第一图书网, tushu007.com

<<中国汽车产业发展报告>>

图书基本信息

书名：<<中国汽车产业发展报告>>

13位ISBN编号：9787509701195

10位ISBN编号：7509701198

出版时间：2008-4

出版时间：社会科学文献出版社

作者：国务院发展研究中心产业经济研究部，中国汽车工程学会，大众汽车

页数：319

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：http://www.tushu007.com

内容概要

《中国汽车产业发展报告2008》是关于中国汽车产业发展的研究性年度报告，是在德国大众汽车公司的支持下，由国务院发展研究中心产业经济研究部和中国汽车工程学会集中了多位专家、学者，在汽车产业资深顾问的指导下，共同撰写的全面论述我国汽车产业发展形势的权威性著作。

全书内容编排上分为发展综述、趋势预测与展望、专题研究、统计数据与资料汇编四个部分，对中国汽车产业近期的发展态势、景气状况、国际竞争力水平做了全面的分析，对中国汽车产业中长期发展的国内外环境、市场需求、技术创新和产业政策趋势进行了科学预测和判断，对中国汽车产业自主创新的途径、模式、主体、目标和政策导向进行了专题性的研究，对汽车产业相关统计数据、重大事件和政策法规进行了系统性的汇编。

综观全书，其研究的深度、资料的广度为广大读者全方位地了解中国汽车产业发展提供详实的资料，对汽车行业管理部门、企业决策部门、企业战略研究机构和中外投资者具有持续的参考价值和研究价值。

书籍目录

总报告2007：我国汽车产业自主创新加速年发展综述2007年我国汽车市场景气分析概述（一）汽车市场景气指标的选择（二）汽车市场景气分析方法和景气指数的构建（三）2007年汽车市场总体景气状况分析（四）2007年汽车市场分领域景气状况分析我国汽车产业在国民经济、全球汽车产业中的地位和作用概述（一）汽车产业及关联产业在国民经济中的地位和作用（二）我国汽车产业在全球汽车产业中的地位我国汽车产业的国际竞争力分析概述（一）汽车产业国际竞争力的影响因素分析（二）汽车产业国际竞争力评价体系的构建（三）对我国汽车产业国际竞争力的基本评价（四）影响我国汽车产业竞争力提高的主要因素（五）提高我国汽车产业竞争力的对策建议附录　汽车产业国际竞争力指标体系的构建方法趋势预测与展望我国汽车市场中长期发展前景分析概述（一）基于人均GDP国际比较的汽车总保有量预测（二）基于收入分布变化的汽车（主要是家用轿车）保有量需求预测（三）中长期公用轿车、客车及货车保有量预测（四）中长期国内汽车需求量预测我国汽车产业中长期发展环境和发展战略概述（一）我国汽车产业中长期发展的国际环境（二）我国汽车产业中长期发展的国内环境（三）我国汽车产业中长期战略展望汽车节能环保技术中长期发展趋势概述（一）我国汽车节能环保技术发展的核心问题及面临的挑战（二）车用能源技术发展趋势（三）汽车动力系统技术发展趋势我国汽车产业政策中长期展望与燃油税政策的影响评估概述（一）我国汽车产业政策中长期展望（二）我国汽车产业节能环保政策中长期展望（三）燃油税政策的影响评估专题研究我国汽车产业自主创新能力评价与对策提高自主创新能力是我国汽车产业的战略选择概述（一）提高创新能力是我国保持世界汽车生产大国地位的需要（二）提高创新能力是中国企业应对激烈市场竞争的需要（三）提高创新能力是企业从关注产量的增长向关注质量、品牌转变的需要（四）提高创新能力是中国企业走向世界和提高国际合作水平的需要我国汽车企业产品研发能力现状研究与问题分析概述（一）研究思路和方法（二）产品研发能力问卷调查统计发现（三）主要结论全球汽车技术创新趋势与政策概述（一）全球汽车技术创新背景（二）全球技术创新的新趋势与新特点（三）各国政府在技术创新中的作用我国汽车产业创新的途径与模式选择概述（一）汽车企业自主创新的关键要素（二）我国整车企业自主创新的主要类型（三）我国汽车零部件企业的自主创新能力和创新类型企业：创新决策和实践的主体概述（一）创新理论对企业主体地位的论述（二）汽车发展历史对企业创新主体地位的证实（三）充分发挥企业在创新决策和实践中的主体地位行业：寻求共同利益下的合作创新概述（一）构建新型产学研合作创新体系（二）注意研究国际产学研合作的成功经验（三）新型产学研合作创新体系的特征和需要解决的问题（四）发挥行业组织在新型产学研合作创新体系建设中的作用（五）重视建立整车企业与零部件企业协作创新机制政府：营造促进自主创新的外力和政策导向概述（一）营造促进竞争因而有利于创新的市场环境（二）为企业的创新活动创造良好的外部环境（三）通过政府采购支持自主品牌汽车发展（四）加快行业共性科学技术平台建设结束语：走向可持续发展之路概述（一）自主创新与改革开放的关系（二）企业主体与政府主导的关系（三）企业独立创新与产学研创新体系的关系（四）统筹兼顾与重点突破的关系（五）技术创新与管理创新的关系（六）各种创新模式的关系（七）技术跟进与跨越发展的关系（八）内在动力机制与外在市场竞争压力的关系（九）自主创新与建设和谐社会的关系附录　一汽车产业相关统计数据产销量及保有量经济效益进出口人员、研发及相关产业其他世界汽车工业附录二　2007年汽车行业重大事件回顾附录三　2007年度发布或开始实施的主要汽车政策法规

