我国汽车及零部件工业现状及发展趋势

中国汽车工业协会

顾翔华

2015年3月上海

- 我国汽车工业现状
- 我国汽车工业发展趋势
- 我国汽车零部件工业现状及趋势

我国汽车工业发展现状

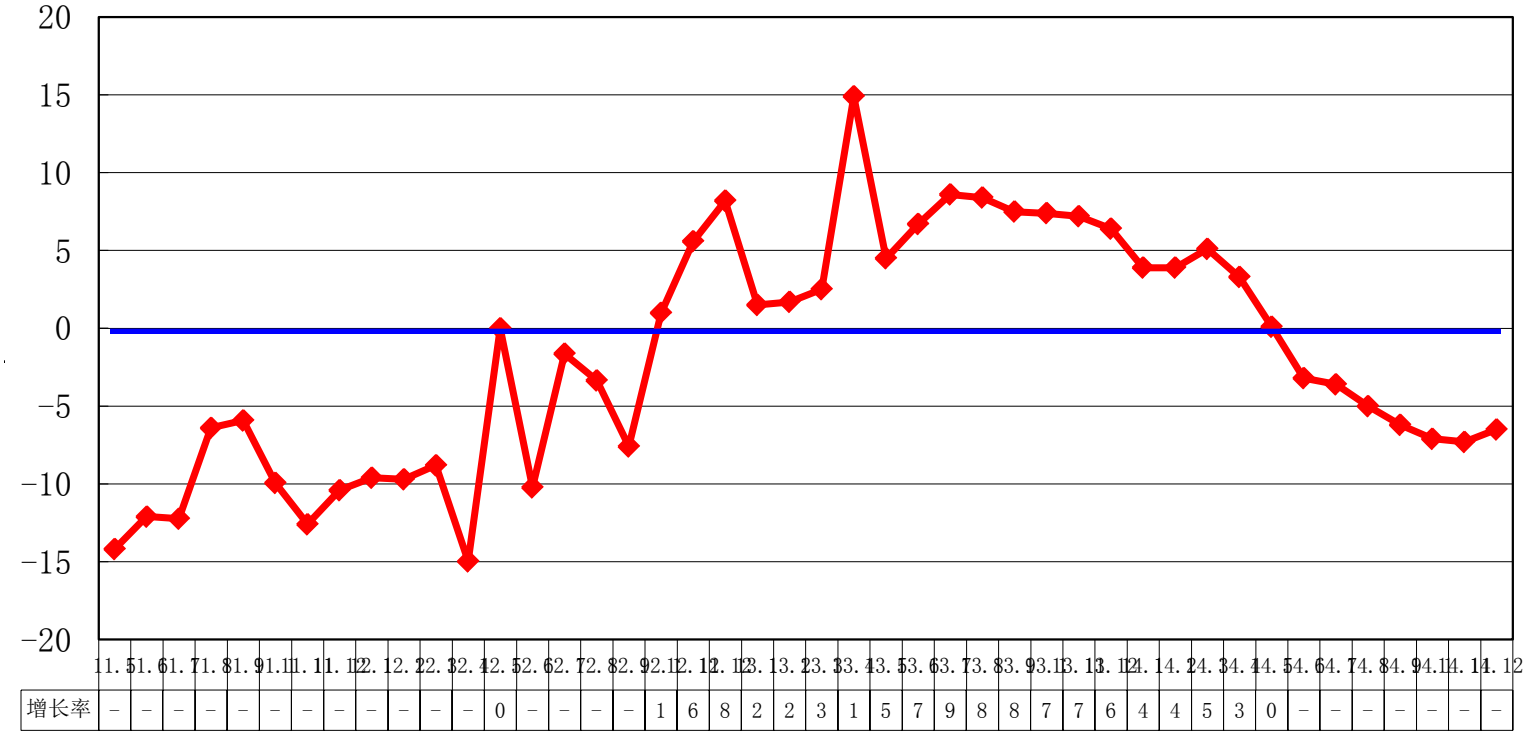
2014年全国汽车销量情况

	销量（万辆）	同比增长%
汽车	2349.2	6.9
乘用车	1970.1	9.9
其中轿车	1237.7	3.1
SUV	407.8	36.4
商用车	379.1	-6.5
其中客车	60.7	8.4
货车	318.4	-8.9
半挂牵引车	27.9	5.9

