

LEGAL STATEMENT

The Information contained within the Service is either licensed from third party information providers or is the intellectual property of EMIS. This information –including the document to be made available to you- is therefore protected by copyright laws, database rights, trademarks and/or patents owned by the relevant party.

Except as otherwise permitted in the agreement (if any) between the Subscriber and EMIS, or as otherwise expressly approved in writing by EMIS, any reproduction, publishing, redistribution, sell, broadcast or circulation of the Information to any third party is strictly prohibited. No rights are granted to the Subscriber except the limited use rights. The Subscriber may not store in electronic form any shared library or archive of Information which could be used as a research application nor remove, conceal or alter any copyright notices contained in the Service or in this document.

第三章 中国汽车行业发展

第一节 中国汽车产销情况分析

一、中国汽车产销情况

（一）中国汽车产量情况

国家统计局数据显示，2015 年，我国汽车产量达 2450.33 万辆，同比增长 3.29%；2016 年 1-4 月，我国汽车产量达到 876.02 万辆，同比增长 5.70%。

图表 1 2010-2016 年中国汽车产量统计

	产量（万辆）	增长率（%）
2010 年	1826.47	--
2011 年	1841.89	0.84%
2012 年	1927.18	4.63%
2013 年	2211.68	14.76%
2014 年	2372.29	7.26%
2015 年	2450.33	3.29%
2016 年 1-4 月	876.02	5.70%

数据来源：国家统计局、中商产业研究院

（二）中国汽车销量情况

2015 年，全国汽车总销量为 2459.76 万辆，同比增长 4.71%；2016 年 1-4 月，我国汽车销量为 865.0 万辆，同比增长 6.11%。

图表 2 2010-2016 年中国汽车销量统计

年份	汽车销量（万辆）	增长率（%）
2010 年	1806.19	--
2011 年	1850.51	2.45%
2012 年	1930.64	4.33%
2013 年	2198.41	13.87%
2014 年	2349.19	6.86%
2015 年	2459.76	4.71%
2016 年 1-4 月	865.0	6.11%

数据来源：中国汽车工业协会、中商产业研究院

二、中国汽车工业发展现状

改革开放之后的中国汽车工业发生了翻天覆地变化。1978 年，中国全年共生产汽车 14 万辆，生产轿车 2650 辆，汽车生产总值大概 60 亿。2007 年，中国共生产汽车 888 万辆，其中轿车大概 490 万辆，汽车工业总产值已经超过了 2 万亿。汽车工业已经成为对外开放的典范。在中国市场上，中国品牌 and 外国品牌的汽车产品共存共赢，互相促进。在响应建设创新型国家的号召下，中国汽车工业的自主创新取得重大进步，其中中国品牌也有了飞跃性发展。越来越多的消费者，正在享受汽车产品带来的高品质生活。

我国汽车市场产销从每年 200 万辆发展到 2000 万辆，火热高增长已经难以为续，2014 年我国汽车销售增速降至近两年新低。多年来不断扩容的汽车保有量却促使汽车后市场驶入野蛮生长期，特别是当下的互联网消费习惯，将会加快中国汽车后市场的成长步伐。

国产汽车库存确实比较高，到目前为止增幅达 30%，这一增幅远超汽车销量的整体增幅，汽车销量不能维持较高增长将成为未来的常态，而在销量压力下，厂商调整返点是“正常现象”。汽车产业转型升级要求迫切，互联网经济新架构下，智能信息共享、汽车电商将成汽车产业的主流趋势和转型抓手，并将催生万亿市场。

第二节 中国汽车集团格局分析

据乘联会数据统计，2015 年国内十大乘用车集团分别是：上汽集团、东风

汽车集团、一汽集团、长安汽车集团、北汽集团、广汽集团、长城汽车、吉利汽车集团、华晨汽车集团以及奇瑞汽车。可见，中国汽车产业 6*4 的格局已经初步形成，即 6 家国有大型汽车集团加上地方汽车集团和自主品牌；这是前些年格局更加清晰和明朗化。

