# 工信部-产业集群

来源：网络 作者：浅唱梦痕 更新时间：2025-08-04

*第一篇：工信部-产业集群中小企业简报2024第23期【发布时间:2024年03月04日】 【来源：中小企业司】 【字号：大 中 小】编者按：培育产业集群是壮大规模经济，提升产业竞争能力的有效措施，对于提高专业化分工与协作配套、促进生产要素...*

**第一篇：工信部-产业集群**

中小企业简报2025第23期

【发布时间:2025年03月04日】 【来源：中小企业司】 【字号：大 中 小】

编者按：培育产业集群是壮大规模经济，提升产业竞争能力的有效措施，对于提高专业化分工与协作配套、促进生产要素有效集聚和优化配置、解决就业、降低创业成本以及节约社会资源等方面具有重要作用。《国务院关于进一步促进中小企业发展的若干意见》（国发[2025]36号）明确提出，要“引导中小企业集聚发展”。文件下发以来，各地方认真贯彻落实，大力发展特色优势产业，培育具有较强竞争力的支柱产业和名牌产品，并形成产业特色鲜明、综合配套能力强的现代产业集聚区，产业集群在区域经济和产业发展中日益显示出勃勃生机。现将我国产业集群发展的有关情况刊发，供工作中参考。

我国产业集群发展取得重要进展

一、我国产业集群的发展状况

产业集群是在某一产业领域相互关联的企业及其支撑体系在一定区域内大量集聚发展，并形成具有持续竞争优势的经济群落。产业集聚是产业集群形成的内在要求，产业集群是产业集聚发展的高级形态。改革开放以来，以中小企业集聚为特征的产业集群发展迅速，日益显示出“小企业大协作、小产品大市场、小资本大集聚、小产业大规模”的特征，在区域经济和产业发展中日益发挥重要的作用。截止到2025年底，据我们对江苏、浙江、广东、山东、福建等20个省区市的不完全统计，年销售收入超过100亿元的产业集群375个，50-100亿元的产业集群414个，10-50亿元的产业集群1188个。

从区域分布来看，产业集群主要集中于东南沿海地区，东北地区、中部地区以及西部地区少数省份的产业集群发展也正在加速。广东、浙江、江苏、福建、上海、山东等东部沿海省市产业集群发展起步较早，集群经济已占到本省市工业产值的一半左右，其中浙江省已占到全省工业的60%。目前，我国东北地区、中部地区的产业集群发展较快，产业集群发展呈现良好态势，在区域经济发展中发挥越来越大的作用。山东省产业集群2025年实现产值超过万亿元，达到13584亿元；江苏省集群企业户数占全省比重的16%，但销售收入却达到全省比重的55%，利润达到全省比重的66%，对当地经济的拉动作用较为明显。随着区域经济结构加快，西部地区产业集群发展也开始起步。如四川省有关部门统计，全省175个产业集群，工业企业总数为9708户，吸纳从业人员87.45万人，销售收入3094.9亿元，利税271亿元。

从行业特征来看，产业集群覆盖到纺织、服装、皮革、五金制品、工艺美术等大部分传统行业，目前在信息技术、生物工程、新材料以及文化产业等高技术和新兴领域也开始迅速发展。据浙江省调查，有800多个产业集群（又称块状经济），分布于纺织、制衣、制笔、电器、机械制造、医药等175个大小行业。在各级政府规划下也发展起来一批高科技产业集群，如在国家级高新技术园区中，出现了以中关村、张江等高技术产业集群。在部分城市，出现了文化创意、动漫画制作基地等新兴产业集群。在农业领域，出现了蔬菜、花卉等农产品生产、加工、储运和分销产业集群。

从企业组织结构来看，产业集群早期以中小企业集聚为特征，目前开始涌现出一批龙头骨干企业，区域品牌效应开始显现。我国产业集群以中小企业为主体，仅浙江省诸暨市大塘镇“袜业集群”就集中各类小企业3000多家。目前，一批著名品牌和创新型企业依托产业集群发展环境，正在市场竞争中不断做强做大。浙江台州市塑料产业集群中2%的骨干企业，占了集群内42%的销售额。在福建晋江皮鞋产业集群中，涌现出“安踏”等10多个“中国名牌”产品。目前，一批产业集群已进入企业品牌和区域品牌互动发展的新阶段，在产品品牌和企业品牌支撑下，小榄五金、虎门服装、嵊州领带、温州打火机、张江集成电路等区域品牌在国内外知名度日益提高。

从发展模式来看，目前，我国产业集群发展模式主要分为自发成长型、资源驱动型、规划引导型和产业转移型等四种不同类型。自发成长型又被称为“原生型”产业集群，该类产业集群的出现主要源于区域良好的内部条件，是一种自下而上的集群形成模式。资源驱动型产业集群是主要依托自然资源，以资源开发、加工和利用为基础而形成的产业集群，主要分布在我国的中西部地区。规划引导型产业集群也被称为园区型产业集群，是一种典型的“自上而下”的集群发展模式，政府部门在推动该类产业集群的出现和发展过程中起着关键性的作用，又被形象的称为“引凤筑巢”式集群发展模式。产业转移型产业集群，是指发达国家和地区将部分低端产业或产业链中的低附加值部分环节向发展中国家和地区转移，并逐渐在一些较为临近或条件较好的地区聚集形成的产业集群。广东、福建等地，在国际产业转移过程中，由于地缘和人缘的优势，成为率先发展起来的区域。

二、我国产业集群的主要特点

我国迅速发展的中小企业产业集群有三个突出特征：一是“小产品，大市场”。产品很小，小到钮扣、皮鞋、打火机等，但产品的市场很大，而且占了很大的市场份额。二是“小企业，大合作”。单个企业不是很大，但生产方式是社会化大协作，总体规模体现在“千家万户”。三是“小区域，大作为”。在产业集聚区域，在制造业发展的同时，相关服务业也得到迅速发展，加快了农村地区的工业化进程和城