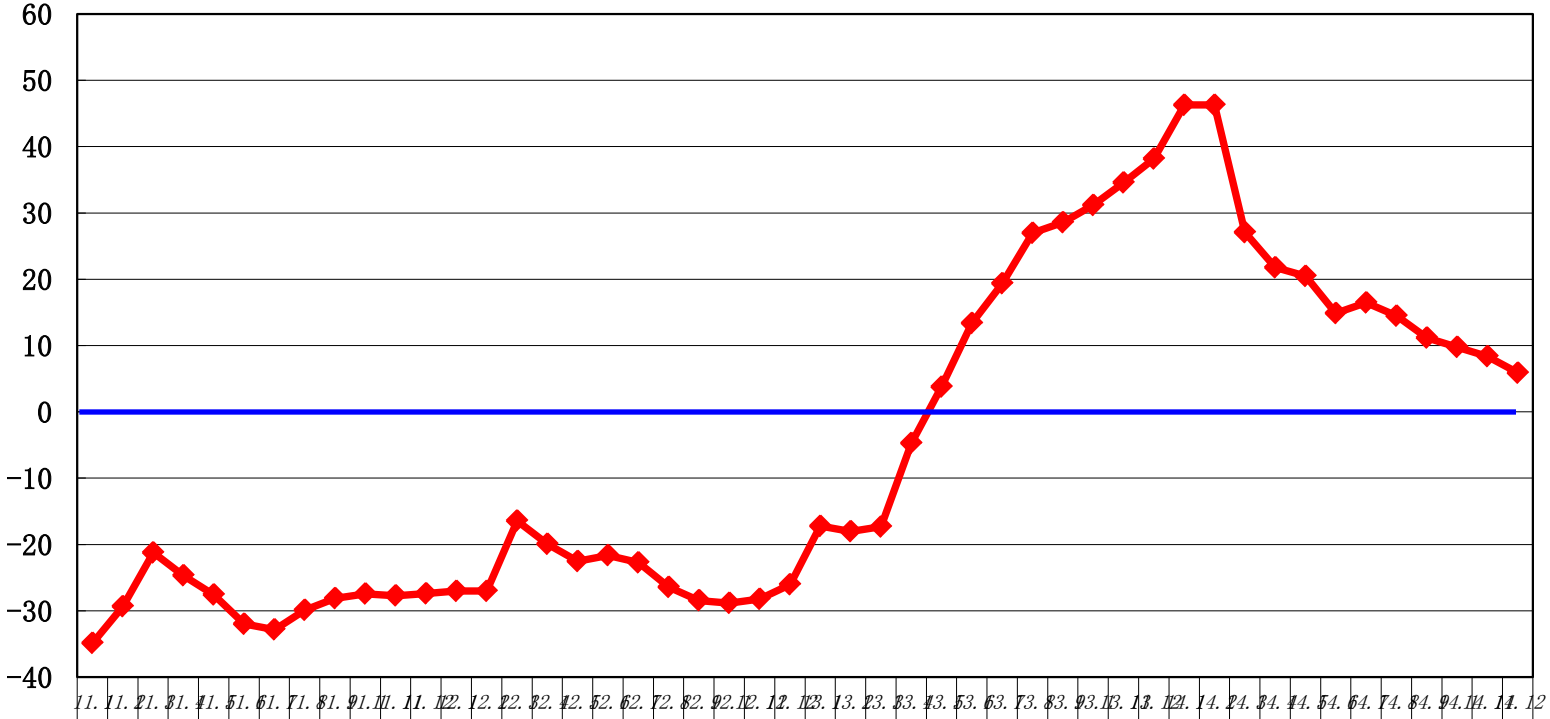
2014年汽车工业主要特征

- 连续6年世界销量第一，创历史新高，约占全球市场的四分之一；
- 乘用车继续保持稳定，拉动汽车总体增长，份额占83.8%，结构趋于合理。其中SUV增长幅度多年保持最大，由消费者偏好所致；1.6升以下车型占73.1%，同比上升1.8个百分点；
- 商用车2013年刚从前两年的负增长中挣脱出来，2014年又陷入负增长局面，主要跟宏观经济增速放缓有关。其中，客车增长较快，主要受旅游热、公交需求增加和城市限行等因素影响。半挂牵引车增长说明虽然经济增速有所放缓，但结构趋于合理。