三大集团霸主地位岿然不动。从汽车集团的排位来看，上汽、东风以及一汽三大集团的地位可谓岿然不动。上汽集团领跑，东风汽车集团则屈居亚军。虽然一汽集团受到反腐败的影响，一度传出被长安超越的消息，但 2015 年，力压长安汽车集团获得季军。

上汽集团旗下的合资品牌上汽大众夺得了乘用车单一企业的销量冠军，其在 A0 级、A 级车、B 级车以及 SUV 市场上都有不俗表现。另外一个合资品牌上汽通用五菱的 MPV 五菱宏光则被称为神车，全年销量达到了 65.55 万辆。

作为全球最大的汽车市场和增长率最高的汽车市场，三大集团的成绩貌似很辉煌。但是，与世界三大汽车集团相比就相形见绌了。世界三大汽车集团排名第一的丰田汽车 2015 年全球销量为 1015 万辆，大众 2015 年全球销量为 990 万辆，通用汽车 2015 年全球销量为 980 万辆。和排名第一的丰田汽车相比，国内三大集团的销量之和才略微胜出丰田那么一筹。可见，中国汽车产业要从市场大国转变成技术强国，还有相当长的路要走。

第二集团鏖战正酣尚有变数。排在第二集团军的是长安、北汽和广汽。长安和北汽的争夺相当激烈。长安集团与北汽集团的销量相差不到 20 万辆。

第三节 中国汽车保有量分析

一、民用汽车保有量情况

近年，民用汽车保有量年均复合增长率（CAGR）达到 17%，截止至 2014 年，我国民用汽车的保有量达到 14598.11 万辆；2015 年，我国民用汽车的保有量达到 17228.0 万辆，同比增长 18.02%。

图表 3 2010-2015 年中国民用汽车保有量统计

	民用汽车保有量（万辆）	增长率（%）
2010 年	7801.83	--
2011 年	9356.30	19.92%
2012 年	10933.09	16.85%
2013 年	12670.14	15.89%
2014 年	14598.11	15.22%
2015 年	17228.0	18.02%

注：（1）民用汽车保有量不包括三轮汽车和低速货车保有量

（2）民用汽车拥有量，根据公安部交通管理局所属各省车管部门登记注册的车辆资料和驾驶员资料整理，不含军用车辆

数据来源：国家统计局、中商产业研究院

二、民用汽车的注册数量

截止 2015 年底，我国民用汽车新注册量 2385.0 万辆，同比增长 8.15%。

图表 4 2010-2015 年中国民用汽车新注册量和增长率统计

	民用汽车新注册量（万辆）	增长率（%）
2010 年	1528.82	22.70%
2011 年	1624.25	6.24%
2012 年	1811.36	11.52%
2013 年	2030.94	12.12%
2014 年	2205.19	8.58%
2015 年	2385.0	8.15%

数据来源：国家统计局、中商产业研究院

三、私人汽车保有量情况

截至 2015 年底，中国私人汽车的保有量达到了 1.44 亿辆，同比增长 16.69%。中国私人汽车拥有率不断提高，反映出随着经济社会发展，人民物质生活水平不断提高，私家车作为群众出行的交通工具日益普及。

图表 5 2010-2015 年中国私人汽车保有量和增长率统计

	私人汽车保有量（万辆）	增长率（%）
2010 年	5938.71	29.81%
2011 年	7326.79	23.37%
2012 年	8838.60	20.63%
2013 年	10501.68	18.82%
2014 年	12339.36	17.50%
2015 年	14399.0	16.69%

数据来源：国家统计局、中商产业研究院

四、公路营运汽车拥有量

截至 2015 年底，中国公路运营汽车的保有量达到了 1473.12 万辆，同比减少了 4.21%。

图表 6 2010-2015 年中国公路运营汽车保有量和增长率统计

	公路运营汽车保有量（万辆）	增长率（%）
2010 年	1133.32	--
2011 年	1263.75	11.51%
2012 年	1339.89	6.02%
2013 年	1504.73	12.30%
2014 年	1537.93	2.21%
2015 年	1473.12	-4.21%

