

11. 汽车

2015年1-12月汽车工业经济运行情况

根据2016年1月25日工业和信息化部装备工业司发布的信息,2015年,中国汽车市场呈小幅增长,增幅比上年同期有所减缓。汽车产销稳中有增,大企业集团产销规模基本保持稳定,汽车产业结构进一步优化。

汽车产销量双超2,400万辆,产销量保持世界第一

2015年,中国汽车市场呈现平稳增长态势,产销量月月超过150万辆,平均每月产销突破200万辆,全年累计产销超过2,400万辆。乘用车产销首次突破2,000万辆。

据中国汽车工业协会(CAAM)统计,中国全年累计生产汽车2,450.33万辆,同比增长3.25%,销售汽车2,459.76万辆,同比增长4.68%,产销同比增长率较2014年分别下降了4.05和1.92个百分点。其中,乘用车产销2,107.94万辆和2,114.63万辆,同比分别增长5.78%和7.30%,产销同比增长率较2014年下降了4.42和2.6个百分点;商用车产销342.39万辆和345.13万辆,同比分别下降9.97%和8.97%,同比增长率较2014年分别下降4.27和3.47个百分点。

2015年1-4季度,中国汽车销量同比增长分别为3.91%、-1.04%、-2.35%和15.84%。

新能源汽车产量近38万辆

2015年累计生产新能源汽车37.90万辆,同比增长4倍。其中,纯电动乘用车生产14.28万辆,同比增长3倍,插电式混合动力乘用车生产6.36万辆,同比增长3倍;纯电动商用车生产14.79万辆,同比增长8倍,插电式混合动力商用车生产2.46万辆,同比增长79%。

1.6升及以下排量乘用车市场稳定发展,节能环保乘用车市场快速增长

2015年,1.6升及以下排量乘用车市场占有率基本持平,小排量汽车市场占有率逐步回升。2015年,1.6升及以下排量乘用车全年共销售1,450.86万辆,同比增长10.42%;占乘用车销售市场的68.6%,较2014年增长1.87个百分点;占汽车销售市场的58.98%,较2014年增长3.02个百分点。

据机动车整车出厂合格证统计,列入《节能产品惠民工程节能环保汽车(1.6升及以下乘用车)推广目录》(第一、二批)的272款车型中,2015年12月量产车型有151款,共生产27.42万辆,与同年11月份相比降低了3.50%。

乘用车自主品牌市场份额提升

2015年,自主品牌乘用车销售873.76万辆,同比增长15.3%,占乘用车销售市场的41.3%,市场份额同比提高2.9个百分点。其中自主品牌轿车销售243.03万辆,同比下降12.5%,占轿车市场的20.7%,市场份额同比下降1.7个百分点。

企业经济效益出现下降

2015年1-11月,17家重点企业(集团)累计实现主营业

收入2.79万亿元,同比下降0.6%;完成利税总额4,930.96亿元,同比下降1.4%。

大企业集团产业集中度基本保持一致

2015年,6家汽车生产企业(集团)产销规模超过100万,其中上汽销量突破500万辆,达到586.35万辆,东风、一汽、长安、北汽和广汽分别达到387.25万辆、284.38万辆、277.65万辆、248.90万辆和130.31万辆。前5家企业(集团)2015年共销售汽车1,784.53万辆,占汽车销售总量的72.6%,汽车产业集中度同比下降2.1%。

中国汽车销量前十名的企业集团共销售汽车2,200.69万辆,占汽车销售总量的89.5%,汽车产业集中度与同期保持一致。

汽车整车进出口继续回落

2015年1-11月,中国汽车整车累计出口69.94万辆,同比下降18.3%,其中乘用车出口34.54万辆,同比下降20.0%;商用车出口35.40万辆,同比下降16.5%。汽车整车累计进口99.12万辆,同比下降23.5%,其中乘用车进口97.91万辆,同比下降23.1%;商用车进口1.21万辆,同比下降44.5%。

2015年1-11月,全国汽车商品累计进出口总额为1,429.49亿美元,同比下降13.9%。其中进口金额699.74亿美元,同比下降22.0%,出口金额729.75亿美元,同比下降4.4%。