2011年4月以来商用车销售增长率走势图

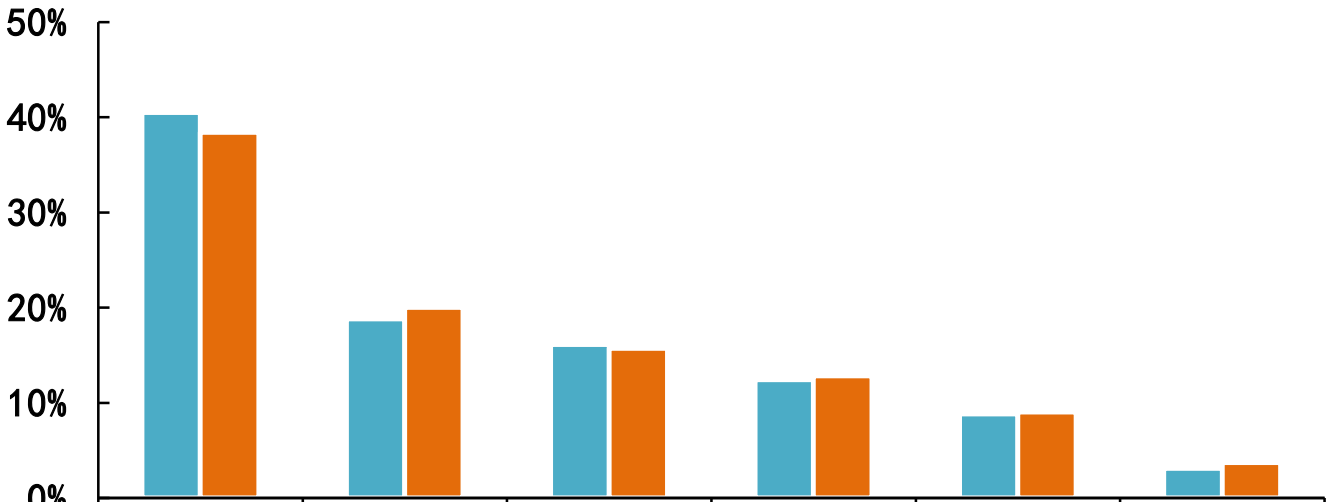


2011年以来半挂车销售增长率走势图



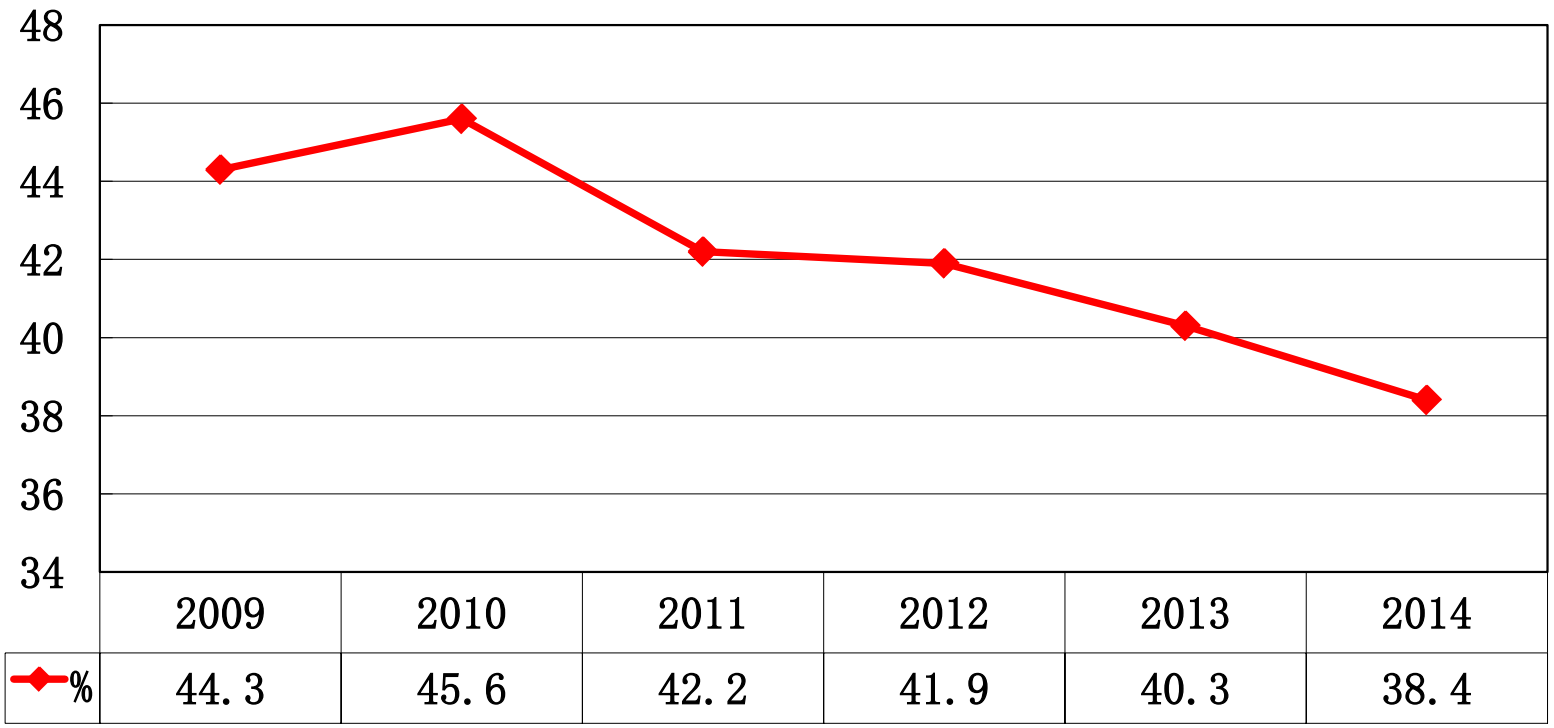
	11.	11.	21.	31.	41.	51.	61.	71.	81.	91.	101.	111.	121.	12.	22.	32.	42.	52.	62.	72.	82.	92.	102.	112.	122.	13.	23.	33.	43.	53.	63.	73.	83.	93.	103.	113.	123.	14.	24.	34.	44.	54.	64.	74.	84.	94.	104.	114.	124.
增长率	-3	-2	-2	-2	-2	-3	-3	-3	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-2	-1	-1	-1	-5	3.	13	19	27	29	31	35	38	46	46	27	22	21	15	17	15	11	9.	8.	5.

2014年中国品牌乘用车市场继续份额下降



	中国	德系	日系	美系	韩系	法系
2013	40. 5%	18. 8%	16. 1%	12. 4%	8. 8%	3. 1%
2014	38. 4%	20. 0%	15. 7%	12. 8%	9. 0%	3. 7%