市产业结构的优化升级。在当前形势下，大力促进产业集群发展，对于缓解中小企业生产经营困难，增强中小企业抗风险能力，拉动经济、稳定就业形势和扩大出口也具有十分重要的现实意义。

实践表明，产业集群能够强化专业化分工，充分发挥产业关联和协作配套效应，降低交易和创新成本，促进生产要素合理流动和优化配置，是工业化发展到一定阶段的必然趋势。引导和促进产业集群发展，有利于优化经济结构，转变经济发展方式；有利于集约使用土地等资源，集中进行环境治理；有利于带动中小企业发展，提升区域和产业竞争力；有利于统筹区域和城乡发展，加快工业化和城镇化进程，对于贯彻落实科学发展观，实现全面建设小康社会目标和社会主义和谐社会建设具有十分重要的意义。

三、产业集群发展存在问题及政策建议

从我国产业集群发展的实际情况看，也存在一些问题。包括大部分产业集群层次较低，主要是生产加工型集聚，创新能力不足，开展技术创新活动的基础设施匮乏；产业集群主要分布和集中在东南沿海一带，不同区域间的比较优势发挥得不够充分，对经济欠发达地区产业开拓性不强；大部分集群缺乏科学的规划和合理布局，可持续发展能力不足；缺乏人才培训、信息等社会化服务体系的支撑等。为此，应采取更有效措施，促进产业集群发展。

一是促进产业集群科学发展和转型升级。针对产业集群的不同发展阶段特征，改善产业集聚环境，细化专业分工，加快建立公共服务体系，积极发展支撑性服务业，完善产业综合配套功能，实施品牌发展战略，加强特色产业文化建设，大力发展循环经济，提高对外开放质量和水平，引导发展一批集聚效应突出、特色明显、布局合理、具有国际竞争力的产业集群，建立一批国家重点产业集群示范。

二是积极参与游戏规则制定，提高在全球价值链中的话语权。积极采用国内外先进技术标准，主动接轨国际制造业的生产标准体系，推进产品国际标准认证。支持企业申请专利、实施专利，推进专利技术产业化。鼓励企业在产品设计、生产制造等环节采用先进信息技术，提高信息技术应用水平。围绕产业集群升级需要，采取产学研联合等形式，集成一批先进技术，攻克一批核心技术，提升产业在全球价值链上的分工地位。

三是以建设公共服务平台为切入点，建立和健全社会服务体系。在发展制造业的同时，加快发展金融、信息和商务等生产性服务业。在规模较大的产业集群中，重点建设研发设计、检验检测、电子商务、信息服务、融资担保、人才培训、管理咨询、营销展示和创业等公共服务平台。发展一批以特色产业为依托的商品批发市

场，加快建立社会化、专业化现代物流服务网络体系。依托产业集群建立职业技术学院和技工学校，引进国内外职业培训机构，提升职业教育。引导和推动在产业集群内依法组建协会商会，加强行业自律。

四是增强自主创新能力，提升产业层次。要鼓励企业在产品设计、生产制造等环节采用先进信息技术，提升工业设计水平，大力推广应用先进制造技术，促进传统产业集群加快由委托加工（OEM）向自主设计加工（ODM）、自主品牌生产（OBM）转变。引导企业采用国内外先进技术标准，主动接轨国际制造业标准体系，推进产品国际标准认证，支持企业参与行业、国家和国际标准制订和修订。鼓励科研院所和产业集群加强产学研联合，积极吸引跨国公司以及优势企业在产业集群设立制造基地、研发中心、采购中心和地区总部。严厉打击假冒伪劣行为，保护技术创新成果及知识产权，保护诚实守信者，形成良好的市场秩序和创新氛围。

五是壮大龙头骨干企业，提高专业化协作和配套水平。鼓励和引导各地要积极培育关联度大、带动性强的龙头企业，发挥其产品带动辐射、技术示范、信息扩散和销售网络中的积极作用。引导其采用多种方式，剥离零部件加工和生产工艺，发展专业化配套企业，提高企业间专业化协作水平。支持符合产业发展方向、具有相关配套条件的企业实施自主知识产权的产业化，促进产业链延伸。有条件的地区要对产业集群龙头企业的技术改造项目予以支持。

六是大力实施自主品牌发展战略。鼓励产业集群以区域历史文化为重要内涵，以对资源优化整合为重要手段，以品牌共享为合作方式，以总体性宣传策划为主要推广方式，全面打造区域产业品牌（集体品牌或集体商标、原产地注册等）。同时，将区域品牌和企业品牌建设有机结合，扶持一批技术含量高、市场潜力大的名牌产品和企业，支持有条件的企业和产品争创国际知名品牌。有条件的产业集群，可以发掘商品的本土文化内涵，兴建特色展览馆，举办富有地方特色的展览展示活动。发展以特色产业为依托的商品批发市场，使之成为加工销售中心、价格形成中心、物流配送中心和外贸出口基地。

七是大力促进人力资源发展。意大利制造业集群中高级工、中级工、初级工的比例为35︰50︰15，而中国的这一比例为5︰35︰60。在意大利传统产业集群中，设计型公司占企业数量的10%，拥有数量众多的设计人员。在有条件的地区发展专业学校，引进国内外职业培训机构，加强职业培训教育。依托产业集群建立职业技术学院和技工学校，培养高素质的蓝领工人。产业集群的基础是本地产业文化和创业氛围，要努力营造宽松的人文环境，支持人们干事业，支持干成事业。加强企业文化建设、产业文化建设，引导企业树立社会责任意识，完善社会建设和管理。八是着力推进重点产业集群示范。根据当前产业集群发展的现状和存在的问