资料来源:工业和信息化部装备工业司

2016年的市场预测

汽车产业的展望

2016年1月12日,中国汽车工业协会信息发布会召开,会上发布了2016年的市场形势预测分析。

2016年影响汽车市场的有利因素有:①汽车“供给侧改革”进一步推动刚性需求;②政策推动刺激需求;③区域市场有望进一步释放增长潜力;④SUV增长趋势延续;⑤公路建设及城镇化的推进支持商用车的发展。

此外,不利因素有:①宏观经济继续存在下行压力;②政策影响;③进出口市场。

2016年乘用车市场预测如下:①轿车市场预计继续下降;②消费需求的调整,将使SUV、MPV继续保持高速增长;③交叉型乘用车销量继续下降;④乘用车整体销量将增长。

2016年商用车市场预测如下:①受宏观经济趋缓影响,货车市场销量将继续下降;②客车市场受城市公交、校车刚需的影响将有小幅增长;③商用车市场整体将继续下降,但降幅有所收窄。

新能源汽车销量在政策的大力推动下,2016年预计会继续保持高速增长,销量预计达70万辆左右。

关于进出口,预测出口较2015年下降10%,约为64万辆;进口88万辆,同比下降20%。

2016年汽车整体市场预测全年销量为2,604万辆(其中国内销量2,540万辆,出口64万辆),同比增长约6%。2016年全年汽车市场需求预测约达2,628万辆。(全年汽车市场需求=总销量-出口量+进口量)

2015年摩托车市场运行情况分析

中国汽车工业协会摩托车分会发布了2015年摩托车行业的发展情况,详情如下。

2015年摩托车行业加快了转型升级的步伐,企业间竞争加剧,已有一些企业破产倒闭,退出市场,行业充满了挑战与机遇。摩托车分会在中国汽车工业协会的领导下,在理事长、副理事长和全体会员单位的大力支持下,以服务行业、推动行业发展为核心,围绕创建公平、公正、健康的摩托车生态环境开展多项工作。

2015年中国摩托车行业运行情况

2015年受市场需求变化影响,中国摩托车工业产销量继续处于向下的走势。摩托车产销量分别为1,883.22万辆和1,882.30万辆,比上年下降11.57%和11.71%。行业主流企业都主动应对产业升级和市场的变化,在产品研发、销售模式转变和市场推广上,加大改革创新力度。城市应用摩托车、休闲娱乐大排量摩托车不断推出,新品产销量增幅较快。

综合来看,2015年中国摩托车工业运行呈现如下特点:

传统农村市场继续缩小,摩托车内销持续下滑

随着农民收入的提高,摩托车农村市场需求发生变化,汽车对摩托车的替代作用愈加明显。2008年摩托车内销约1,770万辆,汽车销量938万辆;而今年摩托车内销约1,112万辆,而汽车销量将会达到2,460万辆左右。

同时,电动自行车的快速增长也对传统摩托车市场产生了竞争。预计未来,中国摩托车传统农村市场仍会进一步下滑。但由于中国地域发展不平衡,贫富差距较大,农村市场仍会长期存在而且会占较大比重。为避免摩托车农村市场的过度流失,需要摩托车企业加大对摩托车农村市场维护,开发设计出更符合农民需求的产品,引导农民的消费。

摩托车新兴市场发展较快

交通拥堵是大中城市普遍存在的问题,尽管近几年城市道路及公共交通有很大改善,但仍不能满足人方便出行。摩托车具有很强的机动性及经济性,在汽车限行及短途交通时很多城市居民更愿意选择摩托车作为出行工具,摩托车城市应用市场处于较快的增长趋势。2015年,城市踏板车,逆势增长,产销338.39万辆和338.26万辆,产量同比下降0.15%,销量同比增长0.35%,超过弯梁车成为中国第二大摩托车车型。

随着中国经济的快速发展及人们生活水平的提升,中国摩托车休闲娱乐市场发展较快,摩托车逐渐成为一种流行的生活方式。以娱乐为主要目的250ml以上排量摩托车发展很快,产品车型逐年增多,进口摩托车增长迅速。2015年,中国生产250ml以上(不含250ml)大排量摩托车销售3.88万辆,同比增长93.38%。中国进口摩托车2.34万辆,同比增长88.8%;其中250ml以上(不含250ml)摩托车1.62万辆,同比增长110.39%。新能源电动汽车虽然受电池技术及充电设施的影响,技术尚不成熟,但在国家政策的大力推动下迅速发展。因此新能源电动摩托车也将具有很大的市场空间,在城市广泛应用,2015年中国电动摩托车产量为12.36万辆,同比增长353%。