数据来源：国家统计局、中商产业研究院

第四节 中国汽车产业面临的挑战及对策

一、中国汽车行业自身存在的缺陷

首先，中国汽车工业面临着能源方面的长期挑战。汽车是中国石油消耗的主要领域。根据我国研究机构预测，2020 年中国石油产量约为 1.85 亿吨，仅汽车工业耗油量即达 2.18 亿吨。目前，中国已成为世界第二大能源消费国，能源消费的增长势头还将继续。根据国际能源机构（IEA）预测，随着越来越多中国消费者购买汽车，到 2030 年，中国石油消耗量的 80% 需要依靠进口。随着能源进口依存度不断提高，我国汽车燃油消费的增长，不仅从战略上增加了我国

整体的国家安全成本，而且使汽车工业对国际油价波动日益敏感。

其次，资源进口价格持续攀升，对汽车工业生产经营产生巨大压力。近年来，国际铁矿石持续大幅度涨价，钢材价格持续提高，使汽车生产成本提高。其中中国钢铁工业协会重点监测的 8 个重要钢材品种价格均呈上升趋势。我国汽车工业明显感到成本上涨的压力。

随着汽车工业技术进步，中国汽车工业对铝、镁、铜、锌、钛等有色金属的应用呈现日益上升趋势。国际市场有色金属价格已持续 4 年上涨。汽车生产使用的有色金属铝、镁、铜、锌、钛等的国际国内价格持续上涨。有色金属价格对汽车工业影响越来越大。

我国汽车工业发展所需要的铜、铝、锌等有色金属矿缺口较大，储量不足。预计到 2020 年铁矿石、铜、铝、锌等矿产分别需要进口 5.4 亿吨、590 万吨、1300 万吨和 235 万吨。

此外，汽车使用对环境的影响日益突出。进入 21 世纪，汽车排放已成为影响中国环境的主要因素，成为政府环保部门重点监测的对象。如何通过技术进步，减少汽车产品对环境的不良影响，已成为汽车工业的重要课题。我国汽车单车排放量普遍高于发达国家。由于交通堵塞，导致汽车燃油消耗比正常时高 12%，车速越慢，油耗越高，污染越严重。

中国大中城市的环境污染已经由煤烟型向煤烟和机动车混合型转化。氮氧化物、颗粒物、VOC 排放量增加，导致城市灰霾增加，能见度低。汽车排放的颗粒物，在城市颗粒物排放中占 20%-30%左右。在北京、上海、广州等大城市，机动车已成为排放一氧化碳、氮氧化物、碳氢化合物等污染物的第一大污染源。环境对汽车工业的制约将更加严峻。

二、中国汽车工业面临人才紧缺难题

汽车业是近年来国内发展最为迅速的行业，尤其是过去的两年里，汽车在国内各大城市的保有量激增。在现有的格局下，围绕着业内最核心与强势的所谓“主机厂”——汽车制造企业人才显然是最集中的，因为在这一领域里人们能够争取到更好的发展前途与更多的收入。而在销售与服务领域，即便是那些大经销商的人才都往往比较紧缺，更不用说基层的 4S 店或者较小的汽车销售与服务商了。

与海外比较，中国的汽车制造与销售业是近年来在一个比较短的时间里发展起来的，因此越是远离其核心的末端，往往越有着明显的技术与人才短缺。这一方面是因为培养人才往往需要花费一段时间，另一方面也是由于国内汽车以新车为主，一系列维修保养的工作还没有来得及展开，各方面的机制与架构都在探索之中，考虑难免有所疏漏。随着时间的推移，一些最基本的人才问题应该不难解决。

在眼下这个可以称为是过渡时期的阶段，企业自然会设法采用一些更加先进方法来减少对于人力的更多需求，如增加一些机械来提高工作的效率、探索更好的组织系统等。但从人才培养的角度上来说就不能够算是一件简单的事情了，除了时间周期比较长之外，如今的一些价值取向也比较冷落技术工人之类的工作，尤其是在与造车的同行相比之下收入与升迁都明显不如人，就更难以减少人才流失或者至少是人员变动不定的困局。