中国品牌乘用车市场份额变化趋势



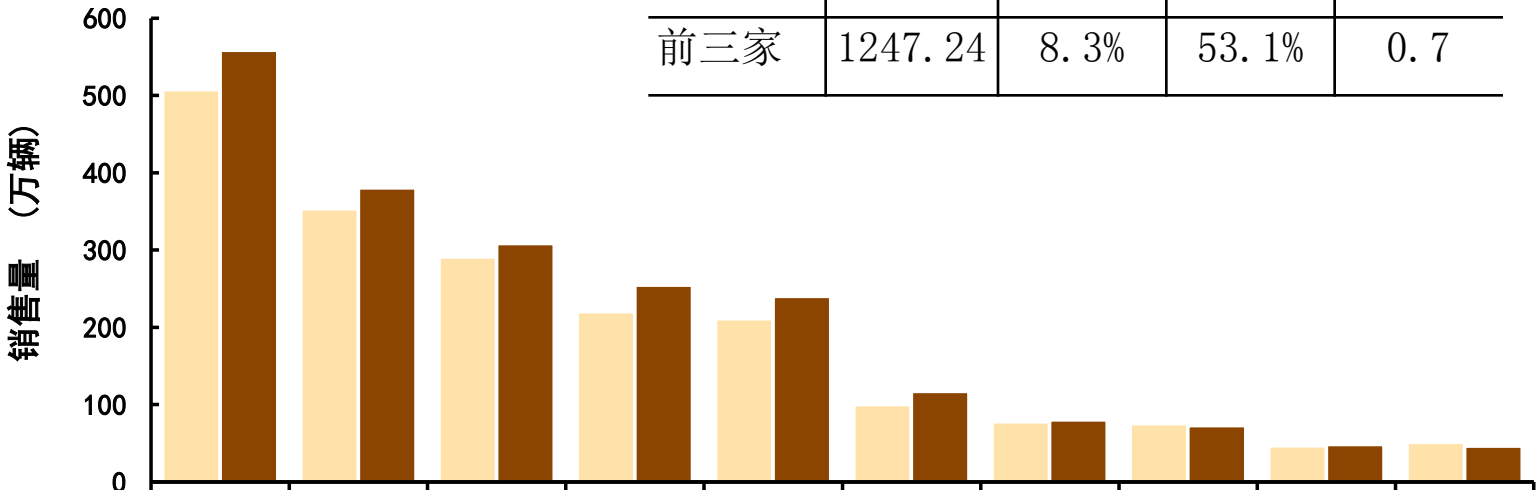
2014年汽车出口情况

单位：万辆、%

	1-12月累计	同比累计增长
汽车	94.7	-0.1
乘用车	47.5	-10.4
商用车	47.2	13

工业集中度继续提高

	销售量		集中度	
	万辆	同比	%	同比
前十家	2107.65	8.9%	89.7%	1.7
前五家	1742.10	10.0%	74.2%	2.2
前三家	1247.24	8.3%	53.1%	0.7

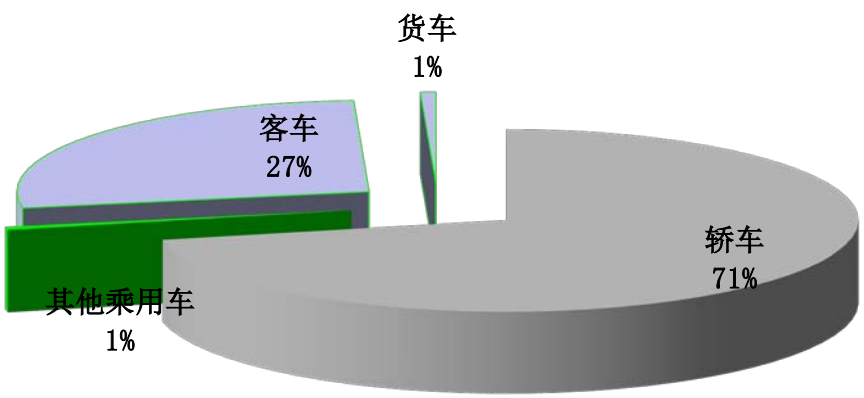


	上汽	东风	一汽	长安	北汽	广汽	华晨	长城	奇瑞	江淮
2013	507.33	353.49	290.84	220.33	211.11	100.42	77.74	75.42	46.94	51.43
2014	558.37	380.25	308.61	254.78	240.09	117.23	80.17	73.08	48.61	46.47

新能源汽车产销爆发式增长

据中汽协会统计，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48605辆和45048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29894辆和29715辆，比上年分别增长8.1倍和8.8倍。

2014年新能源汽车销量构成



2014年17家重点汽车企业集团主要指标情况

亿元、%

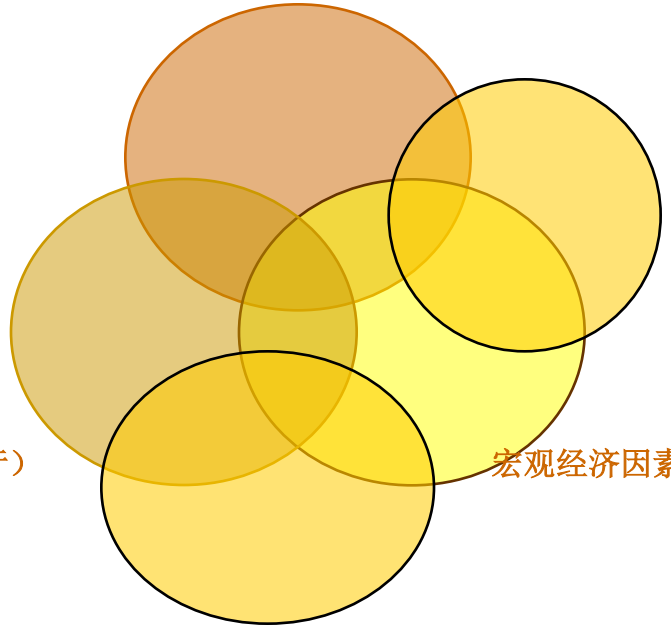
指标名称	2014年	2013年	同比增长	增加额
工业总产值	27637.34	25066.35	10.3	2570.98
营业收入	31043.48	28121.65	10.4	2921.83
利税总额	5483.20	4807.98	14.0	675.22

