 五、2014-2015年年节能减排形势 | 46 |
| 六、我国将开展十大重点工作推进节能减排 | 47 |
| 第三节 生态环境 | 48 |
| 一、2014-2015年年我国环境质量形势严峻 | 48 |
| 二、2014-2015年年我国环境保护各项重点工作 | 48 |
| 第四节 能源环境 | 51 |
| 一、2014-2015年年中国能源消费现状分析 | 51 |
| 二、《能源发展"十二五"规划》出台 | 51 |
| 三、中国能源问题要求节能减排 | 52 |
| 四、中国鼓励新能源和节能减排发展 | 53 |
| 五、中国继续推进能源体制改革 | 54 |

第二章 汽车行业发展状况分析 55

第一节 世界汽车行业发展概况 55

一、2014-2015年全球十大汽车生产国汽车产量及其变化 55

近年来在亚洲产销市场快速增长的推动下，全球汽车工业发展态势良好，根据世界汽车工业协会（OICA）发布的最新统计数据：2013年全球汽车产量达到8724.98万辆，同比增长3.6%。当中乘用车产量为6538.66万辆，商用车产量为2186.32万辆。2007-2013年全球汽车产量统计：

| 国家 | 乘用车 | 商用车 | 合计 | 同比增长 |
|------|----------|----------|----------|---------|
| 全球总计 | 65386596 | 21863249 | 87249845 | 3.6% |
| 阿根廷 | 506539 | 284468 | 791007 | 3.5% |
| 澳大利亚 | 185427 | 30499 | 215926 | -4.7% |
| 奥地利 | 148320 | 22900 | 171220 | 20.0% |
| 比利时 | 449600 | 30564 | 480164 | -10.8% |
| 巴西 | 2742309 | 998109 | 3740418 | 9.9% |
| 加拿大 | 965191 | 1414615 | 2379806 | -3.4% |
| 中国 | 18085213 | 4031612 | 22116825 | 14.8% |
| 捷克 | 1128473 | 4458 | 1132931 | -3.9% |
| 埃及 | 25650 | 13400 | 39050 | -30.9% |
| 芬兰 | 3330 | 0 | 3330 | 14.8% |
| 法国 | 1460000 | 280000 | 1740000 | -11.6% |
| 德国 | 5439904 | 278318 | 5718222 | 1.2% |
| 匈牙利 | 220000 | 2400 | 222400 | 2.1% |
| 印度 | 3138988 | 741950 | 3880938 | -7.0% |
| 印尼 | 925111 | 283100 | 1208211 | 13.4% |
| 伊朗 | 538170 | 87940 | 626110 | -38.2% |
| 意大利 | 388465 | 269742 | 658207 | -2.0% |
| 日本 | 8189323 | 1440747 | 9630070 | -3.1% |
| 马来西亚 | 540200 | 55970 | 596170 | 4.7% |
| 墨西哥 | 1771987 | 1280408 | 3052395 | 1.7% |
| 荷兰 | 0 | 0 | 0 | -100.0% |
| 波兰 | 475000 | 108258 | 583258 | -10.9% |
| 葡萄牙 | 109698 | 44318 | 154016 | -5.8% |
| 罗马尼亚 | 410959 | 38 | 410997 | 21.7% |
| 俄罗斯 | 1919636 | 255675 | 2175311 | -2.6% |
| 塞尔维亚 | 10100 | 805 | 10905 | -1.2% |
| 斯 | | | | |

