

汽车制造行业信用风险研究报告

文/ 张云鹏 金润美

摘要：汽车产业是我国国民经济的重要支柱产业之一，汽车整车作为汽车制造业的关键子行业，尚处于成长阶段，并面临进一步的产业升级和结构优化。同时，汽车整车制造行业系资金技术密集型行业，规模效应显著，且与宏观经济走向紧密联系，周期性显著，汽车产品销量增长率与 GDP 的增速基本呈现出一定的正相关性。2014 年度乘用车和商用车市场销售状况分化显著，乘用车销量增速相对平稳，受宏观经济增速放缓，同时国四排放标准执行后整车厂生产技术升级准备不充分等因素影响，商用车市场产销量降幅均较大。

汽车整车行业负债规模较大，资产负债率较高，但财务结构稳健性尚可，近年来汽车整车行业盈利增速放缓，但销售利润率水平相对稳定，费用控制得当，整体经营效益较好。

国家政策支持有助于未来节能及新能源汽车产业的发展，为汽车产业带来新的发展机遇，同时亦对我国汽车制造企业提出更高要求，有利于进一步促进汽车产业升级，兼并重组仍是未来行业发展的主要方向。

宏观经济增速放缓，加之受交通拥堵、城市限行限购、节能车补贴门槛提高等不利因素影响，汽车市场面临销量增速面临继续回调的可能性，由此可能对行业企业经营状况及行业信用环境产生的不利影响需关注。

一、2014 年我国汽车制造行业运行情况

在宏观经济增速放缓及相关政策因素影响下，2014 年汽车产销量增速放缓，但整体来看，我国尚处于汽车普及阶段，加之新能源汽车市场发展较快，汽车市场下游需求仍较大。2014 年我国前十大汽车集团销量占比继续上升，乘用车市场自主及日系品牌份额下降，德系品牌市场占有率保持高位。汽车制造业上游钢材等主要原材料价格低迷，而关键零部件及技术升级等因素又使得厂商面临成本上升压力。汽车产品价格的需求弹性增大，2014 年乘用车价格下滑。整车制造行业企业亏损家数上升，盈利增速放缓。

(一)受宏观经济增速放缓及相关政策因素影响，乘用车和商用车市场销售状况分化显著，汽车产销量及投资增速回归理性增长

汽车销售市场历经 2009-2010 年高速增长后，2011 年和 2012 年汽车销售增长率持续走低，分别仅为 2.45%和 4.33%。2013 年汽车销量实现恢复性增长，同比增长 13.87%，增速重回两位数。2014 年受我国汽车增长基数高、宏观经济增速放缓，同时为减排治堵，国内环保标准落实且多地限行限购政策进一步推行实施等多方面因素影响，

汽车市场回归理性增长,2014年销量增速降至6.86%。2014年全国汽车产销分别为2372.29万辆和2349.19万辆,就产销规模而言连续六年保持世界第一,同比分别增长7.26%和6.86%。

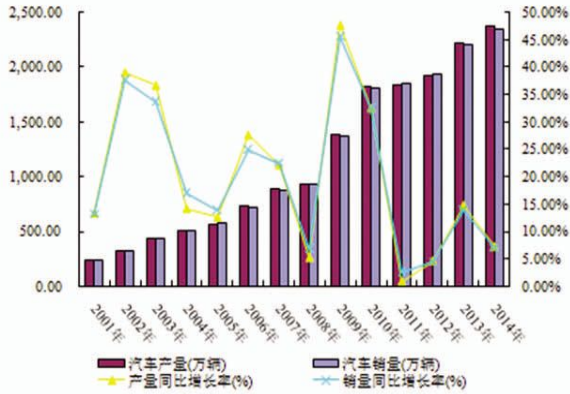


图1 我国汽车产销量及增速

资料来源:Wind资讯,远东资信整理

我国民用汽车普及水平仍较低,乘用车市场需求较大,乘用车销量增速相对平稳,2014年乘用车产销分别为1991.98万辆和1970.06万辆,同比增长10.2%和9.9%,其中轿车增速放缓,SUV、MPV依旧保持高速增长,交叉型乘用车销量增速继续下降。

