

汽车行业

(2016 年 4 季度)

要点提示

- ◆ 2016 年以来，世界经济形势复杂严峻、复苏缓慢，政治动荡、英国脱欧以及全球民粹主义和保护主义回潮等构成阻碍全球经济复苏的主要风险因素。4 季度，发达经济体中，美国经济震荡复苏、欧洲低速增长、日本缓慢扩张，而新兴市场分化明显、表现不一，世界经济在艰难复苏的道路上依然缓慢前行。面对错综复杂的国内外经济环境，我国坚持稳中求进的工作总基调，坚持新发展理念，以推进供给侧结构性改革为主线，适度扩大总需求，国民经济运行缓中趋稳、稳中向好，实现了“十三五”良好开局。根据国家统计局初步核算，全年国内生产总值 744127 亿元，按可比价格计算，比上年增长 6.7%。
- ◆ 2016 年 4 季度，汽车行业主要政策仍集中在新能源汽车领域。《汽车动力电池行业规范条件（2017 年）》和《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》进入征求意见阶段，我国动力电池产业发展将更加规范。四部委对新能源汽车推广应用财政补贴政策也进行了调整，进一步强化了补贴政策对促进技术进步的正向激励作用。此外，为了引导合理消费，促进节能减排，财政部发布《关于对超豪华小汽车加征消费税有关事项的通知》，决定自 2016 年 12 月 1 日起，对超豪华小汽车在零售环节加征 10% 的消费税。小排量乘用车购置税优惠政策在 2017 年也得以延续，但税费减免幅度有所退坡，2018 年购置税优惠政策将正式退出。
- ◆ 2016 年，受宏观经济企稳及小排量乘用车购置税优惠政策带动，我国汽车行业产销明显恢复，产品结构调整和更新步伐持续加快，市场表现良好。全年汽车产销同比增速重回两位数，增速较上年明显回升。其中乘用车仍是带动汽车产销稳定增长的主要力量，而随着国内经济的逐步企稳，商用车市场需求持续恢复，产销也实现了较快增长。新能源汽车产销在政策的支持下继续保持良好的发展态势，产销增速均超过 50%。在购置税优惠政策的刺激下，1.6 升及以下排量乘用车品种继续保持较快增长，连续五年销量超过千万辆。中国品牌乘用车销量也首次突破千万辆，市场份额较上年继续提升。我国汽车商品出口全年仍呈下降局面，但降幅较上年有所减缓。受国内市场需求快速回升的刺

激，汽车商品进口金额实现小幅增长。经济效益方面，17 家重点企业（集团）主要经济指标稳步增长，企业效益明显好转。

- ◆ 展望 2017 年，为解决燃油汽车产能结构性过剩的问题，我国将开始试行《新能源汽车碳配额管理办法》。此外，下半年开始，新的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》也将开始执行，新能源汽车产品安全要求将进一步得到强化。为贯彻落实党中央、国务院关于进一步扩大对外开放部署，《外商投资产业指导目录》修订稿也有望于年内开始执行。运行指标方面，2017 年，尽管购置税减免政策利好减少，汽车产销难以复制 2016 年的超预期增长，但随着稳增长政策的继续推行以及补库存周期物流需求的释放，全年汽车产销仍有望保持 5%左右的中高速增长态势，其中，新能源汽车市场预计将呈现“先抑后扬”的走势，全年产销或超过 80 万辆。汽车出口的弱势局面短期内仍难以有明显改观，但随着“一带一路”战略和国际产能合作的深入推进，自主品牌车企在开拓国际市场方面的表现将不断提升，从长期来看，汽车出口状况将逐步得到改善。

版权与免责声明

本报告版权属于北京国研网信息有限公司。任何购买、收存和保管本报告各种版本的单位和个人，未经北京国研网信息有限公司允许，不得将本报告转借他人，亦不得随意复制、抄录、拍照或以任何方式传播。违反上述声明者，北京国研网信息有限公司将追究其相关法律责任。

欢迎读者对本报告提出任何问题或建议。同时，由于任何研究都会具有一定程度的不足或局限性，因此，本报告仅供读者参考。北京国研网信息有限公司不承担读者由于阅读或使用此报告引起的投资、决策等行为风险。

目 录

正文目录

1 2016 年 4 季度汽车行业发展环境分析	6
1.1 宏观经济环境分析.....	6
1.1.1 世界经济艰难复苏.....	6
1.1.2 国民经济实现“十三五”良好开局.....	7
1.2 产业政策环境综述.....	10
1.2.1 工信部公开征求对《汽车动力电池行业规范条件（2017 年）》的意见 .	10
1.2.2 财政部对超豪华小汽车加征 10%消费税	12
1.2.3 《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》（征求意见稿）发布	12
1.2.4 小排量汽车购置税优惠政策延长一年 力度减半.....	13
1.2.5 四部委对新能源汽车推广应用财政补贴政策进行调整.....	13
2 2016 年 4 季度汽车行业运行情况分析	15
2.1 汽车行业景气指数.....	15
2.2 汽车行业固定资产投资情况分析.....	15
2.3 汽车产销情况分析.....	16
2.3.1 乘用车产销保持较快增长.....	18
2.3.2 商用车市场好转.....	23
2.3.3 重点企业销售排名.....	27
2.4 汽车商品进出口情况分析.....	30
2.5 汽车行业经济效益分析.....	32
2.5.1 产出指标稳步增长.....	32
2.5.2 营业收入增长较快.....	32
2.5.3 利润总额、利税总额增速由负转正.....	33
2.5.4 应收账款增幅下降 产成品库存资金增幅上市.....	33
3 2017 年汽车行业发展趋势展望	34
3.1 宏观经济形势预测.....	34
3.2 产业政策环境预测.....	35
3.2.1 《新能源汽车碳配额管理办法》2017 年开始试行	35
3.2.2 《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》即将施行.....	35
3.2.3 《外商投资产业指导目录》修订版将执行 合资车企股比不会放开....	36
3.3 产业发展趋势预测.....	36
3.3.1 全年仍有望实现中高速增长.....	36
3.3.2 新能源汽车增长依然可期.....	37
3.3.3 年初库存压力将有所增加.....	37
3.3.4 汽车出口下行压力不减 “一带一路”或带来新转机.....	38

图目录

图 1 2014 年 4 季度-2016 年 4 季度美国、欧元区、日本季度 GDP 环比增长趋势 ...	7
---	---

图 2	2013 年 4 季度-2016 年 4 季度中国累计 GDP 及各产业增加值同比增长趋势 ...	8
图 3	2013 年 12 月-2016 年 12 月工业生产以及投资、消费、出口需求累计同比增长趋势.....	8
图 4	2015 年 12 月-2016 年 12 月 CPI 和 PPI 变化趋势	9
图 5	2016 年 1-11 月汽车行业固定资产投资构成情况.....	16
图 6	2015 年 12 月-2016 年 12 月汽车累计产销走势	17
图 7	2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车累计产销走势	19
图 8	2016 年乘用车整体市场情况.....	19
图 9	2015 年 12 月-2016 年 12 月基本型乘用车（轿车）累计销售走势	21
图 10	2015 年 12 月-2016 年 12 月 SUV、MPV、交叉型汽车累计销售走势.....	21
图 11	2015 年 12 月-2016 年 12 月 1.6 升及以下排量乘用车市场份额变化情况 ...	22
图 12	2015 年 12 月-2016 年 12 月商用车累计产销走势	24
图 13	2015 年 12 月-2016 年 12 月客车分车型累计销售走势	26
图 14	2015 年 12 月-2016 年 12 月货车分车型累计销售走势	27
图 15	2016 年汽车生产企业前十家销量排名.....	28
图 16	2016 年乘用车生产企业前十家销量排名.....	28
图 17	2016 年商用车生产企业前十家销量排名.....	29
图 18	2017、2018 年世界经济增长趋势预测.....	34
图 19	2015 年 12 月-2016 年 12 月中国汽车经销商库存预警指数走势	37

表目录

表 1	《规范条件》与《征求意见稿》动力电池企业年产能力要求对比	11
表 2	2016 年 1-11 月汽车行业固定资产投资额完成情况.....	15
表 3	2015 年 12 月-2016 年 12 月汽车累计产销情况	17
表 4	2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车累计产销情况	18
表 5	2016 年乘用车市场结构情况.....	19
表 6	2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车分车型累计销售情况	20
表 7	2016 年乘用车分排量销售情况.....	22
表 8	2015 年 12 月-2016 年 12 月商用车累计产销量	23
表 9	2016 年商用车分车型产销情况.....	24
表 10	2015 年 12 月-2016 年 12 月客车分车型累计销售情况	25
表 11	2015 年 12 月-2016 年 12 月货车分车型累计销售情况	26
表 12	2016 年汽车整车进口情况.....	30
表 13	2016 年汽车商品出口情况.....	31

1 2016 年 4 季度汽车行业发展环境分析

1.1 宏观经济环境分析

1.1.1 世界经济艰难复苏

2016 年以来，世界经济形势复杂严峻、复苏缓慢，政治动荡、英国脱欧以及全球民粹主义和保护主义回潮等构成阻碍全球经济复苏的主要风险因素。4 季度，发达经济体中，美国经济震荡复苏、欧洲低速增长、日本缓慢扩张，而新兴市场分化明显、表现不一，世界经济在艰难复苏的道路上依然缓慢前行。

美国经济震荡复苏，汽车销量再创新高。2016 年 4 季度，美国 GDP 年化季率增速为 1.9%，较 3 季度的 3.5% 下降 1.6 个百分点，但高于前两个季度（分别为 0.5% 和 1.2%），经济先抑后扬、震荡复苏特征明显。美国商务部数据显示，2016 年美国全年 GDP 同比增长 1.6%，增速较 2015 年下降 0.8 个百分点，为自 2011 年以来最低。尽管经济增长表现未达预期，但受折扣力度加大、轻卡需求强劲、汽车信贷条件宽松以及良好的市场环境等诸多因素推动，2016 年美国汽车市场表现良好。《美国汽车新闻》数据中心的数据显示，2016 年，美国汽车销量达到 1754 万辆，同比增长 0.3%，打破了 2015 年创下的 1747 万辆的销量纪录，实现连续第七年销量增长。

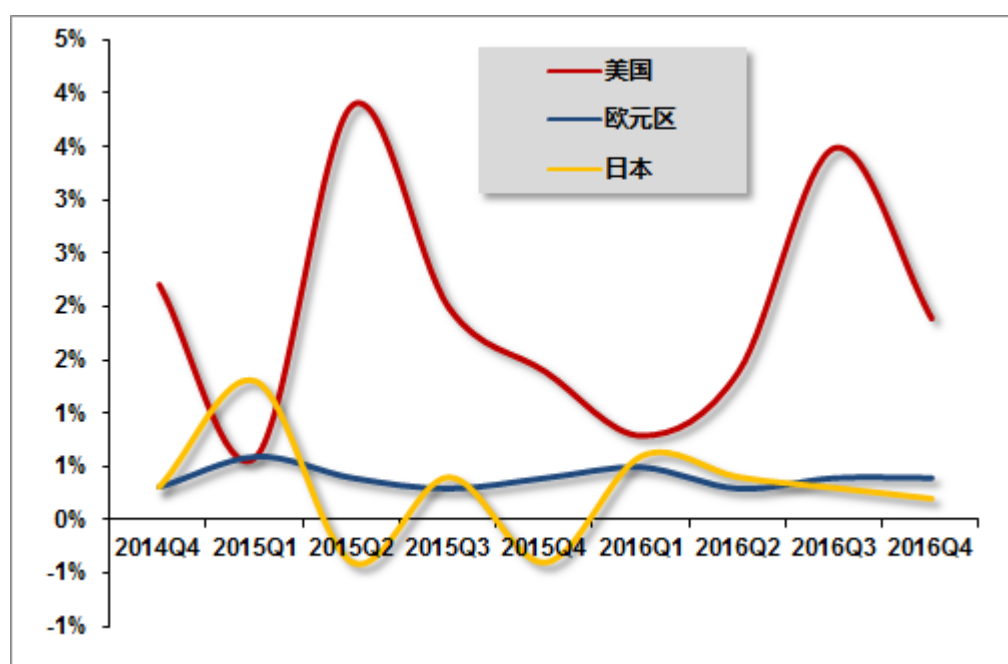
欧洲经济低速增长，汽车市场表现良好。受 2016 年 12 月工业产出大跌拖累，欧元区 2016 年 4 季度 GDP 数据表现不及预期，GDP 年化增速 1.7%，不及前值 1.8% 及预期 1.8% 的增速。欧洲统计局数据显示，2016 年全年，欧元区和欧盟 28 国 GDP 分别增长 1.7% 和 1.9%，与上年同期相比，欧元区增速上升 0.2 个百分点，欧盟增速持平。整体来看，欧洲经济虽然处于复苏通道，但不确定性和脆弱性依然突出。消费支出是欧洲经济增长的主要驱动因素，但通胀回升将导致家庭购买力下降，未来个人消费增速可能放缓。欧洲就业市场形势趋于好转，为经济持续复苏带来积极影响，但欧洲多国面临大选、英国“脱欧”以及美国特朗普政府在贸易等关键领域政策的不确定性构成欧洲经济复苏的主要风险因素。2016 年，虽然英国脱欧、意大利公投等事件引发诸多政治和经济不确定性，但欧洲居民的消费信心并未受到太大影响，稳定的经济增长推动欧洲汽车市场也实现明显增长。欧洲汽车制造商协会（ACEA）发布的数据显示，2016 年欧盟汽车销量增长 6.8%，达 1460 万辆。其中德国汽车销量增长 4.5% 达 335 万辆，第二大市场英国销量增长 2.3% 达 269 万辆。在较大的几个市场中意大利增速最快，销量同比增长了 16%。

日本经济弱势扩张，汽车销售低迷。2016 年 4 季度，日本 GDP 折合成年率为增长 1.0%，前 3 个季度分别增长 1.7%、0.7% 和 2.2%，经济波动态势明显。在家庭消费和政府支出扩大以及强劲的海外需求带动下，2016 年全年日本经济实现弱势扩张，而连续性的季度增长已使得 2016 年成为三年以来持续增长最长的时期。整体来看，2016 年日本经济增长趋于稳定，

但日本出口驱动型增长模式或因美国特朗普政府贸易政策的变化而面临挑战。作为刺激日本经济的重要动力，日本国内个人消费占 GDP 比重已达 60%，但自 2014 年 4 月 1 日消费税增至 8% 以来，日本民间消费长期处于增长停滞状态，内需的持续疲软不仅抑制了国内物价上涨，同时也在一定程度上也阻碍了日本经济复苏。日本汽车销售协会联合会和日本全国轻型汽车协会联合会发布的数据显示，2016 年日本国内市场新车销售量为 497 万辆，同比下降 1.5%，是自 2011 年日本地震海啸灾难后首次跌破 500 万辆。其中，轻型汽车销售量为 173 万辆，同比下降 9%；除轻型汽车以外的汽车销量为 324 万辆，同比增长 3%。2015 年日本轻型车税增加导致了轻型汽车销售持续受挫，三菱汽车燃油效率造假事件则使下滑趋势加剧。

