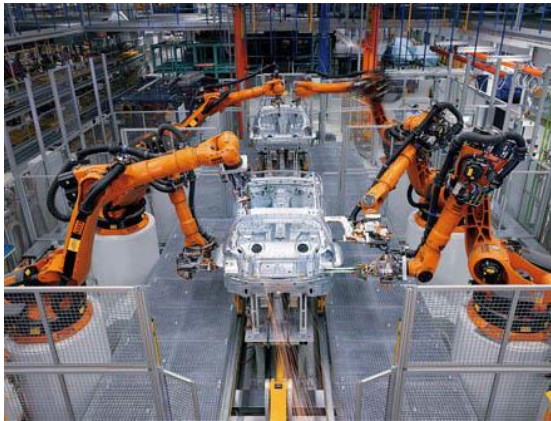


市场竞争趋势及投资战略分析报告



汽车行业 (2020-2021 年度)

版权与免责声明

本报告版权属于北京国研网信息股份有限公司。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股份有限公司允许，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，北京国研网信息股份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。北京国研网信息股份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。

北京国研网信息股份有限公司

2021年3月

要点提示

- ★ **全球经济受疫情影响陷入衰退，我国汽车产业实现超预期恢复。**2020年，新冠肺炎疫情席卷全球，对各经济体的生产制造、消费投资、社会治理、民众信心等造成全方位冲击，全球经济陷入衰退。我国统筹疫情防控和经济社会发展取得重大成果，经济运行持续稳定恢复，就业民生保障有力，经济社会发展主要目标任务完成情况好于预期，在世界主要经济体中率先实现正增长，经济总量迈上百万亿元新台阶。汽车行业在疫情影响下展现出强大的发展韧性，实现了超预期恢复。
- ★ **政策调整完善保障行业健康有序发展。**2020年，我国汽车行业政策变化主要有三大方面：一是应对新冠肺炎疫情影响，保障行业稳定发展，工信部及时组织开展负压救护车生产，并针对疫情对相关管理做出灵活安排；相关部门支持商贸流通行业复工复产，稳定汽车消费。二是继续加快推进汽车电动化、智能化、网联化发展，新能源汽车方面，对新能源汽车准入管理规定进行适当调整，印发《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》，完善新能源汽车推广应用财政补贴政策，继续免征车辆购置税，开展燃料电池汽车示范应用；智能网联汽车方面，印发《智能汽车创新发展战略》，完成《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准制定等。三是稳定和扩大汽车消费，包括11部门联合出台稳定扩大汽车消费措施，三部门开展新能源汽车下乡活动等。四是加强管理，规范行业发展秩序，调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求，开展货车非法改装专项整治工作，加强报废机动车回收利用管理，加强汽车远程升级（OTA）技术召回监管。
- ★ **疫情影响下我国汽车产业运行呈现五大特点。**2020年，我国汽车行业呈现五大运行特点：一是汽车行业全年固定资产投资增速下降明显；二是汽车行业从疫情影响中快速恢复，产销降幅低于上年，其中乘用车降幅高于全行业，商用车增长明显；三是受市场环境和政策变化影响，自主品牌乘用车和小排量乘用车市场份额同比继续下降；四是我国汽车进出口受疫情影响双双下降；五是汽车工业重点企业（集团）主要经济效益指标总体保持稳中有进的态势，在年初出现同比大幅下降后，自二季度开始好转，其中产出指标和收入指标持续上行，利润指标在二、三季度保持上行，在四季度出现波动。
- ★ **汽车产业重点区域分化明显，重点企业表现各异。**2020年，长三角集群区继续成为我国汽车生产基地最集中的地区，市场份额继续位列六大产业集群区之首，东北地区位列第二，环渤海集群保持第三的位置。汽车生产重点省市排名也发生变化，但前三位地位稳固：作为近年来我国汽车产业发展最快的地区之一，广东省2020年产量连续第五年位居全国第一；吉林在一汽集团的带动下产量排名第二，上海市继续保持第三的位置。2020年，四大汽车集团表现各异：上汽集团销量和利润下降明显；一汽集团通过旗下公司业务重组，全年实现利润467亿元，超过上汽；东风集团由于大部分子公司地处湖北，年初受疫情影响严重，但在疫情取得控制后快速恢复，年产销仅出现小幅下降；广汽集团

全年产量实现微增，工业总产值较快增长。

- ★ **2021 年我国将继续大力促进汽车消费，市场需求有望继续回暖。**展望 2021 年，受新冠肺炎疫情疫情影响，全球经济复苏前景不确定性依然较大。我国经济预计将继续稳步复苏，GDP 回归潜在增长水平，其中制造业投资增速有望继续提升，并主导经济复苏的步伐。从汽车产业政策方向来看，促进汽车消费和大力发展新能源汽车产业仍是未来政策出台的重点领域。预计 2021 年，相关促进汽车消费的政策和实施办法还将继续出台，地方性的购车优惠政策也有望延续。此外，相关部门还将继续落实新能源汽车产业发展规划，完善相关政策和标准体系，各地区燃料电池汽车产业规划也将陆续发布。从产业发展趋势来看，由于我国对疫情的有效控制，以及相关消费促进政策的出台，2021 年汽车市场需求有望结束下降，企稳回升，其中新能源汽车行业将继续强势回暖。“十四五”期间，在汽车企业产品技术水平不断提升，以及全球经济未来逐步企稳向好的条件下，汽车企业出口将继续保持稳中向好的发展态势，但短期的疫情影响和贸易保护主义抬头仍将给汽车出口带来风险。

- ★ **电动化、智能化、网联化仍是行业投资主线，“卡脖子”环节投资机会凸显。**在世界经济形势复杂多变，中国供给侧结构性改革持续发力的大背景下，中国汽车行业正在发生深刻变革，既面临着巨大挑战，也孕育着重要机遇。2021 年，疫情和贸易摩擦依然深刻影响产业运行，但总体来看我国汽车市场仍有较大发展空间，电动化、智能化、网联化仍是汽车行业投资的主线。此外，当前是我国汽车产业转型升级、实现跨越发展、抢占先机的重要机遇期，但随着贸易摩擦风险日益加大，我国汽车产业部分环节“卡脖子”问题凸显，相关产业正在加快布局，带来大量投资机会。

正文目录

1 行业总体发展情况	7
1.1 行业概述	7
1.1.1 行业定义	7
1.1.2 细分行业	7
1.2 行业发展的主要特征	8
1.2.1 行业所处生命周期	8
1.2.2 行业垄断程度	8
1.2.3 市场供求关系	10
1.2.4 产业依赖度	11
1.2.5 行业替代性	12
1.2.6 行业技术水平	13
2 2020 年行业发展环境分析	15
2.1 宏观经济环境分析	15
2.1.1 全球经济受疫情影响陷入衰退	15
2.1.2 我国国民经济稳定恢复	17
2.2 产业政策环境分析	20
2.2.1 应对新冠肺炎疫情影响 保障行业稳定发展	20
2.2.2 加快推进汽车电动化、智能化、网联化发展	21
2.2.3 稳定和扩大汽车消费 促进经济社会平稳运行	28
2.2.4 严格行业标准 规范行业秩序	29
3 2020 年行业整体运行情况	32
3.1 固定资产投资情况	32
3.2 生产情况分析	33
3.2.1 汽车生产继续下降	33
3.2.2 乘用车生产持续低迷	34
3.2.3 商用车生产实现较快增长	35
3.3 销售情况分析	37
3.3.1 汽车需求从疫情中明显恢复	37
3.3.2 乘用车市场销售降幅高于行业整体	38
3.3.3 商用车需求强势恢复	39
3.3.4 自主品牌乘用车市场占有率继续下降	40
3.3.5 1.6 升及以下排量乘用车销量继续下降	43
3.4 进出口情况分析	45
3.4.1 汽车商品进口情况	46
3.4.2 汽车商品出口情况	47
3.5 经济效益分析	47
3.5.1 工业经济效益综合指数高于上年	47
3.5.2 3 个产出指标保持增长	48
3.5.3 营业收入同比实现增长	48

3.5.4	企业利润同比下降.....	49
3.5.5	应收账款和存货呈现明显增长.....	50
3.5.6	负债增长幅度较大.....	50
4	2020 年行业竞争格局分析.....	51
4.1	区域竞争格局.....	51
4.1.1	产业集群竞争格局.....	51
4.1.2	行业重点地区竞争情况.....	54
4.2	重点企业分析.....	60
4.2.1	上汽集团.....	60
4.2.2	一汽集团.....	62
4.2.3	东风集团.....	64
4.2.4	广汽集团.....	66
5	2021 年行业发展趋势预测.....	68
5.1	宏观经济形势预测.....	68
5.1.1	全球经济形势预测.....	68
5.1.2	我国经济形势预测.....	69
5.2	产业政策环境预测.....	70
5.2.1	继续稳定和扩大汽车消费.....	70
5.2.2	继续推动新能源汽车产业高质量发展.....	71
5.2.3	各地区燃料电池汽车产业规划将陆续发布.....	72
5.2.4	地方性老旧汽车置换政策将陆续出台.....	72
5.3	产业发展趋势预测.....	73
5.3.1	2021 年汽车产销有望实现正增长.....	73
5.3.2	新能源汽车市场将继续回暖.....	73
5.3.3	“十四五”期间汽车出口有望保持稳中向好发展态势.....	73
5.3.4	智能网联汽车仍将是近期的重点突破对象.....	74
6	2021 年行业投资机会与风险.....	75
6.1	新能源汽车行业从高速发展迈向高质量发展.....	75
6.1.1	重点关注龙头企业和细分领域重点企业.....	75
6.1.2	投资风险.....	76
6.2	智能化、网联化发展带动多产业并进.....	76
6.1.1	软硬件加速投资 行业并购日趋频繁.....	76
6.1.2	投资风险.....	77
6.3	关注“卡脖子”环节中的投资机会.....	78
6.3.1	汽车半导体领域将是热门投资方向.....	78
6.3.2	投资风险.....	79

图表目录

图 1	2000 年-2020 年汽车产销情况一览.....	10
图 2	2020 年相关国家 GDP 增速.....	16

图 3	2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率	16
图 4	2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势	18
图 5	2012 年-2020 年汽车行业固定资产投资完成情况	32
图 6	1997 年-2020 年汽车产量及增速变化情况	34
图 7	2005 年-2020 年乘用车产量及增速变化情况	35
图 8	2005 年-2020 年商用车产量及增速变化情况	36
图 9	1997 年-2020 年汽车销量及增速变化情况	37
图 10	2005 年-2020 年乘用车销量及增速变化情况	39
图 11	2005 年-2020 年商用车销量及增速变化情况	40
图 12	2005 年-2020 年自主品牌乘用车销量及市场占有率	41
图 13	2020 年乘用车市场结构情况	41
图 14	2005 年-2020 年自主品牌轿车销量及市场占有率	42
图 15	2020 年轿车市场结构情况	42
图 16	2005 年-2020 年 1.6 升及以下排量乘用车销量及市场份额变化情况	44
图 17	2020 年轿车分排量销售分布情况	44
图 18	2001 年-2020 年整车进口量及增长率	46
图 19	2001 年-2020 年汽车出口量及增长率	47
图 20	2019、2020 年重点企业（集团）工业增加值累计同比增速	48
图 21	2019、2020 年重点企业（集团）营业收入累计同比增速	49
图 22	2019、2020 年重点企业（集团）利润总额累计同比增速	50
图 23	2020 年我国各省、直辖市汽车产量占比	55
图 24	2011 年-2020 年上汽集团净利润变化情况	62
图 25	2021、2022 年世界经济增长趋势预测	68
表 1	GB/T 4754-2017 中汽车制造业子行业及其定义	7
表 2	2020 年中国汽车产业集中度（年产量排名前十家企业）	8
表 3	2008 年-2020 年各产业国内生产总值及同比增长情况	17
表 4	2012 年-2020 年汽车行业固定资产投资完成情况	32
表 5	1997 年-2020 年汽车产量及增速变化情况	33
表 6	2005 年-2020 年乘用车产量及增速变化情况	35
表 7	2005 年-2020 年商用车产量及增速变化情况	36
表 8	1997 年-2020 年汽车销量及增速变化情况	37
表 9	2005 年-2020 年乘用车销量及增速变化情况	38
表 10	2005 年-2020 年商用车销量及增速变化情况	39
表 11	2020 年乘用车市场结构情况	43
表 12	2020 年乘用车分排量销售汇总表	43
表 13	1998 年-2020 年全国汽车和汽车底盘进出口量及增长率	45
表 14	我国六大汽车产业集群一览	51
表 15	2020 年长三角集群区汽车产量及占比情况	52
表 16	2020 年东北集群区汽车产量及占比情况	54
表 17	2020 年环渤海集群区汽车产量及占比情况	54
表 18	2020 年我国汽车生产区域分布情况	55
表 19	2020 年上汽集团销售情况	61

表 20	2020 年一汽集团销售情况.....	63
表 21	2020 年东风集团销售情况.....	65
表 22	2020 年广汽集团销售情况.....	66

1 行业总体发展情况

1.1 行业概述

1.1.1 行业定义

汽车制造业是指对制造资源（物料、能源、设备、工具、资金、技术、信息和人力等），按照市场要求，通过制造过程，转化为可供人们使用和利用的各种汽车主机及部分零配件的行业。通常指生产制造汽车的企业或企业群体，也包括汽车零部件生产企业。

1.1.2 细分行业

根据国家统计局最新的国民经济行业分类（GB/T 4754-2017）中的定义，汽车制造业对应的国标行业代码是 C36，主要包括汽车整车制造，汽车用发动机制造，改装汽车制造，低速汽车制造，电车制造，汽车车身、挂车制造，汽车零部件及配件制造等业务。

表 1 GB/T 4754-2017 中汽车制造业子行业及其定义

代码				类别名称	说明	
门类	大类	中类	小类			
C	36			制造业		
				汽车制造业		
		361		汽车整车制造		
			3611	汽柴油车整车制造	指由传统燃料动力装置驱动，具有四个以上车轮的非轨道、无架线的车辆，并主要用于载送人员和（或）货物、牵引输送人员和（或）货物的车辆制造	
			3612	新能源车整车制造	指采用新型动力系统，完全或主要依靠新型能源驱动的汽车，包括插电式混合动力（含增程式）汽车、纯电动汽车和燃料电池电动汽车等	
			362	3620	汽车用发动机制造	
			363	3630	改装汽车制造	指利用外购汽车底盘改装各类汽车的制造
			364	3640	低速汽车制造	指最高时速限制在规定范围内的农用三轮或四轮等载货汽车的制造
			365	3650	电车制造	指以电作为动力，以屏板或可控硅方式控制的城市内交通工具和专用交通工具的制造
			366	3660	汽车车身、挂车制造	指其设计和技术特性需由汽车牵引，才能正常行驶的一种无动力的道路车辆的制造
	367	3670	汽车零部件及配件制造	指机动车辆及其车身的各种零配件的制造		

资料来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

1.2 行业发展的主要特征

1.2.1 行业所处生命周期

汽车产业被誉为国民经济的“发动机”，汽车工业每增加 1 个百分点的产出能够带动钢铁、石化、电子等诸多相关产业增加 10 个百分点产出。近年来，汽车产业对国民经济的推动作用日益显现，汽车工业已经成为国内经济重要的支柱产业，其地位越来越突出。

从行业自身发展阶段来看，行业发展一般包括四个阶段：初创阶段、成长阶段、成熟阶段和衰退阶段。通过行业销售收入增长情况，大致可判断行业所处生命周期的发展阶段。一般来说，行业销售收入年增长大于 100%为初创期行业，20%-100%为成长期行业；0%-20%为成熟期行业；销售收入增幅小于 0 为衰退期行业。

“十二五”以来，我国汽车制造业销售收入年增速保持在 0-20%区间，说明我国汽车产业总体已经步入成熟期。尽管新中国成立 70 多年来，特别是改革开放 40 多年来，我国汽车工业取得了重大成就。根据汽车制造商协会（OICA）发布的数据显示，2020 年我国汽车产量占全球的 36.7%，但产业大而不强是目前较为突出的问题，行业仍处于成熟期的初级阶段。自主品牌汽车综合竞争力弱，关键核心技术欠缺，研发设计、品牌和零部件方面发展水平仍然不高，未来的发展仍任重而道远。

1.2.2 行业垄断程度

汽车产业的资本特征可以概括为：资本密集度大，进入壁垒和退出壁垒高，具有规模经济效应。汽车生产的前期投入经费相当巨大，包括厂房建设、设备安装和调试、产品研发以及人员培训等，收益周期比较长。尤其在汽车生产线中，以使用大型设备、模具为特征的冲压生产线和以集中进行自动加工的专用设备为特征的发动机加工生产线的规模经济性最为显著，行业进入壁垒较高。由于其设备和技术的专用性较强，汽车行业的退出壁垒也相当高。

汽车工业是典型的寡头垄断行业，从全球来看，整个汽车行业主要由大约 10 家企业集团所左右。在汽车工业发达国家，一般由两三家汽车企业集团垄断该国的汽车产业，如美国的通用、福特和克莱斯勒，德国的大众、宝马和戴姆勒，日本的丰田、本田和日产等。寡头垄断的形成，是汽车工业成熟的标志。作为规模经济效应最显著的行业之一，汽车工业发展趋势必将是通过企业间激烈竞争、一系列兼并由分散走向集中，最后形成寡头垄断格局。

目前我国汽车行业尚未形成寡头市场结构，产业集中度仍然不高。2020 年我国汽车行业前 4 位企业市场占有率（CR4）为 57.8%，CR8 为 83.0%，与 2019 年相比小幅下降，与汽车工业发达国家也存在很大差距，如日本早在 1999 年其 CR4 就已经达到 78%，CR8 近 100%。但长远来看，我国汽车产业将与世界汽车工业一样表现出寡头市场结构，但其形成需要一个过程，必须经过充分竞争和整合才能实现产业集中度的提高。

表 2 2020 年中国汽车产业集中度（年产量排名前十家企业）

序号	企业名称	产量	占总量比例	累计占总量比例
1	上海汽车集团股份有限公司	5401301	21.41	21.41
2	中国第一汽车集团有限公司	3729257	14.78	36.20
3	东风汽车集团有限公司	3417687	13.55	49.74
4	广州汽车工业集团有限公司	2034396	8.06	57.81
5	中国长安汽车集团有限公司	2033160	8.06	65.87
6	北京汽车集团有限公司	1916565	7.60	73.47
7	浙江吉利控股集团有限公司	1316441	5.22	78.69
8	长城汽车股份有限公司	1099121	4.36	83.04
9	华晨汽车集团控股有限公司	836895	3.32	86.36
10	奇瑞汽车股份有限公司	724904	2.87	89.23

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

1.2.2.1 进入壁垒分析

进入壁垒是影响市场结构的重要因素，是指潜在进入企业和新企业若与既存企业竞争可能遇到的种种不利因素。进入壁垒具有保护产业内已有企业的作用，也是潜在进入者成为现实进入者时必须首先克服的困难。汽车行业由于其固有的特点，属于进入壁垒较高的行业。