而另一方面,由于宏观经济增速放缓,同时国四排放标准执行后使得汽车厂商成本上升,但整车厂生产技术升级准备不充分,使2014年度轻型货车产销量降幅达到12.90%。受上述因素影响,2014年的商用车市场产销量降幅均较大,商用车产销分别为380.31万辆和379.13万辆,分别同比下降5.7%和6.5%(详见图2),其中货车销量下降8.9%,客车方面受到城市公交(含新能源车)、校车增长及轻型客车带动,使客车市场继续保持平稳增长,全年客车销量同比增长8.4%。

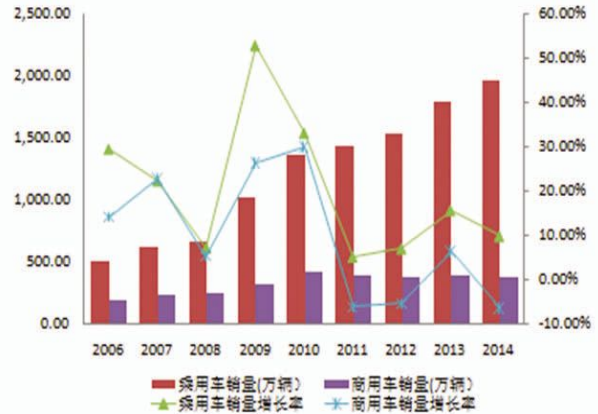


图2 乘用车与商用车市场销量情况比较

资料来源:Wind资讯,远东资信整理

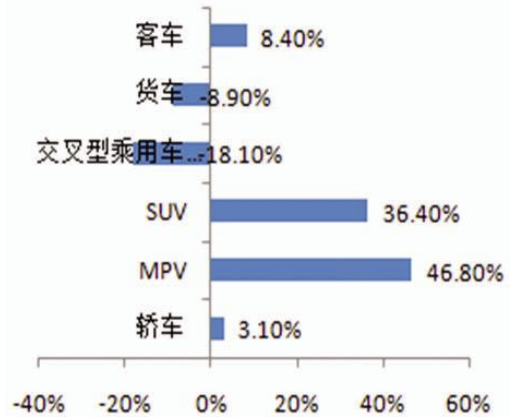


图3 2014年各类汽车产品销量增速情况

资料来源:中国汽车工业协会,远东资信整理

从投资及产能利用率方面来看,2014年我国汽车行业固定资产投资规模稳步增长,但投资规模增速平稳下降。2014年全年汽车整车制造业固定资产投资累计额为2339.93亿元,累计同比增加11.81%。2014年末国内汽车产能达到2586.56万辆,产能利用率为76.34%,其中合资品牌和自主品牌产能利用率分别为98.36%和49.48%,差异较为显著。

(二)我国汽车整车制造行业市场集中度较高,2014年乘用车市场自主及日系品牌份额下降,德系品牌市场占有率保持高位

我国汽车整车制造行业市场集中度相对较高,根据中国汽车工业协会统计数据,2014年中国汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为2107.65万辆,比上年增长8.9%,高于全行业增速2.1个百分点,占汽车销售总量的89.7%,比上年提高1.7个百分点。

表1 汽车整车制造行业销量排名情况

排名	汽车(按集团)		乘用车		商用车	
	企业名称	销量	企业名称	销量	企业名称	销量
1	上汽	558.37	一汽大众	178.09	北汽福田	54.79
2	东风	380.25	上海大众	172.90	东风公司	90.02
3	一汽	308.61	上海通用	172.39	金杯股份	28.38
4	长安	254.78	上汽通用五菱	158.64	江淮	25.87
5	北汽	240.09	北京现代	112.00	江铃	24.88
6	广汽	117.23	重庆长安	97.33	一汽	23.38
7	华晨	80.17	东风日产	95.42	上汽通用五	21.95
8	长城	73.08	长安福特	80.60	重汽	17.61
9	奇瑞	48.61	神龙	70.40	重庆长安	13.88
10	江淮	46.47	东风悦达	64.60	长城	11.83
	合计	2107.66	合计	1201.97	合计	272.59
	所占比重	89.72%	所占比重	61.01%	所占比重	71.90%

资料来源:中国汽车工业协会,远东资信整理

我国自主品牌轿车销量在2009-2010年实现了较快速度增长,一方面由于国家政策支持,对自主品牌小排量的补贴作用更为显著;另一方面由于自主品牌车企在三、四线省市级农村地区销售渠道建立较为完善,这些地区需求的较快增长。然而近年来,合资企业进一步增加国外品牌汽车新车型推出数量、加快新车型推出速度且加大中小型车推出力度。同时合资品牌中低端车型的推出、以及销售渠道向中低端下移,使得合资品牌销售优势得以提升。普通消费者在相同价位区间内同类车型选择时更加倾向于国际品牌,乘用车自主品牌面临较为激烈的市场竞争,市场份额持续下滑,但中国品牌SUV市场份额上升,成为亮点。