洛伐克 975000 0 975000 5.2% 斯洛文尼亚 89395 4339 93734 -28.4% 南非 265257
 280656 545913 1.2% 韩国 4122604 398825 4521429 -0.9% 西班牙 1719700 443638
 2163338 9.3% 瑞典 161080 N.A. 161080 -1.1% 台湾 291037 47683 338720 -0.1% 泰
 国 1122780 1409797 2532577 4.3% 土耳其 633604 491930 1125534 4.9% 乌克兰 45758
 4691 50449 -33.9% 英国 1509762 87671 1597433 1.3% 美国 4346958 6698944 11045902
 6.9% 乌兹别克斯坦 133740 21020 154760 -5.7% 其他 474188 127950 602138 0.4%
 总计 65386596 21863249 87249845 3.6% 资料来源：OICA 2009-2013年全球汽车产量分国家
 统计表（辆） 国家 2009年 2010年 2011年 2012年 2013年 总计 61,791,868 77,703,987
 80,045,075 84,100,167 87,249,845 阿根廷 512,924 716,540 828,771 764,495 791,007 澳大利
 亚 227,283 244,007 224,193 209,730 215,926 奥地利 72,334 104,997 152,505 142,662
 171,220 比利时 537,354 555,302 595,084 541,874 480,164 巴西 3,182,923 3,381,728
 3,407,861 3,342,617 3,740,418 加拿大 1,490,482 2,068,189 2,135,121 2,463,732 2,379,806
 中国 13,790,994 18,264,761 18,418,876 19,271,808 22,116,825 捷克 983,243 1,076,384
 1,199,845 1,178,938 1,132,931 埃及 92,339 116,683 81,731 56,480 39,050 芬兰 10,971
 6,665 2,631 2,900 3,330 法国 2,047,693 2,229,421 2,242,928 1,967,765 1,740,000 德国
 5,209,857 5,905,985 6,311,103 5,649,269 5,718,222 匈牙利 214,543 211,461 213,531 217,840
 222,400 印度 2,641,550 3,557,073 3,927,411 4,145,194 3,880,938 印尼 464,816 702,508
 838,388 1,065,557 1,208,211 伊朗 1,394,075 1,599,454 1,649,311 1,013,561 626,110 意大利
 843,239 838,186 790,348 671,768 658,207 日本 7,934,057 9,628,920 8,398,630 9,942,711
 9,630,070 马来西亚 489,269 567,715 533,695 569,620 596,170 墨西哥 1,561,052 2,342,282
 2,681,050 3,001,974 3,052,395 荷兰 76,751 94,132 73,151 50,862 0 波兰 878,998
 869,474 838,133 647,803 583,258 葡萄牙 126,015 158,729 192,242 163,561 154,016 罗马
 尼亚 296,498 350,912 335,232 337,765 410,997 俄罗斯 725,012 1,403,244 1,990,155
 2,231,737 2,175,311 塞尔维亚 16,738 18,033 11,023 11,032 10,905 斯洛伐克 461,340
 561,933 639,763 900,000 975,000 斯洛文尼亚 212,749 211,340 174,119 130,949 93,734 南
 非 373,923 472,049 532,545 539,424 545,913 韩国 3,512,926 4,271,741 4,657,094 4,561,766
 4,521,429 西班牙 2,170,078 2,387,900 2,373,329 1,979,179 2,163,338 瑞典 156,436 217,084
 188,969 162,814 161,080 台湾 226,356 303,456 343,296 339,038 338,720 泰国 999,378
 1,644,513 1,457,798 2,429,142 2,532,577 土耳其 869,605 1,094,557 1,189,131 1,072,339
 1,125,534 乌克兰 69,295 83,133 104,654 76,281 50,449 英国 1,090,139 1,393,463
 1,463,999 1,576,945 1,597,433 美国 5,731,397 7,762,544 8,661,535 10,328,884 11,045,902
 乌兹别克斯坦 117,900 222,022 179,560 164,180 154,760 其他 409,433 495,020 495,147