从资金方面来看，汽车行业不论是设备投入还是研发投入方面都属于高投资行业，只有拥有大量资金才可以进入。随着技术进步和专业化程度越来越高，汽车行业的资金需求量越来越大，国家在制订政策方面也提高了汽车行业的投资资金要求。根据 2004 年出台的《汽车产业发展政策》的要求，“新建汽车生产企业的投资项目，项目投资总额不得低于 20 亿元人民币，其中自有资金不得低于 8 亿元人民币，要建立产品研究开发机构，且投资不得低于 5 亿元人民币”。2017 年，我国又发布了《国家发展改革委 工业和信息化部关于完善汽车投资项目管理的意见》，要求严格控制新增传统燃油汽车产能。2019 年 1 月 10 日，我国开始施行新版的《汽车产业投资管理规定》，该规定要求严格控制新增传统燃油汽车产能，进一步提高新建纯电动汽车企业项目条件。此外，构建经销商渠道以及投入广告等也需要大量的资金作为支持。

在技术水平上，汽车行业的进入壁垒也相对较高，尤其在目前我国大量的汽车整车项目均由跨国公司主导的情况下。跨国公司丰富的设计、制造经验，较高的产品开发能力，先进的关键部件技术水平等，对于缺乏汽车工业背景的新进入者也形成了较高的进入壁垒。此外，行业先进入者经过长时间已经积累了大量的技术人才，而后进入者在相应的熟练人才方面也较为缺乏。

政策方面，我国政府对汽车行业制定了严格的准入制度，也对新进入者设置了较高的壁垒。《汽车产业投资管理规定》出台后，尽管《政府核准的投资项目目录（2016 年本）》中新建中外合资轿车生产企业项目、新建纯电动乘用车生产企业（含现有汽车企业跨类生产纯

电动乘用车)项目及其余由省级政府核准的汽车投资项目均不再实行核准管理,调整为地方备案管理,但仍须满足相应的资金、生产规模、技术水平等一系列条件。2019年6月1日,《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》开始施行,国家对从事道路机动车辆生产的企业及其生产的在境内使用的道路机动车辆产品实行分类准入管理。针对分类别产品,工信部分别于2010年、2011年和2017年印发了《商用车生产企业及产品准入管理规则》、《乘用车生产企业及产品准入管理规则》和《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》,对新进入的汽车生产企业提出了更高、更全面的要求。同时,随着产业的不断发展,相关部门也对准入规则不断进行调整,如为更好地适应我国新能源汽车产业发展需要,工信部对《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》进行修改,新版规定已于2020年9月1日起施行。除了准入规则外,行业还存在许多技术性的政策限制,例如节能减排等。不难看出,政策法规限制也是行业新进入者难以跨越的一道障碍。

销售渠道方面,行业新进入者除了需要生产产品外,还必须构建通往消费者的渠道,在这方面,新进入者往往存在一定劣势。企业自建渠道需要耗费大量的资金和精力,而行业的老企业、老品牌已经通过多年的积累,占据了大部分渠道资源,对于新进入者来说,渠道壁垒也是其需要面对的一个障碍。

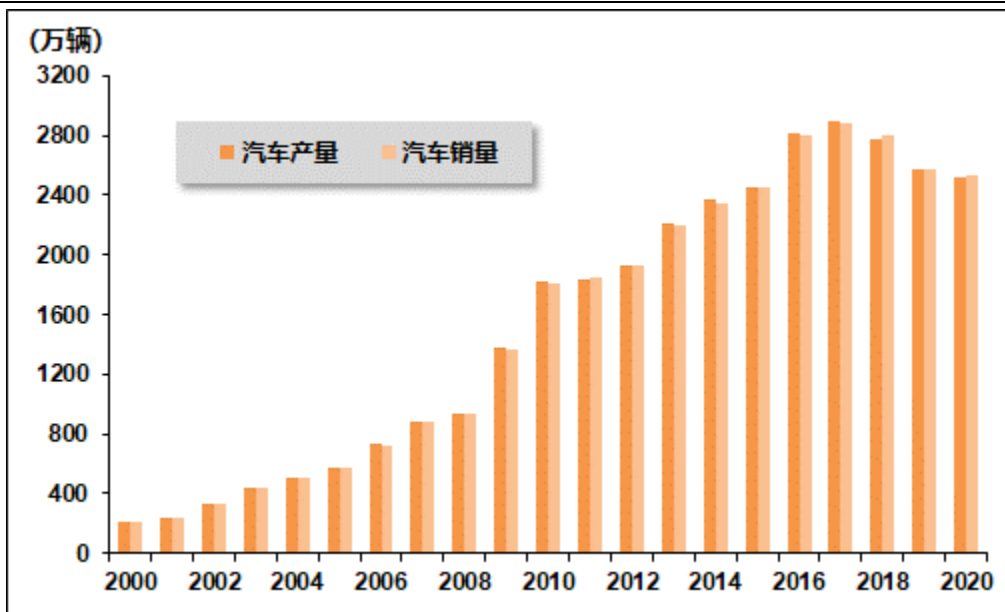
1.2.2.2 退出壁垒分析

汽车行业进入壁垒非常高,相应退出时,也面临着非常高的壁垒。如果退出,由于设备专业化程度很高,原有设备不容易出售或转让,会给企业造成惨重的损失;企业退出后,原有汽车经销商面临退出或转换产品的严峻问题,4S店的建设成本大量流失;售后服务也是企业面临的严峻问题,企业退出后必须为其服务市场做出充分的准备。总之,生产企业一旦退出,整个产业链上都会遭受巨大损失。

1.2.3 市场供求关系

从数据上看,我国汽车供给和需求基本保持相对平衡的状态,随着汽车行业投资扩产,产能逐步释放,行业多呈现出供略大于求的局面,这也导致了国产汽车价格近年来持续走低。1991年至2017年,我国汽车产销连续27年增长,但自2018年开始,这种连续增长的趋势被打破。2019年,我国汽车行业继续面临较大运行压力,汽车产销延续了2018年的负增长走势,但产销总量依旧保持全球第一。2020年,受新冠肺炎疫情疫情影响,我国汽车产销再度呈现下降走势,但由于我国疫情防控取得阶段性成果,汽车市场快速恢复,全年产销降幅低于2019年。

图 1 2000 年-2020 年汽车产销情况一览



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

1.2.4 产业依赖度

汽车产业对其他产业的依赖主要表现在对上游原料供应商——钢铁产业的原料供应依赖；对汽车使用能源——石油产业的供给依赖。

1.2.4.1 钢铁行业发展对汽车制造业的影响

制造汽车几乎用到了所有的金属和非金属材料，包括钢铁、有色金属、塑料、橡胶、玻璃、粘结剂、密封胶、涂料、纺织品和油品等等。其中按重量计，钢板占到 50%，各类铸件占到 20%-30%，铝、铜等有色金属等占到 3%-5%，工程塑料占到 10%-15%，轮胎、密封件等橡胶件占到 5%左右，玻璃占到 5%左右，纺织品等其它占到 1%-2%。由此可以看到钢材和生铁等是汽车业最为主要的原材料。

用于汽车制造的钢材品种主要有型钢、中板、薄板、钢带、优质钢材、钢管等，其中以薄板和优质钢材为主。其中，热轧中板主要用于载重汽车车架纵梁、横梁、车厢横梁、车轮轮幅、轿车的滚形车轮轮辋，轮幅等；冷轧薄板主要用于车身，轿车车身用钢为电镀锌板、热镀锌板。按照整车、零部件等不同用途划分，汽车整车直接用钢量占全汽车行业用钢量比重为 50%，改装车占比 15%，摩托车占比 2%，发动机占比 1%，汽摩配件占比 32%，因此钢材价格上涨对汽车整车和零部件行业影响较大。

需要指出的是，钢材等大宗原材料价格对汽车制造成本的影响有限。根据估算，钢材涨价 1000 元/吨对单车成本的影响（以 6 万元成本的车为例）约为 0.1%，可见汽车行业对钢材价格的敏感度并不高。对于各车型来说，钢价对商用车的利润影响较乘用车稍大，对经济型车的利润影响相对中高级车更大。总体来看，钢材价格变动对汽车行业整体的影响已经逐渐趋弱，决定汽车产品销售价格的主要因素，在很大成分上决定于产品的科技含量。原材料

价格的变动只是判断汽车成本、销售价格变动的一种因素，并不起决定作用。由于现代汽车产业中，研发、设计、电子零部件等成本对汽车价格的影响力已经超过钢材等原材料成本，钢材价格在汽车制造业成本因素中的地位正在淡化。

尽管钢价对汽车制造的影响较为有限，但反过来看，汽车制造业对钢铁行业却有着较大的拉动作用。根据国务院发展研究中心的测算，汽车制造业所属的交通运输设备制造业产出每增加 1%，可以带动黑色金属冶炼及压延加工业产量增长 0.26%。

1.2.4.2 石油行业发展对汽车制造业的影响

石油价格变化对汽车行业的影响，主要体现在成本和需求两方面。从成本来看，油价上涨将从生产成本和使用成本两方面影响汽车行业：石油价格上涨将波及钢铁、润滑油、轮胎、塑料等汽车制造的相关上下游产业，造成汽车原材料采购成本及生产成本的升高；原油价格上涨还将提高汽车使用成本，加重汽车用户的负担，使部分汽车潜在消费者放弃购车计划。需求方面，原油价格上涨一定程度上还将影响到整个国民经济的发展，造成宏观经济增速放缓，从而影响居民收入和消费信心，造成汽车总体需求一定程度的下滑。

目前油价的变动对于汽车制造成本和需求的影响还不是十分突出，但随着石油消耗量的越来越大，能源矛盾越来越严重，油价对汽车行业的影响将会越来越明显。从 1993 年开始，中国成为石油净进口国，石油进口依存度从当年的 6% 增长至 2017 年的 67.4%。另据国务院发展研究中心和国际能源署的预测，我国 2020 年石油需求将是产出的 2-3 倍，2000-2020 年，我国增加的石油需求将占全球石油需求增量的 12%-28%。汽车化进程的快速发展是我国石油消费迅速增长的重要因素。我国汽车保有量 2002 年突破 2000 万辆，2005 年突破 3000 万辆，此后平均每年以将近 1000 万辆的速度增长，年增速为 17%。2020 年末，我国民用汽车保有量达到 2.8 亿辆，耗油约占整个石油消费量的 1/3。按照目前我国汽车市场的增长速度，每年新增汽车消耗的成品油相当于新建一个 2000 万吨的炼油厂。不难看出，未来油价的高低将严重影响汽车消费。此外，能源问题也凸显了发展新能源汽车的必要性和紧迫性。根据卓创资讯发布的数据，2020 年，我国汽油表观消费总量为 11619.73 万吨，同比下跌 7.59%；柴油表观消费总量为 14048.08 万吨，同比下跌 3.71%。随着我国新能源汽车产业的不断发展，汽车对于石油的需求将逐步减轻。公安部统计数据显示，截至 2020 年底，全国新能源汽车保有量达 492 万辆，占汽车总量的 1.75%，比 2019 年增加 111 万辆，增长 29.18%。新能源汽车增量连续三年超过 100 万辆，呈持续高速增长趋势，新能源汽车保有量的增加对国内汽油消费也形成明显替代作用。根据卓创资讯统计，按照目前 492 万辆的保有量粗略计算，可替代汽油量 290 万吨上下，替代占比达到 2.4%。

1.2.5 行业替代性

不同的汽车品种具有不同的替代品。由于国内乘用车目前处于向家庭普及的起步阶段，还不是纯粹的代步工具，主要替代品公交、地铁、火车、长途客车、飞机等对乘用车替代作

用非常不明显。但随着燃油费用的大幅增加，公交对乘用车的替代将逐渐增强。长期来看，公交优先战略越来越受重视，公交对乘用车的替代性也越来越强。商用车用途的主要替代是铁路运输，在经济繁荣期铁路运力不足，商用车需求迅速增长，在衰退期运输需求下降，运输成本低的铁路对公路运输替代性比较明显。

1.2.6 行业技术水平

我国作为汽车产业后起国家，从产业技术含量和增值能力角度看，行业发展大致要经历进口、KD 组装、引进技术和规模生产、自主创新并趋于成熟等四个阶段。从引进产品到引进技术，从以提高国产化率为目的的工艺创新到以适应不断变化的市场需求为目的的产品创新和技术创新，我国汽车产业在技术进步和自主创新方面取得了巨大成就，核心技术缺失的局面逐步得到扭转。

技术发展方面，从动力总成看，我国已经摆脱产品技术完全依赖国外的局面，商用车发动机和变速器已经从技术引进的消化吸收开始走向自主开发；乘用车发动机开发也从完全依赖国外走向联合开发，在自动变速器方面也有所突破。从汽车电子技术看，近十年来，我国汽车电子领域也取得了较大进步。在车载汽车电子产品领域、汽车电子控制系统（整车集成控制技术、ABS 技术、安全气囊技术、车身电子技术等）方面的技术日趋成熟。车辆被动安全性提高以及节能环保能力的增强，也都说明了企业核心技术能力正在不断提升。

在产品开发能力方面，内资企业也有了极大提高。目前各大企业的整车产品正向设计开发体系已经基本建立，这标志着我国整车产品开发已经摆脱了模仿阶段，进入到真正意义上的产品开发阶段。内资车企均已建立了符合企业自身特点的完整开发流程，试验验证能力得到了全面提升，企业产品研发数据库建设也已经起步，改变了过去严重依赖外资合作方的局面。

自主创新能力方面，加入 WTO 以后，我国汽车自主创新明显加速，创新成果明显，改变了计划经济时代“缺重少轻，轿车几乎空白”的局面。在商用车领域，入世十年以来，自主品牌商用车一直占据着市场主导地位，货车品牌中内资企业拥有的品牌占据 90% 左右，客车品牌中，内资企业拥有的品牌占到近 80%。除高端产品外，我国商用车产品总体技术水平与国外之间的差距大幅缩小，并直接推动了中国商用车产品的出口，使其成为中国整车产品出口的主力军，这一切都得益于企业自主创新能力的不断提升。商用车技术成果不断登上国家科技领奖台，彰显我国商用车领域技术实力的增强。乘用车方面，内资企业不仅扩大了生产规模，在技术能力方面也有了很大提升，产品质量的提升就是最直接的一个反映。近年来，我国新能源汽车技术水平显著提升，新能源乘用车主流车型综合工况里程升至 300 公里以上，安全性、可靠性及能耗水平大幅提升，尤其是纯电动汽车，其技术水平已经与国际先进水平基本同步。比亚迪、北汽、吉利、上汽等企业进入全球新能源汽车销量前十。目前，我国已形成了结构完整的动力电池产业体系，正负极电解液、隔膜等产品质量大幅提升，骨干企业

成本控制能力增强，国内外市场占有率稳步提高。同时，国产制造装备技术参数达到国际先进水平，自动化生产程度和智能制造能力不断提升，其中三元电池技术进步明显，规模应用产品的单体能量密度提升至 265Wh/kg，成本降至了 1 元/Wh 以下，与 2012 年相比，能量密度提高了 2.2 倍，而成本下降了 75%。磷酸铁锂电池技术趋于成熟，单体比能量达到了 160Wh/kg，成本降至 0.7 元/Wh。可以说，经过几十年的快速发展，我国的汽车工业技术水平得到了很大的提升，这种提升也体现在新能源汽车产销规模不断扩大，连续 5 年位居全球第一；动力电池产销规模稳居全球首位，培育形成了多家规模和技术全球领先的动力电池企业；新能源汽车车用电机基本实现国产替代，年装机量突破百万台；充电基础设施保有量快速增长，消费环境持续优化；市场推广取得阶段性成果，成为全球新能源汽车保有量最多的国家。

但目前，我国还算不上汽车强国，技术攻关还需加快步伐，核心技术掌控能力仍需加强。从国际上看，美国制定了动力电池单体能量密度 500Wh/kg 的目标；日本计划 2020 年研发出单体电池能量密度达 500Wh/kg 下一代新型动力电池研发；欧洲计划 2030 年本土生产的动力电池占全球 30%。韩国三星、LG、SK 等三家企业联合建立基金加速固态电池、锂金属电池和锂硫电池等技术的商业化。我国未来在新能源汽车领域仍要加强技术攻关，争取占据世界产业高点。

2 2020 年行业发展环境分析

2.1 宏观经济环境分析

2.1.1 全球经济受疫情影响陷入衰退

2020 年，新冠疫情席卷全球，对各经济体的生产制造、消费投资、社会治理、民众信心等造成全方位冲击，全球经济陷入“大萧条”以来最严重衰退。

2.1.1.1 2020 年全球经济萎缩 3.5%

欧美经济在 2020 年均陷入深度衰退中，虽然 2020 年下半年持续复苏，但是因为二次疫情和变异毒株的冲击，经济修复放缓，欧洲经济更是面临二次探底的风险。疫苗的接种进展为当前经济复苏的核心影响因素，当疫苗广泛接种有效缓解疫情形势后，欧美日等经济体经济将会进入强劲复苏期。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日所发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2020 年全球经济萎缩 3.5%。较 2020 年 10 月《世界经济展望报告》预测值高 0.9 个百分点，这反映了 2020 年下半年全球经济总体复苏势头强于预期。

具体来看，进入 2020 年以来，新冠肺炎疫情取代全球贸易争端，成为全球最核心的系统性风险，当前依然制约着经济的复苏。根据中国银行研究院发布的《全球经济金融展望报告（2021 年）》指出，2020 年全球经济表现出以下特征：

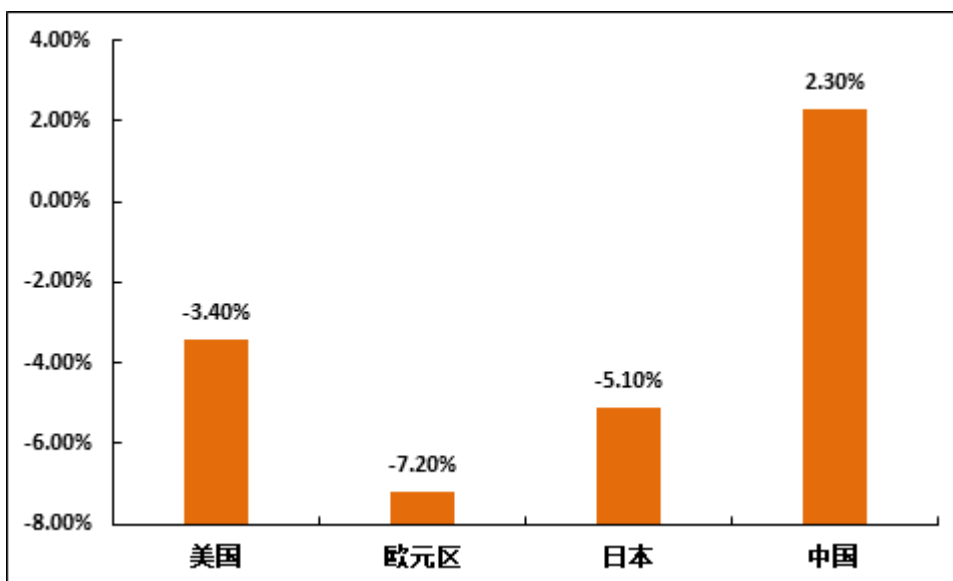
2020 年上半年，疫情相继在东亚、欧美、拉美、非洲等地区蔓延，各经济体采取的防控措施阻断了人员、资本、货物、技术、服务等自由流动，社会恐慌情绪严重，经济运行面临供需萎缩与金融动荡的双重冲击。其中，2020 年 2 季度国际商品贸易和服务贸易分别下降 21%和 30%，上半年全球跨境直接投资（FDI）同比下降 49%。受此影响，全球经济大幅下行，2020 年 1、2 季度 GDP 增速（环比折年率，下同）分别为-10.9%、-18.9%。