题，在现有产业集群比较集中的地区，加快规划和建设一批产业集群示范区，在市场配置资源的基础上充分发挥政府的引导和扶持作用，切实把产业集群发展和转变经济发展方式、促进结构调整和产业升级、推动技术进步、实现节能减排有机结合起来，为产业集群发展树立典范，既是做强做大产业集群的有效措施，也为产业集群发展指明方向，同时也是中小企业管理部门抓转变经济发展方式和促进产业结构调整的重要手段。从目前看，江苏、广东、山东、河北等省已经开展了省级重点产业集群的示范工作，并取得了良好的效果。

**第二篇：工信部联产业〔2025〕453号**

关于进一步加强道路机动车辆生产一致性

监督管理和注册登记工作的通知

工信部联产业〔2025〕453号

各省、自治区、直辖市及新疆生产建设兵团工业和信息化主管部门、公安厅（局）

为加强和规范《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称《公告》）管理，严格机动车登记工作，2025年11月，工业和信息化部与公安部联合发布了《关于进一步加强道路机动车辆生产企业及产品公告管理和注册登记工作的通知》（工信部联产业〔2025〕319号）。为进一步加强《公告》生产一致性监督管理和机动车登记注册工作，现就有关事项通知如下：

一、关于加强监督管理和严格注册登记的要求

国家汽车产业主管部门根据《车辆生产企业及产品生产一致性监督管理办法》（工产业〔2025〕第109号，以下简称“109号文件”），通过制定、实施生产一致性监督检查工作方案，并会同公安机关交通管理部门在生产、流通和注册登记等环节对车辆企业及产品生产一致性开展监督检查，并对违规企业及产品进行处理。

各地汽车产业主管部门要加强对辖区内车辆生产企业的监督管理，及时解决车辆生产企业及产品在生产一致性方面出现的问题，对生产一致性监督管理中发现的新情况、新问题及辖区外车辆生产企业的问题要及时报告工业和信息化部。

各地公安机关交通管理部门要按照《机动车运行安全技术条件》（GB7258）、《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589）、《机动车登记规定》（公安部令第102号）及《机动车查验工作规程》（GA801-2025）等规定查验车辆，审核机动车所有人提交的有关资料，办理机动车注册登记。审核机动车所有人提交的有关资料，应包括核查和比对《公告》信息、随车配发的机动车整车出厂合格证、机动车外部彩色相片和车辆识别代号拓印膜。

对符合要求的，要收存相关资料，按规定办理机动车注册登记。对未按规定列入《公告》或超过《公告》有效期出厂、或车辆技术参数不符合有关国家标准、或车辆技术参数和相片与《公告》不一致、或车辆识别代号拓印膜和实际车辆不一致的产品，不予办理注册登记。对违规产品取证后按照《机动车查验工作规程》（GA801-2025）记录具体信息，并录入机动车登记信息系统。

工业和信息化部、公安部在不断完善国产机动车合格证信息管理系统的基础上，将进一步增强对违规车辆产品的信息通报功能。公安部将各地公安机关交通管理部门报送的违规车辆产品信息，定期通过合格证信息管理系统通报工业和信息化部。各地汽车产业主管部门也要定期将收集到的违规车辆产品信息报工业和信息化部。工业和信息化部对违规企业及产品进行处理后，将处理意见及时反馈公安部。工业和信息化部、公安部定期向社会公布违规车辆生产企业及产品的相关情况。

自2025年10月1日起，所有轿车产品以及经工业和信息化部批准、具备生产一致性保证能力的企业生产的其他乘用车、两轮摩托车等车辆产品，在办理机动车注册登记前，不再要求进行机动车安全技术检验。但出厂后两年内未申请注册登记，或者注册登记前发生交通事故的，仍应当进行安全技术检验。

二、关于加强企业生产一致性管理的要求

车辆生产企业是保证生产一致性的责任主体，要严格按照109号文件的要求，制定并不断完善具有明确管理措施和技术手段的生产一致性保证计划和生产一致性的运行评价制度，确保生产一致性保证体系在产品设计、采购、生产、销售及售后服务等环节的有效运行。

车辆产品设计时应符合国家有关政策和标准的规定。其中载货汽车和半挂车的载货部分，不得设计成可伸缩的结构，整备质量与总质量的关系应真实合理。汽车、挂车以及组成的汽车列车外廓尺寸要符合《道路车辆外廓尺寸、轴荷及质量限值》（GB1589）的规定，各类客车的设计要求要符合本通知有关规定。

车辆生产企业要严格在《公告》批准的整车产品生产地，完成整车产品的完整制造过程。委托加工或采购的侧面及后下部防护装置、载货车的车箱、各类罐体、长途客车和旅游客车的汽车行驶记录仪、车身反光标识、三角警告牌以及参展车辆等产品，必须在《公告》批准的整车产品生产地，按照国家强制性标准要求完成装配和配置后方可出厂。

企业申报《公告》时，要提供车辆主要总成和系统的相应数据。其中装备ABS防抱死制动系统的产品要提供产品生产厂家、型号，并在“其他”栏中标明；装备侧面及后下部防护装置的产品要提供完整照片和与车体相连接部位的特写照片，并在“其他”栏中标明所用材料材质和尺寸参数。

车辆生产企业要规范整车出厂合格证式样。自2025年1月1日起，汽车（不含三轮汽车和低速货车）、半挂车产品出厂配发整车出厂合格证时要随车同时配发实车车辆识别代号的拓印膜（2份）、实车拍摄的机动车外部彩色相片（2张，拓印膜和相片的样本附后）。