594,457 602,138 资料来源：OICA

二、2014-2015年全球各地区及市场汽车销量变化 59

三、2014-2015年全球电动汽车的市场分析 66

四、2014-2015年全球各国汽车市场销量 82

第二节2014-2015年我国汽车发展政策环境分析 88

一、2014-2015年汽车行业政策环境综述 88

二、《机动车强制报废标准规定》 93

三、《关于加快推进重点行业企业兼并重组的指导意见》 97

四、《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》 103

五、《甲醇汽车试点技术数据采集管理办法》 111

第三节2014-2015年汽车工业经济运行分析 115

一、2014-2015年我国汽车工业产销分析 115

二、乘用车产销及市场份额 119

三、2014-2015年商用车产销分析 120

四、2014-2015年汽车出口分析 122

五、2014-2015年重点企业市场集中度 122

六、2014-2015年新能源汽车产销分析 123

七、2014-2015年行业经济效益分析 126

第四节2014-2015年汽车工业经济运行分析 126

一、2014-2015年我国汽车工业产销分析 126

二、2014-2015年我国乘用车产销分析 129

(1) 乘用车总体产销分析 129

(2) 乘用车产量占总产量比重及走势分析 129

(3) 乘用车产量车型结构分析 130

(4) 基本型乘用车(轿车)产销情况 132

(5) 多功能乘用车(MPV)产销情况 136

(6) 运动型多功能乘用车(SUV)产销情况 139

(7) 交叉型乘用车产销情况 145

1、2013年我国交叉型乘用车产量情况

2013年12月全国交叉型乘用车产量为136964辆，比同期增长-39.84%，2013年全年全国交叉型乘用车产量为1636821辆，比同期累计增长-27.76%。2013年12月全国交叉型乘用车分类型产量汇总(辆，%)

| 指标名称 | 本月完成 | 本期止累计 | 比同期增长 | 比同期累计增长 | 交叉 |
|------|------|-------|-------|---------|----|
|------|------|-------|-------|---------|----|

型乘用车总计 136964 1636821 -39.84 -27.76 (一)国内制造 136964 1636821 -39.84 -27.76 其中：排量≤1升 32216 640086 -61.96 -33.02 1升<排量≤1.6升 104748 991561 -26.43 -24.05 1.6升<排量≤2.0升 0 0 0 0 2.0升<排量≤2.5升 0 4907 -100 10.32 2.5升<排量≤3.0升 0 267 -100 0 3.0升<排量≤4.0升 0 0 0 0 4.0升以上 0 0 0 0 其中：手动档 136810 1636610 -39.91 -27.77 自动档 154 211 0 0 其他档 0 0 0 0 其中：柴油汽车 0 267 -100 0 汽油汽车 136585 1630230 -39.63 -27.78 其他燃料汽车 379 6324 -72.34 -24.69 (二)CKD 0 0 0 0 其中：排量≤1升 0 0 0 0 1升<排量≤1.6升 0 0 0 0 1.6升<排量≤2.0升 0 0 0 0 2.0升<排量≤2.5升 0 0 0 0 2.5升<排量≤3.0升 0 0 0 0 3.0升<排量≤4.0升 0 0 0 0 4.0升以上 0 0 0 0 其中：手动档 0 0 0 0 自动档 0 0 0 0 其他档 0 0 0 0 其中：柴油汽车 0 0 0 0 汽油汽车 0 0 0 0 其他燃料汽车 0 0 0 0 资料来源：中国汽车工业协会

2、2015年我国交叉型乘用车销量情况

2013年12月全国交叉型乘用车销量为125461辆，比上月增长-1.02%，2013年1-12月全国交叉型乘用车销量为1625215辆，比同期累计增长-27.98%。2013年12月全国交叉型乘用车分类型销量汇总表(辆，%)