2020 年下半年，伴随着部分经济体疫情形势好转、推动复工复产，加上史无前例的纾困政策发挥作用，全球经济开始触底回升。供给方面，摩根大通全球综合 PMI 指数自 7 月以来已连续四个月位于荣枯线上方，制造业、服务业景气度均有所改善，其中，制造业新订单指数 10 月已回升至 55。需求方面，OECD 消费者信心指数反弹，主要国家零售销售额同比增速上升；部分国家国内商旅等出行需求增加，2020 年 10 月亚洲、北美航班恢复率分别回升至 60%和 40%以上，中国航班恢复率达到 96%；制造业出口订单开始增加，世界贸易量连续四个月环比上升，全球贸易同比萎缩程度大幅收窄。然而，随着 4 季度疫情反弹，部分经济体消费、出口已显示出放缓迹象。预计，2020 年 3、4 季度全球 GDP 增速将分别为 29.5%和 -5.3%。整体来看，全球经济在 2020 年经历了大起大落，全年 GDP 增速为-4.9%，同比下降 7.4 个百分点。

从主要国家来看，**美国经济复苏动能略显疲软**。美国商务部经济分析局公布数据显示，

2020 年美国全年 GDP 萎缩 3.5%，为 2009 年以来首次下降，3.5% 的跌幅创二战以来最差。欧洲经济活动受挫，复苏预期推迟。据欧盟统计局 2021 年 2 月 2 日发布的初步数据显示，欧元区 19 国 2020 年国内生产总值（GDP）较前一年下滑 6.8%，欧盟 27 国 GDP 下滑 6.4%。日本经济继续维持温和反弹。据日本内阁府发布统计数据显示，日本 2020 年国内生产总值 GDP 较 2019 年萎缩了 4.8%，下滑幅度仅次于 2009 年的 5.7%，11 年来首次呈现负增长。

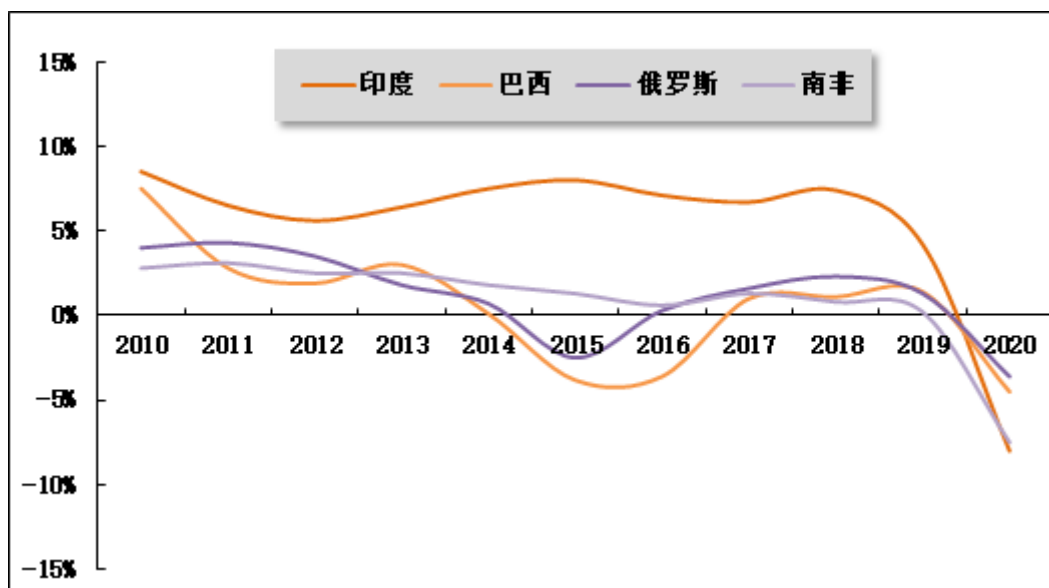
图 2 2020 年相关国家 GDP 增速



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

新兴市场仍面临较大不确定性。受疫情影响，投资者对新兴市场资产需求下降，加速了部分新兴市场货币贬值，拉美国家货币贬值幅度大，而疫情控制较好的部分亚洲新兴市场货币小幅升值。未来，金融市场总体将延续趋稳态势，但是地缘政治、刺激政策潜在风险等负面因素不容小觑。新兴市场或将出现资本外流，拉美外部融资需求较高的国家将更加脆弱。这主要是由于经济衰退、利率下降影响了其对外资的吸引力；逆全球化削弱了其参与全球价值链（特别是传统制造业）关键环节的竞争力。疫情也导致新兴经济体财政支出和赤字上升，限制了其宽松政策的空间。

图 3 2010 年-2020 主要新兴经济体国内生产总值同比增长率



数据来源：公开数据，国研网行业研究部加工整理

2.1.2 我国国民经济稳定恢复

2020年，我国统筹疫情防控和经济社会发展取得重大成果，我国经济运行持续稳定恢复，就业民生保障有力，经济社会发展主要目标任务完成情况好于预期，在世界主要经济体中率先实现正增长，经济总量迈上百万亿元新台阶。

统筹防疫和发展成效显著，全年经济实现增长。国家统计局数据显示，初步核算，2020年国内生产总值1015986亿元，按可比价格计算，比上年增长2.3%。分季度看，一季度同比下降6.8%，二季度增长3.2%，三季度增长4.9%，四季度增长6.5%。分产业看，第一产业增加值77754亿元，比上年增长3.0%；第二产业增加值384255亿元，增长2.6%；第三产业增加值553977亿元，增长2.1%。

表3 2008年-2020年各产业国内生产总值及同比增长情况

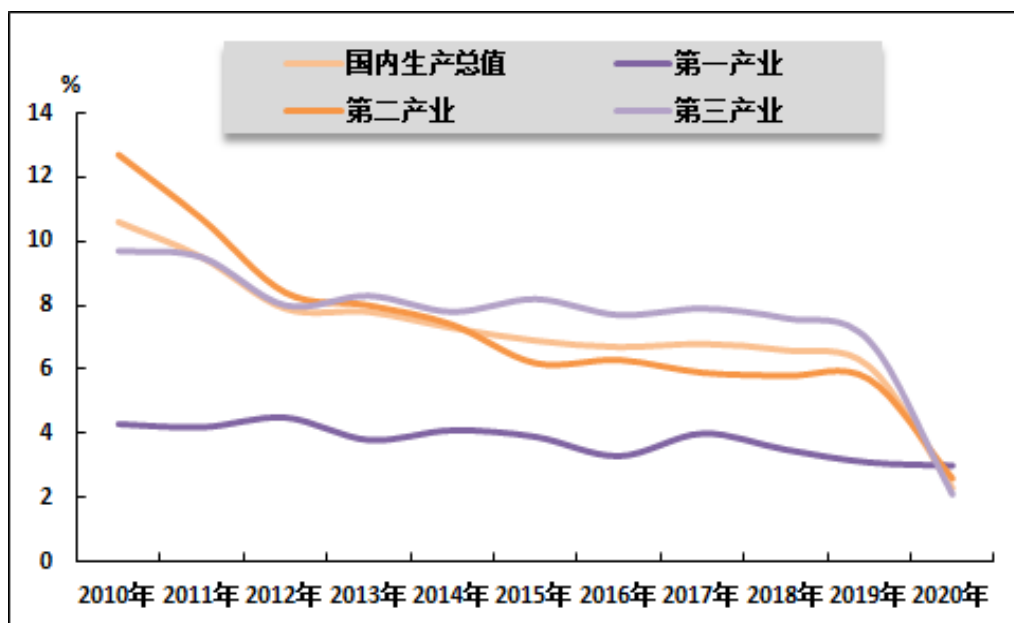
单位：亿元，%

时间	国内生产总值		第一产业		第二产业		第三产业	
	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长	绝对数	同比增长
2010年	413030	10.6	39363	4.3	191630	12.7	182038	9.7
2011年	489301	9.5	46163	4.2	227039	10.7	216099	9.5
2012年	540367	7.9	50902	4.5	244643	8.4	244822	8.0
2013年	595244	7.8	55329	3.8	261956	8	277959	8.3
2014年	643974	7.3	58344	4.1	277572	7.4	308059	7.8

2015年	689052	6.9	60862	3.9	282040	6.2	346150	8.2
2016年	740061	6.7	60139	3.3	296548	6.3	383374	7.7
2017年	820754	6.8	62100	4.0	332743	5.9	425912	7.9
2018年	900310	6.6	64734	3.5	366001	5.8	469575	7.6
2019年	990865	6.1	70467	3.1	386165	5.7	534233	6.9
2020年	1015986	2.3	77754	3.0	384255	2.6	553977	2.1

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 4 2010 年-2020 年国内生产总值及三次产业同比增长率变化趋势



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

固定资产投资稳步回升，高技术产业和社会领域投资增长较快。2020 年全国固定资产投资（不含农户）518907 亿元，比上年增长 2.9%。分领域看，基础设施投资增长 0.9%，制造业投资下降 2.2%，房地产开发投资增长 7.0%。全国商品房销售面积 176086 万平方米，增长 2.6%；商品房销售额 173613 亿元，增长 8.7%。三次产业投资增速全部转正，其中第一产业投资增长 19.5%，第二产业投资增长 0.1%，第三产业投资增长 3.6%。民间投资 289264 亿元，增长 1.0%。高技术产业投资增长 10.6%，快于全部投资 7.7 个百分点，其中高技术制造业和高技术服务业投资分别增长 11.5%和 9.1%。高技术制造业中，医药制造业、计算机及办公设备制造业投资分别增长 28.4%、22.4%；高技术服务业中，电子商务服务业、信息服务业投资分别增长 20.2%、15.2%。社会领域投资增长 11.9%，快于全部投资 9.0 个百分点，其中卫生、教育投资分别增长 29.9%和 12.3%。12 月份，固定资产投资环比增长 2.32%。

工业生产持续发展，高技术制造业和装备制造业较快增长。2020 年全国规模以上工业增加值比上年增长 2.8%。分经济类型看，国有控股企业增加值增长 2.2%；股份制企业增长 3.0%，外商及港澳台商投资企业增长 2.4%；私营企业增长 3.7%。分三大门类看，采矿业增加值增长 0.5%，制造业增长 3.4%，电力、热力、燃气及水生产和供应业增长 2.0%。高技术制造业和装备制造业增加值分别比上年增长 7.1%、6.6%，增速分别比规模以上工业快 4.3、3.8 个百分点。从产品产量看，工业机器人、新能源汽车、集成电路、微型计算机设备同比分别增长 19.1%、17.3%、16.2%、12.7%。

粮食产量再创新高，生猪生产持续较快恢复。2020 年全国粮食总产量 66949 万吨，比上年增长 0.9%，增产 565 万吨。其中，夏粮产量 14286 万吨，增长 0.9%；早稻产量 2729 万吨，增长 3.9%；秋粮产量 49934 万吨，增长 0.7%。分品种看，稻谷产量 21186 万吨，增长 1.1%；小麦产量 13425 万吨，增长 0.5%；玉米产量 26067 万吨，持平略减；大豆产量 1960 万吨，增长 8.3%。全年猪牛羊禽肉产量 7639 万吨，比上年下降 0.1%。其中，牛肉产量 672 万吨，增长 0.8%；羊肉产量 492 万吨，增长 1.0%；禽肉产量 2361 万吨，增长 5.5%；禽蛋产量 3468 万吨，增长 4.8%；牛奶产量 3440 万吨，增长 7.5%；猪肉产量 4113 万吨，下降 3.3%。2020 年末，生猪存栏、能繁殖母猪存栏比上年末分别增长 31.0%、35.1%。

服务业逐步恢复，现代服务业增势良好。2020 年全国服务业生产指数与上年持平。信息传输、软件和信息技术服务业，金融业增加值分别增长 16.9%、7.0%，增速分别快于第三产业 14.8、4.9 个百分点。

市场销售较快恢复，消费升级类商品销售增速加快。2020 年社会消费品零售总额 391981 亿元，比上年下降 3.9%。其中，限额以上单位消费品零售额 143323 亿元，下降 1.9%。按经营单位所在地分，城镇消费品零售额 339119 亿元，下降 4.0%；乡村消费品零售额 52862 亿元，下降 3.2%。按消费类型分，餐饮收入 39527 亿元，下降 16.6%；商品零售 352453 亿元，下降 2.3%。

对外贸易实现正增长，贸易结构持续优化。2020 年货物进出口总额 321557 亿元，比上年增长 1.9%。其中，出口 179326 亿元，增长 4.0%；进口 142231 亿元，下降 0.7%。进出口相抵，顺差为 37096 亿元。机电产品出口增长 6%，占出口总额的 59.4%，比上年提高 1.1 个百分点。一般贸易进出口占进出口总额的比重为 59.9%，比上年提高 0.9 个百分点。民营企业进出口增长 11.1%，占进出口总额的比重为 46.6%，比上年提高 3.9 个百分点。

居民收入增长与经济增长基本同步。2020 年，全国居民人均可支配收入 32189 元，比上年名义增长 4.7%。扣除价格因素后，全国居民人均可支配收入实际增长 2.1%，与经济增长基本同步。2020 年全国居民人均收入比 2010 年增加一倍。扣除价格因素后，2011 年—2020 年全国居民人均可支配收入年均实际增长 7.2%，十年累计实际增长 100.8%，即全国居民人均可支配收入比 2010 年增加了一倍。

2.2 产业政策环境分析

2020 年，我国汽车行业政策变化主要有三大方面：一是应对新冠肺炎疫情影响，保障行业稳定发展，工信部及时组织开展负压救护车生产，并针对疫情对相关管理做出灵活安排；相关部门支持商贸流通行业复工营业，稳定汽车消费。二是继续加快推进汽车电动化、智能化、网联化发展，新能源汽车方面，对新能源汽车准入管理规定进行适当调整，印发《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，完善新能源汽车推广应用财政补贴政策，继续免征车辆购置税，开展燃料电池汽车示范应用；智能网联汽车方面，印发《智能汽车创新发展战略》，完成《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准制定等。三是稳定和扩大汽车消费，包括 11 部门联合出台稳定扩大汽车消费措施，三部门开展新能源汽车下乡活动等。四是加强管理，规范行业发展秩序，调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求，开展货车非法改装专项整治工作，加强报废机动车回收利用管理，加强汽车远程升级（OTA）技术召回监管。

2.2.1 应对新冠肺炎疫情影响 保障行业稳定发展

2.2.1.1 工信部组织开展负压救护车重点生产企业督导检查

为做好新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控物资保障工作，加强负压救护车生产质量检查工作，2020 年 2 月 4 日，工业和信息化部装备工业一司会同国家卫健委、国家药监局相关司局赴北京北铃专用汽车有限公司进行督导检查，重点了解企业生产及检测过程、产品质量和生产一致性保障能力、安全生产工作等情况。与此同时，工业和信息化部装备工业一司委托河南、江苏、山东、天津等省（市）工业和信息化主管部门分别对辖区内生产负压救护车、负压设备等关键零部件的企业开展督导检查，了解并协调解决企业生产过程中遇到的困难和问题，确保产品质量并按时交付，为疫情防控工作做出积极贡献。在多部门的共同努力下，我国负压救护车总体满足了疫情防控需要，为打赢疫情防控阻击战提供了有效的支撑。

2.2.1.2 工信部针对车企发布疫情防控期间工作安排通知

为做好新型冠状病毒疫情防控工作，最大限度减少人员聚集，阻断疫情传播扩散，保护人民群众的生命安全和身体健康，2020 年 2 月 5 日，工信部装备工业发展中心针对相关车辆生产企业发布了《关于新型冠状病毒感染的肺炎疫情防控期间公告、合格证、双积分管理有关工作安排的通知》（以下简称“通知”）。

通知主要涉及企业准入考核、产品准入审查、机动车合格证管理以及乘用车企业双积分管理等几大方面。企业准入考核方面，在疫情防控期间，将根据不同地区疫情发展情况和企业实际复工生产情况协商确定企业现场审查事宜，对已申请进行现场准入的企业，根据情况给予时间延期，不必提交补充资料，确保企业相关权益得到有效保障。原计划安排在 2020 年 2 月的现场审核项目，原则上全部暂缓实施。产品准入审查方面，相关企业可根据工作实际，通过公告产品准入信息系统申报产品；受理及审查工作全部采用网络在线方式正常开展，

并将根据疫情发展情况，协调安排工作人员，确保产品准入审查工作顺利进行。机动车合格证管理方面，各机动车企业和个人可根据工作实际，通过合格证业务办理平台办理各项业务；通过合格证信息系统上传国产机动车合格证和进口车辆电子信息数据，工业和信息化部装备工业发展中心实时接收并与相关部门实施数据交换。乘用车企业双积分管理方面，各乘用车企业可根据工作实际，通过双积分管理系统办理各项业务。在疫情防控期间，乘用车企业在线提交 2019 年度乘用车企业双积分执行报告及信用承诺书扫描件。对于提交时限要求，将根据不同地区疫情发展情况和企业实际复工情况，给予时间延期。

疫情的发生，对汽车企业生产造成了极大阻碍。工信部及时针对该情况对日常管理工作制定了人性化的管理措施，将大大减轻企业压力，帮助企业渡过发展的困难时期，有利于稳定行业发展，助力后期行业的有序恢复。

2.2.1.3 相关部门支持商贸流通企业复工营业 稳定汽车消费

2020 年 3 月 27 日，商务部办公厅、国家发改委办公厅、国家卫健委办公厅联合发布《关于支持商贸流通企业复工营业的通知》，要求毫不放松抓紧抓实抓细各项防控工作，精准有序扎实地推动商贸流通行业复工营业。其中针对汽车行业，通知提出，稳住汽车消费，各地商务主管部门要积极推动出台新车购置补贴、汽车“以旧换新”补贴、取消皮卡进城限制、促进二手车便利交易等措施，组织开展汽车促销活动，实施汽车限购措施地区的商务主管部门要积极推动优化汽车限购措施，稳定和扩大汽车消费。

有序推进商贸流通业复工营业，将使疫情期间被抑制、被冻结的消费重新释放，把疫情造成的损失降到最低限度，有利于增强消费对经济增长的基础性作用。适当出台汽车稳定消费措施将有序推动汽车行业恢复，从而对稳定经济增长起到正向推进作用。

2.2.2 加快推进汽车电动化、智能化、网联化发展

2.2.2.1 工信部修改《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》

为规范新能源汽车生产活动，保障公民生命财产安全和公共安全，促进我国新能源汽车产业持续健康发展，工业和信息化部于 2017 年发布实施《新能源汽车生产企业及产品准入管理规定》（简称《准入规定》）。《准入规定》发布实施以来，新能源汽车生产企业能力不断提高，产品质量安全水平有效提升，我国新能源汽车产业发展取得积极进展。随着国内外形势的发展变化，为更好适应我国新能源汽车产业发展需要，进一步放宽准入门槛，激发市场活力，加强事中事后监管，促进我国新能源汽车产业高质量发展，需要对《准入规定》部分条款进行修改。2020 年 2 月 10 日，工信部发布《工业和信息化部关于修改〈新能源汽车生产企业及产品准入管理规定〉的决定（征求意见稿）》，向社会公开征求意见。2020 年 7 月 24 日，工信部审议通过了《工业和信息化部关于修改〈新能源汽车生产企业及产品准入管理规定〉的决定》，并于 8 月 19 日正式发布了新版的《准入规定》，自 2020 年 9 月 1 日起正式施