- 行业总体处于良好发展态势

我国汽车工业发展趋势

外部环境对汽车产业发展的影响

制约因素（能源、交通、环保制约发展）



用车观念的变化

政策因素（鼓励、限购限行）

宏观经济因素（速度、重点产生波动）

经济发展不平衡（延长发展时间）

汽车产业自身发展规律

全球主要成熟市场汽车销量都经历了四个阶段，各阶段的特征基本一致

	起步阶段	快速发展期	普及期		饱和期
			普及前期	普及后期	
量的标志：	汽车产销量达到10万辆，是起步期完成的标志	汽车千人保有量达到50辆之前	千人汽车保有量达到50辆左右以后	千人汽车保有量达到200辆以后	千人汽车保有量超过500辆时，市场新车销售以更新为主
销量增速：	CAGR：20%以上	CAGR：25~45%	CAGR：5~10%	CAGR：1~5%	CAGR：低于1%
时间长度：	由国家工业化程度决定	10年左右	14年左右	10年左右（日韩）或20年左右（欧美）	

人均GDP 1000美元

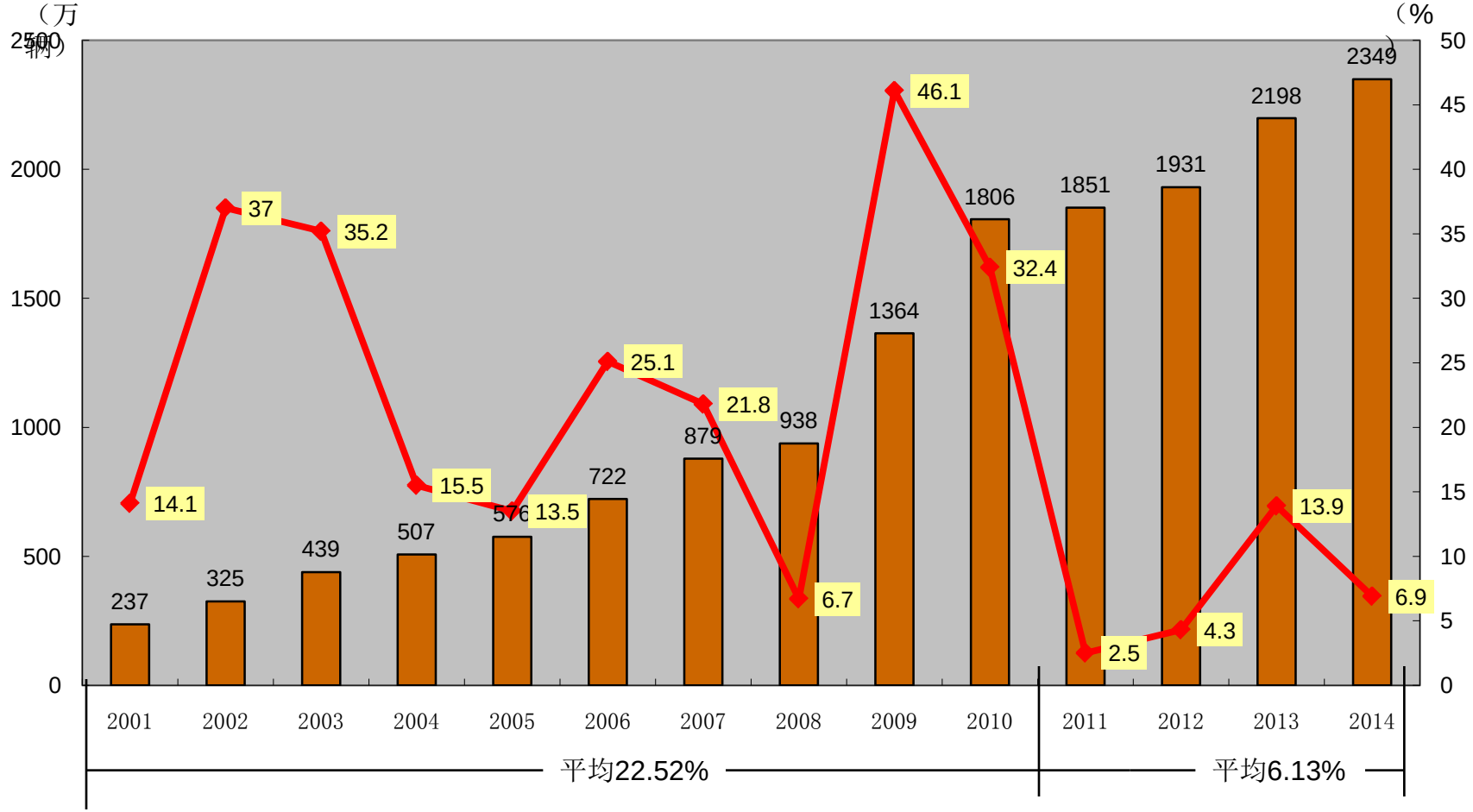
人均GDP 超过3000美元

人均GDP 超过30000美元

销量走势

起步阶段56-92年，36年达到100万辆；92-2000年，8年达到200万辆

2000-2014年汽车销量及增长率



快速发展阶段

普及前期

总体趋势判断

- 汽车工业还将较长期发展
- 按照规律发展速度趋缓
- 政策和制约因素导致发展产生波动，但随着改革深入，波动会减少
- 政策取势：一是要把汽车工业做强，不仅要有数量，更要重视企业的规模和品牌的竞争力；二是要在一个相当长的时间内，把汽车产品的节能、环保放在首位，作为主要目标去努力实现；三是要解决好汽车和社会的协调问题，让一个正在成长的产业得到更好的发展。

我国汽车零部件工业现状及趋势

总体情况