出口降幅较为明显

2015年,中国摩托车出口降幅明显,出口五大洲,仅拉丁美洲保持增长,非洲和欧洲的降幅达20%以上。从出口前十国家来看,出口量最大的国家缅甸,降幅达25%,尼日利亚降幅达50%以上。据海关统计,2015年,中国出口摩托车850.79万辆,同比下降8.28%;出口金额45.3亿美元,同比下降9.13%。

从目前来看,亚非拉地区对摩托车仍有很大的需求潜力。中国摩托车在这些地区有着较为稳定的出口市场。未来几年,随着亚非拉地区局势缓和,中国摩托车出口市场将会保持常态性的增长,不会出现太大变化。

但需要考虑的是国内劳动力成本会继续增加,资源环境约束会持续加大,与印度等新兴摩托车国家相比,中国摩托车会逐渐失去廉价竞争优势,摩托车出口同样面临着转型升级的压力。近两年随着国内市场竞争的加强,一些行业龙头企业也开始加大出口力度,出口量出现较快增长。在未来的几年内,随着中国国内摩托车市场的整合,摩托车出口企业也将面临重新洗牌,中国出口产品从整体上将得到进一步提高。

行业利润保持增长

今年以来,受原材料价格保持低位,消费税取消影响,行业利润保持增长。2015年,全行业实现利润总额48.21亿元,同比增长13.09%。

2016年的市场预测

摩托车产业的展望

2016年中国摩托车行业将会继续加快产业结构调整进程,行业产销总量仍会下滑,预计降幅仍在8%左右。设计时尚的大排量、休闲娱乐车型和适合城市代步车型将会加大推出力度,摩托车新兴市场增长速度加快。踏板车增幅仍会保持1%左右,250ml以上摩托车将会保持高速增长,跨骑车和弯梁车仍会下降,进口大排量摩托车将会保持成倍增长。

随着行业结构调整深入,市场竞争加强,将会有更多的企业被市场淘汰,退出市场,行业生产集中度将进一步提高,市场运行更加健康有序。

环保越来越受到政府重视,新能源电动摩托车将会成为市场发展的方向。

世界经济难以在短期内恢复,中国出口量较大的缅甸、尼日利亚等国家经济和政治局势仍存在很大的不确定性,出口仍会有所下滑。

2016年摩托车国IV标准发布,国IV发动机及整车的研发将全面开始。

<建议>

- ①在《反垄断法》(垄断协议、滥用市场支配地位)的执行方面,公布的大型案件多涉及外资企业,并且集中于汽车等外资企业占据主要地位的产业,令人强烈感受到对待外资企业的不公平。希望通过完善公布的标准等措施,进一步确保公平、合理。

