

中国汽车行业 2007 年 1-10 月运行报告

一、汽车产销分析

1. 同比增速继续保持快速

不断飚升的油价没有影响今年汽车消费市场的火暴行情。根据中国汽车工业协会最新公布的数据，虽然 10 月汽车产销总体较上月有所下降，但同比继续呈现明显增长。10 月，汽车生产 71.31 万辆，同比增长 21.11%；销售 69.23 万辆，同比增长 20.12%。其中，乘用车生产 52.22 万辆，同比增长 23.71%；销售 49.69 万辆，同比增长 21.21%；商用车生产 19.09 万辆，同比增长 14.54%；销售 19.54 万辆，同比增长 17.42%。

今年 1-10 月，汽车产销已经双双超过 700 万辆，分别达到 722.25 万辆和 715.03 万辆，同比增长 22.60%和 24.02%。其中，商用车 1-10 月产销已经超过去年全年总量，分别达到 208.02 万辆和 207.09 万辆，同比增长 24.88%和 25.14%。乘用车产销形势总体保持稳定增长，累计均超过 500 万辆，分别达到 514.23 万辆和 507.94 万辆，同比分别增长 21.70%和 23.57%。

从前 10 月汽车的情况来看，假如今年后两个月市场环境没有重大改变，预计全年产销汽车将超过 850 万辆，甚至会达到 900 万辆。

汽车制造业工业产销值增长变化 亿元、%

工业总产值		工业销售值	
实际值	同比增长	实际值	同比增长

200605	5830.43	31.77	5677.91	30.72
200606	7156.88	31.35	6961.30	29.75
200607	8303.78	30.26	8053.07	28.3
200608	9443.61	29.04	9185.52	28.13
200609	10758.77	29.12	10473.10	28.21
200610	12011.56	30.12	11674.18	28.71
200611	13401.95	30.44	13026.16	28.93
200612	14881.91	30.6	14535.93	28.78
200702	2629.63	35.01	2545.22	34.29
200703	4368.18	31.81	4199.40	29.47
200704	6112.88	31.12	5926.19	30.38
200705	7801.57	32.17	7588.26	32.12
200706	9569.29	32.66	9308.16	32.66
200707	11159.69	33.18	10856.83	33.55
200708	12732.31	33.72	12416.05	34.13
200709	14462.46	33.08	14106.90	33.32
200710	16075.77	32.79	15686.94	33.13

2. 乘用车竞争激烈

从产销数据看，处于上升期的乘用车行业 10 月表现依然强劲。10 月轿车销售 36.46 万辆，同比增长 20.09%；MPV 销售 1.78 万辆，同比增长 26.76%；SUV 销售 3.09 万辆，同比增长 66.82%；交叉型乘用车销售 8.36 万辆，同比增长 13.35%。

不过，乘用车行业主要厂家市场份额降低，市场竞争日益激烈。随着市场开放程度的扩大，跨国厂商陆续进入所带来的竞争让乘用车产业的生产集中度迅速下降。相对而言，前五家厂商的市场份额下降更为剧烈。国外品牌垄断局面的被打破更有利于我国汽车行业的长远发展。目前前五家、前十家厂商的市场份额仍有下降可能，但总体趋于稳定。前 10 月自主品牌市场占有率为 27.17%，较前期最高点 28% 略有下降。自主品牌轿车市场份额将逐步扩大，但前进过程中面临外资品牌的阻击。

轿车仍是我国汽车行业发展主流。从上海车牌拍卖看轿车消费热度，2007年11月平均中标价已达到54317元。2002年后国家工业化进程进一步加快，我国经济步入新一轮增长，汽车开始大量走入老百姓家庭。而私人用车以轿车为主，发达工业国家的轿车销售量占汽车总销量的比例都比较高，例如德国和日本的比例均在85%以上。我国的比例从2003年的44.9%已经提升到2007年10月的53.19%，虽然有较大的增长，但和发达国家的水平仍有较大差距。

MPV前景仍然看好。1—10月MPV销售18.31万辆，同比增长21.31%，增幅低于乘用车整体行业增速，且销售量在乘用车销售总量中占有仅为3.6%，低于2006年0.9个百分点。今年我国汽车制造商在MPV市场有大量投入，前三季度国产MPV市场共有8款新车推出，分别为福特Smax、奇瑞开瑞、福田蒙派克、一汽吉林森、长安杰勋、奇瑞V2以及克莱斯勒大捷龙。在汽车行业整体向好的大环境下，加上消费者对家庭用车的逐步认可以及兼用型MPV的陆续投放（今年底到明年初约有6—8款新MPV推出市场，其中部分车型为国外高级MPV转为国内生产），预计2008年的MPV市场将会有较大增幅。