新兴市场表现不一。2016 年，印度经济持续快速发展，经济总量不断攀升，印度统计局数据显示，2016 财年印度经济增长 7.6%，较上财年提高 0.4 个百分点。随着 2016 年国际社会对俄罗斯政治、经济压力的减轻，俄罗斯经济形势好转并稳步走向复苏，据俄罗斯经济发展部最新数据，俄罗斯 2016 年全年 GDP 降幅仅为 0.2%，好于预期。由于高度依赖出口铁矿石、原油等大宗商品，受价格下跌及国内严重通胀影响，巴西经济持续低迷，据巴西央行预测，2016 年巴西经济将衰退 3.5%。

图 1 2014 年 4 季度-2016 年 4 季度美国、欧元区、日本季度 GDP 环比增长趋势



数据来源：美国商务部经济分析局、欧盟统计局数据库、日本内阁府数据库，国研网行业研究部加工整理

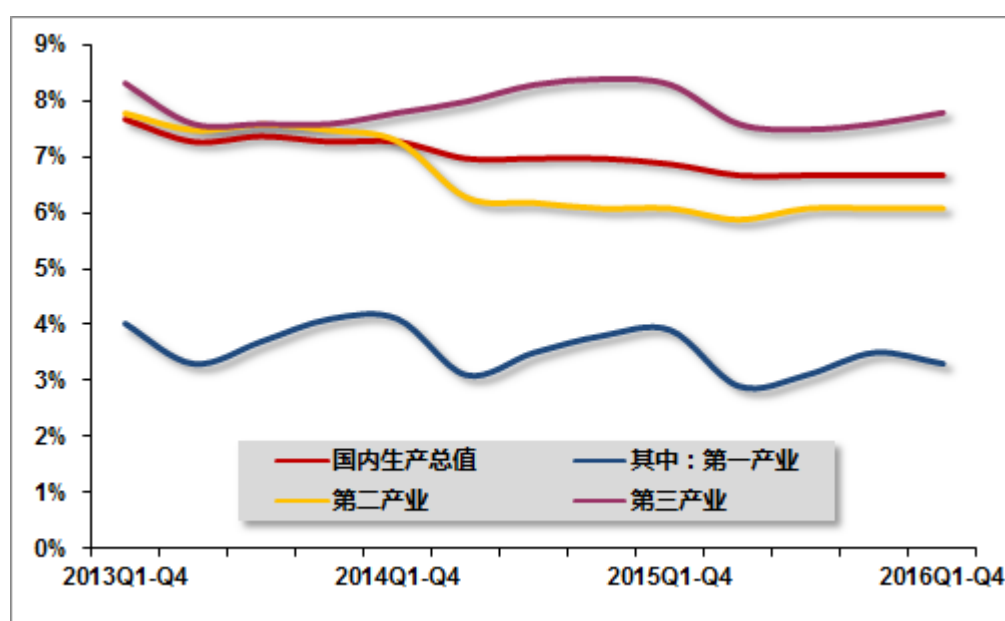
1.1.2 国民经济实现“十三五”良好开局

2016 年，面对错综复杂的国内外经济环境，全国上下统筹推进“五位一体”总体布局和协调推进“四个全面”战略布局，坚持稳中求进工作总基调，坚持新发展理念，以推进供

供给侧结构性改革为主线，适度扩大总需求，坚定推进改革，妥善应对风险挑战，引导形成良好社会预期，国民经济运行缓中趋稳、稳中向好，实现了“十三五”良好开局。

国民经济运行稳中向好。根据国家统计局初步核算，全年国内生产总值 744127 亿元，按可比价格计算，比上年增长 6.7%。分季度看，一季度同比增长 6.7%，二季度增长 6.7%，三季度增长 6.7%，四季度增长 6.8%。分产业看，第一产业增加值 63671 亿元，比上年增长 3.3%；第二产业增加值 296236 亿元，增长 6.1%；第三产业增加值 384221 亿元，增长 7.8%。

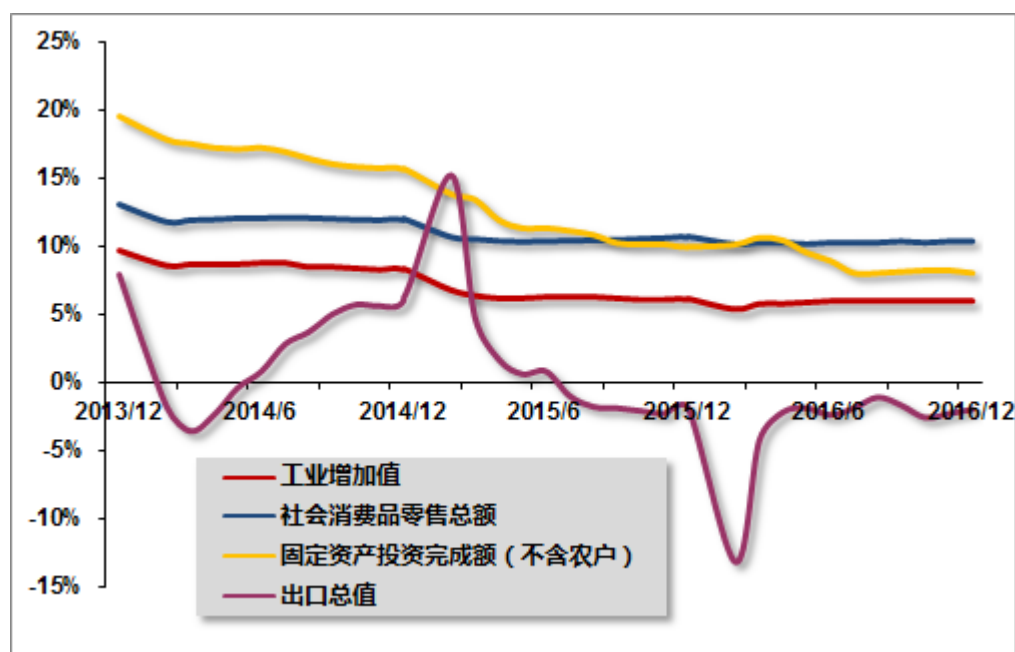
图 2 2013 年 4 季度-2016 年 4 季度中国累计 GDP 及各产业增加值同比增长趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

固定资产投资缓中趋稳，市场销售平稳较快增长，出口降幅收窄，进口由负转正。全年固定资产投资（不含农户）596501 亿元，比上年名义增长 8.1%（扣除价格因素实际增长 8.8%），增速比前三季度回落 0.1 个百分点。全年社会消费品零售总额 332316 亿元，比上年名义增长 10.4%（扣除价格因素实际增长 9.6%），增速与前三季度持平。全年进出口总额 243344 亿元，比上年下降 0.9%，降幅比上年收窄 6.1 个百分点。其中，出口 138409 亿元，下降 2.0%；进口 104936 亿元，增长 0.6%。进出口相抵，顺差 33473 亿元。

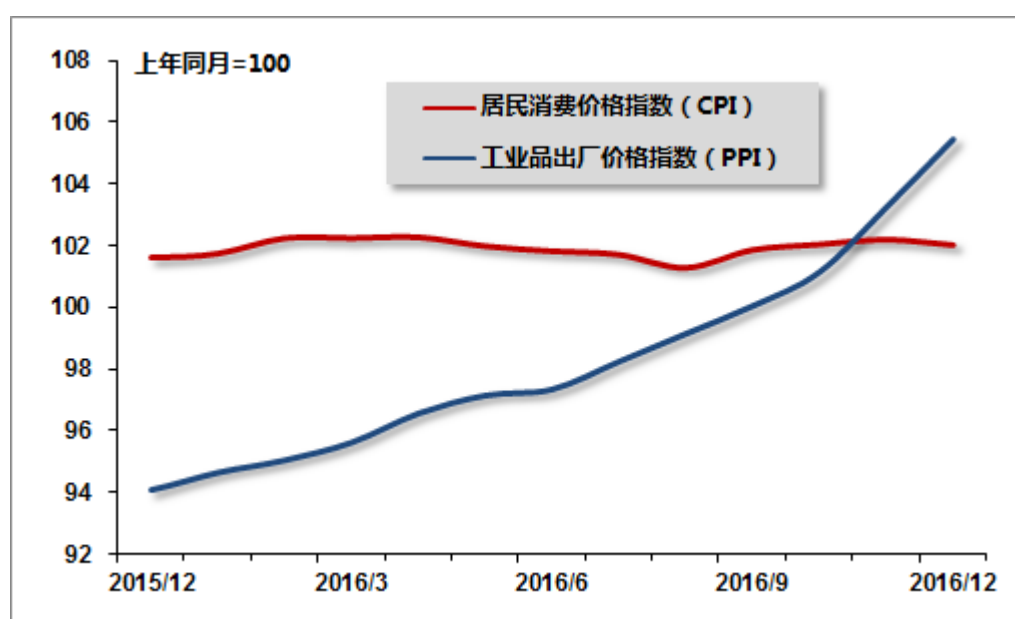
图 3 2013 年 12 月-2016 年 12 月工业生产以及投资、消费、出口需求累计同比增长趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

居民消费价格温和上涨，工业生产者价格月度同比由降转升。全年居民消费价格比上年上涨 2.0%，涨幅与前三季度持平。其中，城市上涨 2.1%，农村上涨 1.9%。分类别看，食品烟酒价格上涨 3.8%，衣着上涨 1.4%，居住上涨 1.6%，生活用品及服务上涨 0.5%，交通和通信下降 1.3%，教育文化和娱乐上涨 1.6%，医疗保健上涨 3.8%，其他用品和服务上涨 2.8%。在食品烟酒价格中，粮食价格上涨 0.5%，猪肉价格上涨 16.9%，鲜菜价格上涨 11.7%。全年工业生产者出厂价格比上年下降 1.4%，自 9 月份起结束连续 54 个月同比下降后，同比涨幅不断扩大。全年工业生产者购进价格比上年下降 2.0%。

图 4 2015 年 12 月-2016 年 12 月 CPI 和 PPI 变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

居民收入稳定增长。全年全国居民人均可支配收入 23821 元，比上年名义增长 8.4%，扣除价格因素实际增长 6.3%。按常住地分，城镇居民人均可支配收入 33616 元，增长 7.8%，扣除价格因素实际增长 5.6%；农村居民人均可支配收入 12363 元，增长 8.2%，扣除价格因素实际增长 6.2%。城乡居民人均收入倍差 2.72，比上年缩小 0.01。全国居民人均可支配收入中位数 20883 元，比上年名义增长 8.3%。

经济持续转型升级。一是产业结构优化转型，全年第三产业增加值占国内生产总值的比重为 51.6%，比上年提高 1.4 个百分点，高于第二产业 11.8 个百分点。二是需求结构继续改善，全年最终消费支出对国内生产总值增长的贡献率为 64.6%。三是创新驱动发展战略深入实施，航天空间站、飞船火箭、量子通信、高速计算、对天观测、大飞机等领域一批科技成果不断涌现。四是新动能快速成长，战略性新兴产业增加值比上年增长 10.5%，增速比规模以上工业高 4.5 个百分点。五是大众创业万众创新扎实推进，全国新登记企业 553 万户，比上年增长 24.5%，平均每天新登记企业 1.5 万户。六是工业小微企业景气回升，1 至 4 季度景气指数分别为 87.2，90.6，92.0，93.3。七是节能降耗成效突出，全年单位国内生产总值能耗比上年下降 5.0%，水电、风电、核电、天然气等清洁能源消费比重比上年提高 1.6 个百分点。

汽车市场的恢复为稳定宏观经济做出重要贡献。2016 年，在小排量乘用车购置税优惠政策的继续带动下，我国汽车年度产销量再创历史新高，增长速度也较 2015 年明显恢复，汽车产业的蓬勃发展为宏观经济的稳定贡献了重要的力量。

1.2 产业政策环境综述

2016 年 4 季度，汽车行业主要政策仍集中在新能源汽车领域。《汽车动力电池行业规范条件（2017 年）》和《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》进入征求意见阶段，我国动力电池产业发展将更加规范。四部委对新能源汽车推广应用财政补贴政策也进行了调整，进一步强化了补贴政策对促进技术进步的正向激励作用。此外，为了引导合理消费，促进节能减排，财政部发布《关于对超豪华小汽车加征消费税有关事项的通知》，决定自 2016 年 12 月 1 日起，对超豪华小汽车在零售环节加征 10% 的消费税。小排量乘用车购置税优惠政策在 2017 年也得以延续，但税费减免幅度有所退坡，2018 年购置税优惠政策将正式退出。

1.2.1 工信部公开征求对《汽车动力电池行业规范条件（2017 年）》的意见

2015 年 3 月，为引导和规范我国汽车动力电池行业健康发展，工信部发布了《汽车动力电池行业规范条件》（简称《规范条件》）。在该文件的引导下，我国汽车动力电池产业发展取得较好的成绩，出货规模不断扩大，技术水平有所提升。根据国家最新的战略部署以及新能源汽车及动力电池行业最新的发展形势，工信部组织相关机构对旧的行业规范进行了

调整和完善，形成了《汽车动力电池行业规范条件（2017 年）》（征求意见稿）（简称《征求意见稿》），并于 2016 年 11 月公开征求意见。

与《规范条件》相比，《征求意见稿》主要有以下几个方面的变化。一是从名称上看，《征求意见稿》中，把“动力蓄电池”改为“动力电池”，使行业术语的使用更加规范。二是生产能力方面，《征求意见稿》大幅提高了电池企业的产能要求，与《规范条件》相比，《征求意见稿》中三种电池的年产能力少则提高一倍，多则提高数十倍。三是安全方面，除了之前的要求外，《征求意见稿》增加了“企业近两年内没有出现生产经营和产品应用重大安全事故”的新要求。四是研发能力方面，《征求意见稿》要求企业应建立产品设计开发机构，配备相应的研究开发人员，并对研发人员的比例和能力范围做出了要求。五是在售后服务能力方面，《征求意见稿》的要求更加具体，除了要求企业应建立完善的售后服务体系，并具有产品售后服务的质量保证能力外，还要求企业具有对动力电池故障快速响应能力，以及动力电池使用、故障及主要问题总结分析的能力。另外，在电池的回收上，电池回收的责任主体不限于系统企业，所有动力电池企业都应满足国家和地方关于动力电池产品回收利用相关的政策法规要求。