章节摘录

总报告　2007：我国汽车产业自主创新加速年　2007年是中国加入WTO过渡期结束后的第一年。
加入WTO五年来，我国在汽车产业领域认真履行并切实落实了各项承诺，汽车整车关税从69.2%降到25%，汽车零部件关税从22.9%降到10.4%。
在入世前，曾有不少人认为，加入WTO会给弱势的中国汽车产业带来很大的冲击，例如外资的大举进入会使一批中小企业倒闭，降低国内生产能力利用率，冲击国产车消费，迫使中国汽车厂家降价，在汽车销售及金融服务领域对国内企业形成很强的竞争压力等。
但是，令人始料不及的是，在加入WTO后，我国汽车产业不但没有被冲垮，反而在人世带来的竞争压力下获得了发展的新动力，产业规模不断扩大，产业地位得到增强，国际竞争力不断提高。
2007年我国汽车产业不仅延续了加入WTO五年以来“黄金发展期”的高增长势头，而且进入发展新阶段的特征更加清晰化。
发展新阶段的特征包括：汽车产业的发展正由“市场拉动型”向“市场拉动型”和“创新推动型”的双驱动方向转变，由满足国内市场向出口和“走出去”国际化发展方向转变，尽管这两个转变仍处在起步过程中，但2007年发生的诸如产业技术联盟形成（特别是针对关联零部件核心技术）、新能源汽车重要起步、兼并重组取得重要突破等一系列实践表明，我国汽车产业正孕育着一个发展新阶段的到来，尤其是出现了自主创新加快发展的新格局。
这正是2007年我国汽车产业发展的最主要特点。
（一）2007年是我国汽车产业巩固良好发展基础的一年，在国民经济和全球汽车产业中的地位得到进一步增强　1.中国已稳居世界汽车生产与消费前3位　2007年，国民经济保持平稳快速发展，国内生产总值达到24.7万亿元，比上一年增长11.4%，连续5年增速达到或超过10%。
在良好的宏观经济大背景下，2007年我国牛产汽车888.24万辆，同比增长22.02%，比上年净增160.27万辆；销售879.15万辆，同比增长21.84%，比上年净增157.60万辆，再创历史新高。
其中，乘用车表现出色，2007年产量638.11万辆，同比增长21.94%，销量629.25万辆，同比增长21.68%；商用车表现得更好，2007年产量250.13万辆，同比增长22.25%，销最249.40万辆，同比增长22.25%，高于全行业的增幅。
总体来看，我国汽车产销量在世界各国中的排名分别上升到第3位和第2位，已经成为名副其实的世界汽车产销大国。
2.自主品牌汽车稳定增长　在乘用车市场继续保持高速增长的同时，我国自主品牌汽车今年的整体表现也非常抢眼，无论是高调进军国内中高级车市场或积极推进研发新能源汽车，还是在海外市场积极建厂等，这些全力突破市场困局的行为都可圈可点，并显示出自主品牌综合实力逐步增强。
在商用车方面，自主品牌继续成为主流，过去3年在国内市场的占有率一直保持在95%以上。
其中，北汽福田、东风、一汽、江淮、金杯股份、重汽、长安有限、江铃、南汽和陕汽等10家企业共销售商用车167.69万辆，占商用车销售总量的67%；在轿车方面，自主品牌轿车销量达124.22万辆，占轿车总销量26%，其中夏利、QQ、福美来、旗云、F3、骏捷、自由舰、A520、奔奔和吉利金刚等10大品牌轿车共销售88.91万辆，占自主品牌轿车总销量的72%；SUV呈高速增长态势，自主品牌的哈弗、瑞虎表现很突出，两大品牌分别销售5.78万辆和5.01万辆，比同期分别增长了99.29%和77.99%；MPv销量增长不明显，其中自主品牌的瑞风销售4万辆，风行1.07万辆。
总体来看，我国自主品牌汽车经历了产品结构调整，2007年比2006年的市场占有率略有下调，但总量却继续保持稳定增长的局面。
3.“走出去”态势初步形成　随着我国汽车产销量的快速增长，我国的汽车产业已经成为全球汽车产业的重要组成部分，一个重要的变化就是我国汽车产业的出口量自2003年以来出现了爆发式的增长。
2007年，汽车出口总体延续了前几年高速增长的势头，其中整车出口量达到61.27万辆，同比增长78.95%；出口金额达到73.12亿美元，同比增长1.3倍，出口量及出口金额再创历史新高。
尤其是具有完全知识产权和自主品牌的民族汽车企业已经成为我国轿车出口的主力，如奇瑞、华晨和