严禁底盘等非完整车辆在道路上行驶。

三、关于提高客车安全性的要求

为提高客车运行的安全性，有效抑制交通事故的死伤率，要进一步提高客车有关安全技术要求。具体要求是：

（一）自2025年1月1日起，新申报《公告》的卧铺客车产品应装备符合标准规定的缓速器、限速装置、防抱死制动系统和汽车行驶记录仪，车身应为全承载整体式框架结构，所有车轮均为无内胎子午线轮胎，且前轮制动系统应装备盘式制动器，发动机后置的卧铺客车产品还应装备发动机舱自动灭火装置。新出厂长途客车和旅游客车必须按规定装备汽车行驶记录仪。

（二）客车、特别是公交客车生产企业在更换或调整涉及安全、环保等性能的总成、部件时，要严格按照“同一型式判定”和“同一型号判定”的原则，开展产品设计、申报和生产，不得擅自更换总成、部件。杜绝违反生产一致性要求，指定特定生产企业和供应商的“点单式”生产方式。

（三）客车生产企业应按照上述要求对《公告》中客车产品进行清理，并将清理结果于2025年12月1日前报工业和信息化部。不符合上述要求的客车产品2025年3月31日前从《公告》中撤销，生产企业不得再生产、销售，公安机关交通管理部门不得再办理注册登记。自2025年4月1日起，生产、销售的各类客车产品均应符合本通知要求。

四、关于近期开展监督检查的工作安排

根据近期道路交通安全和车辆生产企业存在的突出问题，工业和信息化部和公安部决定将大中型客车、货车类产品的安全性能作为近期生产一致性监督检查的重点。具体部署如下：

（一）车辆生产企业要依据国家有关政策和强制性标准的规定，对已生产尚未出厂，或者已经出厂但未销售的大中型客车、重中型货车、商品车运输车和挂车类产品开展一次全面排查，其重点是产品的尺寸参数、重量参数、防护装置强度、车辆配置的反光标识和ABS装置等的符合性，以及异地配装侧面及后下部防护装置、载货车的车箱、罐体等行为。对违规产品要立即停止生产、销售，按照规定整改后方可出厂或销售。对已经销售或注册的违规产品，车辆生产企业要按照国家法律法规，采取有效措施进行整改。

（二）工业和信息化部在2025年12月底前，对《公告》内车辆产品进行一次清理审查，确保《公告》内所有车辆产品符合国家标准和生产一致性的要求。对不符合有关国家标准及规定的车辆产品，一律予以撤销，并不得在撤销《公告》后以同一车辆型号再次申报《公告》。

（三）自2025年1月1日起，对发生重特大交通事故的车辆，汽车产业主管部门、公安机关交通管理部门要对车辆产品一致性进行专门调查。对存在产品不一致的，要对有关车辆生产厂家进行生产一致性监督检查。

（四）工业和信息化部会同公安部，将对市场管理、环保、质量、召回、交通运输等领域反映的问题逐一进行分析和处置。被确认为重点监查的违规产品，将责令车辆生产企业无条件收回，并撤销违规产品《公告》，停止上传该车型机动车整车合格证信息，停止办理该车型注册登记，暂停有关车辆生产企业申报新产品《公告》6个月；情节严重的，撤销车辆生产企业准入许可。

（五）各地汽车产业主管部门和公安机关交通管理部门要配合做好此次监督检查工作。

工业和信息化部、公安部此前下发的相关规定与本通知不一致的，按照本通知执行。

附件：1.实车拍摄的机动车外部彩色相片样本及要求

2.实车拓印的车辆识别代号拓印膜样本及要求

工业和信息化部 公安部

二〇一〇年九月四日 附件1: 实车拍摄的机动车外部彩色相片样本及要求

要求：

1、机动车外部彩色相片是指符合标准GA37《中华人民共和国机动车行驶证》规定的相片。

2、机动车外部彩色相片的规格为：长度88mm±0.5mm，宽度60mm±0.5mm，圆角半径为4mm±0.1mm。拍摄汽车相片时，应当从车前方左侧45°角拍摄，拍摄挂车相片时，应当从车后方左侧45°角拍摄；机动车拍摄相片时，不悬挂机动车号牌。机动车影像应占相片的三分之二；机动车相片应当能够清晰辨认车身颜色及外观特征。附件2: 实车拓印的车辆识别代号拓印膜样本及要求

两端无起止符号

两端无起止符号

两端无起止符号 两端无起止符号

两端无起止符号

两端无起止符号

两端无起止符号

两端无起止符号 要求：

1、拓印车辆识别代号的拓印贴必须使用字迹耐久、不变形、抗老化的专用拓印贴。

2、必须在实际车辆上拓印打刻的车辆识别代号。

3、拓印车辆识别代号后应粘贴在专用拓印贴底纸上，从底纸上取下已拓印的拓印贴后能方便地粘贴在其他纸张上。

4、拓印车辆识别代号时应将打刻的17位车辆识别代号及两端的起止符完整拓印，拓印时应无变形、无移位，拓印成型后的车辆识别代号应与实际车辆上打刻的17位车辆识别代号及两端的起止符大小、间距完全相符。

**第三篇：产业集群**

文章标题：产业集群-遨游经济之海的巨鲸

随着形势的发展，“产业集群”这条巨鲸已经游进我国辽阔的经济水域，并以其特殊的水性搅动起排天巨浪，充分展示出特殊的经济魅力和力量，从而受到人们的瞩目和青睐。

作为全国资源型城市经济转型试点市，阜新要在新型工业化道路上实现转型，必须大力发展新兴产业和接续产业，而大力发展并尽快形成若干

产业集群，自然就成为我们的一项战略性选择。

培育和建设１０个销售收入１０亿元以上的产业集群，这是市第十次党代会确定实施的“５５１０工程”的一项重要目标。目前看，这项工作虽然在总体上正扎实有效地向前推进，但发展并不平衡：有的已见雏形，有的在紧锣密鼓地建设，但有的悄无声息或动静不大。