表 1 《规范条件》与《征求意见稿》动力电池企业年产能力要求对比

企业类型	《规范条件》	《征求意见稿》
锂离子动力电池 单体企业	不得低于 2 亿瓦时	不低于 80 亿瓦时
金属氢化物镍动力电池 单体企业	不得低于 1 千万瓦时	不低于 1 亿瓦时
超级电容器 单体企业	不得低于 5 百万瓦时	不低于 1 千万瓦时
系统企业	不得低于 10000 套或 2 亿瓦时	不低于 80000 套或 40 亿瓦时
生产多种类型的动力电池 单体企业、系统企业	需分别满足上述要求	需分别满足上述要求

资料来源：工业和信息化部，国研网行业研究部加工整理

我国现阶段已经形成了较为完善的锂电池产业体系，基本掌握了动力电池的结构特点、制造工艺、生产技术等，在市场份额也位居世界第一位，但与国外相比某些方面还有比较大的差距。一是从电池制造企业来看，存在动力电池整体产能过剩，但企业平均出货量不大，高端产品供应不足，低端产品严重过剩的问题。二是单体电池产品均一性、稳定性、一致性及安全性等方面仍有欠缺。三是电池回收规划不足、生产设备水平不高等问题依然存在。四是电池企业制造工艺缺少创新能力。正是因为这些问题的存在，《征求意见稿》的出台就显得十分必要。从整体上看，《征求意见稿》传达出较为明确的政策导向，即改变动力电池行业散乱差的局面，支持少数龙头动力电池企业做大做强，推动产业链良性发展。产能要求的提高，有利于加速行业洗牌，将促进行业实现规模效应，从而降低成本。随着行业的整合，优势资源将集中到行业龙头企业中，对企业技术水平的提高也会起到一定的助推作用，无论

是在质上还是量上都有利于其参与全球市场的竞争。

1.2.2 财政部对超豪华小汽车加征 10%消费税

为了引导合理消费，促进节能减排，2016 年 11 月 30 日，财政部发布《关于对超豪华小汽车加征消费税有关事项的通知》（简称《通知》），决定自 2016 年 12 月 1 日起，对超豪华小汽车在零售环节加征消费税，税率为 10%。

《通知》明确，“小汽车”税目下增设“超豪华小汽车”子税目。征收范围为每辆零售价格 130 万元（不含增值税）及以上的乘用车和中轻型商用客车，即乘用车和中轻型商用客车子税目中的超豪华小汽车。对超豪华小汽车，在生产（进口）环节按现行税率征收消费税基础上，在零售环节加征消费税，税率为 10%。《通知》指出，对于 11 月 30 日（含）之前已签订汽车销售合同，但未交付实物的超豪华小汽车，自 12 月 1 日（含）起 5 个工作日内，纳税人持已签订的汽车销售合同，向其主管税务机关备案。对按规定备案的不征收零售环节消费税，未备案以及未按规定期限备案的，征收零售环节消费税。

消费税改革是近期我国财税改革的重要内容。对汽车等特定的消费品，在零售环节直接对消费者征税，能达到调节收入分配和引导消费的目的。总体来看，本次超豪华小汽车消费税的加征，在促进节能减排方面具有重要的导向意义。

1.2.3 《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》（征求意见稿）发布

2016 年 12 月 1 日，工信部发布《新能源汽车动力蓄电池回收利用管理暂行办法》（征求意见稿）（简称《征求意见稿》），以加强新能源汽车动力蓄电池回收利用管理，规范行业发展，推进资源综合利用，保护环境和人体健康，保障安全，促进新能源汽车行业持续健康发展。

《征求意见稿》提出了产品全生命周期理念，相对于 2016 年年初出台的《电动汽车动力蓄电池回收利用技术政策（2015 年版）》，《征求意见稿》将动力电池回收利用的规范化管理细化到了生产、设计、回收、销售、使用维修和报废等不同阶段，并设置了相应的惩罚性规定，从而具体落实了生产者责任延伸制度。《征求意见稿》明确，工信部会同国家标准化主管部门制定动力蓄电池回收利用相关拆卸、拆解、包装运输、余能检测、梯级利用、材料回收利用等技术标准，建立动力蓄电池回收利用管理标准体系。同时将建立动力蓄电池回收利用网点备案制度。此外，相关扶持政策也将陆续推出，《征求意见稿》指出，工信部会同有关部门研究制定财税优惠、产业基金、积分管理等激励政策，研究探索动力蓄电池残值交易等市场化模式，促进动力蓄电池回收利用。

随着车用动力锂电池需求的高速增长，未来废旧动力电池回收的市场空间将逐步释放。《征求意见稿》的出台，将为动力锂电池回收和梯次利用产业带来新的机遇。

1.2.4 小排量汽车购置税优惠政策延长一年 力度减半

汽车作为国家的支柱产业，在国民经济中具有举足轻重的地位，对汽车购置税的调整可以对国民经济、居民消费产生一系列引导作用。我国车辆购置税的法定税率为 10%。早在 2009 年金融危机期间，我国就通过对 1.6 升及以下排量乘用车按 5%征收购置税来促进消费，拉动经济增长，在随后的 2010 年调整为 7.5%的税率征收作为过渡，2011 年优惠取消。2015 年，经国务院批准，我国再次出台了购置税优惠政策，规定从 2015 年 10 月 1 日起到 2016 年 12 月 31 日，对购买 1.6 升及以下排量乘用车实施减半征收车辆购置税的优惠政策。

2016 年 12 月 13 日，财政部、国家税务总局联合发布《关于减征 1.6 升及以下排量乘用车车辆购置税的通知》（简称《通知》）。《通知》指出，在 2017 年 1 月 1 日至 12 月 31 日止，将会对购置 1.6 升及以下排量乘用车减按 7.5%税率征收车辆购置税。2018 年 1 月 1 日起，本轮购置税优惠政策将正式结束，恢复按 10%的法定税率征收车辆购置税。

小排量汽车购置税减免政策，除了支持小排量汽车发展、推进节能减排的长期战略目标之外，在我国经济放缓，车市趋向低迷的状况下，有效地拉动了内需、刺激了汽车消费，为“稳增长”贡献了重要力量。自 2015 年 10 月推出以来，我国汽车产销情况较之前明显转好，2016 年全年汽车市场实现了良好的发展。但也应该看到，购置税的减免，一方面可以刺激汽车销售快速增长，另一方面也可能造成消费的提前透支。汽车产业的发展最终要靠的还是市场自身的活力和需求来拉动，因此购置税优惠政策执行时间不宜过长。从按 5%征收，退坡按到 7.5%征收，直至恢复 10%的税率，优惠政策渐进式的退出过程也有效避免了政策变化过大引起的市场剧烈波动。

1.2.5 四部委对新能源汽车推广应用财政补贴政策进行调整

为进一步促进新能源汽车产业健康发展，财政部、科技部、工信部、发改委于 2016 年 12 月 30 日联合下发了《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（简称《通知》），自 2017 年 1 月 1 日起实施。

《通知》明确，在保持 2016-2020 年补贴政策总体稳定的前提下，通过调整完善补贴方法、改进资金拨付方式、提高生产企业及产品准入门槛、建立健全监管体系等措施，形成进一步鼓励技术进步和扶优扶强的财政补贴机制，净化产业发展环境，促进产业健康快速发展。

调整完善推广应用补贴政策方面，《通知》指出，一是要提高推荐车型目录门槛并将进行动态调整。具体来看，主要包括增加整车能耗要求、提高整车续航里程门槛要求、引入动力电池新国标、提高安全要求、建立市场抽检机制和建立《目录》动态管理制度等六项变化。二是要调整新能源汽车补贴标准。对新能源客车，以动力电池为补贴核心，以电池的生产成本和技术进步水平为核算依据，设定能耗水平、车辆续航里程、电池/整车重量比重、电池性能水平等补贴准入门槛，并综合考虑电池容量大小、能量密度水平、充电倍率、节油率等因素确定车辆补贴标准。此外，新能源货车和专用车补贴标准也将按提供驱动动力的电池电

量分档累退方式核定。同时，分别设置中央和地方补贴上限，其中地方财政补贴（地方各级财政补贴总和）不得超过中央财政单车补贴额的 50%。除燃料电池汽车外，各类车型 2019—2020 年中央及地方补贴标准和上限，在现行标准基础上退坡 20%。同时，有关部委将根据新能源汽车技术进步、产业发展、推广应用规模等因素，不断调整完善。三是改进补贴资金拨付方式。每年初，生产企业提交上年度的资金清算报告及产品销售、运行情况，包括销售发票、产品技术参数和车辆注册登记信息等，然后有关部门逐级审查核实上报，最后由工业和信息化部会同有关部门对各地申请报告进行审核，并结合日常核查和重点抽查情况，向财政部出具核查报告。财政部根据核查报告按程序拨付补贴资金。

此外，《通知》还对落实推广应用主体责任进行了划分，并明确将严厉打击骗补等行为。《通知》明确，生产企业是确保新能源汽车推广信息真实准确的责任主体，应严格遵守国家和行业相关法律法规、标准和制度办法；地方政府是实施配套政策、组织推广工作的责任主体，应明确本地新能源汽车推广牵头部门，切实做好新能源汽车推广组织实施工作；国家有关部门也要加强推广应用监督检查。对违规谋补和以虚报、冒领等手段骗补的企业，追回违反规定谋取、骗取的有关资金，没收违法所得，并按有关规定对相关企业和人员予以罚款等处罚，涉嫌犯罪的交由司法机关查处。

从《通知》的内容不难看出，“十三五”期间，我国将通过调整完善补贴方式、改进资金拨付方式、提高生产企业及产品准入门槛、建立健全监管体系等系列措施，形成进一步扶优扶强的财政补贴机制，引导和推动新能源汽车产业健康发展。其中，通过提高推荐车型目录技术门槛，建立目录动态调整机制，使补贴金额与产品技术水平、产品质量挂钩，将进一步强化补贴政策对促进技术进步的正向激励作用。补贴新规对电池的性能指标的高要求，也将加快电池生产企业的优胜劣汰，提高电池生产企业的整体技术水平，解决我国动力电池产业高端产品供应不足、低端产品产能过剩的问题，从而拉动我国电池产业的进一步升级。

2 2016 年 4 季度汽车行业运行情况分析

2016 年，受宏观经济企稳及小排量乘用车购置税优惠政策带动，我国汽车行业产销明显恢复，产品结构调整和更新步伐持续加快，市场表现良好。全年汽车产销同比增速重回两位数，增速较上年明显回升。其中乘用车仍是带动汽车产销稳定增长的主要力量，而随着国内经济的逐步企稳，商用车市场需求持续恢复，产销也实现了较快增长。新能源汽车产销在政策的支持下继续保持良好的发展态势，产销增速均超过 50%。在购置税优惠政策的刺激下，1.6 升及以下排量乘用车品种继续保持较快增长，连续五年销量超过千万辆。中国品牌乘用车销量也首次突破千万辆，市场份额较上年继续提升。我国汽车商品出口全年仍呈下降局面，但降幅较上年有所减缓。受国内市场需求快速回升的刺激，汽车商品进口金额实现小幅增长。经济效益方面，17 家重点企业（集团）主要经济指标稳步增长，企业效益明显好转。

2.1 汽车行业景气指数

中国汽车工业协会发布的 2016 年 4 季度中国汽车产业景气指数（Auto Climate Index，简称 ACI）显示，4 季度我国汽车产业处于正常运行状态。

4 季度，汽车产业景气指数 ACI 为 42，较 2016 年 3 季度降低了 5 点，但灯号仍处于绿灯区，说明汽车产业处于正常运行状态。其中，汽车产业一致合成指数为 90.35（2010 年=100），比 2016 年 3 季度降低 2.42 点，出现小幅下滑；汽车产业先行合成指数与 2016 年 3 季度持平；滞后合成指数为 101.66（2010 年=100），比 3 季度提高 6.68 点。

从全年四个季度来看，汽车产业景气指数 ACI 分别为 39、47、47 和 42。除 1 季度略微低于正常区间，处于趋冷区间外，第 2、3、4 季度均处于正常运行区间，汽车产业运行平稳。2016 年，在 1.6 升及以下乘用车购置税减半等一系列促进汽车消费政策，货币、信贷、投资等经济稳增长政策的作用下，汽车市场实现了较快增长，经济效益也呈现同步稳定增长，汽车产业运行平稳。为稳定工业，尤其是机械工业起到了至关重要的作用。

2.2 汽车行业固定资产投资情况分析

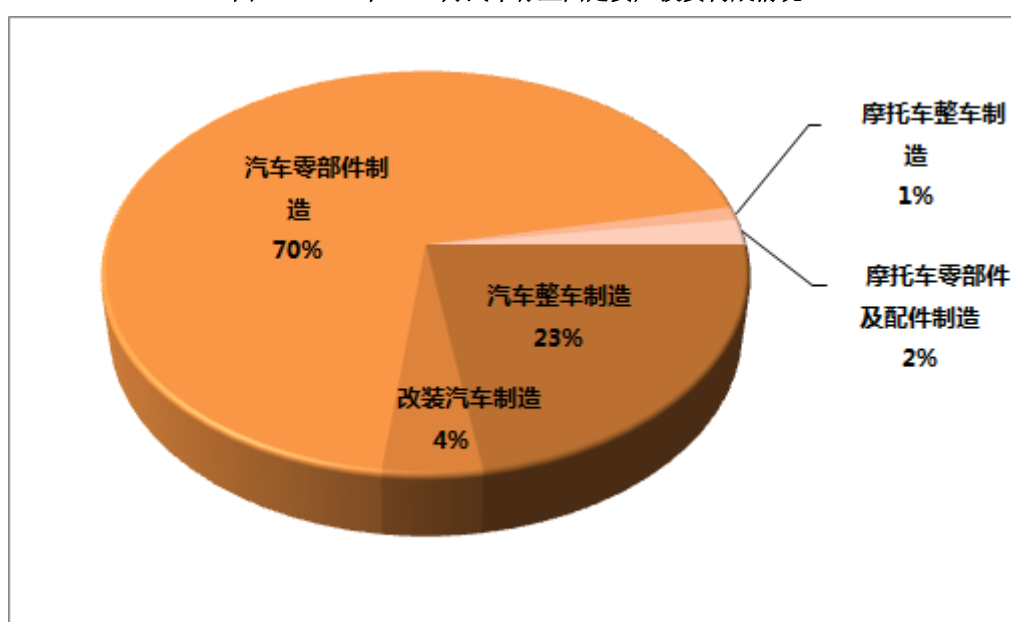
2016 年 1-11 月，汽车行业固定资产投资保持小幅增长，但增速明显低于上年同期。1-11 月，全国汽车行业规模以上企业累计完成固定资产投资 11170.72 亿元，同比增长 3.11%，增幅较上年同期低 10.72 个百分点。分子行业来看，1-11 月，汽车整车制造业投资增速较上年同期有明显下降；改装汽车制造业投资由上年同期的下降转为增长；汽车零部件制造业投资增速较上年同期下降明显；摩托车整车制造业投资增速有较为明显改观，由上年同期的大幅下降变为增长；摩托车零部件制造业投资情况转差，出现明显下降，而上年同期为较快增长。