| 指标名称 | 12月完成 | 本期止累计 | 比上月增长 | 比同期累计增长 | | | | |
|-----------------|--------|---------|--------|-----------------|--------|---------|-------|--------|
| 交叉型乘用车总计 | 125461 | 1625215 | -1.02 | -27.98 | | | | |
| (一)国内制造 | 125461 | 1625215 | -1.02 | -27.98 | | | | |
| 其中：排量≤1升 | 50304 | 674052 | 62.58 | -30.94 | | | | |
| 1升<排量≤1.6升 | 75045 | 945882 | -21.09 | -25.87 | | | | |
| 1.6升<排量≤2.0升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 2.0升<排量≤2.5升 | 105 | 5001 | -85.19 | 13.17 | | | | |
| 2.5升<排量≤3.0升 | 7 | 280 | 3.32 | 3.0升<排量≤4.0升 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 4.0升以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其中：手动档 | 125307 | 1625004 | -1.11 | -27.99 | | | | |
| 自动档 | 154 | 211 | 305.26 | 441.03 | | | | |
| 其他档 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其中：柴油汽车 | 7 | 280 | 3.32 | 汽油汽车 | 124817 | 1618434 | -1.17 | -28.01 |
| 其他燃料汽车 | 637 | 6501 | 41.87 | -22.37 | | | | |
| (二)CKD | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其中：排量≤1升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 1升<排量≤1.6升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 1.6升<排量≤2.0升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 2.0升<排量≤2.5升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 2.5升<排量≤3.0升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 3.0升<排量≤4.0升 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 4.0升以上 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其中：手动档 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 自动档 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其他档 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其中：柴油汽车 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 汽油汽车 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |
| 其他燃料汽车 | 0 | 0 | 0 | 0 | | | | |

资料来源：中国汽车工业协会

三、2014-2015年我国商用车产销分析 148

(1)商用车总体产销分析 148

(2)2005-2015年商用车产量占总产量比重及走势分析 149

| | |
|-----------------------------|-----|
| (3) 商用车产量车型结构分析 | 150 |
| (4) 客车产销情况 | 151 |
| (5) 货车产销情况 | 158 |
| 四、2014-2015年中国品牌乘用车市场份额 | 158 |
| 五、2014-2015年汽车出口分析 | 159 |
| 六、2014-2015年行业经济效益分析 | 164 |
| (1) 汽车行业经营效益分析 | 164 |
| (2) 汽车行业盈利能力分析 | 166 |
| (3) 汽车行业运营能力分析 | 167 |
| (4) 汽车行业偿债能力分析 | 167 |
| (5) 汽车行业发展能力分析 | 167 |
| 第五节 2016年汽车工业经济发展概况 | 168 |
| 一、汽车行业供求统计预测 | 168 |
| (一) 乘用车统计 | 168 |
| (二) 商用车统计 | 169 |
| 二、行业成本和价格预测 | 170 |
| 三、行业进出口统计预测 | 171 |
| 四、行业绩效分析预测 | 171 |
| 第六节 2016-2022年中国汽车市场发展趋势与预测 | 171 |
| 一、“十二五”我国汽车工业面临的形势 | 171 |
| 二、“十二五”我国汽车工业发展的总体要求和主要任务 | 173 |
| 三、《十二五汽车产业发展规划》目标 | 176 |
| 四、十二五各省市汽车产业发展规划 | 177 |
| 五、2020年中国汽车产业发展展望 | 189 |
| | |
| 第三章 国际汽车行业节能减排分析 | 190 |
| 第一节 国际汽车行业节能减排发展综述 | 190 |
| 一、发达国家高度重视汽车行业的节能减排 | 190 |
| 二、国际汽车工业发展循环经济的措施 | 190 |
| 三、发达国家汽车产业节能减排的经验评析 | 193 |
| 四、节能减排背景下国外汽车回收利用领域潜力巨大 | 194 |
| 五、全球节能与新能源汽车峰会在京举行 | 195 |

第二节 美国 196

- 一、美国节能减排的政策走向分析 196
- 二、节能减排美国出台首个汽车燃油能耗标准 198
- 三、美国汽车节能新国标小客车油耗减一半 199
- 四、美国政府大力支持节能型汽车开发 199
- 五、到2015年美国将只采购新能源汽车 200

第三节 欧洲 201

- 一、欧洲各国大兴绿色汽车流行潮 201
- 二、欧洲将新能源汽车作为节能减排重点 202
- 三、2013年德国公司瞄准中国汽车节能减排市场 202
- 四、英国发动最大规模节能环保汽车试验项目 203
- 五、节能减排主题下法国积极推广电动汽车发展 204