影响和制约这项工作开展的因素可能有多种，但认识问题没跟上去可能是重要原因。

为此，今天让我们一同走近产业集群这条巨鲸，认识一下它的面目，了解一下它的水性和能量。

我们对产业集群这个概念虽还有些陌生，但说起来也并不复杂。通俗地说，产业集群是由相同、相近与相关产业的企业聚集某地，进而吸引为其服务的相关机构进驻该地，共同构成的群体。

产业集群通过外部经济性、联合行动与制度效应所构成的集群效应释放，在经济竞争中能够产生很强的竞争优势。从本质上讲，产业集群是一种经济组织方式，通过对产业集群的有效培育与发展可实现多种经济发展目标，因此，产业集群可以看作是一种经济发展的战略方式。

通过以上介绍，产业集群的面目轮廓大致清楚了，那么，产业集群有啥特征或者说有啥特点呢？

概括说来，特点有四：

一是围绕某一产业而形成的，即产业特性。

二是在某一区域内相对集中，即区域特性。不是以行政区域划分，而是以地理的邻近性为界限。

三是该产业集群的产品在特定的行业内具有一定的影响力。

四是一般都包含供应商、成品商、客商、中介服务机构、规划管理机构等五大类相互作用机构，它们之间存在既竞争又合作的关系。

在市场竞争日趋激烈的形势下，产业集群化能得以形成和发展，关键在于它有竞争优势存焉。

专业化是产业集群最显著的特性。专业化使得单个企业能够专精于某一产品，而多个同类产品企业的地理集中，则能够生产出较大数量的高质量、低价格的产品。

集中化是通过分工专业化而实现的，充分获得因专业化而产生的高效率和低成本化，从而刺激集群中的企业勇于创新，不断推出新产品。

产业集群的网络化促进了集群中厂商之间共同行动，强化合作，实现资源共享、优势互补，社会资本较厚，彼此之间的交易费用较少。

产业集群地域化，实际是经济全球化的本地化的体现。产业集群中业主之间天然的亲情、乡情和友情构成了本地的社会资本，是集群厂商之间的共同行动的基础，也是厂商之间交易费用减少的重要条件。

产业集群之所以有活力，有吸引力，还在于它对发展中小企业有特殊作用。

首先是培育与提升产业竞争优势的重要途径。对一些产业，尤其是那些产业链较长或迂回生产方式比较突出的产业，利用集群化发展可以迅速提升该产业的区域、国内或国际的竞争优势。

其次是推动地方经济增长的重要方式。产业集群的地方性和集中性表明，产业集群是若干厂商与机构集中于某一特定地域共同发展，它们提升了该地的经济总量，拉动了该地就业，增加了该地税收，推动了该地服务产业的发展，是地方经济增长的重要方式。

此外，也是促进中小企业发展的重要方式。中小企业发展的先天不足是企业规模小、市场接近难、融资渠道少、人才储备不足、信息资源欠缺等等。而产业集群的网络化正是把大小不等的各厂商和各类机构联成一个有效的网络，各厂商都只是该产业集群网络中的一个节点，面对市场的首先是产业集群本身，其次才是各具体企业，产业集群整体的规模很大，市场势力很强，集群内人才丰富、信息多，资源共享，有效地避免了中小企业发展的先天不足。

综上所述，在当今形势下，产业集群优势多多，力量强矣。大力发展产业集群，对阜新来说是形势所趋、自身所需。我们相信，在市委、市政府的正确领导下，十个产业集群一定能快速推进，迅速形成，条条巨鲸遨浩海，波光浪影耀中华的画面一定会展现在世人面前！

《产业集群-遨游经济之海的巨鲸》来源于feisuxs，欢迎阅读产业集群-遨游经济之海的巨鲸。

**第四篇：产业集群**

产业集群是什么

产业集群是指在特定的空间区域内，企业集中在同一产业，在相关机构的支持下互相之间既合作也竞争的一种生产组织方式或企业制度。例如我省西樵的纺织、古镇的灯饰、石龙的电子等。产业集群是广东经济的特色，也是形成广东的竞争优势、推动广东经济持续增长的重要的生产组织方式和企业制度。广东产业集群发展现状如何

我省初期产业聚集主要发生在镇域范围，呈现“一镇一品”的格局，镇政府是推动产业聚集的重要行动主体。广东的一些专家学者将这种产业集群的形态称之为“专业镇”。省科技厅在一些专家学者的协助下率先以技术创新为切入点，通过建立专业镇技术创新中心试点推动专业镇的发展，并为公共服务体系的建设打下基础。

随着产业聚集的发展，一些企业在专业镇的周边落户，产业逐步超出镇域范围。同时出现了跨镇域的分工格局，例如顺德乐从以家具销售为主，龙江以家具生产闻名，伦教以木工机械见长，形成跨镇域的生产链条。也有相同或相似的产业集群重复产生的现象，例如在汕头市的16个产业集群中，有4个与服装有关，分属4个不同的区县。在这种情况下，镇之间相互竞争，重复建设使得资源得不到有效的综合利用。再以专业镇指称这种产业聚集现象已不合时宜，以没有行政管辖范围指向的产业集群来概括产业聚集的现象比较合适。

产业集群升级有哪些模式

产业集群升级是指通过创新实现集群整体附加值的提高和在全球价值链上的竞争力的增强，升级有4种形态。一是流程升级:通过重组生产系统或引入高级技术使投入产出更有效；二是产品升级:通过转向更高端生产线增加产品单位价值；三是功能升级:进入价值链的较佳环节，如从单纯生产进入研发和营销，或者沿着基本加工→贴牌生产→自主设计制造→自有品牌制造的方向提升；四是部门升级:将从一个领域获得能力应用到新领域或进入新的全球价值链。例如从电视机产业转向计算机产业。