表 2 2016 年 1-11 月汽车行业固定资产投资额完成情况

行业名称	固定资产投资额（亿元）		同比增长（%）	上年同期 同比增长（%）
	本期累计	同期累计		
汽车行业总计	11170.72	10834.03	3.11	13.83
其中：汽车整车制造业	2514.66	2436.36	3.21	12.04
改装汽车制造业	491.72	466.53	5.40	-1.04
汽车零部件制造业	7813.8	7567.02	3.26	15.88
摩托车整车制造业	119.23	113.72	4.85	-11.09
摩托车零部件制造业	231.31	250.4	-7.62	16.97

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 5 2016 年 1-11 月汽车行业固定资产投资构成情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3 汽车产销情况分析

2016 年是“十三五”开局之年，在改革创新深入推进和宏观政策效应不断释放的共同作用下，国民经济保持了总体平稳、稳中有进、稳中向好的发展态势。受宏观经济企稳及小排量乘用车购置税优惠政策带动，我国汽车行业产销明显恢复，产品结构调整和更新步伐持续加快，全年产销表现良好。2016 年，汽车产销 2811.88 万辆和 2802.82 万辆，再创历史新高，产销同比增速重回两位数，分别达到 14.46%和 13.65%，增幅分别比上年提升 11.21 个百分点和 8.97 个百分点。

2016 年，随着市场需求不断扩大，新能源汽车逐渐从商用车转向乘用车，从公交走向城市物流。据中汽协会根据企业上报的新能源汽车（含改装车）产销数据统计，2016 年，

新能源汽车累计产销双双超过 50 万辆，分别达到 51.66 万辆和 50.66 万辆，比上年分别增长 51.73%和 53.01%。其中纯电动汽车产销分别完成 41.73 万辆和 40.87 万辆，比上年分别增长 63.87%和 65.14%，占新能源汽车比重分别为 80.78%和 80.68%，比上年提升 6.01 个百分点和 5.93 个百分点；插电式混合动力汽车产销分别完成 9.93 万辆和 9.79 万辆，比上年分别增长 15.71%和 17.11%。

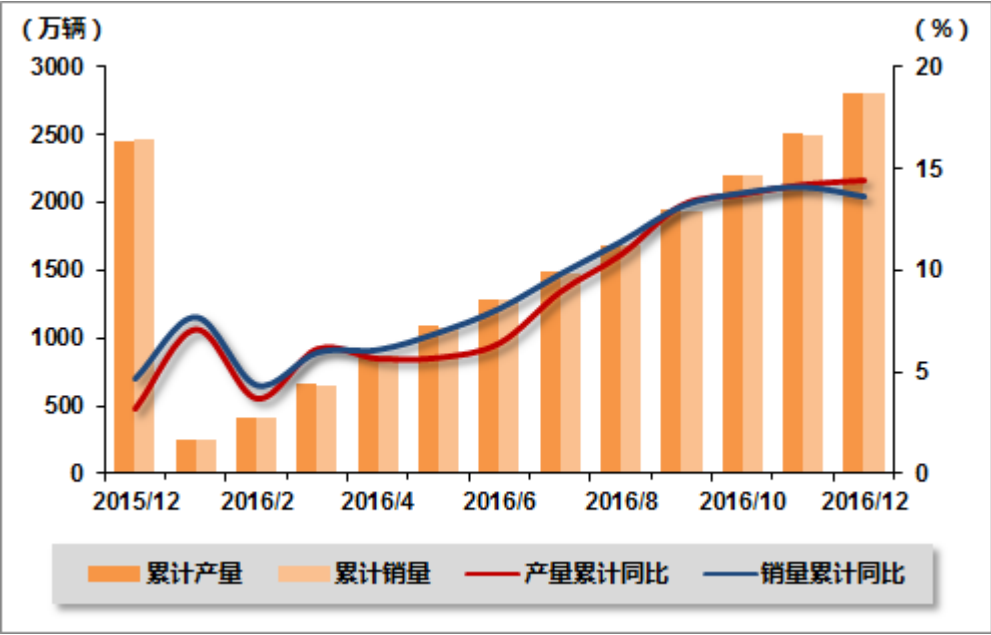
表 3 2015 年 12 月-2016 年 12 月汽车累计产销情况

单位：辆，%

	生产		销售	
	累计产量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	24503326	3.25	24597583	4.68
2016 年 1 月	2451967	7.14	2500570	7.72
2016 年 2 月	4069118	3.74	4086869	4.37
2016 年 3 月	6590492	6.18	6526695	5.98
2016 年 4 月	8760166	5.70	8650042	6.11
2016 年 5 月	10843508	5.75	10755245	6.96
2016 年 6 月	12892154	6.47	12829752	8.14
2016 年 7 月	14854278	8.99	14683923	9.84
2016 年 8 月	16845948	10.82	16754990	11.43
2016 年 9 月	19422009	13.25	19360400	13.17
2016 年 10 月	22015974	13.79	22017182	13.83
2016 年 11 月	25026963	14.26	24947994	14.11
2016 年 12 月	28118794	14.46	28028175	13.65

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 6 2015 年 12 月-2016 年 12 月汽车累计产销走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.1 乘用车产销保持较快增长

2.3.1.1 总体产销情况

2016 年，受小排量乘用车购置税优惠政策拉动，乘用车产销增速与上年同期相比明显提升。乘用车产销全年分别完成 2442.07 万辆和 2437.69 万辆，同比分别增长 15.50%和 14.93%，增速分别比上年同期提升 9.72 个百分点和 7.63 个百分点。乘用车全年产销增速仍然略高于汽车行业总体，有力拉动了整个汽车行业的产销增长。

表 4 2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车累计产销情况

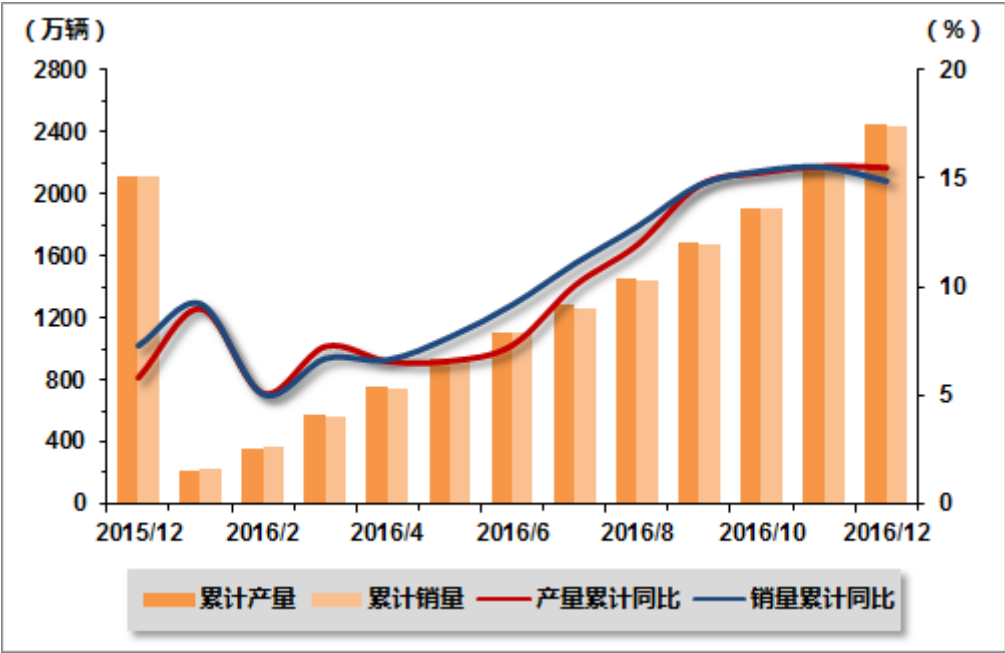
单位：辆，%

	生产		销售	
	累计产量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	21079427	5.78	21146320	7.30
2016 年 1 月	2148370	9.00	2228705	9.27
2016 年 2 月	3558857	5.10	3613267	5.11
2016 年 3 月	5702283	7.26	5668969	6.75
2016 年 4 月	7536725	6.57	7448105	6.69
2016 年 5 月	9327222	6.59	9258248	7.75
2016 年 6 月	11099405	7.32	11042303	9.23
2016 年 7 月	12817866	10.07	12646833	11.13
2016 年 8 月	14540691	11.94	14442345	12.83
2016 年 9 月	16817682	14.69	16752024	14.75
2016 年 10 月	19104952	15.27	19095816	15.40
2016 年 11 月	21743323	15.56	21678138	15.57

2016 年 12 月	24420744	15.50	24376902	14.93
-------------	----------	-------	----------	-------

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 7 2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车累计产销走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.1.2 乘用车市场结构情况

2016 年，中国品牌乘用车销量首次超过千万辆，共销售 1052.86 万辆，同比增长 20.50%，占乘用车销售总量的 43.19%，占有率比上年同期提升 2 个百分点。德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售 451.03 万辆、379.15 万辆、296.46 万辆、179.20 万辆和 64.40 万辆，分别占乘用车销售总量的 18.50%、15.55%、12.16%、7.35%和 2.64%。与上年同期相比，法系乘用车销量下降较快，其他外国品牌呈不同程度增长。

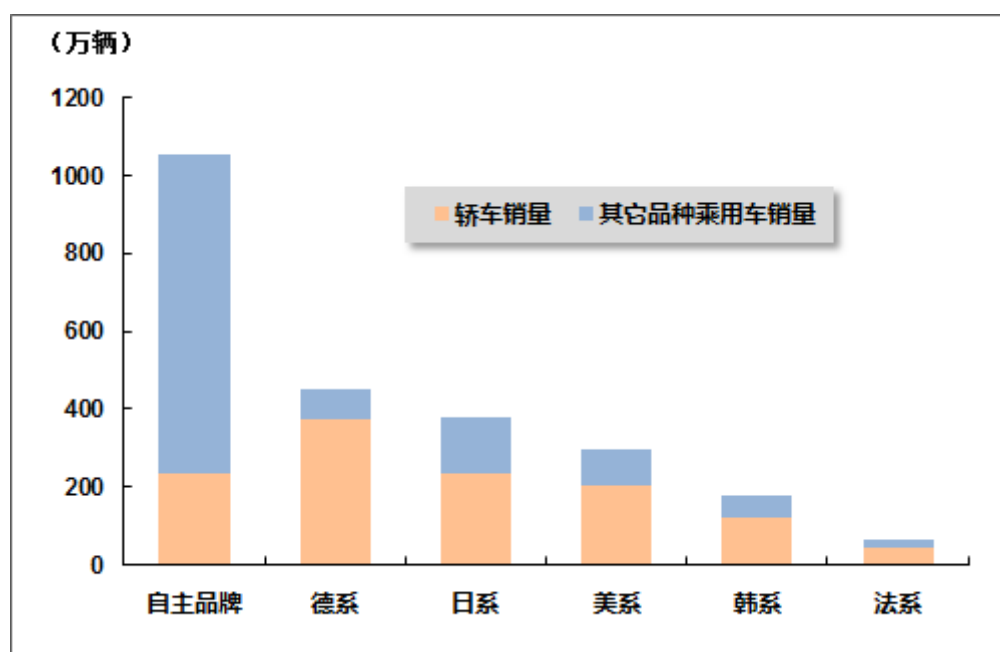
表 5 2016 年乘用车市场结构情况

单位：万辆，%

		自主品牌	德系	日系	美系	韩系	法系
乘用车	销量	1052.86	451.03	379.15	296.46	179.20	64.40
	占总销量比例	43.19	18.50	15.55	12.16	7.35	2.64
其中：轿车	销量	234.00	375.70	234.81	202.13	118.84	44.54
	占总销量比例	19.26	30.92	19.33	16.64	9.78	3.67

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 8 2016 年乘用车整体市场情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.1.3 分车型销售情况

2016 年，随着消费升级和产品更新步伐的加快，运动型多用途乘用车（SUV）依然受到市场追捧，多功能乘用车（MPV）也赢得更多家庭的青睐，相比较而言，基本型乘用车（轿车）占比仍呈逐年减缓态势，而交叉型乘用车（传统微型客车）表现依然低迷。2016 年，基本型乘用车（轿车）销售 1214.99 万辆，同比增长 3.44%；运动型多用途乘用车（SUV）销售 904.70 万辆，同比增长 44.59%；多功能乘用车（MPV）销售 249.65 万辆，同比增长 18.38%；交叉型乘用车销售 68.35 万辆，同比下降 37.81%，降幅比上年扩大 20.34 个百分点，自 2011 年以来，连续 6 年呈现下降趋势。

表 6 2015 年 12 月-2016 年 12 月乘用车分车型累计销售情况

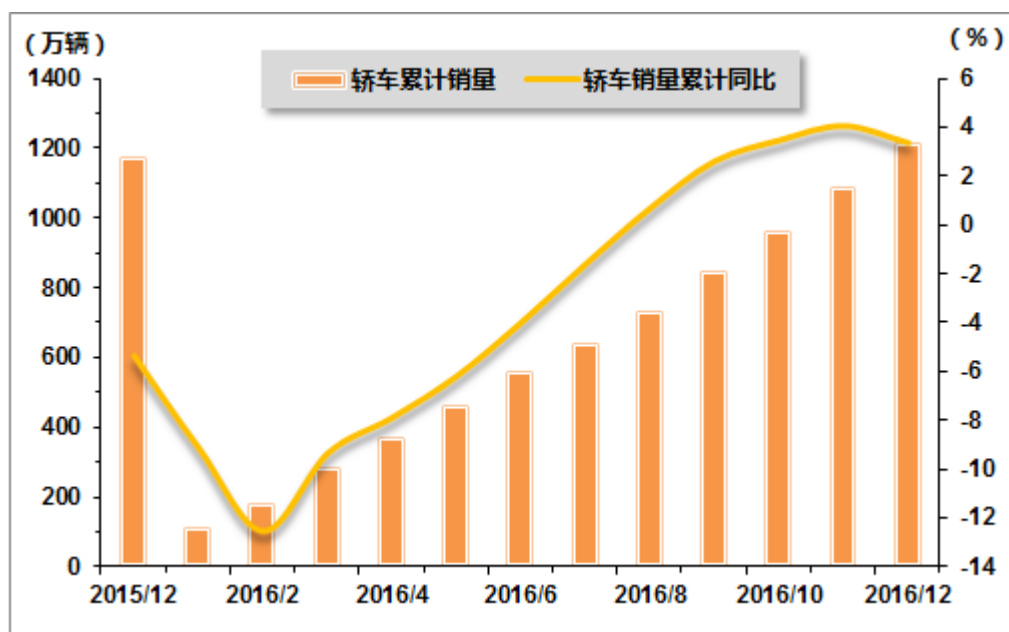
单位：辆，%

	轿车		MPV		SUV		交叉型	
	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	11720184	-5.33	2106729	10.05	6220279	52.39	1099128	-17.47
2016 年 1 月	1111141	-9.06	261367	15.90	784926	60.51	71271	-30.98
2016 年 2 月	1778038	-12.46	435752	13.62	1270766	54.80	128711	-36.37
2016 年 3 月	2816950	-9.27	669916	14.94	1963840	51.46	218263	-33.13
2016 年 4 月	3722038	-7.81	849372	13.27	2573451	46.27	303244	-30.23
2016 年 5 月	4643463	-6.11	1029530	15.64	3217728	44.96	367527	-31.58
2016 年 6 月	5568563	-3.91	1199881	18.06	3850071	44.26	423788	-32.61
2016 年 7 月	6387067	-1.51	1353445	19.89	4437161	44.86	469160	-33.27