第四节 亚洲 205

- 一、日本推出税赋优惠政策助力节能环保车发展 205
- 二、日本报废汽车回收利用的突出特点解析 207
- 三、循环经济背景下的日本汽车产业创新 208
- 四、韩国为汽车节能减排提供"绿色基金" 216
- 五、韩国绿色汽车产业发展战略及任务之发展现状 216

第四章 中国汽车行业节能减排发展现状 220

第一节 汽车行业节能减排的必要性和紧迫性 220

- 一、汽车的能耗污染指标评析 220
- 二、节能减排：中国汽车业当前发展的紧迫任务 223
- 三、雾霾天气集中爆发对汽车节能减排的影响 225
- 四、汽车业节能减排是中国发展低碳经济的要求 226
- 五、汽车行业被列为工业能耗大户 228
- 六、汽车工业节能降耗至关重要 228

第二节 汽车行业节能减排实施现状 229

- 一、我国推动汽车行业的节能减排进程 229
- 二、工信部发布2011年首批燃油消耗量通告 230
- 三、2012年《关于实施国家第五阶段气体燃料点燃式发动机与汽车排放标准的公告》 231
- 四、2013年我国汽车行业节能减排发展现状分析 232

| | |
|----------------------------|-----|
| 五、2013年《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》 | 234 |
| 第三节 汽车轻量化发展分析 | 235 |
| 一、汽车轻量化的定义与途径 | 235 |
| 二、国内外汽车重量对比简析 | 236 |
| 三、世界汽车大国轻量化发展现状 | 236 |
| 四、中国汽车轻量化研究发展近况 | 238 |
| 五、中国汽车轻量化发展任重道远 | 239 |
| 第四节 循环经济是汽车行业可持续发展的出路 | 240 |
| 一、汽车产业发展应以循环经济为导向 | 240 |
| 二、汽车产业发展循环经济的思路与模式探析 | 241 |
| 三、汽车产业构建循环经济体系的阻碍与促进策略 | 242 |
| 四、我国汽车产业发展循环经济的对策措施 | 243 |
| 第五节 中国汽车业节能减排中存在的主要问题及对策研究 | 244 |
| 一、中国汽车业节能减排发展过程中急待解决的主要问题 | 244 |
| 二、加快中国汽车业节能减排的对策建议 | 246 |
| | |
| 第五章 汽车行业的三废治理与综合利用 | 249 |
| 第一节 汽车大气污染与治理 | 249 |
| 一、汽车废气的有害成分与危害性解析 | 249 |
| 二、汽车尾气成为现代主要空气污染源 | 250 |
| 三、汽车尾气污染治理的实践经验与成果简述 | 254 |
| 四、汽车尾气的治理途径评析 | 254 |
| 第二节 汽车涂装废水的治理 | 255 |
| 一、汽车涂装工艺流程简介 | 255 |
| 二、汽车涂装废水处理技术 | 257 |
| 三、汽车涂装废水处理工艺流程解析 | 261 |
| 四、汽车涂装废水处理工程案例评价 | 263 |
| 第三节 汽车回收利用是实现节能减排的重要保障 | 265 |
| 一、汽车回收利用的节能减排成效透析 | 265 |
| 二、废旧汽车回收与汽车(零部件)再造概况 | 267 |
| 三、汽车产品回收利用技术研发情况 | 268 |
| 四、汽车产品回收利用提高节能减排效果的思路探析 | 269 |