- ②在对外汇款进行外币兑换时,出现过无法兑换美元,或者无法以美元向海外客户汇款的情况。希望依据规定及手续办理,避免人为干预。
- ③公务员的权限大是行政环境下公务员腐败、行政效率低下的主要原因之一。为了使企业在更为公平的条件竞争,并能快速做出决策,希望进一步明确各种法律法规的内容,缩减公务员的自由裁量权。
- ④希望废除或放宽对外资厂商开展汽车零售的限制。尽管法律法规上没有明确限制,但是根据相关部门意见,外资厂商目前实际上无法直接进行零售或将经销店划为子公司。在经济形势向“新常态”过渡的大环境下,为了尽快对陷入经营困境的经销店进行整顿或重建,并防止降低客户服务水平,需要厂商积极参与的情况不断增加,预计今后也将继续增加。
- ⑤2015年10月,出台了1.6L以下车辆的购置税减税政策。在严峻的市场环境下,此类由政府主导的政策可谓是一剂强心剂。然而,以排量为标准执行意义不大,可以理解这是为国产厂商提供的优惠政策。希望今后客观地制定公平而有意义的标准。
- ⑥为应对日趋严格的尾气排放限制,必须引进新的尾气排放技术。但是,引进这些技术的同时也需要清洁燃油。中国大城市周边市场的汽油、柴油质量已有大幅改善。但是,地方市场上的燃油大多质量低劣,无法满足排放标准的要求。希望合理协调排放标准与市场油品质量。
- ⑦发布了有关加强燃料消耗量未达标企业的管理通知、CCC认证实施规则,并明确了未达标时的罚则等,这些都是已改善之处。另一方面,希望尽早发布油耗管理办法,明确有关组合、积分交易、处罚条款、罚款等具体的操作规定。希望即使在第四阶段,也继续沿用第三阶段的管理办法,避免实施时引起混乱。另外,核算第三阶段燃料消耗量的企业平均值时,由于进口车与当地生产车辆的组合得不到认可,导致只经营进口车的公司处于难以达成目标值的状况。希望能够对进口车与当地生产车辆的组合予以认可。另外,希望在积分交易制度中设定试运行期,并对交易对象、交易价格、公司内部结转(包括负积分)及积分有效期等设置自由度。
- ⑧汽车的认证管理横跨多个部门,包括国产车和进口车的认证、环境保护部环保目录等,手续十分繁琐。希望在国家层面上统一汽车认证的管理部门。
- ⑨政府从环境保护角度出发,相继提出在排放零件上打刻标识、进行催化剂检测、为排放目录登记VIN数据等要求。希望在提出这些要求之前,先与各国厂商等充分讨论,在确保准备时间的前提下实施。
- ⑩QC/T、GB/T等原本只是行业推荐性标准,但往往存在被GB引用、认证时作为强制性法规要求执行的情况。在国际上,标准并非作为强制性规定而是作为指导性技术意见而被加以讨论。目前仍在认证规定中引用以欧美的技术标准(ISO、SAE

等)为基础的自愿性标准(QC/T、GB/T等),并将其视作强制法规。希望强制性法规仅限于国家标准(GB),认证时不要再强制使用QC/T等标准。国务院正在推进与本建议相关的“深化标准化工作改革”,我们热切期待取得丰硕成果。

- ⑪技术标准及认证中,有众多法规是基于联合国法规制定的,但有些法规没有跟上更新步伐。在认证时,希望对于最新的联合国法规所认可的事项也予以认可。
- ⑫在向中国质量认证中心(CQC)确认过库存车可登记日之后,注销了已生产车辆的CCC登记,之后在车辆可登记日之前要对车辆进行登记时,却出现部分地方车管所拒绝对该车辆进行登记的事例。希望不要再度发生同类事件。由于CQC向各地车管所发布正式通知的手续较为繁琐,比较花费时间,同时接收到通知的地方车管所也需要更多时间进行处理,所以厂商不得不向发生问题的车管所单独说明以解决问题。如果每次出现问题时厂商都要向各地车管所做个别说明,厂商的负担会非常沉重,希望建设高效流程使CQC的决定事项可以迅速传达到各地车管所。
- ⑬关于知识产权相关事项,提出以下建议。
- 在知识产权诉讼中,证据的采用标准与其他国家相比更为严格,公司内部资料、当事人发布的资料及海外发布的资料很难被采用。希望对此加以改善,适当给予权利行使及防御的机会。
 - 希望海关在查处知识产权相关案件时,共享其他国家的查处信息,采取措施以防止侵权商品在中国通关出口。
 - 关于发明奖励制度,为避免与员工之间出现不必要纠纷,希望仅将符合《专利法》的发明等明确获得专利权的发明作为奖励对象。
 - 关于商标,如果所申请的商标已是海外的驰名商标,希望不要再授予其商标权,同时,对于已经授予了相关权利的商标,希望考虑海外的知名度收回其已获权利。希望阻止恶意抢注的抢注人获得相关权利。
 - 希望对与技术许可相关的法律规定加以梳理。如以下具体事例所示,依据已废除的法律制定的规定在其他法律中仍旧保留等,不一致的现象随处可见。例如,基于已废除的《技术引进合同管理办法》制定的《中外合资经营企业法实施条例》第43条(技术协议的期限不超过10年)继续有效。代替《技术引进合同管理办法》施行的《技术进出口管理条例》,虽然废除了协议期限,但仍存在依据《中外合资经营企业法实施条例》对于超过10年的技术协议不予认可的事例。
- ⑭对于整车物流挂车的装车数量、挂车的长度及宽度均有严格规定,致使执行效率低下。另外,不同地区根据该规定进行查处的时间各有不同,导致很多装载了超过规定数量的违规车辆在公路上行驶,有失公平。希望将规定内容修订得更合理,且采取统一、公平的管理。