2016 年 8 月	7303258	0.77	1533503	21.56	5091583	44.74	514001	-33.56
2016 年 9 月	8441197	2.70	1749106	22.93	5999168	45.91	562553	-33.46
2016 年 10 月	9611736	3.55	1980882	22.60	6895141	45.57	608057	-33.41
2016 年 11 月	10895244	4.14	2224388	21.28	7938785	45.49	619721	-38.30
2016 年 12 月	12149861	3.44	2496529	18.38	9047010	44.59	683502	-37.81

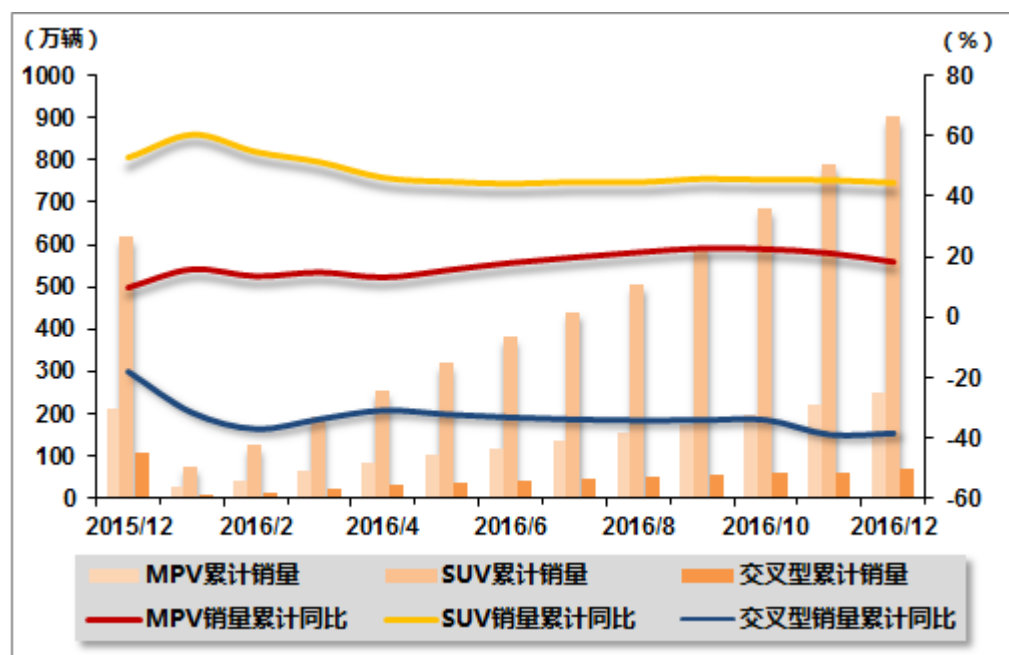
数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 9 2015 年 12 月-2016 年 12 月基本型乘用车（轿车）累计销售走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 10 2015 年 12 月-2016 年 12 月 SUV、MPV、交叉型汽车累计销售走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.1.4 分排量销售情况

此外，在购置税优惠政策的刺激下，1.6 升及以下排量乘用车品种继续保持较快增长。自 2012 年起，小排量乘用车连续五年销量超过千万辆，2016 年，该系列品种共销售 1760.70 万辆，同比增长 21.36%，增幅比上年提升 10.98 个百分点，占乘用车销售总量的 72.23%，占有率比上年提升 3.62 个百分点，对于乘用车销量增长贡献度高达 97.85%。为了给消费者购车提供更多选择，汽车企业也进一步加大产品创新和研发投入，发动机及变速器等关键零部件均取得了技术上的突破，同时也增强了市场精细化和精准化营销策略，可以预见，在今后乃至更长一段时间，作为中国消费者最喜爱的“国情车”、“国民车”，1.6 升及以下小排量乘用车品种仍将稳居市场主导地位。

2016 年，小排量轿车销售同比实现较快增长，市场占有情况明显好于上年同期。1.6 升及以下的轿车全年累计销售 977.12 万辆，同比增长 10.47%；1.6 升及以下排量轿车销量占轿车总量比重为 80.42%，比上年同期高 4.95 个百分点，占有率继续保持较高水平。

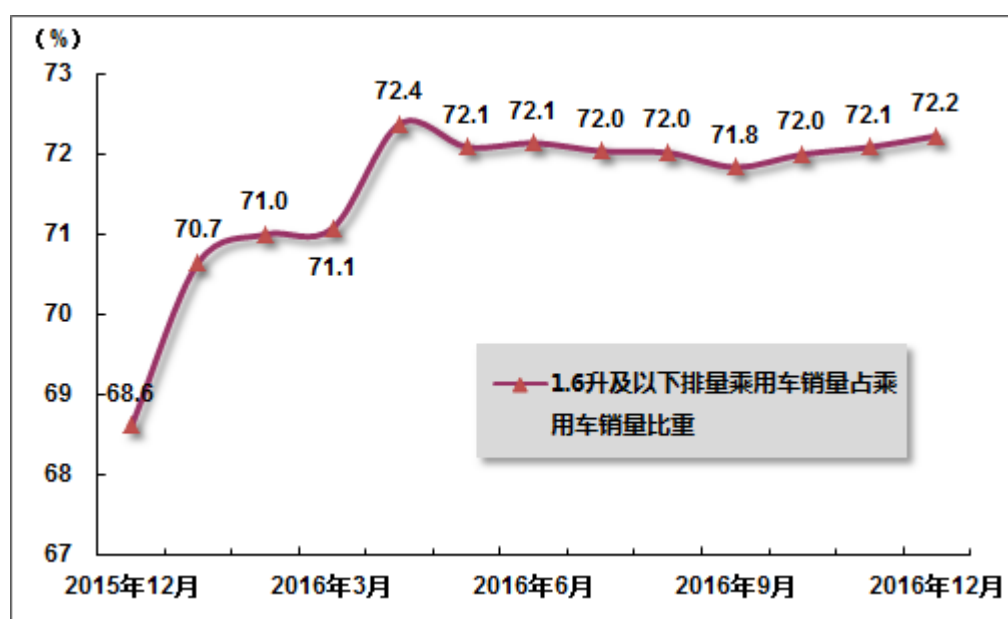
表 7 2016 年乘用车分排量销售情况

单位：辆，%

指标名称	销量	同比增长	销量占比
乘用车总计	24376902	14.93	100.00
(一)国内制造	24095330	15.06	98.84
其中：排量≤1 升	407748	-2.05	1.67
1 升<排量≤1.6 升	17199250	22.05	70.56
1.6 升<排量≤2.0 升	5634508	9	23.11
2.0 升<排量≤2.5 升	740083	-35.63	3.04
2.5 升<排量≤3.0 升	105781	2.21	0.43
3.0 升<排量≤4.0 升	7958	-26.06	0.03
4.0 升以上	2	-71.43	0.00
(二)CKD	281572	4.96	1.16
其中：排量≤1 升	0	0	0.00
1 升<排量≤1.6 升	0	0	0.00
1.6 升<排量≤2.0 升	179561	-1.45	0.74
2.0 升<排量≤2.5 升	63914	5.44	0.26
2.5 升<排量≤3.0 升	22799	2278 倍	0.09
3.0 升<排量≤4.0 升	14982	-37.68	0.06
4.0 升以上	316	-77.52	0.00

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 11 2015 年 12 月-2016 年 12 月 1.6 升及以下排量乘用车市场份额变化情况



注：上述市场份额为累计销量比值

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.2 商用车市场好转

2.3.2.1 总体产销情况

在国内经济增长放缓的大环境下，我国商用车市场自 2014 年下半年开始陷入低迷，2016 年，受宏观经济形势趋稳向好影响，商用车产销形势明显好于前两年，全年商用车产销分别完成 369.81 万辆和 365.13 万辆，同比增长 8.01% 和 5.80%。月均产销量分别为 30.82 万辆和 30.43 万辆，比上年分别增加 2.29 万辆和 1.67 万辆。在商用车主要品种中，与上年相比，货车产销结束下降，呈一定增长；客车则结束上年增长，呈一定下降。

表 8 2015 年 12 月-2016 年 12 月商用车累计产销量

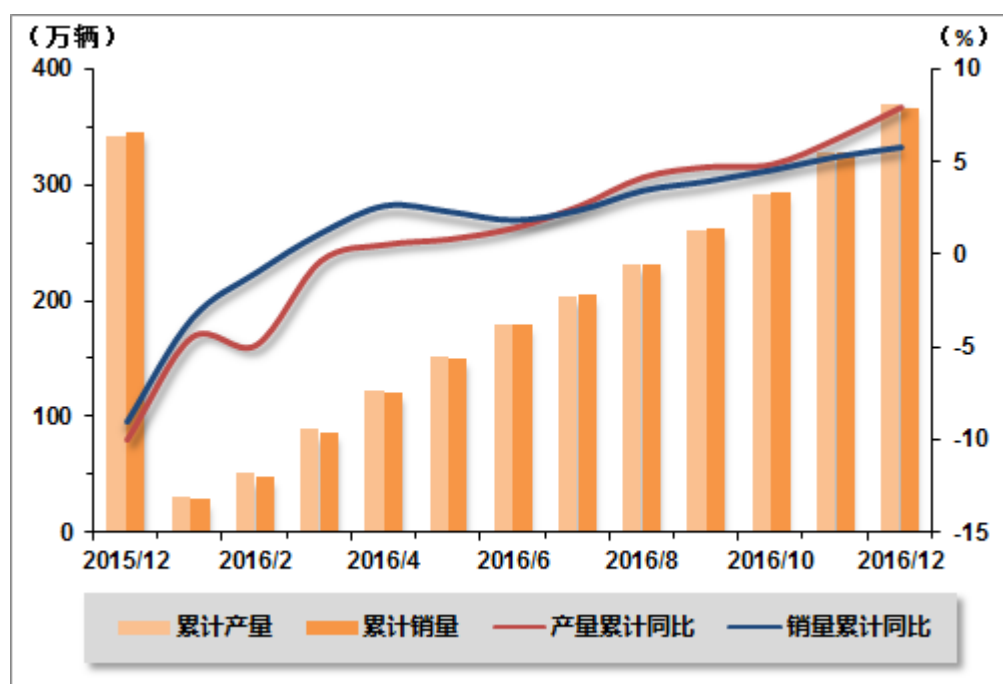
单位：辆，%

	生产		销售	
	累计产量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	3423899	-9.97	3451263	-8.97
2016 年 1 月	303597	-4.42	271865	-3.46
2016 年 2 月	510261	-4.83	473602	-0.96
2016 年 3 月	888209	-0.29	857726	1.16
2016 年 4 月	1223441	0.59	1201937	2.65
2016 年 5 月	1516286	0.89	1496997	2.32
2016 年 6 月	1792749	1.50	1787449	1.87
2016 年 7 月	2036412	2.66	2037090	2.41
2016 年 8 月	2305257	4.23	2312645	3.47

2016 年 9 月	2604327	4.79	2608376	3.97
2016 年 10 月	2911022	4.93	2921366	4.58
2016 年 11 月	3283640	6.31	3269856	5.30
2016 年 12 月	3698050	8.01	3651273	5.80

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 12 2015 年 12 月-2016 年 12 月商用车累计产销走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.2.2 商用车市场结构情况

2016 年，客车产销分别完成 49.17 万辆和 48.84 万辆，同比分别下降 5.50%和 6.96%；货车产销分别完成 240.53 万辆和 237.38 万辆，同比分别增长 7.24%和 5.20%，与上年大幅下滑的情况相比市场状况明显好转；半挂牵引车产销分别完成 39.87 万辆和 38.80 万辆，同比分别实现 60.50%和 55.08%的较快增长；客车非完整车辆产销分别完成 5.52 万辆和 5.50 万辆，同比分别下降 21.78%和 21.92%，降幅较上年扩大；货车非完整车辆产销分别完成 34.71 万辆和 34.60 万辆，产量同比增长 1.58%，销量小幅下滑 0.91%。目前，商用车各产品中，客车的产销情况仍处于低谷，是目前商用车市场中的“拖后腿”因素。货车产销在商用车整体中占比较大，货车市场的恢复拉动了整个商用车市场的增长。

表 9 2016 年商用车分车型产销情况

单位：辆，%

指标名称	产量	累计同比	销量	累计同比	销量占比
商用车总计	3698050	8.01	3651273	5.80	100.00

其中：柴油汽车	2670415	10.81	2646737	9.11	72.49
汽油汽车	868067	-2.46	846452	-6.32	23.18
普通混合动力	273	-90.49	254	-91.01	0.01
插电式混合动力	16500	-11.01	16975	-7.12	0.46
纯电动	124039	75.25	122085	78.13	3.34
燃料电池	2	0	0	0	0.00
天然气	18754	-40.97	18770	-41.96	0.51
其他替代燃料	0	0	0	0	0.00
其中：客车	491709	-5.50	488400	-6.96	13.38
货车	2405315	7.24	2373847	5.20	65.01
半挂牵引车	398735	60.50	387980	55.08	10.63
客车非完整车辆	55201	-21.78	55013	-21.92	1.51
货车非完整车辆	347090	1.58	346033	-0.91	9.48

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.2.3 客车销售情况

2016 年，客车销量呈下降走势。客车全年累计销售 48.84 万辆，同比下降 6.96%，降幅较上年同期扩大 6.09 个百分点，低迷的态势仍然没有改观。从客车产品市场表现来看，2016 年，城市客车需求呈明显增长，因此带动了中型客车产销快速增长，全年中型客车累计销售 8.30 万辆，同比增长 26.99%。大型客车继续保持增长，累计销售 8.97 万辆，同比增长 7.61%。轻型客车降幅比上年明显扩大，累计销售 31.57 万辆，同比下降 16.08%，降幅比上年扩大 13.69 个百分点。