- 我国汽车零部件工业跟随汽车工业的快速发展而发展；
- 截止2013年底，实现工业总产值30237亿元，增长17.7%，约占汽车工业总产值的49.9%；实现主营业务收入27096.53亿元，增长18.51%；
- 规模以上企业数量10333家；
- 实现利润总额1886.3亿元，增长21.6%；

主要问题是竞争能力不足

- 规模小，数量多。据不完全统计国内汽车零部件企业数量超过3万家，其中2000万元规模以上的企业只有1万家左右；

- 市场份额低。规模企业中有合资或独资背景的外资企业数量只占20%左右，却占有75%的市场份额；

- 技术竞争力不足。所有高端和大部分中、高端零部件市场都由外资背景零部件企业掌控。中资零部件企业只能在中低端市场施展。美国汽车杂志2014年发布的汽车供应商百强名单中，87个席位都由欧、美、日企业包揽，其中总部位于欧洲的供应商有35家，日本与美国分别占据29席和23席。韩国零部件供应商有5家上榜，最靠前的排名第6位；排83名的我国中信戴卡较上一年上升了9位，而总部设在香港的德昌电机首次进入榜单，列98位。

- 国内零部件产业的发展相对滞后，缺乏动力总成、底盘及车身电子方面的核心技术，成为我国汽车产业快速发展的一大瓶颈。零部件强则汽车强，如果没有强大的零部件工业，中国就很难有强大的汽车工业。”

发展趋势

- 通用化。实现平台战略的核心，应对规模更大、开发周期缩短、开发成本昂贵带来的问题；
- 模块化。按照汽车功能，将分散的零部件集中成完整的功能模块，减少供应商数量，提高整车质量和装配效率，降低管理费用；
- 环保化。利用各种先进技术和材料，以减少耗油和排放；
- 轻量化。主要是通过改变汽车结构和采用轻质高强度材料降低汽车重量，从而降低耗油和排放；
- 智能化。基础是电子技术和互联网技术，成为节能减排，安全，多功能多用途不可或缺的支撑，大大拓展了汽车的价值空间；

谢谢聆听！