| | |
|---------------------------------|-----|
| 第四节 废旧汽车各资源的回收利用分析 | 271 |
| 一、废汽车汽车的回收利用状况 | 271 |
| 二、废汽车轮胎的回收利用状况 | 276 |
| 三、废汽车玻璃的回收利用状况 | 277 |
| 四、废汽车塑料的回收利用状况 | 279 |
| 第二部分 汽车节能减排技术 | 281 |
| 第六章 汽车行业节能减排技术分析 | 281 |
| 第一节 汽车节能减排的关键技术介绍 | 281 |
| 一、汽车行业节能减排需要国家配套的政策支持 | 281 |
| 二、齐抓共管生产、消费环节 | 281 |
| 三、提高汽车节能减排研发技术水平 | 282 |
| 四、提高驾驶员的技术水平及改善道路交通环境等 | 283 |
| 五、做好车辆维护保养工作 | 283 |
| 六、2011年新版《产业结构调整目录》鼓励汽车节能减排技术发展 | 284 |
| 七、2015年清洁柴油技术成汽车节能减排新宠 | 285 |
| 第二节 汽车的轻量化技术分析 | 286 |
| 一、汽车轻量化技术的基本简介 | 286 |
| 二、汽车轻量化的技术路径分析 | 287 |
| 三、汽车轻量化材料选择 | 288 |
| 四、我国汽车轻量化技术开发应用概况 | 294 |
| 第三节 汽车发动机节能降耗技术综述 | 296 |
| 一、我国节能汽车发动机技术研究的相关问题 | 296 |
| 二、我国着重开发三类汽车发动机节能技术 | 296 |
| 三、我国汽车发动机节能技术发展的目标解读 | 296 |
| 四、促进节能汽车发动机研发的建议措施 | 297 |
| 五、汽车企业的相关建议 | 298 |
| 第四节 醇氢汽车技术的节能减排实效分析 | 298 |
| 一、发动机余热的醇氢汽车技术开发的意义浅析 | 298 |
| 二、国内发动机余热的醇氢汽车技术研究现况 | 300 |
| 三、汽车余热裂解制氢反应器的组成与原理详解 | 302 |
| 四、山东十万辆醇氢动力轻型卡车开始试投产 | 304 |

| | |
|----------------------|-----|
| 第五节 纳米技术在汽车尾气处理方面的应用 | 304 |
| 一、纳米技术研究的意义 | 304 |
| 二、纳米技术能有效降低发动机重量 | 305 |
| 三、纳米技术在改善燃油性能方面有突出表现 | 306 |
| 四、纳米材料可用作汽车尾气净化催化剂 | 307 |
| 第六节 汽车行业的节能环保技术趋势探讨 | 310 |
| 一、世界节能环保汽车技术未来展望 | 310 |
| 二、未来节能环保汽车技术应用前瞻 | 311 |
| 三、世界主要汽车制造国的技术方向 | 312 |
| 四、我国节能环保汽车技术的趋向透析 | 313 |

第三部分 新能源汽车产业分析 316

第七章 新能源汽车产业发展分析 316

第一节 新能源汽车政策环境 316

- 一、中国新能源汽车行业相关政策 316
- 二、2014-2015年我国混合动力汽车相关政策及现状 320
- 三、2014-2015年新能源汽车产业发展政策 321
- 四、2014-2015年新能源汽车免征车船税 321

第二节 中国新能源汽车产业发展现状 326

- 一、2014-2015年新能源汽车发展情况分析 326
- 二、2014-2015年中国新能源汽车产业发展趋势分析 327
- 三、2014-2015年新能源汽车发展推进策略 327

第三节 纯电动汽车发展分析 330

- 一、纯电动汽车发展驶入快车道 330
- 二、工信部正式发布《纯电动乘用车技术条件》 330
- 三、2014-2015年消费者选择纯电动汽车的影响因素 330
- 四、《纯电动乘用车技术条件》实施 337
- 五、2014-2015年纯电动汽车销量占比 338