表 10 2015 年 12 月-2016 年 12 月客车分车型累计销售情况

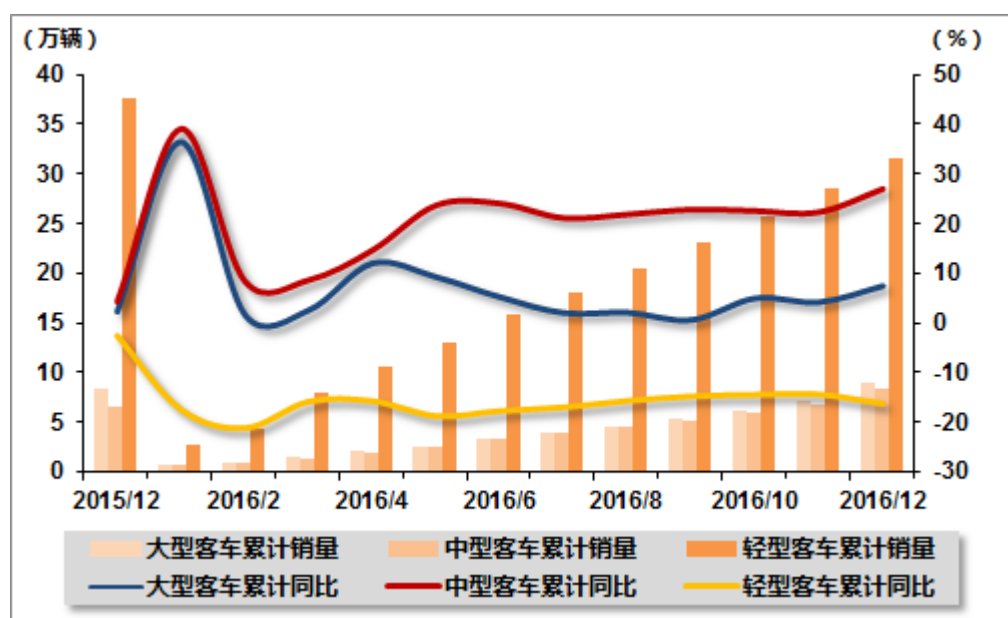
单位：辆，%

	大型客车		中型客车		轻型客车	
	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	83342	2.35	65365	4.26	376216	-2.39
2016 年 1 月	7599	36.65	6827	39.10	26849	-17.26
2016 年 2 月	9590	1.86	8460	8.42	43862	-20.99
2016 年 3 月	14807	2.73	12507	8.64	78660	-15.65
2016 年 4 月	20532	12.19	19239	14.66	105818	-15.54
2016 年 5 月	25953	9.41	25852	23.73	130075	-18.57
2016 年 6 月	32819	5.37	33021	24.06	157914	-17.52
2016 年 7 月	39759	2.19	38454	21.14	179767	-16.78
2016 年 8 月	46183	2.27	45284	21.89	204722	-15.50
2016 年 9 月	53116	0.77	52371	22.84	230779	-14.58

2016 年 10 月	62192	5.16	58563	22.58	257017	-14.28
2016 年 11 月	71963	4.34	66885	22.32	285399	-14.21
2016 年 12 月	89685	7.61	83004	26.99	315711	-16.08

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 13 2015 年 12 月-2016 年 12 月客车分车型累计销售走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.3.2.4 货车销售情况

2016 年，货车市场表现良好。一方面，随着公路货运的快速增长以及“治超”和环保政策的日趋严格，中、重型运输车辆更新需求增加；另一方面，城市物流特别是快递业的迅猛发展，也在很大程度上带动了微型货车的需求。2016 年，货车累计销售 237.38 万辆，同比增长 5.20%，上年同期为下降 7.83%，扭转了下滑局面。在四大类货车品种中，中型货车销量增长最为明显，达到 14.59 万辆，同比增长 32.72%。重型和微型货车也呈较快增长，其中：重型货车销售 16.14 万辆，同比增长 24.19%；微型货车销售 60.61 万辆，同比增长 11.06%。轻型货车降幅比上年有所收窄，销量达到 146.05 万辆，同比下降 0.71%，降幅比上年收窄 4.97 个百分点。

表 11 2015 年 12 月-2016 年 12 月货车分车型累计销售情况

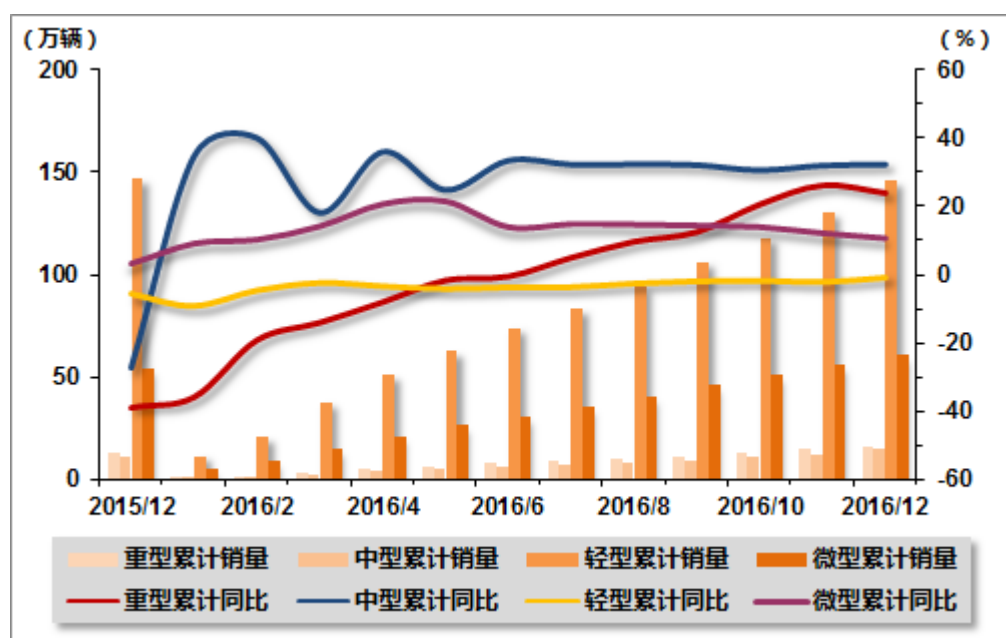
单位：辆，%

	重型货车		中型货车		轻型货车		微型货车	
	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比	累计销量	累计同比
2015 年 12 月	129995	-38.36	109905	-26.78	1470901	-5.68	545695	3.40
2016 年 1 月	7140	-35.67	7660	35.19	115437	-8.99	51129	9.53
2016 年 2 月	15692	-18.94	13851	40.51	205141	-4.42	90103	10.66

2016 年 3 月	31065	-13.82	24912	18.58	373366	-2.25	149275	14.58
2016 年 4 月	46831	-7.78	40359	36.41	509650	-3.22	211744	21.08
2016 年 5 月	62534	-1.45	47787	25.26	625203	-3.96	264062	21.90
2016 年 6 月	77233	-0.28	60385	33.91	739492	-3.55	307756	14.36
2016 年 7 月	90189	5.22	68991	32.72	833874	-3.48	354112	15.24
2016 年 8 月	101930	9.92	79638	32.79	943356	-2.40	405827	15.12
2016 年 9 月	113890	12.76	92736	32.56	1062490	-1.74	458903	14.80
2016 年 10 月	131689	20.84	105460	31.04	1182300	-1.57	508699	14.36
2016 年 11 月	148422	26.43	122045	32.44	1305809	-2.01	559636	12.59
2016 年 12 月	161437	24.19	145871	32.72	1460481	-0.71	606058	11.06

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

图 14 2015 年 12 月-2016 年 12 月货车分车型累计销售走势



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

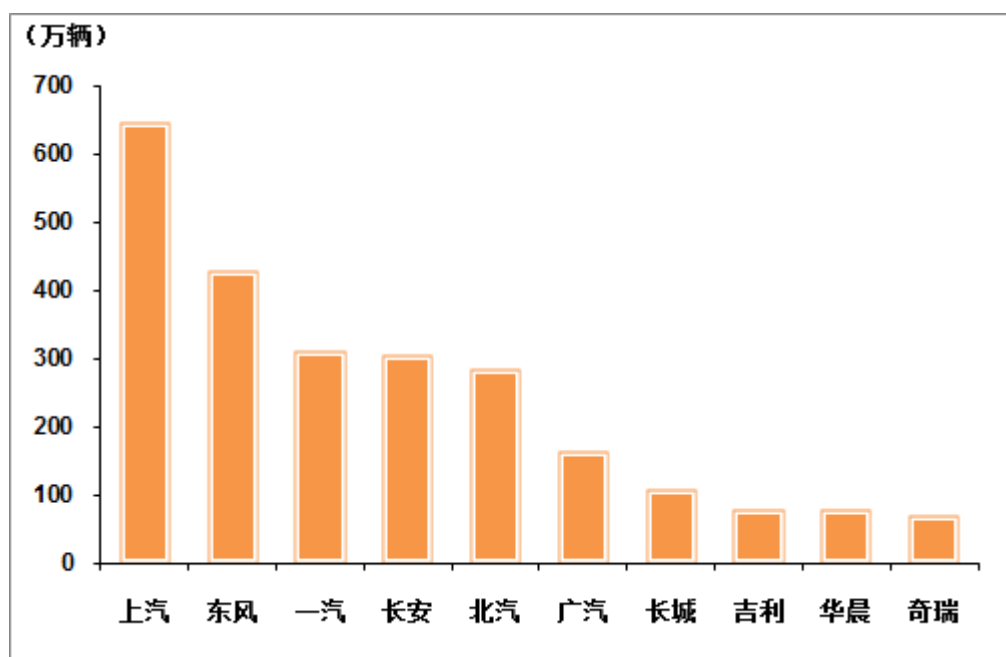
2.3.3 重点企业销售排名

2016 年，汽车产销形势呈良好发展，国内大型骨干企业贡献度仍然最大，销量排名前十企业累计销量超过 2400 万辆，其中上汽集团销量首次突破 600 万辆。从行业前十企业市场表现来看，虽然销量占比与上年相比略有减少，但依然保持在 88%以上。

2016 年，汽车销量排名前十位的生产企业依次为：上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、长城、吉利、华晨和奇瑞，分别销售 647.16 万辆、427.67 万辆、310.57 万辆、306.34 万辆、284.67 万辆、164.92 万辆、107.45 万辆、79.92 万辆、77.44 万辆和 69.85 万辆。与上年同期相比，华晨销量小幅下降，其他企业呈一定增长，吉利和奇瑞增速更快。2016 年，十家企业共销售 2475.99 万辆，占汽车销售总量的 88.34%，占有率较上年略降 1.13 个

百分点。

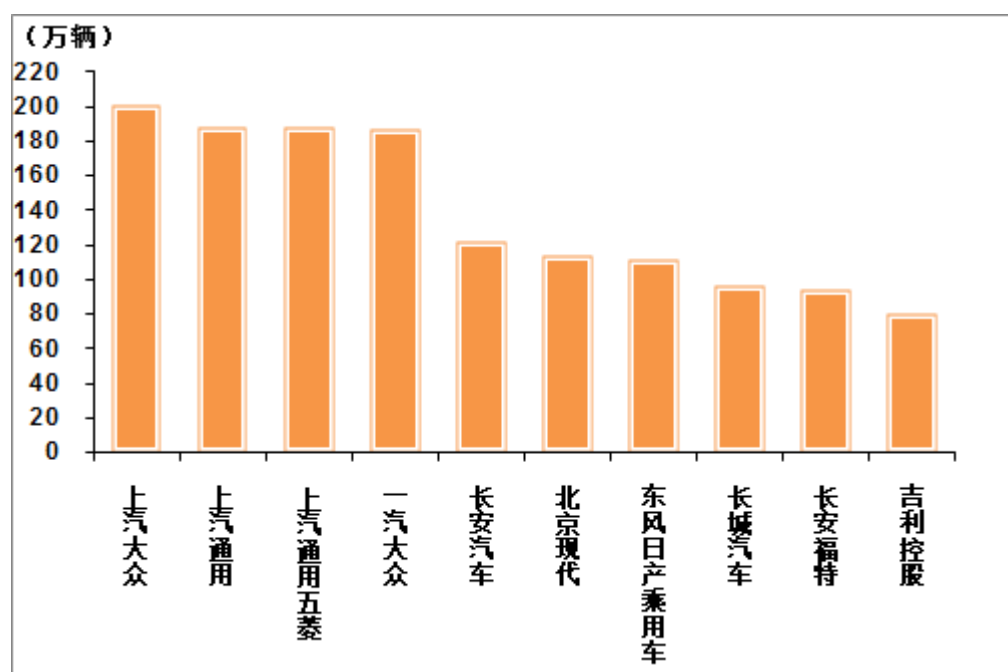
图 15 2016 年汽车生产企业前十家销量排名



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2016 年，乘用车销量排名前十位的企业为：上汽大众、上汽通用、上汽通用五菱、一汽大众、长安汽车、北京现代、东风日产乘用车、长城汽车、长安福特和吉利控股，分别销售 200.02 万辆、188.00 万辆、187.82 万辆、187.24 万辆、121.96 万辆、114.20 万辆、111.79 万辆、96.89 万辆、94.38 万辆和 79.92 万辆。上述十家企业全年共销售乘用车 1382.22 万辆，占乘用车销售总量的 56.70%，占有率比上年同期低 2.47 个百分点。