吉利等。
我国部分自主品牌汽车出口的迅猛增长，表明我国汽车产业已经形成了较完整的生产和配套体系，在中低档轿车、客车和载货车领域的竞争优势明显，因此能够在国际汽车市场的出口竞争中占有一席之地。
另一个重要的变化是我国华晨、奇瑞、力帆、吉利等自主品牌厂家纷纷加速海外生产基地的开拓步伐，2007年以来先后在朝鲜、伊朗、俄罗斯、乌克兰等地设立海外工厂，其中华晨汽车在“华晨汽车集团中华骏捷俄罗斯KD（散件组装）”项目签约后，将建立继埃及、朝鲜、越南之后的第四家海外生产基地。
这些变化表明，我国汽车产业参与国际竞争已经取得了实质性进展，“走出去”的态势初步形成。
4.兼并重组获得重大突破　自2001年底加入WTO后，我国汽车产业规模迅速扩大。
但是，整车企业过多过滥、规模化经营较差等问题并没有得到根本改变。
2007年12月26日，国家发展和改革委员会、上海市人民政府、江苏省人民政府联合举办“上汽·跃进全面合作签约仪式”。
根据协议，位于江苏省的跃进汽车有限公司，将其下属的南京汽车集团有限公司汽车业务，全面融人上海汽车工业（集团）公司，其中整车及紧密零部件资产进入上汽集团控股的上海汽车，其他零部件及服务贸易资产进入上汽与跃进合资成立的东华公司。
上海汽车将出资20.95亿元购买整车及紧密零部件资产，跃进集团将持有上海汽车3.2亿股份和东华公司25%股权。
根据商定的初步规划，双方将在资金、研发、营销、制造、采购等方面实现优势互补、资源共享；在整车与零部件、国内与国际业务上发挥协同效应，通过强强合作，把上汽集团建成中国最大、世界一流的汽车企业。
未来3年，上汽将投资85亿元人民币，把南汽打造成为年产30万辆汽车的重要生产基地，其规模是现在的3倍。
上汽、南汽联合后，将成为中国规模最大的汽车集团，短期内实现年产销汽车200万辆，成为中国汽车业的航空母舰。
上汽和南汽进行全面合作，是中国汽车业的一件大事，有力地推动了汽车业的兼并重组，有利于改变当前中国汽车业分散发展的局面，同时将带动国内汽车行业掀起新一轮兼并重组，加快改变当前汽车行业大而不强，过于分散的局面。
（二）2007年是我国汽车产业自主创新加快发展的一年，产业国际竞争力有了明显的提高　1.自主创新加速发展　我国汽车工业在经历30年改革开放，特别是加入WTO以来井喷式发展之后，不仅确立了我国世界汽车制造大国的地位，所形成的竞争激烈、潜力巨大的汽车市场也为自主创新的加速发展提供了动力和条件。
奇瑞、吉利、长安、华晨、比亚迪、力帆等一批自主品牌企业在全力打造自主品牌轿车方面继续取得新的成就，与此同时，一汽、上汽、东风三大汽车集团的自主创新呈全面加速态势，都把自主创新和大幅提高自主品牌市场份额写进了“十一五”规划。
在2006年分别推出自主品牌轿车之后，一汽在未来8年（到2015年）将投入130亿元发展自主品牌，建设4个轿车平台，开发50款自主品牌轿车车型；东风公司为发展自主品牌成立的东风汽车乘用车公司，到2010年，在135万辆总销售量中，自主品牌销量提升到72万辆，占比53%；上汽2007年年中宣布将总共筹资270亿元投向自主品牌建设，完成对南汽收购后第一笔上市融资资金126亿元将主要投入以荣威和MG名爵为主的自主品牌建设。
“三大”是中国汽车工业的主力，“三大”自主创新有所为，则中国汽车的自主创新有所为。
2007年一汽解放J6重卡和东风1.5吨级高机动性越野汽车的开发成功，标志着我国重型卡车和越野汽车系统开发能力的重大突破，具备了从零部件到整车的完整试制能力，掌握了关键总成核心技术，建立了规范的开发体系和开发流程，对我国汽车工业自主创新综合能力的提升具有重要意义。
我国汽车工业的自主创新已经延伸至重要总成和关键零部件领域，继2006年我国推出五款自主品牌发动机（华晨1.8T、长城TC INTEC、奇瑞ACTEC 1.6L、吉利CVVT和海马HM483Q）之后，近来，一汽自主研发的V12发动机CAl2GV的成功点火，意味着我国企业掌握了顶级轿车用V型发动机开发的关键