行。

本次修改的主要内容有三个方面。一是删除申请新能源汽车生产企业准入有关“设计开发能力”的要求。为更好激发企业活力，降低企业准入门槛，删除了第五条以及《新能源汽车生产企业准入审查要求》等附件中有关“设计开发能力”的相关内容。二是将新能源汽车生产企业停止生产的时间由 12 个月调整为 24 个月。《道路机动车辆生产企业及产品准入管理办法》（工业和信息化部令第 50 号）第三十四条第三款规定生产企业连续两年不能维持正常生产经营的，需要特别公示。《准入规定》关于新能源汽车生产企业特别公示的要求应与其保持一致。三是删除有关新能源汽车生产企业申请准入的过渡期临时条款。过渡期临时条款主要适用于《准入规定》实施前已获得准入的新能源汽车生产企业和产品，要求其在 2017 年 7 月 1 日至 2019 年 6 月 30 日期间遵守有关过渡性规定，目前过渡期已经结束。同时，根据上述条款的修改，《决定》对《准入规定》的部分附件作出相应修改。

新版的《准入规定》降低了行业准入门槛，减少了对新进入企业的束缚。但从根本上看，相关部门对新能源汽车的监管并没有放松，而是将监管重点从准入环节移至生产环节，监管方向由研发能力转向了生产能力、质量及一致性控制能力、售后及安全保障能力等方面，相较之前更加精准。这种监管方式的改变一方面有利于企业充分参与充分竞争，另一方面也有助于市场的进一步规范，从而更好地释放市场活力，推动新能源汽车产业高质量发展。

2.2.2.2 11 部门联合印发《智能汽车创新发展战略》

当今世界，新一轮科技革命和产业变革方兴未艾，智能汽车已成为全球汽车产业发展的战略方向。为加快推进智能汽车创新发展，2020 年 2 月 24 日，国家发改委等 11 部门联合印发《智能汽车创新发展战略》（简称《战略》）。

在战略愿景里，《战略》提出，展望 2035 到 2050 年，中国标准智能汽车体系全面建成、更加完善。安全、高效、绿色、文明的智能汽车强国愿景逐步实现，智能汽车充分满足人民日益增长的美好生活需要。具体战略愿景包括，到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成。实现有条件自动驾驶的智能汽车达到规模化生产，实现高度自动驾驶的智能汽车在特定环境下市场化应用。智能交通系统和智慧城市相关设施建设取得积极进展，车用无线通信网络（LTE-V2X 等）实现区域覆盖，新一代车用无线通信网络（5G-V2X）在部分城市、高速公路逐步开展应用，高精度时空基准服务网络实现全覆盖。

《战略》明确了发展智能汽车的六大具体任务。一是要构建协同开放的智能汽车技术创新体系：要突破关键基础技术，完善测试评价技术，开展应用示范试点。二是要构建跨界融合的智能汽车产业生态体系：要增强产业核心竞争力，培育新型市场主体，创新产业发展形态，推动新技术转化应用。三是要构建先进完备的智能汽车基础设施体系：要推进智能化道路基础设施规划建设，建设广泛覆盖的车用无线通信网络，建设覆盖全国的车用高精度时空

基准服务能力，建设覆盖全国路网的道路交通地理信息系统，建设国家智能汽车大数据云控基础平台。四是要构建系统完善的智能汽车法规标准体系：健全法律法规，完善技术标准，推动认证认可。五是要构建科学规范的智能汽车产品监管体系：加强车辆产品管理，加强车辆使用管理。六是要构建全面高效的智能汽车网络安全体系：完善安全管理联动机制，提升网络安全防护能力，加强数据安全监督管理。

发展智能汽车，对我国具有重要的战略意义。首先，有利于提升产业基础能力，突破关键技术瓶颈，增强新一轮科技革命和产业变革引领能力，培育产业发展新优势；其次，有利于加速汽车产业转型升级，培育数字经济，壮大经济增长新动能；再次，有利于加快制造强国、科技强国、网络强国、交通强国、数字中国、智慧社会建设，增强新时代国家综合实力；最后，有利于保障人民群众生命安全，提高交通效率，促进节能减排，增进人民福祉。

2.2.2.3 自动驾驶分级国标进入公示期 拟于 2021 年实施

2020 年 3 月 9 日，工业和信息化部科技司宣布完成《汽车驾驶自动化分级》推荐性国家标准制定工作，并对标准报批稿及编制说明予以公示，公示截止日期为 2020 年 4 月 9 日；根据相关文件，该标准拟于 2021 年 1 月 1 日起实施。

基于驾驶自动化系统能够执行动态驾驶任务的程度，根据在执行动态驾驶任务中的角色分配以及有无设计运行条件限制，将驾驶自动化分成 0-5 级。其中，对驾驶自动化等级的划分主要基于驾驶自动化系统是否持续执行动态驾驶任务中的车辆横向或纵向运动控制、驾驶自动化系统是否同时持续执行动态驾驶任务中的车辆横向和纵向运动控制、驾驶自动化系统是否持续执行动态驾驶任务中的目标和事件探测与响应、驾驶自动化系统是否执行动态驾驶任务接管，以及驾驶自动化系统是否存在设计运行条件限制等 5 个要素。在实际判定过程中，则主要根据驾驶自动化等级划分要素和流程图进行驾驶自动化等级划分和判定。

驾驶自动化技术是国际公认的未来发展方向和关注焦点之一。制定国家标准的意义不仅在于汽车产品与技术的升级，更有可能带来汽车及相关产业全业态和价值链体系的重塑。中、美、欧、日等都将驾驶自动化技术作为交通领域的重点发展方向，并从国家层面进行战略布局。因此，国家政策、行业发展也亟需形成统一的规范性分级，促进行业发展。

2.2.2.4 我国完善新能源车推广机制和机动车报废更新政策

2020 年 3 月 17 日，国家发改委和司法部联合印发《关于加快建立绿色生产和消费法规政策体系的意见》（以下简称《意见》）。《意见》指出，要完善机动车报废更新政策和新能源汽车推广机制等，加快建立绿色生产和消费法规政策体系。《意见》明确，以电器电子产品、汽车产品、动力蓄电池、铅酸蓄电池、饮料纸基复合包装物为重点，加快落实生产者责任延伸制度，适时将实施范围拓展至轮胎等品种，强化生产者废弃产品回收处理责任。支持建立发动机、变速箱 等汽车旧件回收、再制造加工体系，完善机动车报废更新政策。《意见》强

调，要建立完善新能源汽车和节能家电、高效照明产品、节水器具、绿色建材等绿色产品等的推广机制，有条件的地方对消费者购置节能型家电产品、节能新能源汽车、节水器具等给予适当支持。此外，《意见》还鼓励公交、环卫、出租、通勤、城市邮政快递作业、城市物流等领域新增和更新车辆采用新能源和清洁能源汽车。

目前，我国绿色生产和消费领域法规政策仍不健全，还存在激励约束不足、操作性不强等问题。《意见》的发布将促使我国绿色发展水平实现总体提升。新能源汽车这一代表绿色发展的典型产品也将因此受益。

2.2.2.5 工信部发布 2020 年新能源汽车、智能网联汽车标准化工作要点

2020 年 4 月 16 日，工业和信息化部发布了《2020 年新能源汽车标准化工作要点》与《2020 年智能网联汽车标准化工作要点》（以下简称《新能源车标准化要点》与《智能网联车标准化要点》），对我国新能源汽车与智能网联汽车的标准化与阶段性任务作出了批示。《新能源车标准化要点》提出，我国 2020 年新能源汽车标准化工作，将聚焦于持续优化标准体系，加快重点标准研制（电动汽车整车领域、燃料电池、动力电池、充换电领域），以及深化国际交流合作三个方面。《智能网联车标准化要点》则提出，2020 年重点推动标准体系与产业需求对接协同、体系与技术发展相互支撑，建立国标、行标、团标协同配套新型标准体系。具体来看分为四个部分，一是完成标准体系阶段性建设目标；二是推进产品管理和应用示范标准研制；三是加快推进各类急需关键标准出台；四是深化国际标准法规交流与合作。

与 2019 年的要点相比，2020 年的《新能源车标准化要点》更加强调标准的顶层设计，并将制定标准工作路径，提出将编制发布《中国电动汽车标准化工作路线图》第三版文件。从具体领域来看，提出的标准研制重点基本都是对此前要求的细化与深化。智能网联汽车方面，2020 年是完成智能网联汽车标准体系建设第一阶段目标的收官之年，也是下一阶段工作谋篇布局之年。与 2019 年的文件对比，《智能网联车标准化要点》在篇幅和内容方面均明显增加，将有效促进智能网联汽车技术快速发展和应用。

2.2.2.6 2021 年、2022 年我国继续对新能源汽车实施免征车辆购置税政策

2020 年 4 月 22 日，财政部、国家税务总局和工信部发布《关于新能源汽车免征车辆购置税有关政策的公告》（简称《公告》）。根据《公告》，自 2021 年 1 月 1 日至 2022 年 12 月 31 日，对消费者购置的新能源汽车免征车辆购置税。2020 年 12 月 31 日前已列入《免征车辆购置税的新能源汽车车型目录》的新能源汽车免征车辆购置税政策继续有效。

新能源汽车免购置税政策最早从 2014 年 9 月开始执行，直接刺激了市场的快速增长。2017 年底到期后，政府部门又发布了延续性政策，将新能源汽车免购置税期限延长了三年至 2020 年底。此次《公告》的发布，意味着新能源汽车免购置税政策再次延长两年。整体来看，销售端免征购置税，一方面继续释放了国家大力支持新能源汽车产业发展的信号，另

一方面也对促进新能源汽车市场发展形成了实质利好。

2.2.2.7 四部委完善新能源汽车推广应用财政补贴政策

为支持新能源汽车产业高质量发展，做好新能源汽车推广应用工作，促进新能源汽车消费，财政部、工业和信息化部、科技部和发展改革委于 2020 年 4 月 23 日发布《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（以下简称“通知”）。通知提出，延长补贴期限，平缓补贴退坡力度和节奏。综合技术进步、规模效应等因素，将新能源汽车推广应用财政补贴政策实施期限延长至 2022 年底。平缓补贴退坡力度和节奏，原则上 2020-2022 年补贴标准分别在上一年基础上退坡 10%、20%、30%。通知明确，适当优化技术指标，促进产业做优做强。2020 年，保持动力电池系统能量密度等技术指标不作调整，适度提高新能源汽车整车能耗、纯电动乘用车纯电续航里程门槛。通知还要求，完善资金清算制度，提高补贴精度；调整补贴方式，开展燃料电池汽车示范应用；强化资金监管，确保资金安全；完善配套政策措施，营造良好发展环境。

我国新能源汽车发展起步早、开局好，但当前仍存在一些现实困难，新能源汽车成本仍然较高，难以与传统车竞争，需要政策继续给予支持，巩固和扩大来之不易的发展成果。年初发生的新冠肺炎疫情对新能源汽车市场造成较大冲击。延长优惠支持政策，有助于拉动市场消费，对冲疫情影响，也有利于支持相关行业和企业尽快恢复到正常状态。

2.2.2.8 工信部公布 2019 年度乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况

根据《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》（工业和信息化部、财政部、商务部、海关总署、市场监管总局（原质检总局）令 第 44 号）要求，2020 年 7 月 2 日，工信部公告了 2019 年度中国乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分情况。

根据公告，2019 年度中国境内 144 家乘用车企业共生产/进口乘用车 2093.00 万辆（含新能源乘用车，不含出口乘用车，下同），行业平均整车整备质量为 1480 千克，平均燃料消耗量实际值为 5.56 升/100 公里，燃料消耗量正积分为 643.43 万分，燃料消耗量负积分为 510.73 万分，新能源汽车正积分 417.33 万分，新能源汽车负积分 85.53 万分。从平均燃料消耗量结果来看，自主品牌乘用车生产企业依靠新能源汽车普遍取得了较好的成绩，而外资及进口汽车企业表现则不尽人意。为适应产业发展新形势，进一步优化管理机制，更好促进节能与新能源汽车产业高质量发展，2020 年 6 月 15 日，工信部正式发布了修改后的双积分管理办法，自 2021 年 1 月 1 日起施行。新的办法对双积分政策进一步完善，并调整了 2021-2023 年的新能源汽车积分比例要求。在我国双积分政策日趋严格的背景下，未来乘用车生产企业，尤其是合资企业需加大电动化产品生产和布局。一方面，新版双积分办法降低了正积分的供给，预计后期积分价格将有所提升，各汽车企业更应提高新能源汽车的生产比例。另一方面，新的双积分管理办法丰富了关联企业的认定条件。允许同一外方母公司旗下的合资企业间、国内汽车企业与其持股的境外生产企业所对应的授权进口供应企业间转让平

均燃料消耗量积分。因此，各乘用车生产企业可以通过并购新能源汽车生产企业的方式增加正积分供给，未来市场并购活动或将更加频繁。

2.2.2.9 五部委决定开展燃料电池汽车示范应用

为推动我国燃料电池汽车产业持续健康、科学有序发展，财政部、工业和信息化部、科技部、发展改革委、国家能源局决定开展燃料电池汽车示范应用工作。2020年9月21日，财政部正式发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》（简称《通知》），明确了支持方式、示范内容、示范城市选择和组织实施的相关细节。

《通知》明确了“以奖代补”的支持方式。针对产业发展现状，五部门将对燃料电池汽车的购置补贴政策，调整为燃料电池汽车示范应用支持政策，对符合条件的城市群开展燃料电池汽车关键核心技术产业化攻关和示范应用给予奖励，形成布局合理、各有侧重、协同推进的燃料电池汽车发展新模式。示范期暂定为四年。示范期间，五部门将采取“以奖代补”方式，对入围示范的城市群按照其目标完成情况给予奖励。奖励资金由地方和企业统筹用于燃料电池汽车关键核心技术产业化，人才引进及团队建设，以及新车型、新技术的示范应用等，不得用于支持燃料电池汽车整车生产投资项目和加氢基础设施建设。

自2009年以来，我国一直支持燃料电池汽车发展，对消费者购买燃料电池车辆给予购置补贴。据统计，截至2020年7月，我国累计推广燃料电池汽车超过7200辆，建成加氢站约80座，社会资本投入积极性明显提高。但我国燃料电池汽车产业仍面临核心技术和关键零部件缺失、企业创新能力不强、加氢设施建设难等突出问题，政策调整优化势在必行。本次发布的《通知》，从内容上看更加务实，将有效推动燃料电池汽车产业发展，加速燃料电池车辆的市场推广。

2.2.2.10 国务院办公厅印发新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）

发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路，是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。2012年国务院发布《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020年）》以来，我国坚持纯电驱动战略取向，新能源汽车产业发展取得了巨大成就，成为世界汽车产业发展转型的重要力量之一。与此同时，我国新能源汽车发展也面临一些新的情况和问题，需要新的规划进行指引。2020年11月2日，国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（以下简称《规划》），作为未来十五年新能源汽车产业发展的纲领。

《规划》指出，要以习近平新时代中国特色社会主义思想为指引，坚持新发展理念，以深化供给侧结构性改革为主线，坚持电动化、网联化、智能化发展方向，以融合创新为重点，突破关键核心技术，优化产业发展环境，推动我国新能源汽车产业高质量可持续发展，加快建设汽车强国。《规划》提出，到2025年，纯电动乘用车新车平均电耗降至12.0千瓦时/百公里，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的20%左右，高度自动驾驶汽车实现

限定区域和特定场景商业化应用。到 2035 年，纯电动汽车成为新销售车辆的主流，公共领域用车全面电动化，燃料电池汽车实现商业化应用，高度自动驾驶汽车实现规模化应用，有效促进节能减排水平和社会运行效率的提升。《规划》部署了 5 项战略任务：一是提高技术创新能力，二是构建新型产业生态，三是推动产业融合发展，四是完善基础设施体系，五是深化开放合作。

当前，我国新能源汽车产业发展仍然存在着关键核心技术创新能力不强、基础设施建设滞后、服务模式有待创新完善、产业生态尚不健全等突出问题。与此同时，全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展，汽车产业进入百年未有的大变革时代，汽车与信息通信、能源等领域加速融合，新能源汽车发展既有新的挑战也迎来了难得的发展机遇。面对挑战，迫切需要《规划》来加强统筹谋划、开展系统布局，推动产业发展再上新台阶。

2.2.2.11 交通运输部发布《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》

交通运输部高度重视自动驾驶技术发展和应用，为落实加快建设交通强国等重大战略，把握全球科技和产业变革机遇，更好推动前沿技术赋能交通运输高质量发展，在深入调研、广泛征求意见的基础上，交通运输部制定出台了《关于促进道路交通自动驾驶技术发展和应用的指导意见》（简称《指导意见》），并于 2020 年 12 月 30 日正式发布。

《指导意见》提出了未来 5 年的发展目标，到 2025 年，自动驾驶基础理论研究取得积极进展，道路基础设施智能化、车路协同等关键技术及产品研发和测试验证取得重要突破；出台一批自动驾驶方面的基础性、关键性标准；建成一批国家级自动驾驶测试基地和先导应用示范工程，在部分场景实现规模化应用，推动自动驾驶技术产业化落地。《指导意见》坚持问题导向，按照“鼓励创新、多元发展、试点先行、确保安全”的原则，明确以关键技术研发为基础、以典型场景应用示范为先导、以政策和标准为保障的思路，提出了 4 个方面 12 项工作任务。根据规划，交通运输部将统筹科研资源，围绕自动驾驶在行业应用的关键技术开展攻关，组织开展自动驾驶先导应用示范工程，打造一批典型示范项目。同时还将做好与相关部门的协同，营造鼓励自动驾驶创新发展的政策环境。

《指导意见》的出台，一是落实交通强国建设等重大战略的需要，二是推动前沿技术赋能交通运输高质量发展的需要，三是促进国内技术和产业发展的需要，四是主动把握全球科技和产业变革机遇的需要。《指导意见》出台后，将更好地指引我国自动驾驶技术发展，加快我国自动驾驶技术应用速度。

2.2.2.12 财政部进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策

为进一步推动新能源汽车产业健康有序发展，2020 年 12 月 31 日，财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委联合发布《关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（以下简称《通知》）。