第四节 混合动力汽车 339

- 一、2014-2015年跨国车企集体转向混合动力 339
- 二、2014-2015年全球混合动力车销量分析 340
- 三、2014-2015年混合动力步入高速增长期 341

| | |
|--------------------------|-----|
| 四、2014-2015年中国混合动力汽车市场分析 | 341 |
| 第五节 新能源汽车发展中存在的问题 | 342 |
| 一、电动汽车存在的主要问题分析 | 342 |
| 二、中国电动汽车市场困境 | 343 |
| 三、中国电动汽车行业发展主要障碍 | 345 |
| 四、2014-2015年新能源汽车的三大瓶颈 | 345 |
| 五、五大因素制约中国电动汽车发展 | 346 |
| 第六节 中国新能源汽车的发展对策及战略 | 347 |
| 一、中国新能源汽车发展要量力而行 | 347 |
| 二、中国新能源汽车发展战略"抉择" | 349 |
| 三、加快中国电动汽车产业发展的建议 | 351 |
| 四、中国电动汽车市场推广策略 | 353 |
| | |
| 第四部分 融资环境与清洁发展机制 | 355 |
| 第八章 汽车行业节能减排的融资环境分析 | 355 |
| 第一节"绿色信贷"内涵及发展解读 | 355 |
| 一、中国绿色信贷发展概述 | 355 |
| 二、中国绿色信贷推行缓慢三大制约因素 | 356 |
| 三、环保NGO与绿色信贷在我国的实践分析 | 358 |
| 四、商业银行绿色信贷建设的注意事项 | 359 |
| 第二节 汽车行业绿色信贷的发放情况 | 361 |
| 一、节能减排背景下我国绿色信贷有序推进 | 361 |
| 二、国有商业银行：完备体系护航"绿色信贷" | 362 |
| 三、国外汽车企业节能车技术贷款情况 | 363 |
| 四、节能与新能源汽车补贴政策成为节能减排的加速器 | 364 |
| | |
| 第九章 汽车行业节能减排与清洁发展机制 | 369 |
| 第一节 清洁发展机制(CDM)基本概述 | 369 |
| 一、CDM的概念 | 369 |
| 二、CDM的内容 | 369 |
| 三、CDM项目基本规则和流程 | 370 |
| 四、CDM项目的交易成本 | 371 |

| | |
|---------------------------|-----|
| 五、CDM项目的风险 | 372 |
| 第二节 节能领域CDM项目的开发 | 375 |
| 一、全球清洁发展机制现状综述 | 375 |
| 二、中国CDM项目发展情况简析 | 375 |
| 三、中国节能领域CDM项目潜力解析 | 376 |
| 四、CDM促进中国可持续发展 | 377 |
| 第三节 CDM项目在汽车行业的发展 | 378 |
| 一、2008年重庆公交车启动首宗CDM项目 | 378 |
| 二、快速公交系统CDM项目的实践及成效评析 | 379 |
| 第四节 CDM项目开发现状及建议 | 380 |
| 一、中国CDM项目发展现状 | 380 |
| 二、中国CDM项目开发的主要经验 | 381 |
| 三、CDM对中国节能减排的促进作用 | 382 |
| 四、对中国CDM项目发展的改进建议 | 382 |
| 第五部分 重点企业的节能减排分析 | 384 |
| 第十章 重点汽车制造企业的节能减排分析 | 384 |
| 第一节 一汽 | 384 |
| 一、公司简介 | 384 |
| 二、中国一汽集团提前实现节能减排目标 | 392 |
| 三、中国一汽发布节能减排和新能源技术"蓝途战略" | 392 |
| 四、"十二五"期间一汽集团新能源汽车发展战略 | 393 |
| 第二节 上汽 | 394 |
| 一、公司简介 | 394 |
| 二、上汽节能减排的思路与措施解析 | 405 |
| 三、上海通用发布2011-2015"绿动未来"战略 | 405 |
| 第三节 东风汽车 | 407 |
| 一、公司简介 | 407 |
| 二、东风汽车节能减排收获显著成效 | 415 |
| 三、东风30亿"深耕"新能源车 | 416 |
| 第四节 广汽 | 416 |
| 一、公司简介 | 416 |