我省大多数的产业集群还处于发展阶段，部门升级的时机尚未成熟，但是流程升级、产品升级和功能升级已经开始并有成功的经验。例如枫溪企业在政府的支持鼓励下，将传统烧煤的窑炉改造为石油气窑炉，推广低温快烧的工艺，不但减少了环境污染，而且提高了陶瓷产品的质量和附加值。我省目前着力推进的区域国际品牌试点工作实际也是实现功能升级的举措。

广东产业集群升级路径是什么

结合我省实际，实现产业集群升级可在四条路径上迈进。

首先是技术创新能力提高。根据我们的研究，我省推进产业集群技术创新的模式主要有两种:一是以西樵为典型的政府投入基础设施，建构市场化运作的公共服务平台，为中小企业提供技术创新服务的模式；二是以枫溪为典型的政府投入少量资金激励、扶持大企业创办工程研究中心。两者各有利弊。

其次是产业组织优化。我省一些产业集群虽然产业聚集程度较高，配套也较齐全，但是许多企业“宁做鸡头，不做凤尾”，缺乏紧密分工合作，专业化程度不高。如何改变传统的经营理念，营造共赢的分工合作的制度环境，使无机聚集走向有机合作是产业集群升级的必经途径。

再次是相关制度、政策的调整。早年推动产业集群发展的主要是镇政府，由于行政分割，各自为政，重复建设，使产业集群零散化，不利于资源的有效利用和空间布局的合理调整。现在在省政府领导下，成立由省经贸委等十多个部门组成的“省促进产业集群发展联席会议”，负责指导和协调全省产业集群发展中遇到的重大问题。这是制度调整的重要举措。

最后是社会资本的积累和提升。产业集群的社会资本积累和提升需要扶持行业协会的发展，充分发挥行业协会服务、沟通、自律的功能。我省的产业集群行业协会已有不少成功的经验。例如大涌红木家具协会通过要求运输公司交押金，解决本地企业的运输风险问题。平洲玉石协会通过建立石玉拍卖制度，解决会员的交易成本和风险问题。

**第五篇：工信部**

苗圩距工信部部长一步之遥 电动车热或遇冷

来源:《新世纪》-财新网 作者:综合报道 发布日期:2025-12-13 阅读次数:512(共0条)

55岁的工信部副部长苗圩在2025年12月9日正式获得中组部任命，接替65岁的李毅中，担任工信部党组书记。这意味着，工信部最年轻的副部长，距离部长一职仅一步之遥。

从主管汽车的机械工业部官员，到东风汽车总经理，再到武汉市市委书记、工信部副部长，苗圩的职业生涯，可谓一帆风顺。无论从年龄、经历还是风格，与以铁腕著称的老部长李毅中相比，他都呈现出不同的个人特质。他更年轻，也更温和，但想法坚定，认准的事从不轻易动摇。

业内普遍认为，一向在新能源汽车问题上坚持节能道路的他，接任后，将对中国未来的新能源汽车发展路径影响深远。

最年轻的副部长

苗圩此次出任党组书记，意料之外，情理之中。2025年3月被任命为工信部副部长之时，1955年出生的苗圩在六位副部长中排名第二，仅次于奚国华，但奚国华1951年出生，比苗圩大了四岁。作为当时最年轻的副部长，苗圩在年龄方面具有明显优势。

其时，李毅中已经63岁，按照惯例，部长级官员65岁退休。这意味着，两年后李毅中卸任时，苗圩只有55岁，而奚国华则已经59岁。而在中国官员中流行着所谓“七上八下”的说法，一位汽车业内人士说，中央近年来强调“干部年轻化”，因此在干部选拔上有一些年龄考虑，比如提拔局级干部，通常以37岁为线，同等条件37岁的能上，38岁的要让一让；提拔部级干部，同等条件，47岁之前的能上，48岁以上就要让路。

按照“党管干部”的原则，目前部委普遍是由部长兼任党组书记。现在，苗圩接任已到退休年龄的李毅中担任党组书记，在大多数情况下，意味着部长的位置指日可待。例外当然也有，比如国资委曾经出现过李毅中担任党组书记、李荣融任主任的情况，一些专业性较强的部委，如外交部、卫生部、科技部，也有例外。2025年，两位非中共党员出身的陈竺和万钢，分别出任卫生部部长和科技部部长，打破了惯例。

苗圩升任党组书记，与汽车业近两年的爆发式增长不无关系。2025年3月，工信部被批准成立，5月正式挂牌，承接了发改委管理汽车行业的部分重要职能。苗圩即是主管汽车等行业的副部长。

工信部成立当年，受全球金融危机影响，中国汽车市场曾受到重大冲击，一改过去十年每年两位数的增长速度，2025年全年，中国汽车销量938万辆，同比增长仅为6.7%。

2025年1月，国务院原则通过了“汽车产业调整和振兴规划”，对1.6升及以下排量乘用车实行5%的购置税优惠，当年汽车销量达到1364万辆，同比增长46%，中国成为超过美国的全球第一大汽车市场。

2025年，购置税政策继续，仅将购置税优惠幅度下调2.5%。汽车市场增长依旧。根据中国汽车工业协会的最新统计数据，2025年前11个月，中国汽车销量已达1640万辆，同比增长34%，超过上年全年销量。工信部还对2025年发改委制定的《汽车产业政策》进行了修订，正式成为产业政策制定的主管部门。