2014年自主品牌乘用车销售757万辆,同比增长4.1%,占有率为38.4%,比去年下降2.1个百分点。其中,自主品牌轿车销售277万辆,同比下降17.4%,市场占有率为

22.4%,比去年下降5.6个百分点。自主品牌SUV销售55万辆,同比增长50.36%,占SUV市场份额为44.76%,比去年增长4.14个百分点。2014年德、日、美、韩、法各系乘用车分别占乘用车销量的20%、16%、13%、9%和4%,其中日系车占有率下降了0.34%,其余系别都有不同程度上升。

(三)上游钢材等主要原材料价格低迷,但关键零部件及技术升级等因素致成本上升

汽车生产涉及钢铁、冶金、塑料、陶瓷等原材料工业,以及电子、电器等多个产业部门,这些行业和汽车产业的关系都十分密切。据统计全世界钢材产量的约15%,铝产量的约25%,橡胶产量的约50%,塑料产量的约10%,石油产量的1/3以上用于汽车产业。汽车零部件生产所需原材料中,较为主要的包括钢材、铜铝、塑料以及橡胶等,占总成本比例约在60%-80%之间。同时,汽车零部件制造企业也为整车装配制造企业提供各类零部件及组件。

企业采购原材料主要通过协议采购和现货市场购买两种途径进行,由于主要原材料最终由钢铁、有色金属、石油、天然橡胶等大宗商品的供需决定市场交易价格,多数零部件生产企业只能通过对上游商品价格走势的判断规避风险,整体议价能力较弱。

在原材料价格大幅波动时,风险通常将在零部件企业和整车装配企业之间分摊,而分摊比例主要取决于:相对的议价能力、零部件的重要性的和零部件在整车成本中的占比。

当行业需求不足时,产品价格下降将吞噬一部分成本下降带来的盈利弹性,使得整车制造企业盈利空间被挤压得同时,汽车配件制造企业盈利也有所减少。

2014年以来钢材、橡胶等部分生产资料

价格持续低迷，一定程度上缓解了原材料采购环节的成本压力，但核心技术与关键电子零部件以及相关知识产权等在成本中占较高比重，技术升级压力仍成为导致整车制造企业成本上升的重要因素。

(四)我国尚处于汽车普及阶段,汽车市场下游需求仍较大

国家统计局数据显示,2014年末全国民用汽车保有量达到15447万辆(包括三轮汽车和低速货车972万辆),比上年末增长12.4%(2013年同比增长率为13.70%),其中私人汽车保有量12584万辆,增长15.5%。民用轿车保有量8307万辆,增长16.6%,其中私人轿车7590万辆,增长18.4%。2014年末我国民用汽车保有量为113辆/千人,与主要发达国家超过500辆/千人和世界平均183辆/千人的汽车保有量水平相比,我国汽车需求市场仍存在较大增长空间。

此外,作为汽车新兴市场国家,我国居民汽车消费意愿仍较强。汽车消费量与汽车价格和国民收入水平关系较大。近年来我国国民经济保持稳定增长态势,居民收入水平亦保持较快增速,据国家统计局1月20日公布的数据显示,2014年全年全国城镇居民人均可支配收入28844元,比上年增长9.0%,扣除价格因素实际增长6.8%;农村居民人均可支配收入10489元,比上年增长11.2%,扣除价格因素实际增长9.2%。未来每年我国仍将有大量人口群体具有购车实力,居民购买力有效提高将为汽车在城镇和农村市场拓展提供有力基础。

另一方面,城镇化也会进一步促进对汽车消费的需求,至2014年末我国城镇人口接近7.49亿,城镇化率达到54.77%,较上年提高1.04个百分点,全国50万至100万人口

的城市82个,20万至50万人口的城市233个。随着我国新型城镇化进程的发展,居民生活水平的提高,必然会带来对出行便利的需求,汽车消费需求就会呈现加速增长态势,此外城市化所带动的小型城市基础设施与公共设施的投入,新住宅项目的建设,农村土地的拆迁,大型公共服务设施的建设、城市物流的运输,环卫、市政工程等都增加了对汽车的需求。