| | |
|-----------------------------------|-----|
| 二、广汽本田节能减排的成功经验 | 421 |
| 三、广汽本田节能减排的措施与成效评价 | 424 |
| 四、广汽丰田的节能降耗措施解析 | 431 |
| 第五节 吉利集团 | 432 |
| 一、公司简介 | 432 |
| 二、吉利开拓新能源汽车市场促进节能减排 | 437 |
| 第六节 其他企业 | 438 |
| 一、福田汽车节能减排路径透析 | 438 |
| 二、华晨汽车节能减排主要特征分析 | 438 |
| 三、奇瑞新能源汽车产业发展成果卓著 | 439 |
| 四、宇通客车节能减排起到典范效应 | 440 |
| 五、长安汽车节能减排的成功经验解析 | 441 |
| | |
| 第六部分 政策监管环境与前景 | 443 |
| 第十一章 "十二五"中国汽车行业节能减排相关政策分析 | 443 |
| 第一节 "十二五"节能减排综合性工作方案 | 443 |
| 第二节 "十二五"节能环保产业发展规划 | 455 |
| 第三节 节能与新能源汽车产业发展规划(2012—2020年) | 469 |
| 第四节 环境空气细颗粒物污染防治技术政策(试行)征求意见稿 | 478 |
| 第五节 汽车工业节能减排政策建议 | 482 |
| 一、建议制定国家鼓励汽车工业节能减排的指导意见 | 482 |
| 二、建议完善鼓励节能与新能源汽车的政策措施 | 483 |
| | |
| 第十二章 2016-2022年汽车行业节能减排的投资潜力及前景分析 | 484 |
| 第一节 节能减排主题下汽车产业发展前景 | 484 |
| 一、节能减排政策下汽车产业孕育两大机会 | 484 |
| 二、节能小排量车有望成为市场主导产品 | 487 |
| 三、从两会看汽车产业"节能减排"方向 | 487 |
| 第二节 新能源汽车产业发展前景展望 | 489 |
| 一、"十二五"新能源汽车技术路线图 | 489 |
| 二、节能与新能源汽车产业发展规划(2011-2020年) | 490 |
| (一)发展现状及面临的形势 | 490 |

| | |
|--------------------------|-----|
| （二）指导思想、基本原则和发展目标 | 491 |
| （三）主要任务 | 493 |
| （四）保障措施 | 497 |
| （五）规划实施 | 498 |
| 三、各地"十二五"新能源汽车发展目标 | 499 |
| 四、"十二五"期间中国新能源汽车将迈入产业化阶段 | 501 |
| 五、"十二五"混合动力车或将成为车企竞跑新起点 | 502 |
| 六、混合动力引领中国汽车社会向未来过度 | 504 |
| 七、2012-2020年全球混合动力汽车产量预测 | 505 |
| 八、2012-2020年中国混合动力汽车销售预测 | 507 |

图表目录：

| |
|-----------------------------|
| 图表：国内生产总值同比增长速度 |
| 图表：全国粮食产量及其增速 |
| 图表：规模以上工业增加值增速（月度同比）（%） |
| 图表：社会消费品零售总额增速（月度同比）（%） |
| 图表：进出口总额（亿美元） |
| 图表：广义货币（M2）增长速度（%） |
| 图表：居民消费价格同比上涨情况 |
| 图表：工业生产者出厂价格同比上涨情况（%） |
| 图表：城镇居民人均可支配收入实际增长速度（%） |
| 图表：农村居民人均收入实际增长速度 |
| 图表：人口及其自然增长率变化情况 |
| 图表：2015年固定资产投资（不含农户）同比增速（%） |
| 图表：2015年房地产开发投资同比增速（%） |
| 图表：2016年中国GDP增长预测 |
| 图表：国内外知名机构对2015年中国GDP增速预测 |
| 图表…… |

详细请访问：<https://www.icandata.com/view/275879.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提供专业投资咨询报告、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。