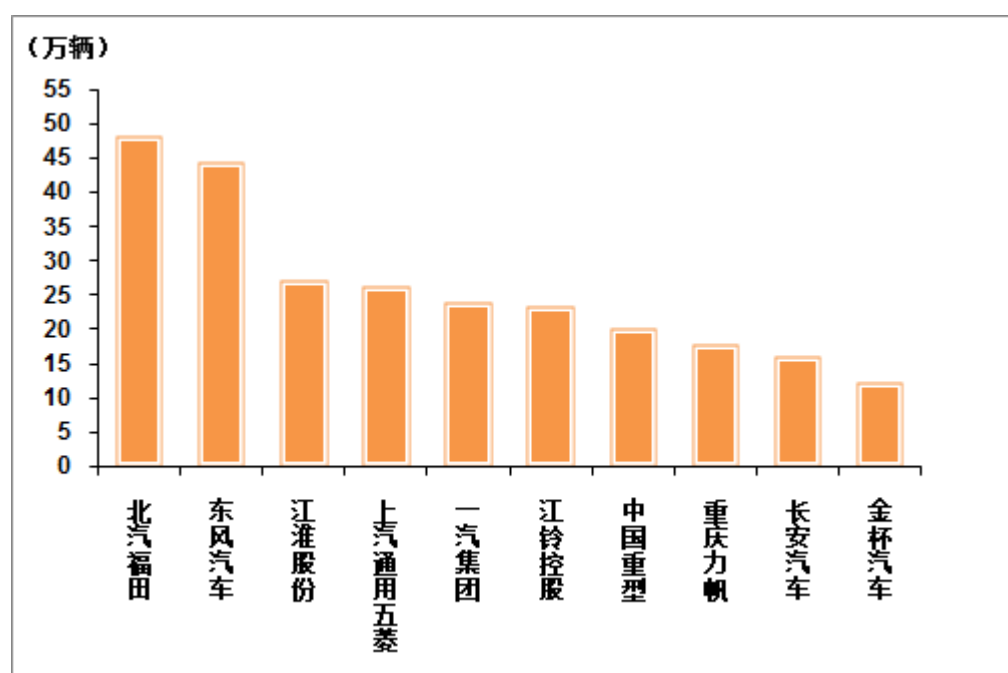
图 16 2016 年乘用车生产企业前十家销量排名



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2016 年，商用车销量排名前十位的企业依次为：北汽福田、东风汽车、江淮股份、上汽通用五菱、一汽集团、江铃控股、中国重型、重庆力帆、长安汽车和金杯汽车，分别销售 48.09 万辆、44.37 万辆、27.08 万辆、26.28 万辆、23.95 万辆、23.49 万辆、19.99 万辆、17.89 万辆、16.02 万辆和 12.26 万辆。上述十家企业全年共销售商用车 259.42 万辆，占商用车销售总量的 70.15%，占有率比上年同期低 0.89 个百分点。

图 17 2016 年商用车生产企业前十家销量排名



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2.4 汽车商品进出口情况分析

2016 年，世界经济增长依然乏力，发达经济体持续低迷，消费需求疲弱；新兴经济体增长缓中趋稳，但分化态势加剧，部分经济体结构性问题未得到根本改善。在这种外部环境的不利影响下，我国汽车出口继续低迷。为应对这种不利局面，我国有关部门加强风险防范和预警机制，帮助出口企业规避汇率波动、经济下滑的不利影响，同时，出口企业也加大了产品营销力度，尽管我国汽车商品出口全年仍呈下降局面，但降幅较上年有所减缓。进口方面，受国内市场需求快速回升的刺激，汽车商品进口金额小幅增长，其中整车进口量和进口金额降幅同比大幅收窄。

根据中汽协整理的全国海关汽车商品进出口统计数据，2016 年，全国汽车商品进出口总额 1564 亿美元，同比下降 0.62%，降幅比上年收窄 13.34 个百分点。其中：累计进口金额 797.46 亿美元，同比增长 3.13%；累计出口金额 766.54 亿美元，同比下降 4.24%，降幅比上年收窄 0.82 个百分点。

进口方面，2016 年，国内汽车市场需求明显回升，汽车整车进口表现也好于上年。2016 年，汽车整车进口金额降幅明显收窄，共进口 449.47 亿美元，同比下降 0.31%，降幅比上年收窄 25.67 个百分点。全年进口量维持在百万辆规模，达到 107.70 万辆，同比下降 2.26%，降幅比上年收窄 20.47 个百分点。其中乘用车进口依然占最大比重，共进口 104.93 万辆，同比下降 3.61%，占汽车进口总量的 97.43%。在乘用车主要进口品种中，轿车进口止跌回升，达到 37.74 万辆，同比增长 7.07%；越野车进口 46.57 万辆，同比下降 1.27%，降幅比上年收窄 18.63 个百分点；小型客车表现依旧低迷，共进口 20.62 万辆，同比下降 22%。

2016 年，汽车零部件进口也结束上年下降，呈一定增长。累计进口金额 345.96 亿美元，同比增长 7.89%。在汽车零部件主要品种中，与上年同期相比，发动机结束了上年快速下降趋势，呈小幅增长，共进口 72.67 万台，同比增长 6.66%；进口金额 20.20 亿美元，同比增长 8.52%。汽车、摩托车轮胎进口金额降幅比上年有所收窄，共进口 5.68 亿美元，同比下降 3.28%，降幅比上年收窄 13.65 个百分点。汽车零件、附件及车身和其他汽车相关商品进口金额也结束上年下降，呈一定增长，分别进口 288.51 亿美元和 31.57 亿美元，同比增长 7.68%和 11.83%。

表 12 2016 年汽车整车进口情况

单位：辆，美元，%

商品名称	累计数量	同比增长	累计金额	同比增长
汽车总计（含底盘）	1076987	-2.26	44946579491	-0.31
客车	206927	-21.98	6931630912	-8.41

轿车	377373	7.07	13500291290	-2.15
越野车	465739	-1.27	22676171905	0.10
其他载人机动车	343	138.19	12594893	48.29
未列名载人机动车	12864	377.86	901910246	346.53
载货车	7694	57.53	375053284	25.43
牵引车	3904	72.36	280141582	46.86
自卸车	27	-30.77	7613389	-44.69
专用车	179	-15.17	75176135	-39.22
底盘	1937	-12.27	185995855	-19.70

数据来源：中国海关总署，国研网行业研究部加工整理

从出口情况来看，2016 年，汽车出口形势依然较为严峻，出口商品金额降幅比上年虽有所收窄，但仍处于下行空间。2016 年，汽车商品累计出口金额 766.54 亿美元，同比下降 4.24%，降幅比上年收窄 0.82 个百分点。随着同期进口商品金额降幅明显减缓，进出口贸易再次呈现逆差，2016 年，我国汽车出口对外贸易逆差为 30.92 亿美元，总体竞争力仍然偏弱。

2016 年，汽车整车出口量结束上年下降，呈小幅增长，但整车出口金额仍呈一定下降，未出现明显好转。2016 年，汽车整车共出口 80.98 万辆，同比增长 7.19%；出口金额 114.23 亿美元，同比下降 8.15%。

在汽车整车出口主要品种中，客车同比增长明显，表现最为突出，共出口 14.24 万辆，同比增长 20.26%。轿车也结束上年下降，呈小幅增长，共出口 33.41 万辆，同比增长 8.47%。载货车依然呈下降趋势，累计出口 18.59 万辆，同比下降 15.05%。2016 年，上述三大类品种共出口 66.24 万辆，占汽车整车出口总量的 81.80%，占比自 2014 年以来连续三年呈下降趋势。

2016 年，汽车零部件出口金额比上年略有下降，累计出口金额 602.50 亿美元，同比下降 2.69%；占汽车商品出口总额的 78.60%，占有率比上年提升 1.25 个百分点。出口顺差达到 256.54 亿美元，比上年减少 41.98 亿美元。在四大类汽车零部件品种中，发动机出口金额增幅比上年略有减缓，全年发动机累计出口 338.48 万辆，同比下降 0.06%；出口金额 18.22 亿美元，同比增长 2.22%，增幅比上年减缓 3.90 个百分点。其他三大类零部件品种均呈小幅下降，其中汽车零件、附件及车身出口金额 350.28 亿美元，同比下降 0.45%；汽车、摩托车轮胎出口金额 117.70 亿美元，同比下降 7.05%；其他汽车相关商品出口金额 116.30 亿美元，同比下降 5.34%。

表 13 2016 年汽车商品出口情况

单位：辆，美元，%

商品名称	累计数量	同比增长	累计金额	同比增长
汽车总计（含底盘）	809811	7.19	11423373964	-8.15
客车	142418	20.26	3515776591	27.97
轿车	334068	8.47	2843735243	-2.52
越野车	2937	-2.75	112872409	32.53
其他载人机动车	1924	-35.41	34614636	-14.38
未列名载人机动车	105565	110.31	111339951	10.28
载货车	185900	-15.05	2664734164	-18.96
牵引车	16852	-42.24	641064200	-44.31
自卸车	2730	-35.95	149989548	-59.31
专用车	14791	-13.58	1282560777	-23.12
底盘	2626	-24.21	66686445	-3.31

数据来源：中国海关总署，国研网行业研究部加工整理

2.5 汽车行业经济效益分析

纳入中国汽车工业协会统计的重点汽车企业（集团）共 17 家，包括北汽、中国长安、华晨、一汽、上汽、吉利、江淮、奇瑞、东南（福建）、厦门金龙、郑州宇通、重汽、东风、广汽、庆铃、陕汽和比亚迪。2016 年，我国国民经济保持了总体平稳，稳中有进的发展态势。受此影响，汽车工业重点企业（集团）经济运行趋稳，产销增速逐月提高。据汽车工业重点企业（集团）经济指标快报显示，2016 年，重点企业（集团）主要经济指标稳步增长，企业效益明显好转。

2.5.1 产出指标稳步增长

产出指标高于上年。2016 年，汽车工业重点企业（集团）工业增加值、工业总产值和工业销售产值均高于上年。2016 年，汽车工业重点企业（集团）累计完成工业增加值 7644.81 亿元，同比增长 11.49%；累计完成工业总产值 32071.18 亿元，同比增长 14.78%；累计完成工业销售产值 31803.10 亿元，同比增长 14.11%。

2.5.2 营业收入增长较快

2016 年，汽车工业重点企业（集团）累计实现营业收入 36406.30 亿元，同比增长 15.66%，增幅比上年上升 15.15 个百分点。17 家重点企业（集团）中，14 家企业营业收入高于上年（上年为 12 家），营业收入为 35637.53 亿元，占重点企业营业收入 97.89%；3 家企业营业

收入低于上年（上年为 5 家），营业收入为 768.77 亿元，占重点企业营业收入 2.11%。2016 年，营业收入排名前五位的企业依次为：上汽集团、东风公司、一汽集团、北汽集团和中国长安，从前五家企业的营业收入情况来看，5 家企业营业收入均高于上年。从其余 12 家企业营业收入情况来看，广汽集团、华晨集团、吉利控股、江汽集团、奇瑞汽车、东南汽车、中国重汽、陕汽集团和比亚迪公司营业收入高于上年；金龙集团、宇通集团和庆铃汽车营业收入低于上年。

2.5.3 利润总额、利税总额增速由负转正

2016 年，汽车行业产销快速增长，产销量均突破 2800 万辆，货车产销也结束下降，并呈现一定增长。受此影响，汽车工业重点企业（集团）利润、利税总额不断增长，扭转了利润、利税总额下降的局面。2016 年，汽车工业重点企业（集团）累计实现利润总额 3653.35 亿元，同比增长 5.66%。累计实现利税总额 5985.12 亿元，同比增长 8.34%，其中：营业税金及附加为 1183.09 亿元，同比增长 11.16%；应交增值税为 1148.68 亿元，同比增长 14.60%。

2016 年，企业盈利水平明显好于上年。在 17 家重点企业（集团）中，有 11 家企业利润总额高于上年同期（上年为 10 家），实现利润总额为 2873.89 亿元，占重点企业利润总额 78.66%；3 家企业利润总额为负增长（上年为 5 家），实现利润总额为 783.87 亿元，占重点企业利润总额 21.46%；2 家企业扭亏，实现利润总额为 2.57 亿元，占重点企业利润总额 0.07%；1 家企业亏损（上年为 2 家），亏损额为 6.99 亿元。

2.5.4 应收账款增幅下降 产成品库存资金增幅上市

截至 2016 年末，汽车工业重点企业（集团）应收账款为 3260.53 亿元，同比增长 23.87%，增速较上年下降 15.61 个百分点。受企业年末冲量以及上年基数较低影响，全年产成品库存资金增速同比有较为明显的升高。截至 2016 年末，汽车工业重点企业（集团）产成品库存资金为 1281.30 亿元，同比增长 34.26%，增速较上年大幅升高 31.99 个百分点。截至 2016 年末，汽车工业重点企业（集团）应收账款、产成品库存资金占流动资产的比重为 22.47%，比上年上升 0.55 个百分点。

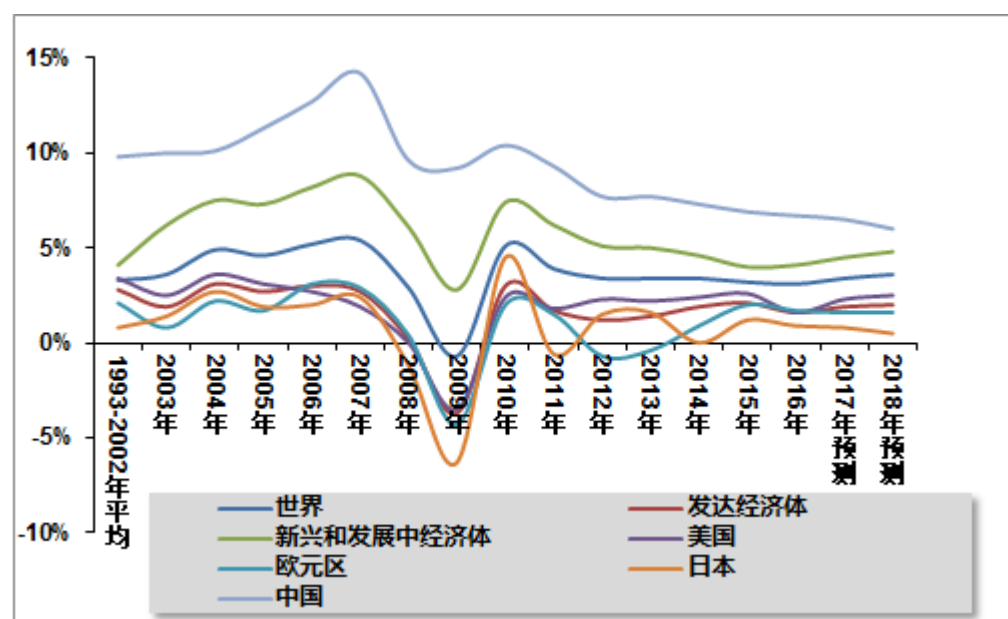
3 2017 年汽车行业发展趋势展望

3.1 宏观经济形势预测

4.1.1 全球经济将延续温和低速增长态势

展望 2017 年，全球经济较 2016 年将略有改善，但受人口老龄化、劳动生产率下降、金融监管约束强化和突破性技术不足等因素制约，增速仍将低于潜在水平；与此同时，全球经济治理格局正在发生巨大的转变，全球化倒退和全球流动性逆转产生的冲击不容忽视，美国新政府的政策走向、欧洲诸国的大选前景以及美联储加息进程都可能为全球经济带来新的动荡与下行风险。根据联合国、世界银行、国际货币基金组织、经济合作与发展组织等机构预测，2017 年全球经济增长率在 2.7%-3.4% 之间，略高于 2016 年增速水平。国际货币基金组织（IMF）指出，在经历了 2016 年的低迷不振之后，2017 年和 2018 年全球经济活动预计将加快，特别是新兴市场和发展中经济体。IMF 预计 2017 年和 2018 年的全球经济增长率分别为 3.4% 和 3.6%，相较 2016 年 10 月份的预测没有变化。值得强调的是，相较 2016 年 10 月份的预测，IMF 将中国 2017 年经济增长预测上调了 0.3 个百分点至 6.5%。