⑮希望提前通知关于危险品等的进口和国内物流的新法规，并统一窗口部门以保证信息得以正确传达。不同地区和时期所适用的法规不同，曾经对具体操作造成过不良影响。

⑯在汽车生产企业中，外资出资比例不能超过50%。另外，即使是50%以内的出资率，变更出资率时也需要取得国家发展和改革委员会、工业和信息化部、商务部等相关部门的许可。因此，合资企业无法实质性地掌握支配权，即使是50%以内的出资率的变更，也多会被相关政府部门附加上条件（并非依据法律与规则），导致出现国家干预公司业务方向性的现象。希望对超过50%的出资给予认可。另外，即使在现行制度下，也希望取消股权变动相关的繁琐审批手续。

⑰取得新建、扩建工厂以及引进新车型的许可时，被强制要求引进自主品牌汽车和新能源汽车。如果要获得工厂建设的许可，就必须向中国转移与建厂无关的自主品牌汽车和新能源汽车相关的新技术。希望将工厂及新车型引进的许可，不再与自主品牌汽车及新能源汽车的引进相挂钩。

⑱设立新的汽车工厂时，同时被要求配套建设发动机工厂等。从促进技术转移及地区就业的观点出发是可以理解的，但是在中国国内或邻国建设多处发动机工厂，对于正在走向成熟化的中国汽车产业而言，经济发生变化时便会产生工厂运转率低下、产能过剩等问题，从保持稳定质量及降低成本的角度考虑，这种做法为今后的发展埋下了隐患。希望废除此类不合理的要求。

⑲通过加强《招标法》的实施，进一步确保了公平性。但是由于需要严格执法，导致诸如确定企业后要在规定时间内确定合同等部分规定，在个别案例中执行效率低下，希望对此加以改善。

⑳关于国家税务总局、地方税务局、海关总署、地方海关业务的统一化，提出以下建议。

- 频繁发生诸如对税法、税务规定等进行狭义的错误解释、因负责人不同而解释各异以及推翻已批准内容的情况。希望遵守税法中立、公平、简便的三项原则。

- 由于各地区的通关规定不尽相同，因此在认证车辆的临时通关过程中会出现问题。在部分港口，存在即使是认证车辆，也因为已经行驶了一定距离被视作二手车而无法通关的情况。希望海关理解认证车辆是临时通关并不以转卖为目的，并且希望在中国全境达成共识予以应对。

- 向海关进行出口通关申报时，海关根据HS编码进行管理。但是，相关政府部门对于汽车零部件出口通关申报和增值税退税申报都采用重量作为申报单位，而企业的实际情况却是在统计零部件时以数量单位进行管理，因此每次都不得不手工将数量单位转换成重量单位，导致工作效率低下。希望根据企业业务的实际情况，按HS编码设置多个申报单位的选项。例如，在系统中设置重量单位或数量单位的选项，以便申报人

可根据自己公司的业务实际情况自由选择。

- 在汽车进口通关前，出口商需要登录国家质量监督检验检疫总局（AQSIQ）的“中国检验检疫进口机动车VIN管理系统”，输入每辆车的数据，在通关后，还要登录环境保护部（MEP）的国家机动车污染排放达标网上申报系统，再次输入相同的数据。而且，无论哪个系统均只能使用中文。希望采取一站式的方式，消除不必要的重复输入。且使用该系统输入数据的通常是进口商，即外国的制造商，希望至少设置英文版系统。

㉑有关城市禁止和限制摩托车的问题，大多数城市以交通安全或环境保护为理由限制摩托车上牌及行驶，摩托车既节能又节省空间，是适合城市出行的交通工具，限制摩托车是不合理的规定，希望能撤销或至少放宽对摩托车的限制。

㉒关于大型摩托车的管理，随着中国的经济发展，今后大型摩托车需求也将增长，但与其他国家相比，超过30%的关税及禁止在高速公路通行等规定，将阻碍大型摩托车的普及。希望改变大型摩托车不合理的关税设置和不公平的待遇。