随着汽车行业的迅猛发展，汽车在国民经济中的作用和在工信部内部的地位都在上升。而中国企业在未来新能源汽车领域中的作为，更令各界寄予广泛期待。

新能源汽车路径或生变

多家汽车公司高管在听到苗圩升任党组书记消息时，都对本刊记者表示是“好事”。在他们看来，曾担任东风汽车总经理八年的苗圩，对行业的理解将比纯官僚出身的官员更深刻，未来主导制定的政策会更加专业和理性。

尽管时间表仍难以确定，全球汽车业在2025年金融危机和高油价的双重压力下，普遍认同未来的汽车产业需要借助于新的能源，来满足不断增长的需求。对于许多中国汽车业者来讲，新能源汽车被认为是中国汽车业实现“弯道超车”的绝好机会，即，中国汽车业在传统汽车领域落后西方几十年，很难追赶上；但是通过大力发展新能源汽车，中国汽车业有望追赶甚至超越国外同行。国务院发展研究中心研究员陈清泰便是其中代表人物。陈清泰曾任东风汽车总经理，是苗圩的前任。

持这种观点的，还有现任科技部部长万钢。在担任科技部部长之后，以万钢为首的科技部主导推动“十城千辆”计划在全国大范围展开，目前已推广到25个城市。企业方面，不仅是比亚迪，包括上汽、一汽、长安、奇瑞在内的多家汽车公司均快速推出自己的新能源汽车，上汽甚至计划投资60亿元投资新能源汽车领域。

但是，新能源汽车既包括混合动力车，也包括纯电动车和燃料电池车，中国应该选择什么样的产业化路径，一直存在激烈争议。受制于技术和市场的双重掣肘，新能源汽车目前难以量产。由中国第四大汽车集团长安汽车经过六年斥巨资研发打造的杰勋HEV，由于销售量低，从2025年底开始已被迫全面停产，2025年销量跌至零。

而同时肩负节能减排重任的工信部，随着汽车行业的迅速发展，面临着传统汽车和新能源汽车孰轻孰重的问题。是寄希望于新能源汽车的大量使用，还是传统汽车的节能减耗？

表面看，科技部主推的新能源汽车“十城千辆”活动，也得到了工信部、发改委等部门的支持。但是汽车公司总经理出身的苗圩，对新能源汽车的短期前景并不看好。

在2025年4月北京大学进行的一场公开演讲中，苗圩直批“弯道超车”论，且不点名批评一些电动车企业“忽悠”。苗圩表示，新能源汽车“肯定是一个方向”，但是，“有些企业、有些人把这个讲得过了头。好像一夜之间，我们新能源汽车就可以产业化，就可以普及，就可以达到产销量的50%以上。”

他认为，由于中国的电池、电机、电控技术的不完善，在可预见的未来，“也就是在2025年以前”，真正所谓的新能源汽车销售，只会占一个很小的比例，大约“10%-15%”。

中国销量排名前十的汽车公司深圳比亚迪汽车一直声称，其在新能源汽车的产业化方面位居全球第一。但比亚迪目前生产并投入应用的全部电动汽车，加起来不足200辆。

在科技部部长万钢极力倡导的电动车方向上，工信部虽没有公开反对，但是私下里，工信部官员对此颇不以为然。一位工信部官员曾告诉本刊记者，万钢回国初期曾登门拜访，希望时任主管汽车产业的发改委官员接受他的观点未果，遂转科技部。

在公开场合，苗圩极力主张节能减排，要从传统汽车入手。分析人士认为，如果苗圩升任工信部部长，工信部和科技部关于新能源汽车的发展将产生微妙角力。

铁腕李毅中

两年前，李毅中以63岁高龄被任命为工业和信息化部部长时，外界普遍认为，总理温家宝之所以力荐李毅中出任工信部这个众人瞩目的超级大部委首任负责人，不乏对其这些年操劳和操守的肯定之意。

出生于煤炭大省山西，成长于石油系统的李毅中，从炼油工人起步，1987年起开始在原中国石油化工总公司担任副总经理等职位，1998年升任中国石油化工集团公司总经理，2025年调任国资委党委书记，2025年任国家安全生产监督管理总局局长，2025年执掌工信部。

这位官衔节节高升、年薪却八年未涨的官员，现在手里还是一部2G手机。他说，“现在还很好用，不舍得换”。作为第一批海外上市的央企，他亦曾获得过不菲的期权，有机会成为“先富起来的人”，但2025年“两会”做客央视时，年收入依然只有14万元。

“论党性、纪律性、原则性，他绝对是一流的。”一位曾与之共事的国资委官员对其职业操守钦佩有加。

在中央部级高官中，李毅中向以铁腕著称。花甲之年临危受命安监总局局长，他曾强调安监人员要六亲不认，说“腐败不除，矿无宁日”；在安全生产工作会上直言要让“干部丢帽子、职业经理人丢位子、黑心矿主丢票子”，提出“用重典来治理乱局”。事后他坦陈自己当时“冒了风险”，因为从来都是乱世用重典，而他却偏偏要在和平盛世重典治乱局。在这之后，原来罚款20万元就可以解决的一个矿难，处罚金额达到几千万元。无数小煤窑因此停产。

然而，63岁的李毅中走马上任工信部之后，业界评价颇为复杂。在计划经济体制中成长起来的这位老部长，并不擅长通过市场的力量解决问题，而更习惯于用行政手段。无论是十大振兴规划，还是节能减排，工信部都是政策的推动者和主导者，一一落实政策、指标，试图以运动的方式达成目的，却屡屡陷入市场的复杂博弈，“按下葫芦起来瓢”，顾此失彼。而在三网融合问题上，李毅中又不如业界期待的那样表现强势和具有谋略，以至于三网融合的政策最终全面向广电部门倾斜。