其次,我国区域发展不均衡,各区域间经济总量差异较大,各省份汽车保有量差异大。一、二线城市经过多年的汽车普及,汽车保有量已经达到较高水平,而农村及三、四线城市汽车普及率相对于快速增长的公路等基础设施投资仍相对较低,以中西部地区为例,其汽车千人保有量平均仅为60辆左右,远低于东部沿海省市,这些区域的汽车市场发展潜力较大。未来几年随着中西部居民收入水平增加,购买力提升,汽车在三四线城市及欠发达地区的普及率将进一步提高。

我国尚处于汽车普及阶段,汽车市场需求较大,汽车整车销售市场后续发展机会和发展空间可观。

(五)多项支持政策出台,新能源汽车市场快速发展

2009年国务院在《汽车产业调整振兴规划》中即对新能源汽车的发展有所规划,但是由于制约新能源汽车发展的瓶颈——高成本、突破性技术欠缺和发展方向不明确等,都致使新能源汽车推广受阻。2012年以来,关于新能源汽车的诸多利好政策密集出台。2013年9月,国家相关部门出台了《关于开展新能源汽车推广应用工作的通知》,其中明确了在2013年-2015年对消费者购买新能源汽车继续给予补贴。

2014 年国家推出包括公车采购、免购置税、免费车牌等一系列支持新能源汽车产业发展的具体政策, 据统计, 2014 年我国共出台了 16 项与新能源汽车有关的政策。

首先, 电动车摇号指标逐年增加将满足刚需人群购车需求。按照北京公布的机动车数量调控办法, 2015 年北京今年小客车全年 15 个指标量中, 普通小客车指标由去年的 13 万个调整为 12 万个, 新能源车指标则由去年的 2 万个调整为 3 万个, 增加 1 万个;

其次, 中央及地方财政购车补贴、免征汽车购置税, 减轻了消费者的购车成本。2014 年 1 月 28 日, 四部委联合发布《关于进一步做好新能源汽车推广应用工作的通知》, 新补贴标准为 2014 年在 2013 年补贴标准额度基础上下降 5%, 2015 年在 2013 年标准基础上下降 10%。此前公布的标准为: 2014 年与 2015 年的补贴标准将在 2013 年的基础上分别下降 10% 与 20%。

在国家补贴标准调整的同时, 2014 年 2 月 8 日, 四部委发布《关于支持沈阳长春等城市或区域开展新能源汽车推广应用工作的通知》。全国范围内新能源汽车推广应用城市的数量达到了 40 个, 涉及的城市数量达到 88 个。11 月 25 日, 财政部、科技部、工信部、发改委四部门联合下发《关于新能源汽车充电设施建设奖励的通知》, 中央财政拟安排资金, 对新能源汽车推广城市或城市群给予充电设施建设奖励。为鼓励消费者购买新能源汽车, 财政部、国家税务总局、工信部还下发《关于免征新能源汽车车辆购置税的公告》, 规定自 2014 年 9 月 1 日至 2017 年 12 月 31 日, 纯电动以及符合条件的插电式 (含增程式) 混合动力、燃料电池三类新能源汽车免征车辆购置税。2014 年 7 月 13 日, 国家发改委

等五部委联合公布了《政府机关及公共机构购买新能源汽车实施方案》, 指出 2014 年至 2016 年, 中央国家机关以及纳入新能源汽车推广应用城市的政府机关和公共机构, 购买的新能源汽车占当年配备更新总量的比例不低于 30%, 并在以后将逐年提高。

随着政府全面出台支持发展新能源汽车的政策, 企业对产品的升级改进和社会对新能源汽车认可度的提升, 2014 年新能源汽车有了较快的发展, 全年新能源汽车销量为 7.5 万辆, 同比增长 324%, 其中纯电动汽车销售 4.5 万辆, 同比增长 208%, 插电式电动车销售 3 万辆, 同比增长 878%。中国成为继美国之后的世界第二大新能源汽车市场。

(六) 汽车进出口市场保持增长, 进口市场表现突出

2014 年汽车商品进出口总体保持增长。据中国汽车工业协会统计整理的海关总署汽车进出口数据显示, 2014 年汽车商品进出口总额首次超过 1800 亿美元, 达到 1829.13 亿美元, 同比增长 13.65%, 增幅高于上年同期 8.23 个百分点, 其中进口表现更为突出。