技术，是我国汽车工业自主创新的新的里程碑。
自主创新的加速发展还表现在合资企业建立本地化研发中心上，广州本田汽车研究开发公司是第一个由合资企业独立投资、以独立法人模式运作的汽车研发机构，将发展合资公司自主品牌车型，标志着合资企业将成为我国汽车自主创新的一支新的力量。
2.新能源汽车重要起步　　进入新世纪以来，以新能源为核心的新一轮创新浪潮席卷全球汽车产业，谁能在这一轮创新浪潮中取得主动，谁就有可能在相当长的时间里成为全球汽车产业的领军者。
对于我国汽车产业来说，2007年11月1日，国家发改委《新能源汽车生产准入管理规则》正式实施，标志着我国新能源汽车迈入重要的起步年。
在政府的推动下，目前在北京、上海、天津、长春、武汉、重庆、杭州等地共有60多种自主研发的电动汽车正以各种形式进行试验运行，全国已建立了6个相应的关键零部件测试基地，建立了北京、武汉等4个电动汽车示范城市。
这对我国混合动力、电动汽车开发及其产业链的形成、产业化环境的改善、抢占新一代电动汽车关键技术制高点、探索适合我国能源结构多元化特点的交通能源动力系统具有极大的推动作用。
我国汽车企业开发新能源汽车虽然起步较晚，与国外相比还有一定差距，但在混合动力汽车的产业化和纯电动轿车产业化方面已有突破性进展。
东风、一汽、长安、奇瑞、吉利等汽车公司完成了各自承担的混合动力轿车课题，研发的产品在技术方案、结构特点、成本价格方面各具特色，其中仅吉利一家，就有海尚三厢混合动力轿车、海域三厢M100甲醇代用燃料轿车两款车型研制成功，目前我国已经有8个混合动力汽车进入国家机动车产品公告。
3.产业联盟开始形成　　在我国汽车市场国际化竞争程度较高、企业创新基础条件较薄弱的背景下，通过技术联盟实现企业间和产学研问的联合创新，促进企业技术进步正在成为行业的共识。
技术联盟的目的是针对产业发展的共性技术和关键技术，有效整合各种研发资源，进行联合攻关，节约研发成本，缩短研发周期，适应日趋激烈的市场竞争需要。
2007年11月和12月，“汽车制造装备创新战略联盟”和“汽车轻量化技术创新战略联盟”两个由产业链内产学研企业组成的技术联盟先后建立。
“汽车制造装备创新战略联盟”由中国汽车工程学会与机械科学研究总院联合汽车、机床及相关制造企业、高校和科研院所共35个成员共同发起创立，2006年汽车产量前十位企业中的七个企业为联盟成员单位。
该联盟旨在加强企业间的信任，促进沟通和交流，促进汽车企业和机床企业自主创新能力的共同提高。
“汽车轻量化技术创新战略联盟”由汽车企业与轻量化技术相关的冶金企业及国内从事汽车技术研究的科研机构组成。
其工作任务是，结合典型产品，开展轻量化技术应用研究，包括轻量化材料开发和应用、轻量化材料应用相关共性技术研究和相关标准、产业发展战略研究等，全面提升联盟成员企业的轻量化用材生产、应用水平和相关关键技术的开发和应用。
目前，围绕镁合金应用、机械装备开发等多个技术联盟进入筹备阶段。
4.零部件产业集群发展　　发展我国汽车零部件产业的意义，绝不亚于整车。
我国汽车零部件产业经过近20年的发展，以吉林长春、湖北十堰、安徽芜湖、广东花都等为代表的汽车零部件产业基地迅速崛起，汽车零部件产业呈现集群化发展的趋势，初步形成了东北、京津、华中、西南、长三角、珠三角六大零部件集中区域。
据不完全统计，目前国内拥有汽车零部件为主的各种产业园区在1000个左右，其中关键的集群区域或地带约100个。
近年来，我国一部分创新型零部件企业正在迅速崛起，汽车零部件的技术水平也在逐渐提高。
2007年12月7日，广西玉柴机器集团成功推出中国首台自主研发的YC6L-50国V排放柴油电控发动机，这标志着我国发动机研发制造跨人了新阶段，首次实现了我国发动机的研发水平与国际保持同步状态。
在汽车工业的带动下，我国汽车零部件出口已经成为汽车产品出口的主力军。