对此，工信部内部一位高层人士曾感叹，李毅中很正直，有魄力，敢于挑战利益集团，但似乎“少了点政治手腕”，所以在面临诸多利益纠葛时，遇到了不少阻力。也因此，工信部尚未获得一个大部委应有的影响力、决断力，在三网融合等问题上，更多充当了一个协调者的角色。“他是个有大局观的人。在对利益集团问题上嫉恶如仇，但在政府职能调整和转变过程中，在部际协调上，却表现得更为隐忍和谦让。”这位权威人士说。（编辑/李骄）

谢子聪：商业模式决定电动汽车未来

来源:科学时报

作者:综合报道

发布日期:2025-03-14 阅读次数:1336

(共0条)

[摘要] “十二五”时期中国电动汽车的发展，侧重点在如何实现电动乘用车商业化突破，难点在如何解决整车、电池和能源供给配套技术方案难题。

谢子聪（中国电动汽车商业模式及配套技术方案资深研究学者）

“十二五”时期中国电动汽车的发展，侧重点在如何实现电动乘用车商业化突破，难点在如何解决整车、电池和能源供给配套技术方案难题。

全国政协副主席、科技部部长万钢在去年深圳举行的第25届世界电动汽车大会上再次明确了新能源汽车的发展路径——“混合动力汽车将成为传统汽车节能减排技术升级的主要途径。纯电动包括插电式的电动汽车，将成为未来汽车战略的主流。燃料电池车将是未来汽车产业技术的制高点”。

按照中国电动车的规划目标，到2025年中国电动车保有量将达100万辆。据此规划，预计“十二五”期末“十城千辆”示范工程将推广到50个城市，以每个城市平均保有量为2万辆、按照电动乘用车(电动出租车、电动公务车、电动私家车)约占90%的市场份额，电动大巴、环卫车等占10%来计算，未来5年中国电动汽车产业链预计会形成产值为4000亿~5000亿元的“巨型蛋糕”。其中，电动汽车产业发展的政策补贴资金总和将超过1500亿元。如能达成这个目标，中国将在电动汽车产业发展规模和整车、电池等系统技术集成和运用上走在世界前面，即可初步实现汽车工业弯道超车的“光荣梦想”。

因此，“十二五”时期中国电动汽车的发展，重点在如何实现电动乘用车商业化突破，难点在如何提供整车、电池和能源供给配套技术解决方案，关键点在如何整合政府、科研机构和企业资源有效组织实施，亮点在如何创新构架中国电动汽车产业可持续发展商业化平台。

一个新兴产业系统工程创新的挑战

电动汽车，特别是电动乘用车产业化进程之所以举步维艰，除了至今尚存的技术障碍之外，更重要的是它不仅仅是一个汽车产品的技术创新，更是一个新兴产业的系统创新。

这是在西方200多年工业革命进程和中国30多年改革开放发展的阶段里，第一次出现“没有洋人成功模式经验可循，没有国外成熟技术设备可买”的挑战，也就是说中国正在进行一项至今西方也没有成功商业化的新兴产业自主创新事业。对于一个在改革开放30年中推动新兴产业发展习惯于“买设备、买技术、买模式”再“吸收消化”的民族来说，先于西方发达国家系统创新一个新兴产业，需要极大的智慧和勇气。

电动汽车产业创新，不仅需要我们从这个产业的“商业模式构架、整车产业链和能源供给产业链的科学划分、配套技术系统的方案选择、有效资源组织实施策略的制定”等众多环节来周密地谋划设计，还需要我们对每个产品的“生产工艺文件、成品检测标准、产品使用说明书”等细节方面的精心编写。

西方从上世纪70年代开始重启电动汽车产业之路，至今花费了30余年时间，却依然没有一个国家成功实现电动车产业化与商业化。其主要原因在于：

第一，电动汽车在科技创新上无法满足西方200年来的商业法则，不能够按照固有新兴产业推广方式来进行;第二，西方所设定的“整车捆绑电池销售+自充电”商业模式构架无法帮助电动汽车产品形成市场竞争力。

深析西方200余年的工业化进程，多数产业的发展是按照“科技创新获利润，性价比拼赢市场”的商业法则来推动的。第一个阶段，企业利用独家率先掌握的先进技术研发生产出一种“功能领先”又能满足市场需要的新产品，以此覆盖原有的旧产品，从而获取更大利润。当这种新技术被更多的企业掌握后，企业间的同类产品便进入第二个阶段“性价比拼市场促销”的竞争中。

然而，在电动车领域，这个商业法则显然行不通。

虽然经过全球科学家数十载的不懈努力，至今电动汽车也未能实现在产品功能上对传统燃油车的超越，甚至在很多性能上不如传统汽车，如续航里程、动力性能等等。更重要的是，从能源供给方便性方面讲，在尚未解决电动车商业模式的当下，电动汽车的加电远不如传统汽车的加油便利。因此，即使电动汽车具有政府补贴等经济价格优势，也无法形成市场竞争力。在这种“创新功能差、产品价格高、使用不方便”条件下，消费者是不会花比同类传统汽车更多的钱去购买它的。西方所熟悉运用的“科技造新品，功能创利润”商业法则在电动汽车上不好使了。

伴随我国改革开放30多年进程的手机、电视、空调、汽车、电脑等新型产业推广都是按照这个商业法则的规律进行的。对中国人来说，改革开放几十年养成习惯的打造新型产业以“看西方、买技术、买设备、买模式”的操作方式在电动汽车产业上也不灵了。这是使目前电动汽车行业出现“混沌”的主要原因。

面对行业发展的严峻挑战，需要我们改变30年来养成的“模仿、复制”习惯思维和“买技术、买设备”的思维方法和操作方式，更要站在“创新整个产业”的高度，来构架中国电动汽车产业化发展所需要的商业模式和配套技术方案。

本DOCX文档由 www.zciku.com/中词库网 生成，海量范文文档任你选，，为你的工作锦上添花,祝你一臂之力！