《通知》明确，为创造稳定政策环境，2021年保持现行购置补贴技术指标体系框架及门槛要求不变。按照《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》规定，2021年新能源汽车购置补贴标准在2020年的基础上退坡20%；为加快公共交通等领域汽车电动化，城市公交、道路客运、出租（含网约车）、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的新能源汽车，2021年补贴标准在2020年的基础上退坡10%。按此，《通知》明确了不同类型、不同领域车辆产品的补贴标准，为补贴政策精准执行提供依据。考虑到有关退坡比例已通过《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》提前发布，上述标准从2021年1月1日起执行。《通知》要求，做好测试工况切换衔接，实现新老标准平稳过渡。考虑到2021年我国新能源汽车将采用新的试验方法标准，对部分车辆产品的技术指标值将造成影响，为保障新老标准平稳过渡衔接，《通知》提出，对按照新试验方法进行检测的插电式混合动力（含增程式）汽车产品，按同等技术难度，合理规定续航里程、能耗等技术指标门槛值要求。其他新能源汽车在新试验方法标准下的技术指标门槛，适用《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》的规定。

《通知》的发布，一方面保障了补贴政策和新老试验方法的有效衔接，另一方面也针对前期出现的一些新情况新问题做出了新的补充，将更好地支撑我国新能源汽车产业发展，保障消费者的合法权益。

2.2.3 稳定和扩大汽车消费 促进经济社会平稳运行

2.2.3.1 11部门联合出台稳定扩大汽车消费措施

为稳定和扩大汽车消费，促进经济社会平稳运行，国家发改委等11部门于2020年4月29日联合印发《关于稳定和扩大汽车消费若干措施的通知》（下称《通知》）。《通知》指出，鼓励金融机构积极开展汽车消费信贷等金融业务，通过适当下调首付比例和贷款利率、延长还款期限等方式，加大对汽车个人消费信贷支持力度，持续释放汽车消费潜力。

《通知》明确，轻型汽车（总质量不超过3.5吨）国六排放标准颗粒物数量限值生产过渡期截止时间，由2020年7月1日前调整为2021年1月1日前；2020年7月1日前生产、进口的国五排放标准轻型汽车，2021年1月1日前允许在目前尚未实施国六排放标准的地区销售和注册登记。未经批准，各地不得提前实施国家确定的汽车排放标准。支持京津冀及周边地区、汾渭平原等重点地区提前淘汰国三及以下排放标准的营运柴油货车，中央财政统筹车辆购置税等现有资金渠道，通过“以奖代补”方式，支持引导重点地区完成淘汰100万辆的目标任务。有关重点地区要认真落实《打赢蓝天保卫战三年行动计划》，尽快研究出台淘汰报废老旧柴油货车经济补偿措施。《通知》提出，将新能源汽车购置补贴政策延续至2022年底，并平缓2020-2022年补贴退坡力度和节奏，加快补贴资金清算速度。加快推动新能源汽车在城市公共交通等领域推广应用。将新能源汽车免征车辆购置税的优惠政策延续至2022年底。《通知》指出，优化车辆交易登记等制度，落实全面取消二手车限迁政策，扩

大二手车出口业务，修订出台《二手车流通管理办法》，发挥汽车维修电子档案系统作用，支撑二手车交易，加快二手车流通，带动新车消费。加强二手车行业管理，规范二手车经销企业行为，自 2020 年 5 月 1 日至 2023 年底，对二手车经销企业销售旧车，减按销售额的 0.5%征收增值税。

2018 年以来，我国汽车产销开始进入下行通道，2020 年初的新冠肺炎疫情又使行业发展困难增加。从需求侧拉动汽车消费，是有效对冲疫情影响的根本之策。稳定和扩大汽车消费，促进消费升级，有利于加快形成强大国内市场。值得注意的是，此前一直表现较好的新能源汽车产销，由于 2019 年补贴政策调整及疫情影响，2020 年市场表现不佳。补贴政策的延续，以及此前准入门槛的降低和购置税免征政策的继续执行，都将对促进新能源汽车产业发展形成实质利好。

2.2.3.2 三部门开展新能源汽车下乡活动

为促进农村地区新能源汽车推广应用，引导农村居民出行方式升级，助力美丽乡村建设和乡村振兴战略，工业和信息化部、农业农村部、商务部决定联合组织开展新能源汽车下乡活动。2020 年 7 月 15 日，工信部发布《工业和信息化部办公厅、农业农村部办公厅、商务部办公厅关于开展新能源汽车下乡活动的通知》，下乡活动正式开启。本次新能源汽车下乡活动自 2020 年 7 月开始，至 2020 年 12 月截止。下乡活动共包含 1 场启动活动、4 场专场活动和系列企业活动。活动产品两批次累计有 19 家车企共 52 款车型参与。据统计，截至 2020 年 9 月下旬，活动开展两个月下乡车型的销量已超过 4 万辆，总体上看取得了较好的成绩。在目前国内疫情得到有效管控，经济逐步恢复增长的时期开展新能源汽车下乡活动，是对脱贫攻坚与乡村振兴战略的衔接，既满足农村居民对绿色出行的美好向往，同时对推动我国新能源汽车产业可持续发展具有重要意义。农村地区在停车、充电等方面有便利的条件，并且日常出行距离相对较短，推广新能源汽车的条件得天独厚。新能源汽车下乡活动集合了消费升级、产业发展、乡村建设等诸多优势，对提高农村居民出行便捷绿色安全水平，助力青山绿水、建设美丽乡村具有重要意义。

2.2.4 严格行业标准 规范行业秩序

2.2.4.1 我国调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求

2020 年 5 月 15 日，生态环境部、工信部等四部门联合发布《关于调整轻型汽车国六排放标准实施有关要求的公告》。公告称，自 2020 年 7 月 1 日起，全国范围实施轻型汽车国六排放标准，禁止生产国五排放标准轻型汽车，进口轻型汽车应符合国六排放标准。公告指出，对 2020 年 7 月 1 日前生产(机动车合格证上传日期)、进口(货物进口证明书签注运抵日期)的国五排放标准轻型汽车，增加 6 个月销售过渡期，2021 年 1 月 1 日前，允许在全国尚未实施国六排放标准的地区(辽宁、吉林、黑龙江、福建、江西、湖北、湖南、广西、贵州、云南、西藏、甘肃、青海、宁夏、新疆等省份全部地区，以及山西、内蒙古、四川、陕西等

省份公告已实施国六排放标准以外的地区)销售、注册登记。此外,轻型汽车国六排放标准颗粒物数量(PN限值) 6.0×10^{12} 个/千米过渡期截止日期,由2020年7月1日前调整为2021年1月1日前。2021年1月1日起,所有生产、进口的国六排放标准轻型汽车,PN限值应符合 6.0×10^{11} 个/千米要求。公告还称,汽车生产、进口企业作为环保生产一致性管理的责任主体,应按《中华人民共和国大气污染防治法》和有关规定,在产品出厂或货物入境前公开车型排放检验信息和污染控制技术信息,确保实际生产、进口的车辆达到排放标准要求。

目前国内仍存在大量的国五车型且仍有不少车企无法推出国六车型,对于那些至今仍无法生产国六车型的车企,公告的发布将无疑是一场“淘汰赛”。但政策为国五车型清库存也留出了过渡期,对部分车企形成了利好,也有助于稳定汽车消费市场。

2.2.4.2 四部门开展货车非法改装专项整治工作

按照国务院安委会《全国安全生产专项整治三年行动计划》部署和《道路运输安全专项整治三年行动实施方案》要求,工业和信息化部、公安部、交通运输部、市场监管总局决定自2020年7月至2021年5月组织开展货车非法改装专项整治工作,预防和遏制货车非法改装行为,保障道路运输安全。2020年7月21日,工信部发布《四部门关于开展货车非法改装专项整治工作的通知》,正式开启专项整治工作。专项整治工作共分为三个阶段。其中2020年7-8月为组织部署阶段,2020年9月-2021年3月为排查整治阶段,2021年4-5月为总结完善阶段。本次转向政治工作将通过集中排查、重点检查、突击抽查、专项治理等方式,强化危险货物运输车辆、自卸货车、半挂车、轻型载货汽车、混凝土搅拌运输车等5类重点货车生产改装监管,从生产制造源头严把车辆质量关,严厉打击“大吨小标”、“百吨王”及倒卖合格证等违法违规行为,健全和完善货车生产改装监管机制,为实现到2022年基本消除货车非法改装、“大吨小标”等违法违规问题打下良好基础,将有力保障人民群众生命财产安全。

2.2.4.3 报废机动车回收利用新政继续出台

为规范报废机动车回收拆解活动,加强报废机动车回收拆解行业管理,根据国务院《报废机动车回收管理办法》(简称《办法》),七部门联合制定了《报废机动车回收管理办法实施细则》(简称《细则》),于2020年7月31日正式公布,自2020年9月1日起施行。《细则》在回收拆解行为规范、回收利用行为规范等方面进行了明确规定。此外,为规范机动车零部件再制造行为和市场秩序,保障再制造产品质量,加快再制造产业规范化规模化发展,根据《中华人民共和国循环经济促进法》、《中华人民共和国报废机动车回收管理办法》及实施细则,国家发展改革委同有关部门组织起草了《汽车零部件再制造管理暂行办法(征求意见稿)》(简称《征求意见稿》),于2020年8月11日公布并向社会公开征求意见。

与此前汽车拆解报废时拆解下来的发动机等高价值部件必须作为废金属强制回炉等方式相比,2019年6月1日起实施的《办法》明确了“五大总成”(发动机、方向机、变速器、

前后桥、车架)可以通过再制造予以循环利用。而《细则》对于报废机动车的回收利用作出进一步细化和说明,明确提出回收拆解企业拆解的报废机动车“五大总成”具备再制造条件的,可以按照国家有关规定出售给具有再制造能力的企业经过再制造予以循环利用;不具备再制造条件的,应当作为废金属,交给冶炼或者破碎企业。而《征求意见稿》则对再制造的定义、企业资质、旧件回收标准及质量管理体系等提出了一系列要求,同时提出再制造企业应拥有相应的污染防治设施和能力、满足相关废物处理等环保要求,并能够建立实行产品再制造的相关技术质量标准 and 生产规范,以及就产品质量性能、售后质保、标识使用等向社会进行公开承诺。

《细则》和《征求意见稿》将《办法》中提出的管理规则进一步细化,为后期报废机动车回收利用行业秩序的建立打下了坚实的基础,我国机动车回收拆解行业将进入规范化、高速化发展的新阶段。随着行业参与者的不断增多,汽车回收拆解有望形成千亿级市场。

2.2.4.4 市场监管总局进一步加强汽车远程升级(OTA)技术召回监管

随着汽车智能化、网联化技术发展,汽车远程升级(Over-The-Air,以下简称OTA)技术得到了广泛应用。为加强监管,规范OTA技术在召回工作中的应用,切实保障人民群众的人身财产安全,2020年11月25日,市场监管总局发布《关于进一步加强汽车远程升级(OTA)技术召回监管的通知》(简称《通知》)。按照市场监管总局要求,自《通知》印发之日起,生产者(含在中国境内依法设立的生产汽车产品并以其名义颁发产品合格证的企业,以及从中国境外进口汽车产品到境内销售的企业)采用OTA方式对已售车辆开展技术服务活动的,应按照《条例》及《实施办法》要求,向市场监管总局质量发展局备案。从2020年1月1日至本通知印发前已实施的OTA技术服务活动,生产者应于2020年12月31日前补充备案。生产者采用OTA方式消除汽车产品缺陷、实施召回的,应按照《条例》及《实施办法》要求,制定召回计划,向市场监管总局质量发展局备案,依法履行召回主体责任。在汽车智能化时代,主管部门加强车企对软件升级的监管具有重要意义。《通知》发布前,实际上已经出现了个别车企假借OTA升级之名,行修补漏洞、弥补缺陷之实的情况。随着相关部门对OTA等智能技术加强监管,消费者合法权益在得到保护的同时,汽车产业也将因此得以健康发展。

3 2020 年行业整体运行情况

2020 年，我国汽车行业呈现五大运行特点：一是汽车行业全年固定资产投资增速下降明显；二是汽车行业从疫情影响中快速恢复，产销降幅低于上年，其中乘用车降幅高于全行业，商用车增长明显；三是受市场环境和政策变化影响，自主品牌乘用车和小排量乘用车市场份额同比继续下降；四是我国汽车进出口受疫情影响双双下降；五是汽车工业重点企业(集团)主要经济效益指标总体保持稳中有进的态势，在年初出现同比大幅下降后，自二季度开始好转，其中产出指标和收入指标持续上行，利润指标在二、三季度保持上行，在四季度出现波动。

3.1 固定资产投资情况

2009 年以来，我国汽车行业固定资产投资一直保持了 30%左右的高速增长。但随后，由于鼓励政策退出，投资热情开始有所减退。自 2013 年开始，宏观经济增速放缓，汽车行业固定资产投资增速与前期相比整体下了一个台阶，行业投资热度明显减弱，2016 年增速仅为 4.5%。2017 年，我国宏观经济总体平稳，稳中向好，汽车行业固定资产投资增速也有所回升，但 2018 年开始宏观经济形势再度复杂化，不确定性增加，加之汽车行业整体陷入低迷走势，因此固定资产投资增速开始下降。2019 年，汽车行业延续低迷运行态势，固定资产投资增速开始呈现负增长局面。2020 年，受疫情影响，汽车制造业固定资产投资大幅下降。根据国家统计局发布的数据，2020 年汽车制造业固定资产投资同比下降 12.4%。

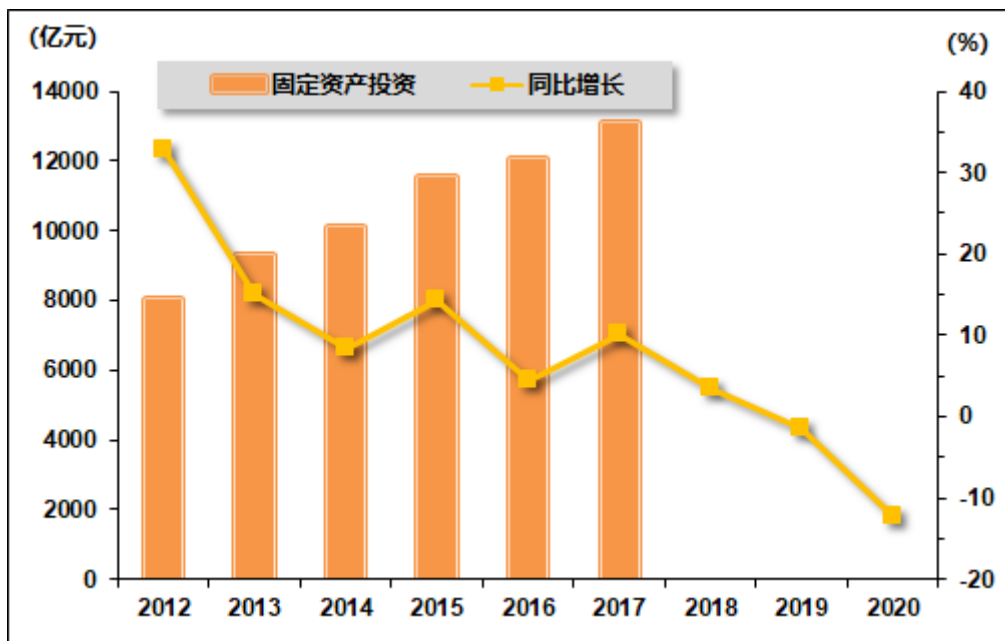
表 4 2012 年-2020 年汽车行业固定资产投资完成情况

年份	固定资产投资（亿元）	增长率（%）
2012	8004.2	32.8
2013	9272	15.0
2014	10099	8.3
2015	11527	14.2
2016	12037	4.5
2017	13100	10.2
2018	-	3.5
2019	-	-1.5
2020	-	-12.4

注：2018 年起国家统计局仅公布固定资产投资同比增长率，固定资产投资绝对值停止更新

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 5 2012 年-2020 年汽车行业固定资产投资完成情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.2 生产情况分析

3.2.1 汽车生产继续下降

在《汽车产业调整和振兴规划》以及随后一系列汽车消费刺激政策的作用下，2009 和 2010 年，我国汽车产量连续两年爆发式增长，产量增速分别达到 47.64%和 32.41%。2011、2012 年政策环境发生变化，政策刺激期的透支性消费使得汽车需求转冷，生产企业对市场形势较为谨慎，汽车生产增速处在较低水平。2013 年，各汽车企业对市场形势的判断较好，加大产出，全年汽车生产增长明显，但 2014 年和 2015 年，在经济增速放缓的大环境下，汽车产量增长再度回落至中低速区间。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，我国汽车行业需求明显恢复，全年产量增速接近 15%。2017 年，购置税优惠幅度减小及新能源汽车政策调整导致汽车产量增速下降至 3.2%。2018 年开始，行业整体运行面临较大的压力，生产持续低迷，产量结束了自 1991 年以来连续 27 年的增长态势，进入下行通道。2020 年，年初受新冠肺炎疫情影响，市场按下了“暂停键”，但是二季度随着疫情形势得到有效扼制，汽车市场逐步复苏，下半年需求增长更为明显，基本消除了疫情的影响，汽车行业总体表现出了强大的发展韧性和内生动力，全年产量降幅低于 2019 年。2020 年，汽车产量达到 2522.5 万辆，同比下降 2.0%，降幅较 2019 年收窄 5.5 个百分点。

表 5 1997 年-2020 年汽车产量及增速变化情况

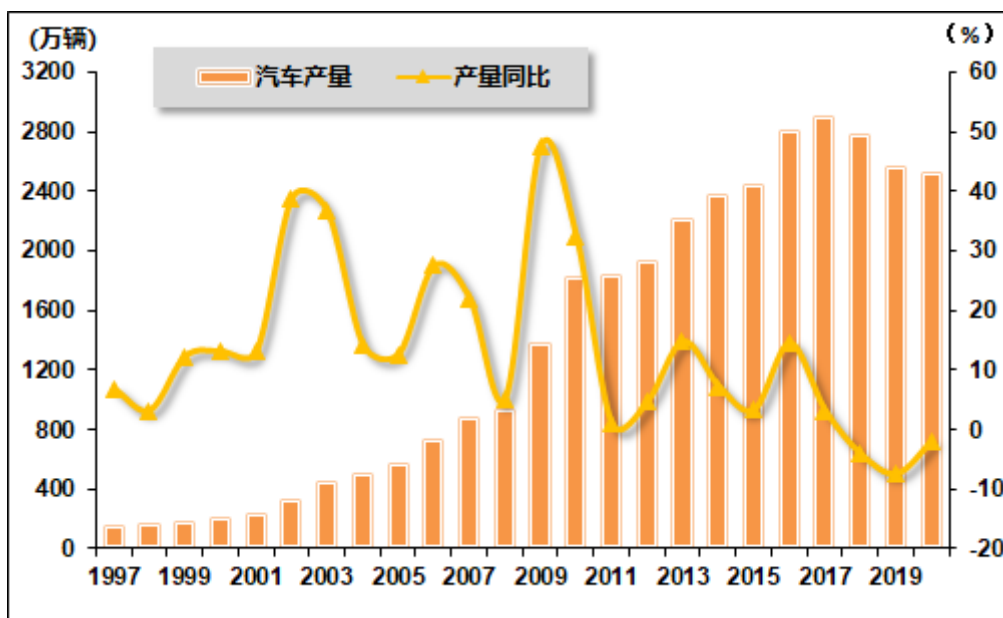
单位：万辆，%

年份	汽车产量	产量同比	年份	汽车产量	产量同比
1997	158	6.76	2009	1379	47.64
1998	163	3.16	2010	1826	32.41