2014 年, 汽车商品进口表现好于上年, 累计进口金额接近千亿美元, 达到 985.99 亿美元, 同比增长 19.46%, 增幅高于上年同期 13.96 个百分点。从全年汽车商品进口金额变化情况来看, 基本呈现出高开低走态势, 1 月同比增速最高, 超过 50%, 2 月后同比增速有所回落, 6 月和 7 月虽有所增长, 但增幅没有超过一季度, 8 月后增速回落较快, 其中 11 月同比呈负增长, 但 12 月增幅又有所提升。

在七大类汽车进口商品中, 汽车整车增长贡献度较上年明显提高, 进口金额增长贡献度达到 74.29%, 高于上年 41.24 个百分点。2014 年, 在汽车主要进口品种中, 乘用车占

比依然最高,共进口 140.27 万辆,占汽车进口总量的 98.37%。

与上年相比,欧美等发达国家仍然稳居进口市场主导,其中日本超过德国位居进口量第一,葡萄牙取代瑞典也进入前十。2014 年,汽车进口量位居前十位国家依次是:日本、美国、德国、英国、韩国、墨西哥、比利时、斯洛伐克、加拿大和葡萄牙。2014 年,我国从上述十国共进口汽车 134.25 万辆,占汽车进口总量的 94.14%。

2014 年,全球经济形势较上年有所好转,但局部不稳定因素依然存在,尤其是乌克兰危机爆发后,我国对俄罗斯及乌克兰出口下滑十分明显;受汇率波动影响,国际主要货币对美元贬值也在一定程度上削弱了我国汽车产品出口竞争力。此外,我国汽车出口企业总体实力依旧不强,出口品种多数集中在 1.0L-1.5L 的小排量市场,在中高端市场竞争力明显不足,出口在价值链竞争上基本处于劣势。更为重要的是,我国出口企业海外拓展能力亟需加强。

2014 年汽车商品出口金额继续保持小幅增长,累计出口金额 843.14 亿美元,同比增长 7.08%,贸易逆差为 142.85 亿美元,与上年相比,增加 101.80 亿美元,逆差明显加大。从月度汽车商品出口金额同比增长变化情况来看,总体呈现较明显波动;2 月下滑较快,3 月-4 月有所增长,但增幅未超过 1 月,5 月-6 月增幅又有所回落。7 月同比增幅超过 10%,8 月增幅继续回落,9 月-10 月呈小幅增长,11 月同比下降,但降幅低于 2 月,12 月呈快速增长。从季度变化来看,一季度出口金额最低,其他季度出口金额均超过 200 亿美元。在汽车整车出口主要品种中:轿车下降依然明显,货车小幅增长,客车增幅趋缓。

2014 年,汽车商品出口金额排名前 50 位的国家(含地区)累计出口 751.05 亿美元,占汽车商品出口总额的 89.08%。2014 年,出口金额排名前十位的国家依次是:美国、日本、罗斯、韩国、德国、伊朗、墨西哥、英国、越南和 日利亚。2014 年,上述十个国家共出口金额 428.17 亿美元,占汽车商品出口总额的 50.78%。

(七)汽车产品价格的需求弹性增大,乘用车价格下滑,国产商用车价格稳中有升

近年来随着我国汽车制造行业产能不断扩大以及部分市场需求的提前释放,市场竞争进一步加剧,并且二、三线乃至四、五线城市正逐步成为汽车市场快速增长的主导力量,但由于三、四线城市消费水平较一线城市仍有很大差距,消费对象主要集中在中档、中低档汽车产品,对汽车价格变化较为敏感,因此汽车产品整体价格的需求弹性也逐步增大。

从 2014 年汽车市场销售价格的全年走势看,国产乘用车价格波动下行,前 11 个月份当中有 7 个月份价格出现下跌,至 11 月份乘用车月平均价格比上年同期下降 0.95%。其中,运动型乘用车与微型客车月平均价格分别比上年同期下降 1.67%和 1.45%;基本型乘用车月平均价格比上年同期上涨 0.16%。

2014 年,国产商用车价格总体稳中有升,至 11 月份商用车月平均价格比上年同期上涨 3.71%,其中,商用客车与商用货车价格均高于上年同期价格水平。

另外,今年以来进口汽车受公车改革以及政府反垄断调查等因素影响,价格持续走低,至 11 月份进口汽车月平均价格比上年同期下降 1.26%。其中,高档大排量进口越野车