3. 商用车增长稳定

10月商用车市场保持稳定较快增长。其中客车产销1.76万辆和1.83万辆，同比增长28.13%和43.24%；货车产销11.76万辆和12.25万辆，同比增长9.70%和12.87%；客车非完整车辆产销0.71万辆和0.69万辆，同比下降13.26%和13.89%；货车非完整车辆产销3.32万辆和3.41万辆，同比增长14.61%和21.07%；半挂牵引车产销1.54万辆和1.36万辆，同比增长79.43%和52.29%。

重卡市场仍然保持高位增长，增幅略有放缓。今年1—10月重卡累计生产416343辆，同比增长68.84%；销售412657辆，同比增长65.40%。

客车各品种市场需求增长依然明显，其中轻型客车累计销量超过去年全年。1—10月客车产销28.82万辆和28.58万辆，同比增长17.98%和19.30%。其中：大型客车产销4.11万辆和3.91万辆，同比增长19.89%和16.71%；中型客车产销5.79万辆和5.71万辆，同比增长12.36%和11.50%；轻型客车产销18.92万辆和18.96万辆，同比增长19.39%和22.44%。

二、市场价格分析

据全国36个大中城市监测，10月份国产汽车价格延续下降走势，降幅较前期略有放大，进口汽车价格小幅上涨。

1. 国产汽车价格以降为主

10月份，国产汽车价格比上月下降0.59%，降幅比上月加深0.3个百分点，比年初价格下降3.01%，其中乘用车与商用车价格均呈下降走势。

乘用车价格降幅较深。10月份，乘用车价格比上月下降0.80%，降幅较上月加深0.62个百分点，比年初价格下降4.43%。其中，微型客车价格与上月持平，运动型乘用车价格环比降幅达2.09%，基本型乘用车价格略涨0.46%。

商用车价格稳中有降，不同车型价格涨跌互见。10月份，商用车价格继续小幅下降，环比降幅0.27%，比年初价格下降2.14%。其中，载货汽车价格整体走低，环比降幅1.05%，轻型、中型、重型载

货汽车价格环比降幅分别为 2.54%、0.56%和 1.02%。客车价格由降转升，环比由上月下降 0.47%转为上涨 0.26%，比年初价格下降 4.14%。轻型、大型客车价格环比涨幅分别为 0.24%和 0.26%。

2. 进口汽车价格小幅上涨。

10 月份，进口汽车价格由降转升，月环比由上月下降 0.19%转为上涨 0.39%，比年初价格略升 0.16%。其中，进口轿车价格与上月和年初相比，分别上涨 0.06%和 2.28%；进口越野车价格比上月上涨 0.84%，比年初价格下降 2.63%。

从监测情况看，尽管多数车型在降价销售，却未有效带动需求回升，消费者购车热情随着年底临近而趋转弱。预计后期在燃油价格上涨及需求走弱等因素影响下，汽车价格仍有进一步走低的可能。

3. 四季度汽车价格仍将以降为主

综合各方面因素判断，预计后期影响汽车价格下降的因素将起主导作用，平稳下行趋势仍会延续，全年降幅预计在 4%左右。影响价格变动的主要因素：

第一，今年以来，汽车行业产能过剩需求走弱是造成汽车价格下降的主要原因。第二，随着产能扩大新车上市频率加快，进一步加剧新老车型的市场竞争，尤其是国产化率较高，价格咬合紧密的中档、中高档基本型乘用车市场将面临较大降价压力。同时，临近年底季节性降价因素也对汽车价格走势产生一定影响。多数经销商受清理库存，回笼资金以及消费者持币待购心态逐渐转强等因素影响，将采取或明或暗的降价销售方式。第三，今年以来国家继续实行“双稳健”

的财政政策和货币政策，车贷门槛仍处较高水平，汽车信贷消费业务增长缓慢。同时，出行难、停车难、保险费用上涨、燃油税费改变预期转强等造成的养车成本上升，都将间接推动汽车价格的下降。

另一方面，随着国家对汽车行业安全生产和汽车碰撞性能指标的逐步完善，以及提升汽车尾气排放环保标准等宏观政策的实施，在一定程度上对汽车价格下降起到抑制作用。

总体看，今年以来油价的高位运行，汽车质量投诉的不断增加，以及配套服务企业的诚信不高等，间接影响了汽车需求增长，供大于求的买方市场格局将推动汽车价格继续下降。但受政策性因素变化影响，汽车生产成本与安全性能有所增加，在一定程度上抑制了汽车价格过快下降。因此，预计后期汽车价格将继续呈稳中小幅下降走势。