1999	183	12.27	2011	1842	0.88
2000	207	13.11	2012	1927	4.63
2001	234	13.04	2013	2212	14.76
2002	325	38.89	2014	2372	7.26
2003	444	36.62	2015	2450	3.25
2004	507	14.19	2016	2812	14.46
2005	571	12.62	2017	2902	3.19
2006	728	27.50	2018	2781	-4.16
2007	888	21.98	2019	2572	-7.51
2008	934	5.18	2020	2523	-2.04

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 1997 年-2020 年汽车产量及增速变化情况



注：国产汽车分类是汽车工业协会参考国家标准 GB3730.1-2001《汽车和挂车类型的术语和定义》并结合我国汽车工业发展情况以及国外汽车分类情况而定，2005 年 1 月份正式实施。汽车分为乘用车和商用车两大类，乘用车又分为基本型乘用车、多功能乘用车、运动型多用途乘用车和交叉型乘用车，商用车分为客车、货车、半挂牵引车、客车非完整车辆和货车非完整车辆。

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.2.2 乘用车生产持续低迷

乘用车产量增长走势与整个汽车行业大致相同，2008 年增速跌落至低谷，2009 年、2010 年连续两年超高速增长，2011 年、2012 年低位运行，2013 年明显恢复，2014 年、2015 年增速再度回落。乘用车刚性需求明显，其产量增长速度相对全行业来说较快，一直是拉动汽车行业增长的主要力量。2016 年，在小排量乘用车购置税优惠政策的带动下，乘用车产量实现快速增长，透支了 2017 年的部分需求。此外，2017 年购置税优惠幅度减小，乘用车产量增速明显减缓，低于行业总体。2018 年以来，乘用车市场表现低迷，除购置税优惠退出

的原因外，宏观经济增速的回落、中美贸易战、国六排放标准的提前实施都是影响乘用车市场的主要原因。另外，大城市限购政策也继续影响消费需求的释放。2020 年，乘用车市场受到疫情影响，但快速恢复，多数企业积极出台适应政策变化的新营销策略和商业模式，迎合市场产品需求，提升营销网络能力和体系建设，提高了供给侧质量。全年累计生产 1999.4 万辆，同比下降 6.5%，降幅较上年有所收窄，但高于汽车行业总体；占汽车产量比重为 79.3%，占比较上年有所下降。

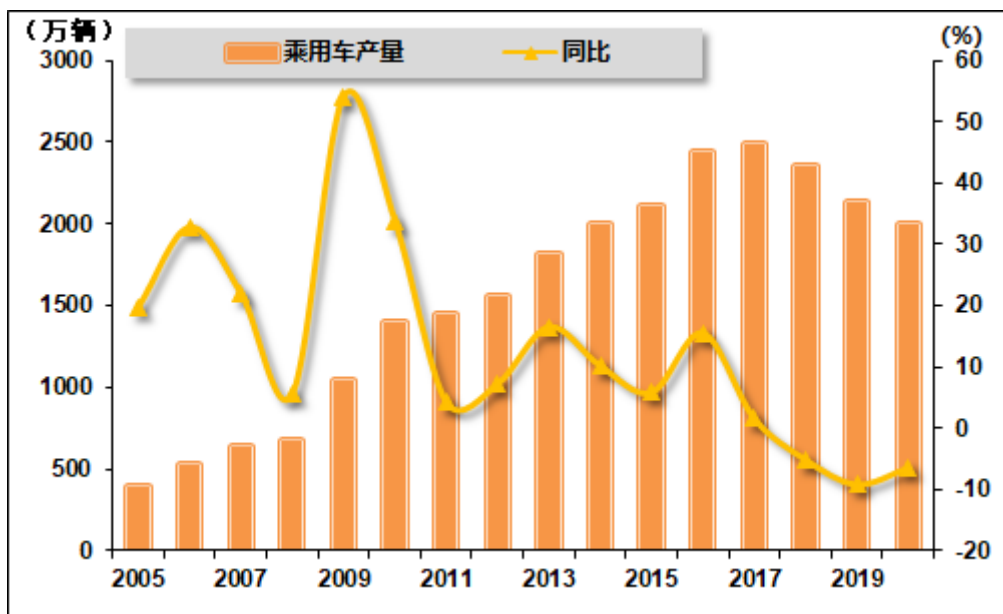
表 6 2005 年-2020 年乘用车产量及增速变化情况

单位：万辆，%

年份	乘用车产量	产量同比	年份	乘用车产量	产量同比
2005	394.18	19.73	2013	1808.52	16.50
2006	523.30	32.76	2014	1991.98	10.15
2007	638.11	21.94	2015	2107.94	5.78
2008	673.77	5.59	2016	2442.07	15.50
2009	1038.38	54.11	2017	2480.67	1.58
2010	1389.71	33.83	2018	2352.94	-5.15
2011	1448.53	4.23	2019	2136.02	-9.22
2012	1552.37	7.17	2020	1999.41	-6.53

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 2005 年-2020 年乘用车产量及增速变化情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.2.3 商用车生产实现较快增长

商用车市场的发展与宏观经济形势息息相关，2009 年和 2010 年，我国宏观经济形势较

好，在 4 万亿投资以及在汽车消费鼓励政策的拉动下，商用车需求明显增加，带动产量高速增长。而此后的 2011 年和 2012 年，受国家宏观调控及行业整体回调等多重因素影响，商用车生产出现下滑。2013 年，商用车市场出现回升，实现增长。但 2014 年以来，我国宏观经济增速开始放缓，使得商用车再度陷入低迷。受宏观经济形势趋稳向好影响，2016 年以来，商用车生产形势明显好转。2017 年，在货车市场快速增长的拉动下，商用车生产继 2010 年、2013 年后再次超过 400 万辆，同比增长超过 10%。2018 年开始，受宏观经济环境变化、环保政策调整和汽车市场整体不景气影响，商用车市场也开始面临较大运行压力，但总体表现好于乘用车，2018 年和 2019 年产量均保持小幅增长。2020 年，在宏观经济回暖，特别是“两新一重”投资加快影响下，货车市场供需两旺，因而带动商用车产销快速增长。2020 年，商用车累计生产 523.1 万辆，同比增长 20.0%，增速较上年大幅提高。

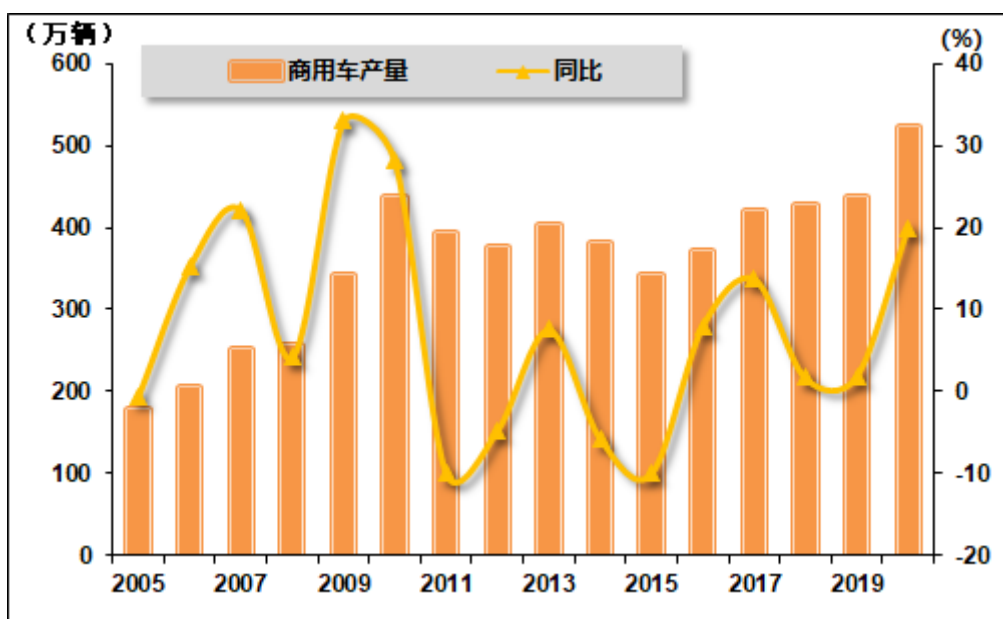
表 7 2005 年-2020 年商用车产量及增速变化情况

单位：万辆，%

年份	商用车产量	产量同比	年份	商用车产量	产量同比
2005	177.59	-0.60	2013	403.16	7.56
2006	204.67	15.25	2014	380.31	-5.69
2007	250.13	22.20	2015	342.39	-9.97
2008	256.14	4.20	2016	369.81	8.01
2009	340.72	33.02	2017	420.87	13.81
2010	436.77	28.19	2018	427.98	1.69
2011	393.36	-9.94	2019	436.05	1.89
2012	374.80	-4.71	2020	523.12	19.96

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 2005 年-2020 年商用车产量及增速变化情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.3 销售情况分析

3.3.1 汽车需求从疫情中明显恢复

在经历了 2009、2010 连续两年的高速增长后，受行业调整、国家宏观调控、政策退出等因素的影响，2011、2012 两年我国汽车需求回落明显。2013 年，在汽车消费热情高涨、消费升级、城市限购预期等有利因素促进下，汽车销售增速总体呈现较快回升。2014 年和 2015 年，受国际经济复苏缓慢、国内经济增长放缓等多重因素影响，汽车销售增速持续放缓。2016 年，我国宏观经济形势稳定，小排量乘用车购置税优惠政策有效拉动了汽车需求回升，汽车销量实现快速增长。2017 年受政策变化及前期消费透支影响，汽车销量再度回归低速增长通道。2018 年以来，受国际、国内宏观经济不确定性增加及行业政策变化影响，国内汽车市场整体消费信心不足，汽车销售结束了自 1991 年以来连续 27 年的增长态势，开始进入下行通道。2020 年，面对错综复杂的国际形势、艰巨繁重的国内改革发展稳定任务，特别是面对新冠肺炎疫情的严重冲击，汽车行业经受住严峻考验，展现出巨大的发展韧性和强大的发展潜力。随着疫情防控取得阶段性成果，尤其是国家和地方政府一系列鼓励消费政策的相继落地，全行业在积极复工、复产的基础上，市场需求也得到快速恢复，二季度之后产销累计降幅不断收窄，全年表现明显好于预期。2020 年全年汽车销量为 2531.1 万辆，同比下降 1.9%，降幅较 2019 年收窄 6.4 个百分点。

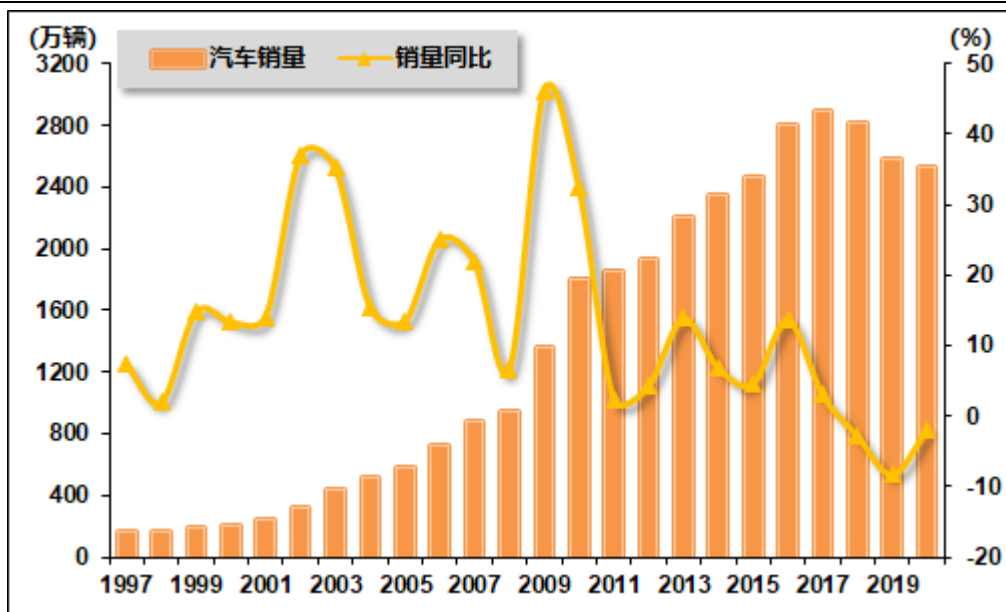
表 8 1997 年-2020 年汽车销量及增速变化情况

单位：万辆，%

年份	汽车销量	销量同比	年份	汽车销量	销量同比
1997	157	7.40	2009	1364	46.10
1998	160	2.00	2010	1806	32.37
1999	183	14.80	2011	1851	2.45
2000	208	13.40	2012	1931	4.33
2001	237	14.10	2013	2198	13.87
2002	325	37.00	2014	2349	6.86
2003	439	35.20	2015	2460	4.68
2004	507	15.50	2016	2803	13.65
2005	576	13.50	2017	2888	3.04
2006	722	25.10	2018	2808	-2.76
2007	879	21.80	2019	2577	-8.23
2008	938	6.70	2020	2531	-1.88

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 1997 年-2020 年汽车销量及增速变化情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.3.2 乘用车市场销售降幅高于行业整体

乘用车是汽车消费中的主力车型，对整个汽车行业的发展具有至关重要的作用。2016年，受小排量乘用车购置税优惠政策拉动，乘用车销售增速与2015年相比明显提升。但2017年，随着购置税政策的变化，乘用车销售增速明显放缓，且低于汽车行业总体。2018年以来，乘用车市场继续低迷运行，市场形势严峻。2020年，乘用车在疫情影响下，销量继续呈负增长局面，但降幅低于上年。全年乘用车销售2017.8万辆，同比下降6.0%。2020年乘用车总体表现好于预期，主要原因包括：国家和地方一系列刺激消费政策激励下，市场需求总体保持不断回暖态势；疫情促进私家车需求上升；高收入人群及家庭受疫情冲击有限，在换购需求升级的带动下，中高端尤其是豪华车增长明显，成为引领市场复苏的主要动力；90后新一线消费者崛起，强烈的个性化需求促进了智能化、网联化乘用车市场的普及。

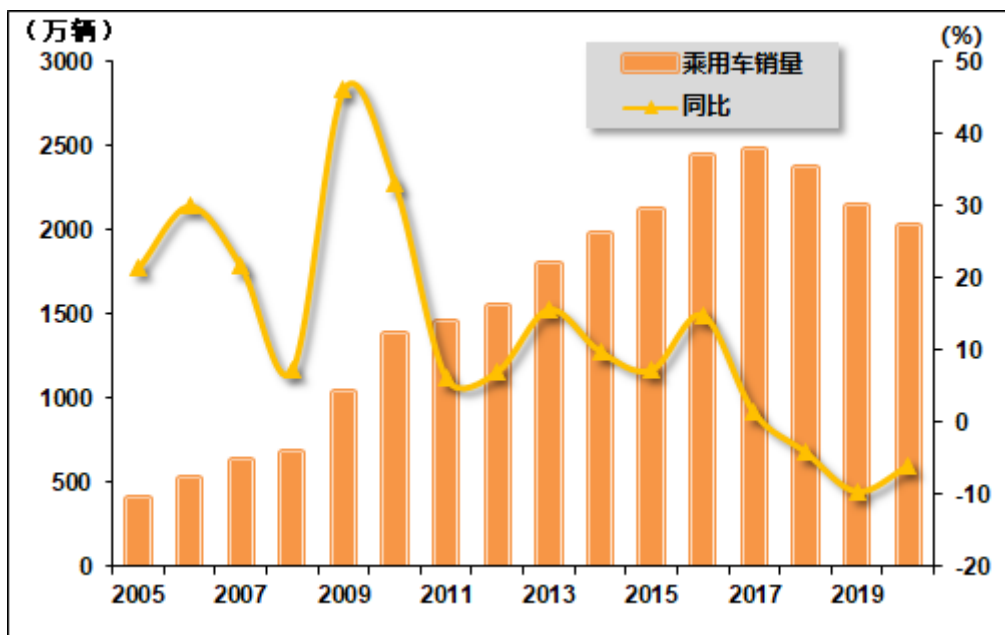
表 9 2005年-2020年乘用车销量及增速变化情况

单位：万辆，%

年份	乘用车销量	销量同比	年份	乘用车销量	销量同比
2005	398.08	21.40	2013	1792.89	15.71
2006	517.60	30.02	2014	1970.06	9.89
2007	629.75	21.70	2015	2114.63	7.30
2008	675.56	7.30	2016	2437.69	14.93
2009	1033.13	46.15	2017	2471.83	1.40
2010	1375.78	33.17	2018	2370.98	-4.08
2011	1447.24	6.19	2019	2144.42	-9.56
2012	1549.52	7.07	2020	2017.77	-6.03

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 2005 年-2020 年乘用车销量及增速变化情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.3.3 商用车需求强势恢复

作为宏观经济的风向标，商用车市场景气状况与经济形势密切相关。2002 年到 2010 年，我国投资了大量基础设施建设项目，加上房地产业的快速发展以及城市物流的发展等因素，使得商用车的市场规模不断扩大，2004-2010 年商用车产销年均增长率在 15% 左右。2011 年和 2012 年，由于美国、日本等发达国家经济复苏乏力，欧洲债务危机不断，全球经济呈低速增长态势，受其影响，国内经济增长也面临着较大的下行压力，商用车销售连续两年出现负增长。尽管 2013 年市场有所恢复，但 2014 年和 2015 年，我国经济增长开始放缓，固定资产投资增速回落，商用车表现逐步陷入低迷。2016 年以来，宏观经济形势趋稳向好，商用车市场需求稳步提升。2017 年，商用车市场继续恢复，销量实现较快增长。2018 年开始，商用车市场面临诸多挑战，运行压力加大，销量增速开始回落，2019 年呈小幅下降。2020 年，尽管受疫情影响，但得益于高速路收费标准的改变和老旧车淘汰政策所带来的需求红利以及治超常态化，对于中重型货车增长带来了实质性的利好，此外，城市物流业的快速增长，以及电商、快递进农村对于轻货和微货增长也有很强的带动作用，货车市场总体需求强劲，带动了商用车市场销量实现快速增长，全年商用车累计销售 513.3 万辆，同比增长 18.7%。