统计数据显示，2007年我国汽车零部件预计出口金额可达145亿美元，大大高于整车出口。
汽车零部件出口也由单一的产品型开始向资本输出型和技术型转变；由劳动密集型、材料密集型的低端产品出口，开始向附加值较高的机电类产品出口转变；出口市场由售后市场向进入跨国公司全球供应配套体系转变。
此外，我国自主知识产权零部件的出口比重不断加大。
2007年6月，陕西汉德公司向印度AMW汽车公司出日车桥技术，这是我国汽车总成技术第一次向其他国家出口。
（三）当前我国汽车产业发展存在的几个主要问题　1.虽然出现大型企业重组的苗头。
但产业结构调整依然滞后　“十一五”是我国汽车产业发展战略调整的重要时期，加快产品结构和组织结构调整，推进产业结构优化升级是“十一五”期间行业发展的重要任务。
2007年底，上汽和南汽的合并拉开了中国汽车产业大型企业间重组的序幕，有利于汽车产业组织结构的优化，但要改变当前汽车行业过于分散的局面，还需要产业组织更多、更大的调整。
目前来看，我国汽车产业组织结构调整的进程并不顺利，大型企业间重组的势头能否延续还有待进一步的观察，而相对于小型企业，大型企业间的重组并购对整个产业组织结构的影响更为重要。
加入WTO以来，我国汽车产业重组的步伐明显加快，但回顾几年来汽车企业兼并重组的案例，可以得出这样一个结论，基于产品结构调整基础上的汽车产业重组，仍然是小范围推进，大型企业间的产业重组仍然是凤毛麟角。
而缺乏强大的重组者，是当前我国汽车产业“散、乱、差、小”以及美、日、韩、欧多种生产体系并存格局难以改变的根源。
此外，上汽和南汽的合并虽然出现大型企业重组的苗头，但重组背后的机制还仍然不成熟。
目前的汽车产业重组还主要发生在国有企业之间，且政府主管部门一直是汽车业联合重组的主要推动力量之一，市场机制的调节作用还很有限。
如何遵循市场化原则，以企业利益最大化为目标，促使我国汽车企业之间由并购向竞购过渡，进而向更高层次发展仍然是今后几年我国汽车产业结构调整面临的重要课题。
2007年是我国汽车产业发展进程中重要的一年，在这一年中以大型汽车企业重组为特征的产业结构调整取得了重要进展，而产业结构的优化调整是实现我国由汽车大国向汽车强国转变的必由之路。
值得注意的是，国外汽车产业的经验证明产业结构的优化不是简单的重组就能完成的，而是一个长期的体制、机制调适过程。
要真正实现从重组到资源整合、企业文化融合乃至最后的真正联合，我国汽车产业还要经历若干年的不断升华。