价格在反垄断调查影响下,自7月份价格出现较大幅度下滑,至11月份月平均价格比上年同期下降达5.73%。

(八)整车制造行业企业亏损家数上升,盈利增速放缓,负债水平略有下降

根据 Wind 统计,2014 年汽车整车制造全行业亏损企业共计 105 家,占比达 28%,较 2013 年上升 3.65%;累计亏损总额 169.90 亿元,较上年增加 69.48 亿元,增幅达 69.19%。同时,2014 年行业内 375 家整车制造企业累计实现主营业务收入 34128.48 亿元,同比增长 12.05%;利润总额 3671.74 万元,同比增长 19.56%,增速分别较上年下降 8.02 和 9.20 个百分点。可见,在汽车销量增速回调情形下,整车制造行业亏损企业家数有所上升,相应地累计亏损额亦有所扩大,收入和盈利规模增速均显著放缓。2014 年汽车整车制造行业平均资产负债率为 58.27%,略低于 2013 年末的 58.42%。

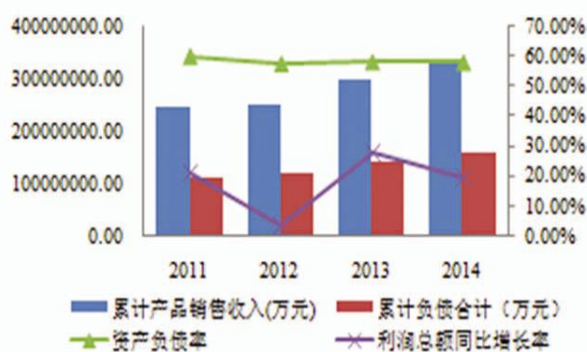


图 4 整车制造行业整体盈利及负债水平

资料来源:Wind 资讯,远东资信整理

二、2015 年汽车制造行业发展展望

我国经济增速放缓,汽车市场增速回归理性,趋于平稳,技术升级导致成本压力上升对价格起到一定支撑作用,但汽车市场产能结构性过剩特征明显,自主品牌车价面临一

定下行压力,同时受到合资品牌已向中低端市场渗透等因素影响汽车产品价格下降趋势显著。受美国等发达经济体经济回暖,2015 年新兴市场经济增速将略有回升,国际经济形势的趋好因素影响,国内汽车出口规模将进一步扩大,但同时也存在诸多不确定因素,进口市场或将进一步回落。此外在多项新政出台后,新能源汽车产销量将快速增长,亦为智能汽车发展奠定了基础。

(一)预计 2015 年汽车市场将维持平稳增长

近年来我国经济增速放缓并趋于平稳,汽车市场随之也进入相对稳定的增长阶段,在未来不出现影响较大的刺激政策前提下,预计我国汽车市场仍会维持平稳的增长水平。根据汽车工业协会预测数据,2015 年全年我国汽车销量为 2513 万辆(预计其中国内销量 2427 万辆,出口量 86 万辆),预期增速为 7%。

具体而言,从乘用车市场需求的来看,一方面,随着我国宏观调控力度变化及我国经济增长方式转变,汽车市场销量增速有所起伏,但仍保持增长态势;同时,我国民用汽车人均保有量仍较低,尚有可提升的空间;其次,国民人均收入保持平稳上升,促使一二线城市升级换购需求进一步提升,三四线城市市场潜力逐步释放。上述因素都将继续促进未来的乘用车市场发展,我国汽车消费的刚性需求依然存在;再次,2014 年我国出台了一系列的促进新能源汽车发展的政策措施,由于政策的延续性,会继续对 2015 年的新能源车市场产生影响。随着各级政府大力的支持,企业产品技术的不断提升,新能源汽车产品种类的可选择性逐渐增多,以及基础设施建设的不断完善,预计 2015 年我国的新能源

汽车销量将继续保持高速增长;另外,党政机关及行政事业单位公务用车制度改革、黄标车淘汰等政策将促进 2015 年的汽车消费升级。

除上述扩大乘用车消费需求的因素外,也存在诸多因素会抑制汽车消费市场规模的扩大,诸如个别地方政府为了缓解交通及环保压力采取汽车限购措施,将会对汽车消费起到明显的负面影响;《汽车销售管理办法》的修订和实施将会对汽车厂家、经销商等相关企业在产品的销售、渠道的建设以及提供服务等方面都会带来不同程度的影响,由此将导致营销模式的变化、进而增加市场的不确定性。