表 10 2005 年-2020 年商用车销量及增速变化情况

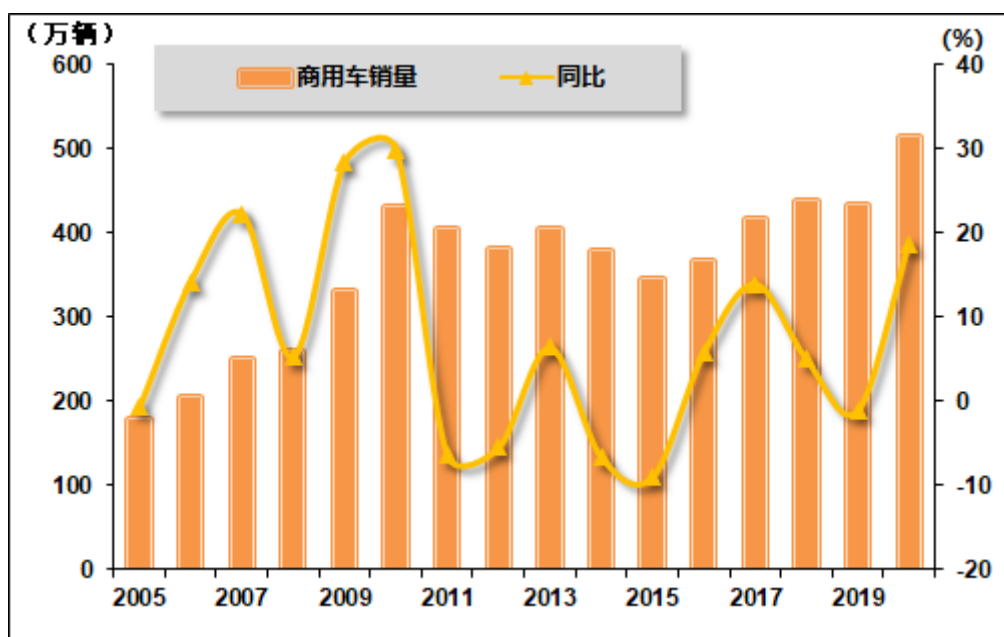
单位：万辆，%

年份	商用车销量	销量同比	年份	商用车销量	销量同比
2005	178.71	-0.75	2013	405.52	6.40
2006	204.01	14.23	2014	379.13	-6.53

2007	249.40	22.30	2015	345.13	-8.97
2008	258.07	5.30	2016	365.13	5.80
2009	331.35	28.39	2017	416.06	13.95
2010	430.41	29.90	2018	437.08	5.05
2011	403.27	-6.31	2019	432.45	-1.06
2012	381.12	-5.49	2020	513.33	18.69

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 2005 年-2020 年商用车销量及增速变化情况

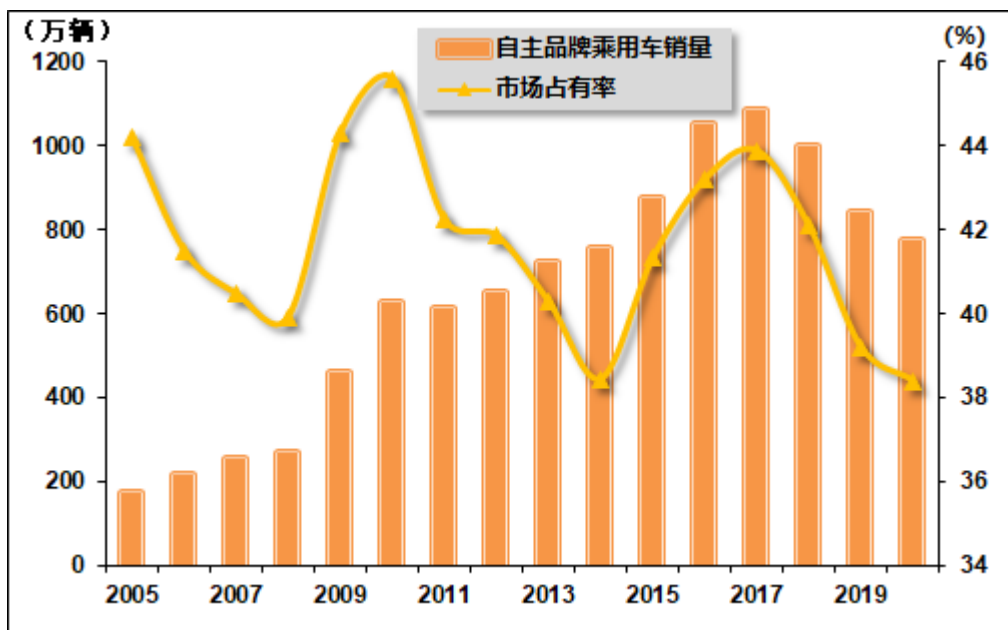


数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.3.4 自主品牌乘用车市场占有率继续下降

《汽车产业调整和振兴规划》出台实施后，我国自主品牌汽车市场占有率得到明显提升。经过 2009、2010 两年时间，自主品牌市场份额比 2008 年提升了 5.68 个百分点。但自 2011 年以来，政策环境变化，汽车市场的调整使得自主品牌遭到重创，市场份额连续出现下滑。2015 年以来，凭着对于市场的敏锐把握以及产品质量的提升，中国品牌乘用车呈逆势增长，其中，运动型多用途乘用车（SUV）高速增长带动起到了主要作用。此外，由于我国自主品牌乘用车多为小排量车型，2015 年推出的新一轮小排量乘用车购置税优惠政策，带动了自主品牌乘用车市场的回升。2016 年，中国品牌乘用车销量首次超过千万辆。2017 年，由于乘用车总体呈现低迷走势，中国品牌乘用车销量增长有所放缓。2018 年以来，中国品牌乘用车销量和市场占有率持续下降。2020 年，中国品牌乘用车共销售 774.9 万辆，同比下降 8.1%，降幅比上年收窄 7.7 个百分点，占乘用车销售总量的 38.4%，占有率比上年下降 0.9 个百分点。总体来看，尽管中国品牌乘用车市场份额比上年有所下降，但头部企业以及品牌竞争力较强的产品依然得到了消费者的认可和追捧，未来发展也有望取得更突出的成绩。

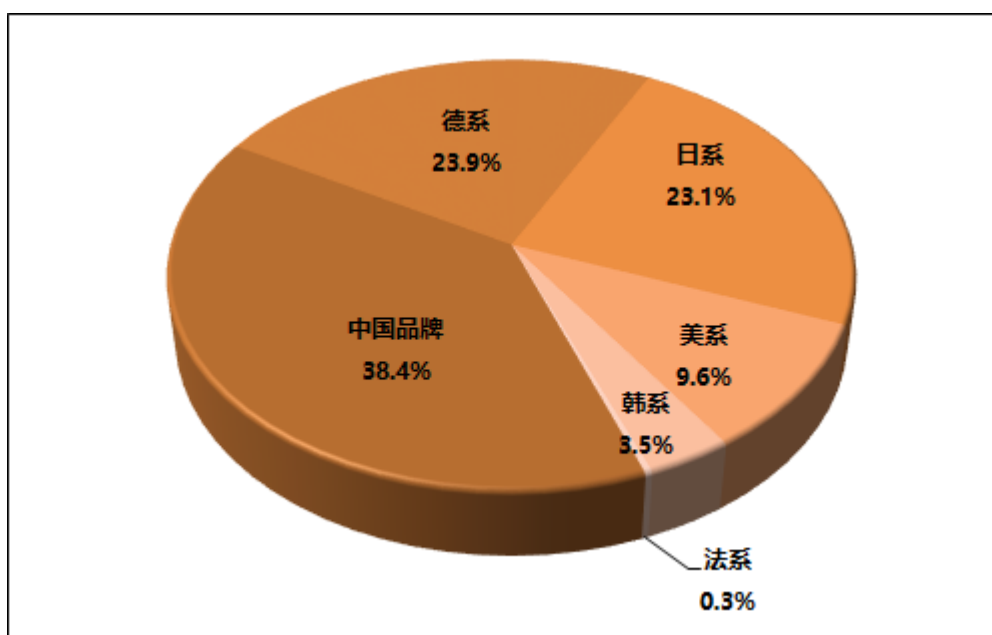
图 12 2005 年-2020 年自主品牌乘用车销量及市场占有率



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2020 年，外国品牌乘用车共销售 1242.9 万辆，同比下降 4.7%，占乘用车销售总量的 61.6%。其中：德系、日系、美系、韩系和法系乘用车分别销售 483.1 万辆、465.9 万辆、194.3 万辆、69.9 万辆和 5.2 万辆，分别占乘用车销售总量的 23.9%、23.1%、9.6%、3.5% 和 0.3%。与上年相比，日系和美系品牌销量小幅增长，德系降幅略低，其他品牌均呈明显下降。

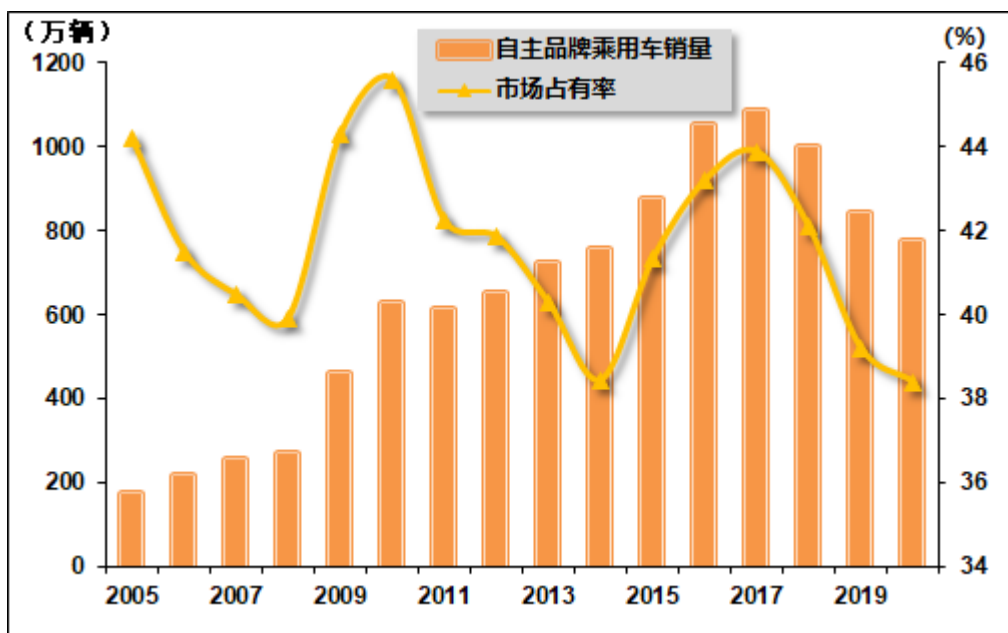
图 13 2020 年乘用车市场结构情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

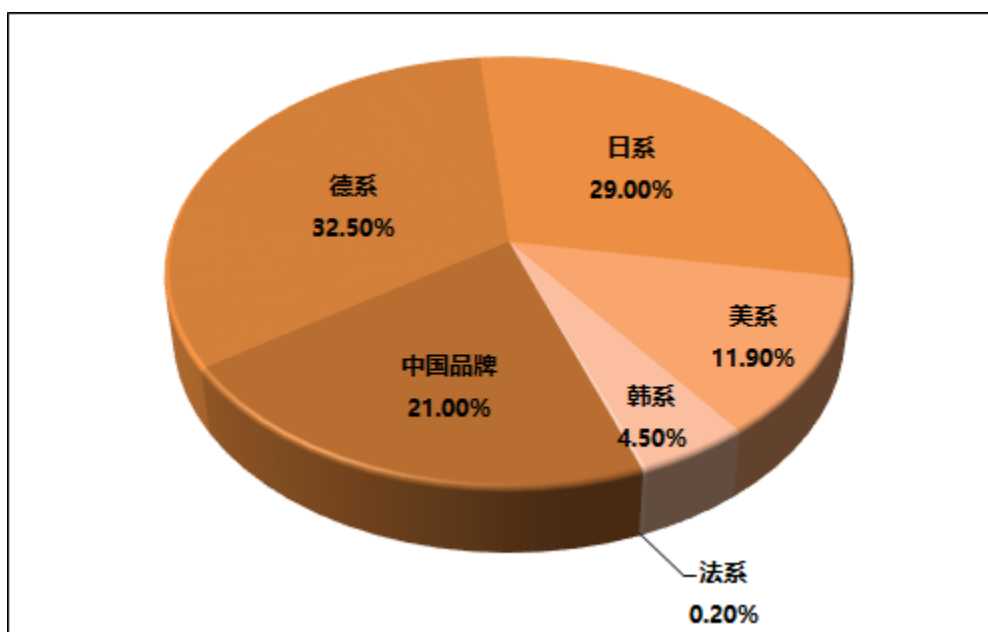
2020 年，中国品牌轿车表现也不如上年，市场占有率呈下降走势，共销售 195.2 万辆，同比下降 3.9%，占轿车销售总量的 21.0%，占有率比上年提升 1.3 个百分点。德系、日系、美系、韩系和法系轿车分别销售 301.0 万辆、268.8 万辆、110.4 万辆、41.3 万辆和 2.2 万辆，占轿车销售总量的 32.5%、29.0%、11.9%、4.5%和 0.2%。

图 14 2005 年-2020 年自主品牌轿车销量及市场占有率



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 15 2020 年轿车市场结构情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

值得一提的是，中国品牌轿车表现总体好于上年，市场占有率比上年有所提升。共销售 195.2 万辆，同比下降 3.9%，占轿车销售总量的 21%，占有率比上年提升 1.3 个百分点。其中：销量排名前十位的中国品牌轿车依次为：帝豪、逸动、五菱宏光 mini (BEV)、荣威 i5、艾瑞泽 GX、缤瑞、领克 03、红旗 H5、MG6 和欧拉。受新能源汽车下乡拉动，下半年刚上市的五菱宏光 mini (BEV) 表现较为出色，平均月均销量超过 2 万辆，此外，与上年相比，帝豪、荣威 i5 和缤瑞销量呈较快下降，其他品牌均呈增长，其中欧拉、逸动、领克 03 和红旗 H5 增速更为明显。2020 年，上述十个品牌共销售 106.4 万辆，占中国品牌轿车销售总量的 54.5%。

表 11 2020 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	774.9	483.1	465.9	194.3	69.9	5.2
	占总销量比例	38.4	23.9	23.1	9.6	3.5	0.3
其中：轿车	销量	195.2	301.0	268.8	110.4	41.3	2.2
	占总销量比例	21.0	32.5	29.0	11.9	4.5	0.2

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.3.5 1.6 升及以下排量乘用车销量继续下降

小排量汽车销量及市场份额在很大程度上受到政策左右，并且对汽车市场的需求变化更为敏感。随着我国汽车行业政策的变化与调整，市场需求难以提振。此外，近年来，大中城市纷纷出台限购政策，使得消费者更倾向于购买中高档大排量汽车，也抑制了小排量乘用车市场的发展。自 2009 年以来，小排量乘用车市场份额总体呈下行态势，至 2013 年已经连续 4 年下滑。随着我国对小排量节能型汽车的推广力度不断加大，2014 年，小排量乘用车市场份额有所回升。2015 年以来，我国推出小排量乘用车购置税优惠政策，使得小排量乘用车市场销量有所恢复。2017 年，受上年销量透支影响，1.6 升及以下排量乘用车销售增长明显放慢。2018 年开始，小排量乘用车受政策变化因素影响销量开始进入下降通道。2020 年，受疫情影响，1.6 升及以下排量乘用车（含纯电动）累计销售 1382.3 万辆，同比下降 9.6%，降幅高于乘用车市场总体；占乘用车总量比重为 68.5%，比上年同期低 2.7 个百分点。

表 12 2020 年乘用车分排量销售汇总表

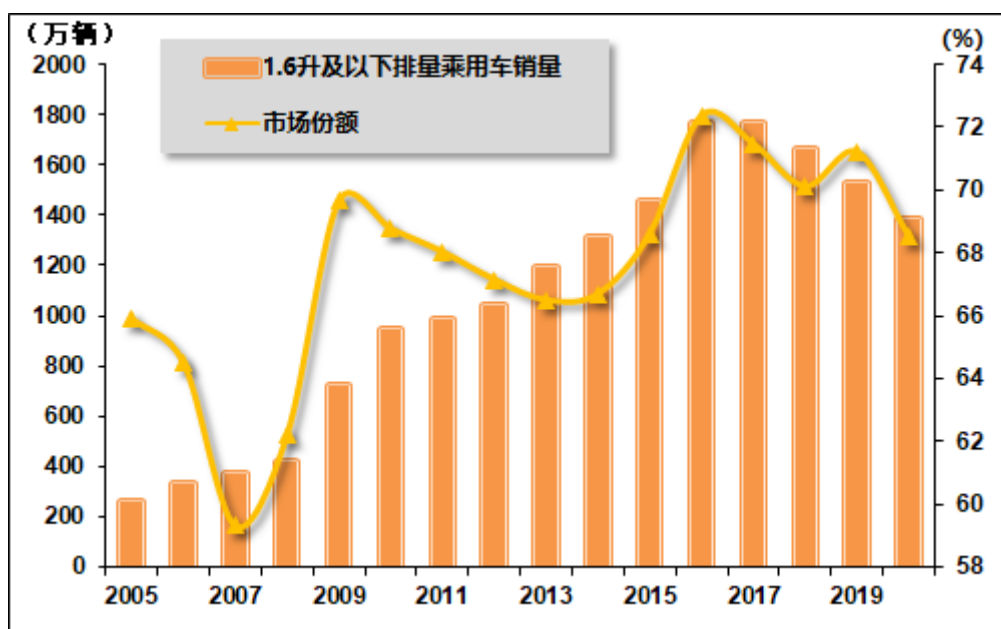
单位：辆，%

指标名称	销量	同比	指标名称	销量	同比
乘用车总计	20177731	-6.03			

(一)国内制造	20069554	-5.47	(二)CKD	108177	-55.18
其中：纯电动	999556	16.08	其中：纯电动	0	0
排量≤1 升	214236	-52.07	排量≤1 升	0	0
1 升<排量≤1.6 升	12609695	-9.85	1 升<排量≤1.6 升	0	0
1.6 升<排量≤2.0 升	5763957	5.58	1.6 升<排量≤2.0 升	64952	-60.5
2.0 升<排量≤2.5 升	388805	2.29	2.0 升<排量≤2.5 升	24084	-42.04
2.5 升<排量≤3.0 升	93242	-2.37	2.5 升<排量≤3.0 升	0	0
3.0 升<排量≤4.0 升	60	-78.49	3.0 升<排量≤4.0 升	19141	-45.93
4.0 升以上	3	-81.25	4.0 升以上	0	0
1.6 升及以下排量合计	13823487	68.51	1.6 升及以下排量合计	0	-

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

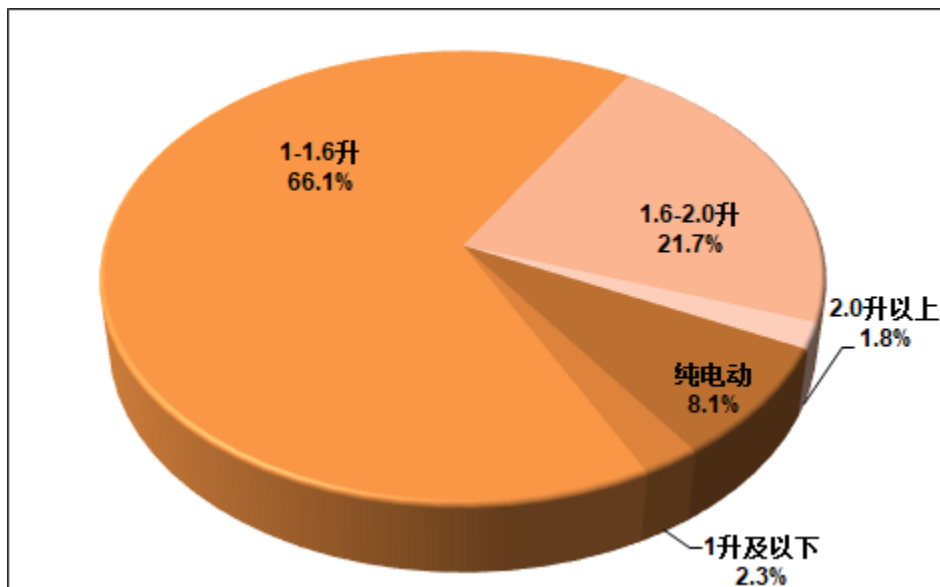
图 16 2005 年-2020 年 1.6 升及以下排量乘用车销量及市场份额变化情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2020 年，1.6 升及以下的轿车（含纯电动）累计销售 708.9 万辆，同比下降 13.4%，降幅较上年有所扩大；1.6 升及以下轿车销量占轿车总量比重为 76.4%，占有率保持较高水平，比上年下降 3.1 个百分点。