媒体关注与评论

由国务院发展研究中心产业经济研究部、中国汽车工程学会和大众汽车集团（中国）联合编著的《中国汽车产业发展蓝皮书2008》（以下简称《中国汽车蓝皮书》）在有关方面的共同努力下，近日由社会文献出版社出版发行，与广大读者见面。

已经过去的2007年是我国加入WTO过渡期结束后的第一年，也是我国汽车产业巩固良好发展基础的重要一年。

在加入WTO前，曾有舆论预测，“入世”将会给弱势的中国汽车产业带来毁灭性的冲击。

而事实上，“入世”后，我国汽车产业不仅没有被冲垮，而是从“入世”所带来的竞争压力下获得了新的发展动力，产业规模不断扩大，产业地位得到增强，国际竞争力不断提高。

在过去的2007年，我国汽车产业不仅延续了加入WTO以来五年“黄金发展期”的高增长势头，而且进入发展新阶段的特征更加清晰化，汽车产业的发展正由“市场拉动型”向“市场拉动型”和“创新推动型”的双驱动方向转变，由满足国内市场向出口和“走出去”国际化发展方向转变。

尽管这两个转变仍处在起步过程中，但2007年发生的诸如产业技术联盟形成（特别是针对关联零部件核心技术）、新能源汽车重要起步、兼并重组取得重要突破等一系列实践表明，我国汽车产业出现了自主创新加快发展的新格局。

《中国汽车蓝皮书》力求反映我国汽车产业发展的年度特点，同时又对我国汽车产业的未来发展进行全方位的分析、判断。

全书内容编排上分为发展综述、趋势预测与展望、专题研究、统计数据与资料汇编四个部分，对我国汽车产业近期的发展态势、景气状况、国际竞争力水平做了全面的分析，对我国汽车产业中长期发展的国内外环境、市场需求、技术创新和产业政策趋势进行了科学的预测和判断，对我国汽车产业自主创新的途径、模式、主体、目标和政策导向进行了专题性的研究，对汽车产业相关统计数据、重大事件和政策法规进行了系统性的汇编　　此书具有几个值得关注的内容：一是构建了汽车产业景气指数体系，利用景气指数多个角度地定量描绘汽车产业的运行状况；二是在我国汽车产业更深层次地融入全球汽车产业的背景下，建立了分析我国汽车产业国际竞争力的指标体系，从而揭示产业竞争力的变化轨迹及其不足；三是总结了当前汽车产业自主创新的几种典型模式、特点及其影响因素。

此外，还对我国汽车市场的发展前景再次进行研究。

综观全书，其研究的深度、资料的广度为广大读者全方位地了解我国汽车产业发展提供详实的资料，对汽车行业管理部门、企业决策部门、企业战略研究机构和中外投资者具有持续的参考价值和研究价值。

编辑推荐

·本书是我国第一本中国汽车蓝皮书，由国务院发展研究中心产业经济研究部、中国汽车工程学会、大众汽车集团（中国）联合编著。

·本书是关于中国汽车产业发展的研究性年度报告，对汽车行业管理部门、企业决策部门、企业战略研究机构和中外投资者具有持续的参考价值和研究价值。

·本书由发展综述、未来展望、专题研究和资料附录四部分组成，既突出综合性、战略性、前瞻性，同时又特别关注对汽车产业发展的重大年度主题的深入研究。

·2007年是中国加入WTO过渡期结束后的第一年，我国汽车产业的发展正由“市场拉动型”向“市场拉动型”和“创新推动型”的双驱动方向转变，由满足国内市场向出口和“走出去”国际化发展方向转变。

尽管这两个转变仍处在起步过程中，但产业技术联盟形成、新能源汽车重要起步、兼并重组取得重要突破等一系列实践表明，我国汽车产业出现了自主创新加快发展的新格局。

第一图书网, tushu007.com

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:http://www.tushu007.com