从商用车市场来看,商用车市场需求受到宏观经济影响较大,在我国经济“新常态”发展阶段,在整体经济发展平稳和没有较大的行业政策影响下,商用车预计会在未来一段时期处于微增长状态。具体来看,客车需求方面,城镇化进程的推进使城市公交及公路客运能保持在稳定的需求水平,促进了客车的增长;货车市场方面,轻型货车升级国四排放标准,增加了制造、购置以及使用成本,成本上升抑制了对轻型货车的需求。预计会继续影响 2015 年轻型货车销量,但影响程度将较 2014 年有所减弱。此外,2014 年制定发布的《物流业发展中长期规划(2014—2020 年)》中涉及到的城市物流建设目标,对商用车销量的增长也会起到积极影响。

(二)汽车产品价格下降趋势显著,技术升级成本压力上升对价格起到一定支撑作用

我国汽车消费市场已由政策推动的偏快增长向平稳增长过渡。汽车产销增速放缓需求趋弱,加之,今年以来随着国内汽车保有量的快速增长,交通拥堵以及大气污染、雾霾天

气不断恶化,少数一线大中城市出台了汽车限行限购政策,促使消费者受“赶政策末班车”心理预期影响,提前透支了部分潜在需求。受此影响,后期随着库存压力不断上升,需求逐步趋弱,均将导致汽车价格下降;其次,产能结构性过剩特征明显,自主品牌车价面临一定下行压力。并且,2014 年以来合资品牌已向中低端市场渗透,从车型外观到技术性能都明显优于自主品牌同类产品,其价格快速下探至 10 万元以下,已与自主品牌价格区间重合,迫使一贯凭借价格优势走低价路线的自主品牌企业将市场重心由一、二线城市向三、四线城市转移,后期细分市场竞争会进一步加剧,自主品牌为抢占市场份额,产品价格将面临较大下行压力。

然而,另一方面技术升级的压力使成本支出呈日益加大趋势。同时,当前劳动力成本以及广告宣传等经营费用的普遍上涨,对汽车价格将会起到一定支撑作用。

总体而言,随着新增产能的逐步释放,2015 年下半年汽车市场降价压力加大,价格下降因素会起主导作用,尤其是竞争激烈的中低端市场,降价幅度可能更大。但受生产成本的制约,价格出现大幅下降的可能性不大,稳中有降的运行态势将成为全年的主要特征。

(三)新兴市场增速回升带动出口,进口市场将继续回落

受美国等发达经济体的带动,2015 年新兴市场经济增速将略有回升。国际经济形势的趋好,虽然有利于国内汽车出口,但同时也存在诸多不确定因素:如中东地区、东欧部分国家政局的不稳定,非洲、南美等市场政策的变化都会对中国汽车出口造成不利影响。中国出口汽车在面临完全市场竞争时,需要进

进一步完善产品布局、提升产品质量,建立稳定的营销体系,最终打造中国品牌,提升市场竞争力。进口汽车在满足消费者个性化、多样化需求上提供了更多选择,预计2015年我国宏观经济增速放缓,进口汽车市场增速也将继续回落。

(四)政策支持下,新能源汽车产销量将快速增长,亦为智能汽车发展奠定基础

2015年1月21日工信部发布《节能与新能源汽车示范推广应用工程推荐车型目录》,充电基础设施建设社会化参与将加速放开。这意味着,充电设施缺乏和地方保护严重等阻碍新能源汽车发展的关键问题,将在2015年得到较大程度的缓解,新能源汽车发

展的机制性障碍有望破除。同时,2015年将有更多城市出于环保和交通压力,加入机动车限购行列,政府对于汽车生产企业各车型的油耗标准也将大幅提高,企业发展新能源汽车将迎来政策利好。随着政策推广的深入、产品市场定位的明确,中国新能源汽车大众消费时代即将到来,此外,整车及关键零部件技术的进步、充电基础设施的完善以及商业模式的创新亦有利于新能源汽车行业发展。2015年我国新能源汽车市场地位将得以确立,产销量将快速增长。同时,2015年新能源汽车产业将与互联网思维和互联网技术相结合,亦为实现智能生产和智能汽车打下基础。