图 18 2017、2018 年世界经济增长趋势预测



数据来源：国际货币基金组织 2017 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

我国经济形势总体趋稳。2017 年是我国实施“十三五”规划的重要一年，是全面建成小康社会的关键之年，也是供给侧结构性改革的深化之年，我国经济将进一步加快推进新旧动力切换、新旧模式转换，预计经济形势总体将趋稳。但国内外发展环境和条件依然复杂多变，不稳定性和不确定性较多，我国经济减速的压力依然存在。一方面，全球政策分化持续、全球化和去全球化力量博弈进一步加剧，尤其是美国新当选总统特朗普上台，将给美国乃至

全球经济、贸易和国际政治格局带来重大的不确定性；另一方面，国内产能过剩和需求结构升级矛盾突出，经济增长内生动力不足，人民币汇率波动、跨境资本流动等风险犹存，企业杠杆率过高、资金“脱实向虚”倾向增大，金融风险对经济稳定存在潜在冲击。国务院总理李克强在政府工作报告中指出，2017 年国内生产总值增长率的预期目标是 6.5% 左右，略低于 2016 年。

3.2 产业政策环境预测

3.2.1 《新能源汽车碳配额管理办法》2017 年开始试行

随着我国新能源汽车产销量不断增长，大规模财税补贴难以为继；此外，燃油汽车产能结构性过剩问题也已开始凸显。针对这种情况，借鉴了美国加州零排放汽车法案，并结合我国现有的碳排放权交易管理政策，国家发展改革委研究制定了《新能源汽车碳配额管理办法（征求意见稿）》，并于 2016 年 8 月 2 日发布并公开征求意见。

该办法拟于 2017 年开始试行，2018 年正式实施。“新能源汽车碳配额”是指汽车企业生产和进口的新能源车在使用中相对于燃油车减少的二氧化碳排放量。整个机制与全国碳排放权交易市场的设计基本一致，包括了报告、核查、清缴等。对于逾期不履行的，对不足的配额量，将按照清缴截止日前一年配额市场均价处以 3-5 倍的罚款，同时在其下一年度生产或获取的配额中扣除。企业可通过生产、进口新能源汽车生成新能源汽车碳配额，或从碳配额市场交易获取新能源汽车碳配额，同时政府可通过掌握一定碳配额或通过财政资金回购部分碳配额用于调控。在配额计算方面，燃油汽车规模企业应缴的新能源汽车碳配额数量，根据其生产和进口的燃油汽车数量、产品构成、新能源汽车年度比例要求等计算得出。

在我国实施新能源汽车碳配额管理，既能有效解决企业发展新能源汽车动力不足的问题，又能建立燃油汽车支持新能源汽车发展的有效机制，接力退坡的财税扶持政策，从而成为新能源汽车发展重要的制度保障。

3.2.2 《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》即将施行

《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（简称《规定》）已经于 2016 年 10 月 20 日在工业和信息化部第 26 次部务会议上审议通过，并于 2017 年 1 月 17 日正式公布。2017 年 7 月 1 日起，《规定》将开始正式施行。工业和信息化部 2009 年 6 月 17 日公布的《新能源汽车生产企业及产品准入管理规则》（工产业〔2009〕第 44 号）同时废止。

近年来，我国新能源汽车产业快速发展，新能源汽车保有量快速增长。与此同时，不少生产企业的产品质量管控能力不足，产品安全隐患和风险也相应增加。2011 年以来，我国发生了 31 起电动汽车安全事故，其中 2015 年和 2016 年上半年分别达到 9 起、8 起，加强安全管理刻不容缓。《规定》明确了新能源汽车的定义和范围，完善了生产企业准入条件和产品准入条件，建立了运行安全状态监测制度，完善了监督检查措施强化了法律责任。《规

定》实施后，新能源汽车产品安全要求将进一步得到强化，产业发展将更加健康有序，人民群众生命财产安全和公共利益也将得到更好的保障。

3.2.3 《外商投资产业指导目录》修订版将执行 合资车企股比不会放开

为贯彻落实党中央、国务院关于进一步扩大对外开放部署，国家发展改革委、商务部会同有关部门对 2015 年版《外商投资产业指导目录》（简称《目录》）进行了修订，形成《目录》修订稿，于 2016 年 12 月 7 日对外公布，向社会公开征求意见。

在汽车整车和专用汽车制造方面，《目录》中提到，中方股比不低于 50%，同一家外商可在国内建立两家（含两家）以下生产同类（乘用车类、商用车类）整车产品的合资企业，如中方合资伙伴联合兼并其他汽车生产企业可不受两家的限制。这与 2015 年修订版描述一致。但值得一提的是，2015 年修订版《目录》中该段文字描述包含了“摩托车制造”，而在新《目录》中被取消。这也印证了此前业内的推断，即合资股比逐步放开可能会先从摩托车行业开始，随后扩展至商用车领域，而乘用车业将会放在最后。此外，在《目录》中，鼓励外商对汽车发动机制造及研发机构建设、汽车关键零部件及关键技术研发、汽车电子装置制造与研发和新能源汽车关键零部件制造等领域进行投资，新能源汽车关键零部件产业将迎来发展的又一高潮。

3.3 产业发展趋势预测

3.3.1 全年仍有望实现中高速增长

2016 年是“十三五”开局之年，在改革创新深入推进和宏观政策效应不断释放的共同作用下，国民经济保持了总体平稳、稳中有进、稳中向好的发展态势。受此影响，汽车行业加大供给侧改革力度，产品结构调整和更新步伐持续加快，全年产销取得了良好的成绩。2017 年，尽管购置税减免政策利好减少，汽车产销难以复制 2016 年的超预期增长，但随着稳增长政策的继续推行以及补库存周期物流需求的释放，全年汽车产销仍有望保持中高速增长态势。

一是，消费者对汽车的刚性需求仍在。目前我国千人汽车保有量与发达国家相比还有较大差距，随着经济的发展，人民收入的提高，未来对汽车的消费需求依旧会有相当大的增长空间，其中，三线及以下市场的增长潜力将凸显。二是，作为宏观经济的支柱性产业，2017 年汽车政策基调将继续保持相对宽松友好，尤其是乘用车消费，将是稳增长的重要动力，尽管购置税优惠政策的力度有所减弱，但短期内仍将受益于政策的拉动。三是，从宏观经济周期性变化来看，本轮补库存周期可能将延续至 2017 年 1 季度末或 2 季度初，且补库存后期后段主要体现为中游制造业产量的回升，这将促使物流需求进一步释放，商用车将因此受益。此外，2016 年 8 月，交通运输部发布《超限运输车辆行驶公路管理规定》，严格超限标准与处罚标准的同时还将加大对违法超限运输的查处力度和惩罚力度，这也将为中、重型货车产

销增长提供新的动力。

根据中汽协的预测，2017 年，我国汽车总销量约为 2940 万辆，同比增速约为 5%。其中，乘用车将同比增长 5%，销量将达到 2570 万辆；商用车同比增速为 2%左右，销量约为 370 万辆。全年汽车市场需求约为 2965 万辆左右（全年汽车市场需求=总销量-出口量+进口量）。

3.3.2 新能源汽车增长依然可期

目前，我国的新能源汽车发展基本上做到了与全球同步发展。2016 年，我国新能源汽车销量超过 50 万辆，连续两年位居全球第一，增速同比超过 50%，新能源汽车销量在汽车销量的占比达到 1.8%，保有量接近 100 万辆。在新能源汽车的起步阶段，政府的补贴政策发挥了不可替代的重要作用。2016 年，我国重点整治了行业内的“骗补”行为，表明了国家坚定不移地发展新能源汽车产业的决心，也坚定了合规企业发展新能源汽车的信心。从整体来看，行业秩序的整顿和规范，对于未来新能源汽车产业的发展将产生良好的促进作用。

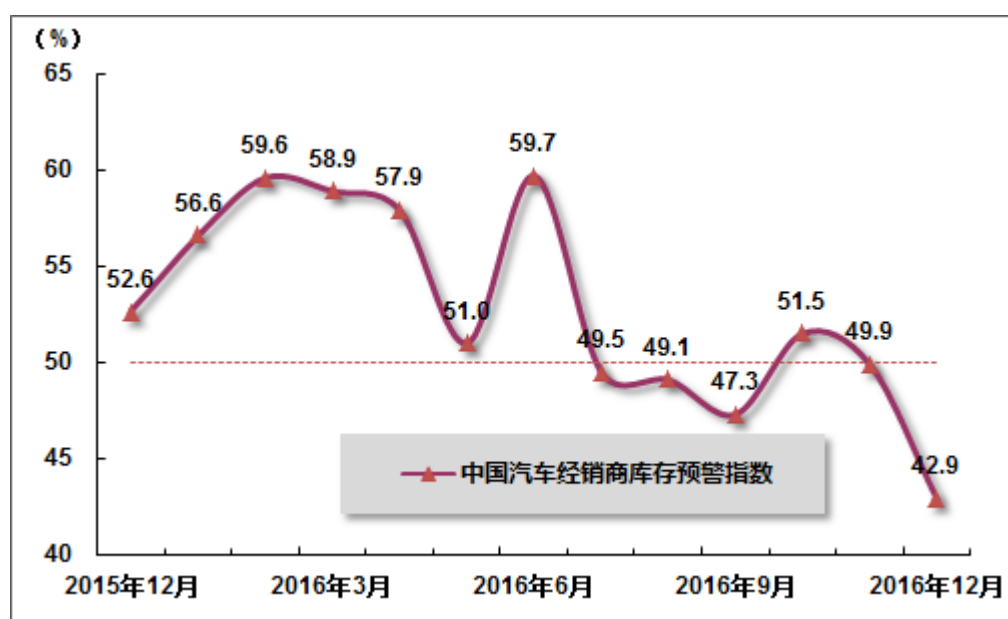
尽管 2017 年 1 月份，由于春节假期、补贴政策不确定、车型目录重审等多重因素的影响，新能源汽车产销同比出现回落。但随着车企的调整和推荐目录的发布，新能源汽车市场将逐步稳定。此外，目前，行业内企业已经纷纷加大创新研发的投入，产品的开发也在不断加快。2017 年，预计将又有一大批新产品陆续投放市场，新能源汽车产销全年仍有望实现可观增长。我们判断，2017 年新能源汽车市场将呈现“先抑后扬”的走势，全年产销将超过 80 万辆，同比继续保持快速增长，但增速较 2016 年将有一定程度回落。

3.3.3 年初库存压力将有所增加

根据中国汽车流通协会发布的“汽车经销商库存调查结果”，2015 年 12 月份汽车经销商综合库存系数为 0.82，环比下降 37%，同比下降 20%，经销商库存水平回落至合理区间。12 月库存预警指数为 42.9%，位于警戒线以下。临近年末，汽车销售迎来旺季，而这个时段也是销售企业年底冲量之时，同时也是购置税减半政策的最后一个月，多重原因使得 4 季度汽车销量实现较快增长，车市年终翘尾现象很明显，导致汽车经销商库存水平降至历史低点。

2016 年下半年以来火爆的汽车销售，一定程度上透支了 2017 年初的部分市场需求。此外，2017 年 1 季度，购置税减半政策退坡，并且年初春节假期工作日减少，汽车销量预计将较 2016 年 4 季度有所下降，经销商库存压力也将有所增加，库存指数和库存预警指数或将重回警戒线上方。经销商仍要根据实际情况，理性预估实际市场需求，合理控制库存水平，以防库存压力过大，导致经营风险。

图 19 2015 年 12 月-2016 年 12 月中国汽车经销商库存预警指数走势



数据来源：中国汽车流通协会，国研网行业研究部加工整理

3.3.4 汽车出口下行压力不减 “一带一路”或带来新转机

近年来，我国汽车出口面临被动局面，出口量多年出现下滑。中汽协发布的数据显示，2016 年我国整车出口量为 70.83 万辆，同比下降 2.74%。

目前，我国汽车出口低迷主要有几个原因。首先，汽车出口的主要目的国如俄罗斯、巴西等国家经济疲软；2017 年 1 月份中国自主品牌在俄罗斯销量同比下滑 39.3%至 1460 辆，较上年同期减少近 1000 辆。另一个重要市场巴西的出口量也逐年减少。奇瑞汽车曾经在巴西年销量达到近 2.5 万辆，到 2014 年，奇瑞在当地的年销量均跌破 1 万辆，2015 年销量更是跌至 5000 辆左右，2016 年仅售出 2160 辆车。其次，贸易壁垒是当前阻碍我国汽车出口的重要因素。近年来，各国贸易限制措施频发加大了中国汽车出口的难度。例如，作为中国在非洲较大的出口国，尼日利亚于 2014 年 1 月 10 日起大幅提升整车进口关税（由 10%上调至 35%），导致中国对尼日利亚的整车出口量从 2014 年开始连续两年下滑。在非关税壁垒方面，中国汽车产品常常由于各地的技术标准与环境标准而出口受阻。例如，虽然中国和澳大利亚 2016 年签署了自由贸易协定，汽车产品直接降税，但所有进口澳大利亚的车辆相关技术法规都参考欧洲经济委员会的相关法规，中国整车出口不得不面临技术标准上的壁垒。最后，品牌知名度不足、营销能力较差、我国金融政策不配套、国外消费者对中国制造汽车的不信任等，也使得自主品牌能抢到的全球市场份额较小，且抗风险能力较差，受经济环境影响明显，起伏较大。

从目前的情况来看，这些问题短期内都无法解决，因此未来我国汽车出口的下行压力仍然较大。但随着我国“一带一路”战略的推进，汽车出口有望打开新的突破口。“一带一路”沿线 60 多个国家和地区多为新兴经济体，汽车消费处于初级阶段，市场潜力巨大。2016 年，中国对东南亚、南亚等“一带一路”沿线国家汽车出口量大幅增长，其中对印度整车出口增

速接近 500%。此外，在国际经济形势下行压力加大的背景下，我国自主品牌车企也并未停下包括海外建厂、国际并购等多形式国际产能合作的脚步。不难看出，我国自主品牌车企在国际舞台上仍处于打造品牌影响力的阶段，但随着“一带一路”战略和国际产能合作的深入推进，自主品牌车企在开拓国际市场方面的表现将不断提升，未来汽车出口状况将逐步得到改善。