三、中国汽车工业发展的策略分析

第一、产能过剩的直接原因是产品结构严重失调，根本原因是由于研发和技术的落后。只有自主创新才是解决这一问题的根本之策。我国的汽车产能过剩主要表现为结构性过剩，产业组织结构不尽合理，企业集团竞争优势不明显。应当把增强自主创新能力作为调整产业结构、转变经济增长方式的中心环节，推进产业结构优化升级，形成一批拥有自主知识产权和知名品牌、国际竞争力较强的优势企业。

第二、依靠政策改善汽车消费环境，增大销售量。国家规定的税收项目在实际购车支出中也高达 40%-45%，进口车为 55%-60%。汽车税费还出现了地方化管理倾向，收费主体和项目多，交叉收费、乱收费、搭车收费现象严重，超出了汽车生产和消费领域的承受能力；扩大汽车消费需要软、硬环境的同时改善，一是改善税收和金融等软环境，释放潜在的汽车消费能力，形成鼓励购车、方便购车、车价负担合理的购车环境。二是改善城镇交通硬环境，通过科学合理的规划和管理，提高现有的交通基础设施和城市空间的利用效率，为今后交通容量的扩充创造条件。

第三、中国汽车出口企业应对挑战，首先要确保产品质量，做好售前售后服务。要细致研究进口国的市场准入条件、技术法规、标准和合格评定程序，防止盲目进入，避免不必要的损失；控制成本，保持合理的赢利水平；另外，

还要增加投入，提高研发能力；要加强知识产权保护，打击侵权行为；要规范出口秩序，抑止恶性竞争。加大政策性金融支持力度，提高企业国际竞争力。使汽车整车出口可以获得国家的出口信用保险的支持。鼓励出口企业增强自主创新能力，培育自主品牌和自主知识产权的产品。完善政策体系，进一步加大知识产权保护力度。

第四、加大政府宏观调控力度。政府要为企业发展营造公平竞争的市场环境，努力做到管理制度公开透明，使宏观调控和市场竞争相结合。要充分利用市场和经济手段，打破各种垄断，拓宽资金进入途径，降低重组兼并交易成本，为资源合理流动创造条件。要引导鼓励业内优势企业通过兼并重组劣势企业做大做强；引导和鼓励社会资金通过收购兼并手段进入汽车行业，避免一味地新建扩建。应加强行业协会建设，发挥行业协会的自律作用，规范企业行为，尽快形成规范有序的价格体系；加强汽车消费信贷管理，支持大的汽车企业建立专门金融机构从事汽车消费信贷业务，避免普通经销商经营这一业务带来的风险等。

第五、适应国情，确立服务对象，实施长短结合研发经济型的农用汽车，服务新农村建设。

中国是一个农业大国，农民并不富裕，这是中国的基本国情。客观实际决定人们的主观愿望，建设社会主义新农村，农民迫切需要农业机械，农村迫切需要农业机械化。扩大内需并不是一个下策，而是一个上策，它是确立服务对象的问题。虽然农用汽车的科技含量并不高，但拓宽了就业渠道，增加就业人员，为国分忧。

虽然我国汽车市场旧有体制被打破，出现卖方市场转向买方市场，但我国汽车市场还有很大的发展空间，我国的企业要把这个市场掌握在自己手中就要在整车技术和设计上有所突破，树立自己的品牌，摆脱外商在品牌上对我国企业的控制，实现完全自主。在不久的将来，通过国家的支持和企业的努力，汽车产业必将成为我国的支柱产业，中国必将成为世界大国，更是世界强国。

四、提升中国汽车工业国际竞争力策略

1、推进汽车生产企业联合重组

各级政府部门应该大力推进汽车生产企业之间的跨地区、跨部门联合重组，

培育具有国际竞争力的大型企业集团；支持骨干企业以产权为纽带，以产品为主线，以规模经济为目的，实现强强联合；汽车生产企业兼并其他汽车整车生产企业为分厂的不受建设分厂有关条件的限制。国家发改委要积极推进企业集团化发展，建立汽车生产企业产能和产销量公示制度，定期公布年产销量达不到一定数量的乘用车和商用车生产企业的产能和产销量信息，对长期不能达到要求的企业暂停产品公告。组建或联合后形成的大企业不仅要做大，更要做强，要突出主营业务，通过主辅分离，精于主体，增强竞争优势。小企业要走“专、精、特”的道路，形成自己的竞争优势，同大企业建立密切的协作关系，提高生产的社会化水平，而对那些长期亏损，资不抵债的企业应加大依法破产的力度，让其退出汽车市场。