三、进出口分析

截至今年 10 月，汽车出口呈现量价同增的喜人势头。中国机电产品进出口商会汽车分会提供的数据显示，今年前 3 季度整车出口达到 41.35 万辆，出口收益 48 亿美元，分别比去年同期增长 64% 和 117%。同时，据中国汽车工业协会统计整理的全国海关汽车商品进出口数据显示，10 月，汽车进出口金额与上月比均呈一定下降，其中进口总额 19.31 亿美元，比上月下降 15.70%，同比增长 32.68%；出口创汇 35.79 亿美元，比上月下降 3.57%，同比增长 48.03%。1-10 月，全国汽车商品累计进出口总额为 529.38 亿美元，其中进口总额 204.86 亿美元，同比增长 20.02%，出口创汇 324.52 亿美元，同比增长 41.58%。

出口数据显示，今年汽车的平均出口单价一改近年来不断下滑的

趋势，止落回升，汽车平均出口单价比去年增长 32%，达到 1.16 万美元。载货车、轿车以及专用车的出口价格都有不同程度增长，其中载货车的出口价格增幅最大。

自主品牌依然是汽车出口的主力，比例占 90%以上，出口商用车几乎全部是自主品牌。业内人士认为，按照目前的出口情况，预计今年全年汽车出口将超过 55 万辆，有望达到 60 万辆。

四、本轮油价上调影响分析

国家发展和改革委员会决定自 11 月 1 日零时起将汽油、柴油和航空煤油价格每吨各提高 500 元，93 号汽油零售价每升提至 5.34 元，我们认为，油价的上涨会对汽车消费者产生一定影响，但从历史情况看，影响程度较小。从汽车购置及使用费用占汽车生命周期消费总支出的比例来看，我国汽车购置费占总支出的 66%，而使用费只有 22% 左右。相比之下，国外使用费用比例明显较高。我国的费用情况与国外存在明显区别，这是国内油价上涨对汽车行业影响程度低于国外的原因，也是汽车价格下调对消费的刺激作用大于油价上涨对购买抑制作用的重要原因。

我们认为市场需求旺盛依然是主导因素：商用车受益国民经济发展；居民收入增长与个人资产增值促使购买力提升拉动乘用车消费。建议关注对不同产品的结构性影。与市场前期判定不同的是，我们预计油价上涨对小排量经济型车影响大于大排量中高档轿车。此外，商用车用户具有部分使用成本转嫁能力。

五、行业效益分析

尽管汽车市场竞争激烈，价格下降幅度更大，但与 2006 年许多汽车厂家增产不增收的状况相比，2007 年的汽车企业经济效益普遍要好于上年，增幅稳步攀升，多数企业盈利水平显著。

数据显示，前三季度，汽车工业重点企业（集团）累计实现利润总额 461.75 亿元，同比增长 71.89%，增长额为 193.12 亿元；累计实现利税总额 92.50 亿元，同比增长 45.14%，增长额为 287.53 亿元。其中：主营业务收入及税金为 229.87 亿元，同比增长 29.95%，增长额为 52.98 亿元；应缴增值税为 232.88 亿元，同比增长 21.64%，增长额为 41.43 亿元。

前三季度汽车工业重点企业（集团）实现利润、利税总额保持高速增长和快速增长的主要原因有以下几点：

（1）国家宏观调控政策的成效得到逐步显现，为企业生产经营环境创造了有利条件。

（2）重点企业（集团）加强内部管理，降低成本，主营业务成本、营业、管理和财务三项费用增幅得到控制，成本费用利润率同比提高了 1.80 个百分点。其中：主营业务成本增幅同比下降 2.12 个百分点；营业费用增幅同比下降 6.92 个百分点；管理费用增幅同比下降 8.12 个百分点；财务费用下降最为明显，同比下降了 80.87%，减少费用 14.66 亿元。

（3）调整产品结构，满足市场的不同需求，主营业务收入稳步提高。

从三季度汽车工业重点企业（集团）实现利润总额的具体情况看，多数企业实现利润呈较快增速，增长率超过两位数，盈利水平显著。庆铃公司、奇瑞公司、一汽集团和广州集团

实现利润在重点企业（集团）中较为突出，增长率分别达到 174.47%、139.98%、128.26%和 121.60%；北京公司和重汽集团实现利润增长率均超过 60%，分别为 66.12%和 64.37%；上汽集团、吉利公司、东风公司和长安公司实现利润增长率分别为 48.61%、45.99%、34.71%和 23.67%；江淮集团、哈飞集团和南汽集团实现利润同比分别下降了 1.81%、7.93%和 19.60%；华晨集团自上年同期实现扭亏后，盈利水平提升较快，今年以来实现利润始终保持稳步增长。东南公司和昌河公司表现为亏损，与 1—8 月相比，东南公司的亏损额有所减少，昌河公司的亏损额继续加大。

制作：



中国发展门户网 www.chinagate.com.cn/

友情站点：



全球招标投标网 <http://www.toubiao.info/>



www.china.com.cn/economic/node_5001716.htm



中国采购与招标网 <http://www.chinabidding.com.cn/>