此外，我国汽车工业整车行业与零部件行业之间也要进行相互独立与剥离，实现零部件的专业化生产与经营，通过市场机制优胜劣汰作用的发挥，提高我国汽车工业国际核心竞争力。

2、采取适当的引资战略

引进外资仍然是我国发展汽车工业的重要策略，但是在引进外资的过程中，要采取适当的方式和战略，保持自己的独立地位。

首先，要坚决控制合资汽车企业遍地开花情况，在对外合作策略上，不应一味追求合资，可以采取其他方式，如购买专利权、引进关键技术等，并且对外合作要以符合我国汽车工业产业政策和行业规划的要求为标准。鉴于我国汽车工业，特别是轿车工业被跨国公司分割的局面已经形成，因此，利用本国大企业对合资企业进行整合是必须要做的事情，关键在于统筹规划，有时也需要必要的行政措施。

其次，必须以增强自主开发能力作为对外合作的条件，在对外合资谈判中，不应放弃自主开发和自主设计权，要求外方不仅转移制造技术，而且要转移开发技术，要求与外方联合开发、联合设计，要求在建立合资企业的同时建立研究开发中心。

最后，在对外合作中，应以引进适宜性技术水平为主，不盲目追求先进性。

3、培育自主创新能力，建设民族品牌

提高自主创新能力是汽车行业的重要任务之一，要结合我国国情走中国特色的自主创新之路，自主创新包括技术创新和制度创新。

(1) 在技术创新上要推动我国产业掌握更多的核心技术，制造更多核心的零部件，也就是要把重点放在集成创新上。在引进国外先进技术的基础上消化吸收，并进一步创新。当然，不是说把最先进的零部件集合在一起，就是最先进的车，而是集中优秀成果和先进技术的创新，是以掌握若干新技术和关键技术为前提的创新。另外，在创新过程中不应忽视整车与零部件的同步创新和协调开发。培养核心的技术创新能力可以通过与国外高等院校、科研机构建立开放的、稳定的联盟合作关系，增加技术开发投入，形成自主开发能力，研究开发具有自主知识产权的核心技术和主导产品。

(2) 在制度创新上，要深化体制改革，转变经营机制。汽车企业通过产权多元化，健全内部治理结构，健全激励机制与约束机制，通过经营理念与模式的创新，来促进经济结构的调整与增长方式的转变，达到创新发展模式的目的。坚持自主创新的重要目的就是要开发建设民族品牌，通过自行设计、自行开发和自行生产，生产出真正的民族产品，并在某一品牌上不断培养多种用户群，真正形成汽车工业的核心竞争力。

4、支持汽车相关配套产业的快速发展

汽车产业的发展还需要相关配套产业的发展，需要这些配套产业为汽车行业源源不断地提供动力与支持。

首先，要加快汽车零部件工业的发展，打破不利于汽车零部件配套的地区之间或企业集团之间的封锁，逐步建立起开放的、有竞争性的和不同技术层次的零部件配套体系。国家应支持有条件的地区发展汽车零部件产业集群，鼓励汽车生产企业与零部件企业联合开发整车产品，加快发展处于较前列的零部件企业，促其上规模、上水平，进行跨地区兼并、联合和重组，形成大型零部件企业集团，面向国内外两个市场，要加快零部件生产企业重组步伐，强化研究开发能力，大力调整产品结构，形成零部件工业生产和科研的核心；对重点零部件产品，在政策、资金和管理上要予以重点支持，尤其要通过技术改造促其上规模、上档次。只有零部件工业发展了，才能为汽车工业的发展提供基础和保证。

其次，还要加快我国原材料和基础工业及其他相关产业发展，努力降低汽

车生产所需要的原料的价格，从源头上降低汽车的生产成本，保证汽车生产产业链的每个环节都最有效率。

最后，要做好企业的配套改革，为企业发展提供稳定的环境，为企业参与国际竞争提供更强大的支持力量。