图 17 2020 年轿车分排量销售分布情况



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.4 进出口情况分析

2020 年，新冠肺炎疫情的发生使全球贸易被阻滞，汽车进出口受到明显影响，全年汽车进口量和出口量均明显下降。

表 13 1998 年-2020 年全国汽车和汽车底盘进出口量及增长率

单位：万辆，%

年份	进口量	增长率	出口量	增长率
1998	3.97	-18.00		-22.20
1999	3.49	-12.10		-30.60
2000	4.24	21.40	2.28	182.60
2001	7.20	70.00	2.48	18.80
2002	12.74	76.90	4.35	90.90
2003	17.23	35.30	13.34	206.70
2004	17.59	2.10	40.89	209.30
2005	16.30	-7.30	108.43	170.20
2006	22.94	40.70	164.24	51.90
2007	31.30	-31.10	60.83	70.50
2008	40.75	30.60	64.00	9.40
2009	41.89	2.80	35.00	-45.20
2010	81.01	93.40	54.00	53.20
2011	103.56	27.80	82.00	52.20
2012	112.97	9.10	99.00	20.10
2013	119.22	5.50	92.00	-6.70

2014	142.00	19.30	90.00	-2.80
2015	110.00	-22.90	72.00	-19.40
2016	107.00	-2.40	79.00	9.40
2017	124.00	15.70	104.00	43.10
2018	113.00	-8.50	115.00	11.30
2019	105.00	-7.60	122.00	6.10
2020	93.00	-11.40	108.00	-13.20

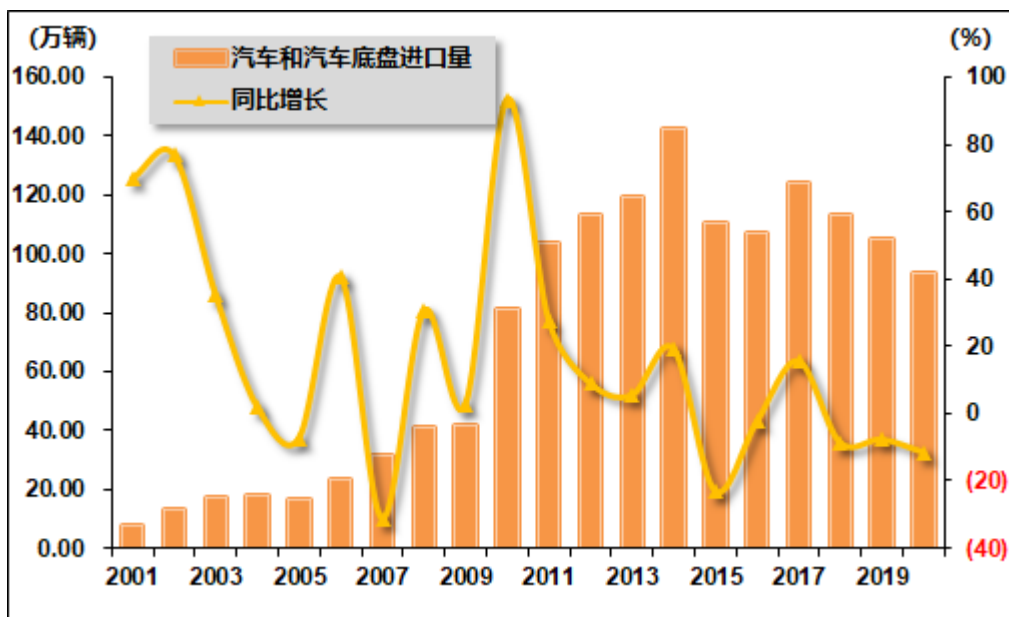
资料来源：中国海关总署 国研网行业研究部加工整理

3.4.1 汽车商品进口情况

从近十年汽车整车进口情况来看，2006 年进口量仅有 20 万辆左右，2011 年首次超过百万，并一直保持百万辆以上的进口规模。2015 年，受库存压力大以及国内需求下降的影响，汽车整车进口量出现大幅下降。2016 年以来，国内汽车市场需求明显回升，汽车整车进口降幅缩小。2017 年，汽车整车进口结束 2015 年以来连续下降趋势，呈较快增长，进口总量超过 120 万辆，仅次于 2014 年，为历史次高值。2018 年，受国际贸易及关税政策变化影响，汽车进口形势开始发生变化，汽车进口量开始出现下降。2019 年，汽车进口延续了上年的下降走势。2020 年受疫情影响，汽车进口量明显下降。

根据海关总署统计数据，2020 年，汽车共进口 93 万辆，同比下降 11.4%；汽车累计进口金额 467.0 亿美元，同比下降 4.2%。其中，乘用车进口 91.2 万辆，同比下降 11.6%；商用车进口 2.1 万辆，同比下降 4.3%；电动载人汽车进口 13.1 万辆，同比下降 17.6%。2020 年，汽车零配件累计进口金额 324.4 亿美元，同比增长 0.1%。

图 18 2001 年-2020 年整车进口量及增长率

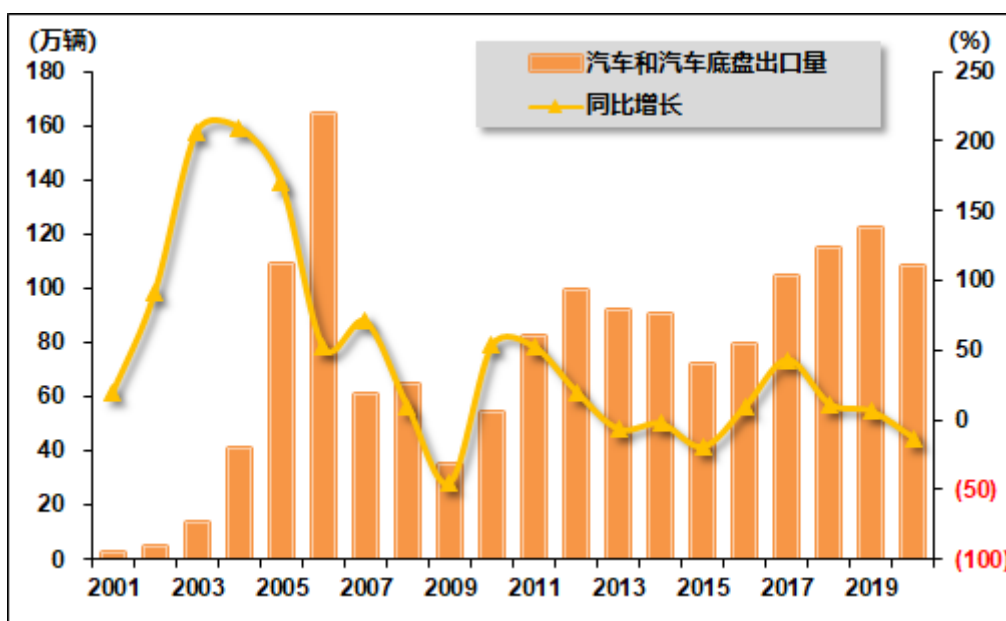


资料来源：中国海关总署 国研网行业研究部加工整理

3.4.2 汽车商品出口情况

疫情阻断全球贸易，我国汽车出口也受到影响。根据海关总署统计数据，2020 年，汽车累计出口 108 万辆，同比下降 13.2%；累计出口金额 157.4 亿美元，同比下降 3.6%。其中：乘用车出口 80.5 万辆，同比下降 12.5%；商用车出口 27.6 万辆，同比下降 15.2%；电动载人汽车累计出口 22.3 万辆，同比下降 12.5%。2020 年，汽车零配件累计出口金额 565.2 亿美元，同比下降 6.2%。

图 19 2001 年-2020 年汽车出口量及增长率



注：1、本表出口汽车数量中含散件数；

2、载货车中含载货底盘及其它汽车底盘，轿车中不含 9 座及以下小客车和轻型越野车；

3、从 2002 年起，挂车及半挂车不计入汽车整车出口量中。

资料来源：中国海关总署，国研网行业研究部加工整理

3.5 经济效益分析

2020 年初，新冠肺炎疫情的发生对汽车产业造成严重影响。但随着我国抗击疫情取得重大战略成果，我国经济迅速恢复了活力和动能。汽车行业表现也逐步转好，实现超预期恢复。在市场的带动下，汽车工业重点企业（集团）经济效益指标总体保持稳中有进的态势，在年初出现同比大幅下降后，自二季度开始好转，其中产出指标和收入指标持续上行，利润指标在二、三季度保持上行，在四季度出现波动。

3.5.1 工业经济效益综合指数高于上年

2020 年，汽车工业重点企业（集团）工业经济效益综合指数为 568.3 点，比上年提高 25.9 点。从 2020 年工业经济效益综合指数的变动情况来看，一季度为 321.9，上半年为 481，

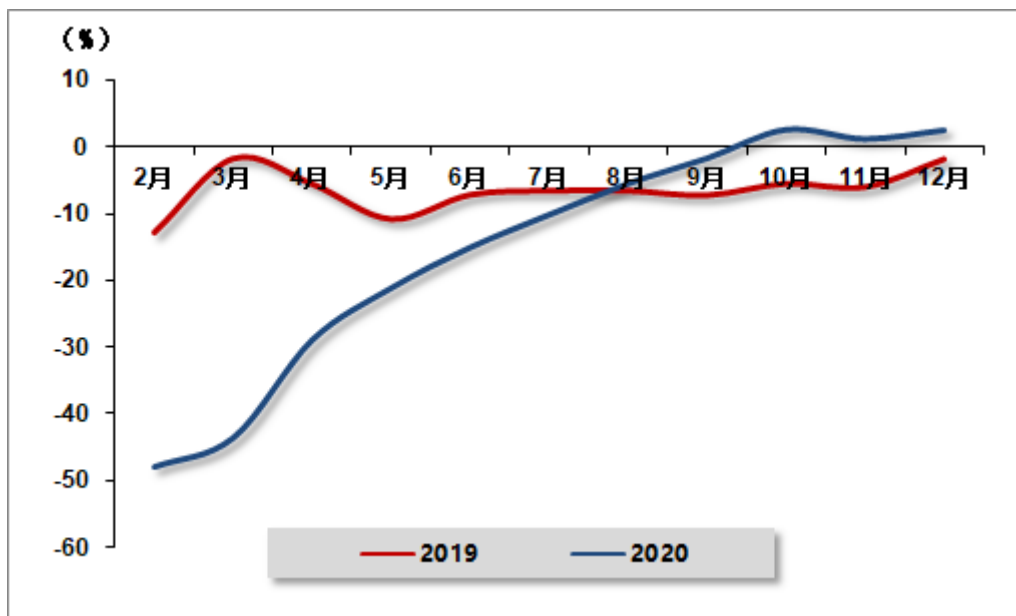
前三季度为 547.5，全年为 568.3。从 2020 年各月累计经济效益综合指数走势来看，全年呈上升走势，年底略微下探。从汽车工业重点企业（集团）工业经济效益综合指数的构成情况来看，与上年相比，全员劳动生产率、资产保值增值率、资产负债率高于上年；总资产贡献率、流动资产周转率、成本费用利润率和产品销售率均低于上年水平。

3.5.2 3 个产出指标保持增长

2020 年，汽车工业重点企业（集团）累计完成工业增加值 7736.5 亿元，同比增长 2.5%；累计完成工业总产值 37025.7 亿元，同比增长 7.2%；累计完成工业销售产值 36663.5 亿元，同比增长 6.3%。

从 2020 年汽车工业重点企业（集团）产出指标增长变动走势来看，各月累计汽车工业增加值增速、汽车工业总产值增速和汽车工业销售产值增速全年呈上升走势。上半年工业增加值增速、工业总产值增速和工业销售产值增速的降幅分别比一季度进一步收窄了 28.6、28.1 和 26.5 个百分点；前三季度工业增加值增速的降幅比上半年继续收窄 13.4 个百分点，工业总产值增速和工业销售产值增速与上半年相比均实现了由负转正；全年工业增加值增速与前三季度相比实现了由负转正，工业总产值增速和工业销售产值增速的增幅比前三季度扩大了 5.1 和 4 个百分点。

图 20 2019、2020 年重点企业（集团）工业增加值累计同比增速



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

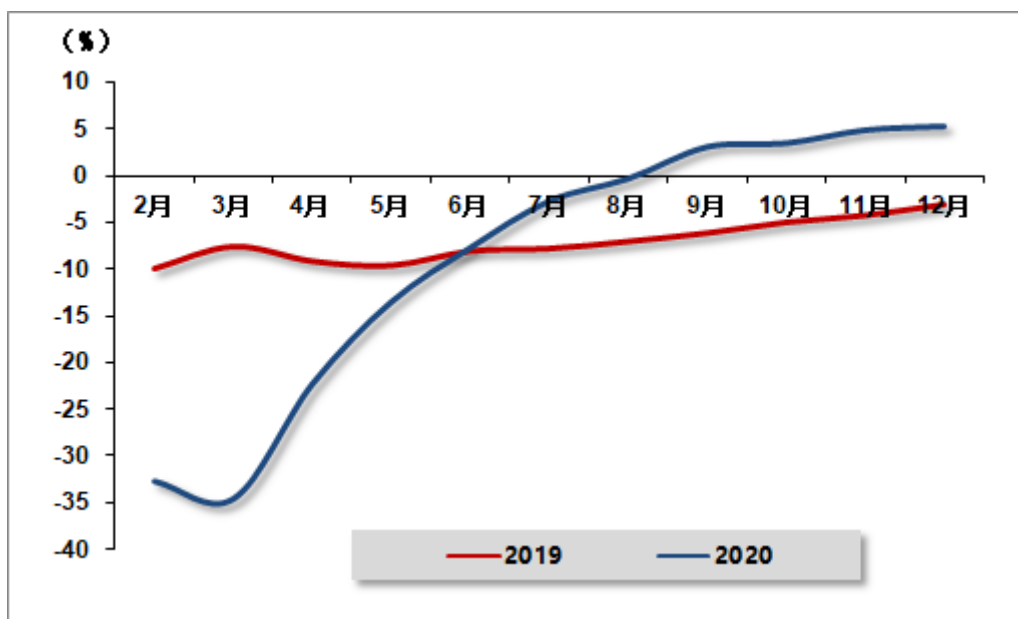
3.5.3 营业收入同比实现增长

2020 年，重点企业（集团）营业收入累计值为 42446.8 亿元，同比增长 5.2%；营业成本累计值为 35362.7 亿元，同比增长 6.4%；营业税金及附加累计值为 1139.8 亿元，同比增长 2.2%；销售、管理、研发以及财务等费用加总的累计值为 4143.2 亿元，同比增长 3.4%，

四项费用中呈现增长的是管理费用和研发费用，2020 年重点企业集团研发费用累计实现 769.2 亿元，同比增长 14.1%，这说明企业对于未来行业前景的向好充满信心，管理费用为 1533.3 亿元，同比增长 6.7%。其余的两项费用均呈现下降，其中销售费用为 1716.5 亿元，同比下降 3.3%，财务费用为 15.4 亿元，同比下降 38.8%。此外，投资收益呈现微降，累计实现 1144.8 亿元，同比下降 0.4%。

从细分的企业情况来看，2020 年，营业收入由高到低排名分别为：上汽集团、中国一汽、东风公司、北汽集团、广汽集团、中国长安、华晨汽车、中国重汽、吉利控股、比亚迪汽车、陕汽集团、江汽集团、奇瑞汽车、宇通集团、金龙集团、庆铃汽车、东南汽车。

图 21 2019、2020 年重点企业（集团）营业收入累计同比增速



数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

3.5.4 企业利润同比下降

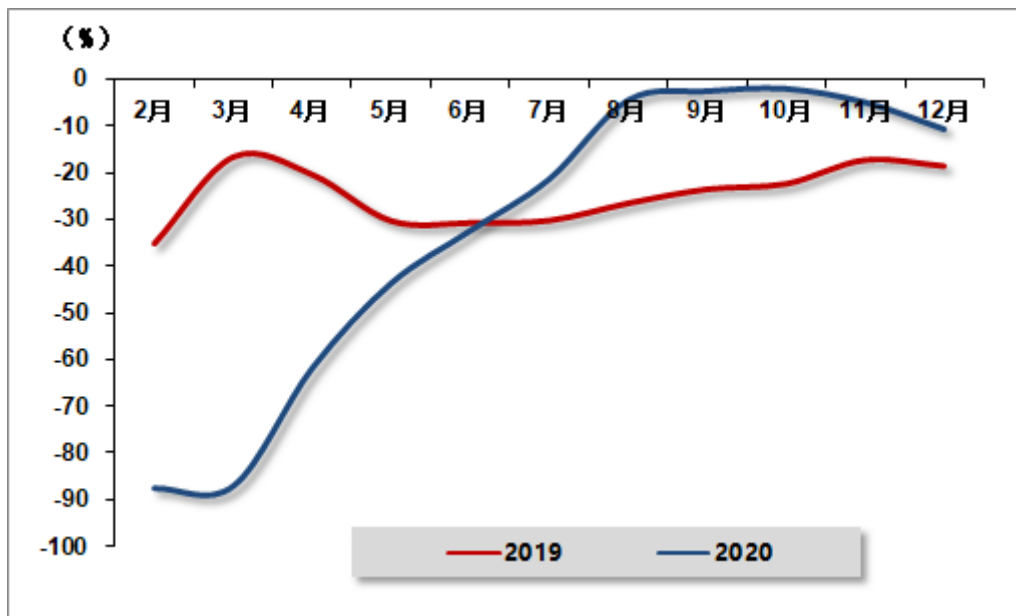
2020 年，汽车工业重点企业（集团）累计实现营业利润 2827.4 亿元，同比下降 9.2%；累计实现利润总额 2791.9 亿元，同比下降 10.8%；累计实现利税总额为 4931.4 亿元，同比下降 3.3%。

从 2020 年汽车工业重点企业（集团）利润、利税总额增长率变动图来看，各月增速均位于负增长区间，全年基本呈上升态势，年底略微有所下降。从具体数据上看，一季度，利润总额、利税总额同比分别下降 87%和 72%；上半年，利润总额、利税总额同比分别下降 32.5%和 25.4%，降幅较一季度大幅缩小 54.5 和 46.6 个百分点；前三季度，利润、利税总额同比分别下降 2.7%和 1%，降幅较上半年继续收窄 29.8 和 24.4 个百分点；全年利润总额、利税总额同比分别下降 10.8%和 3.3%，降幅较前三季度扩大了 8.1 和 2.3 个百分点。

从利润总额完成情况来看，2020 年，17 家汽车工业重点企业（集团）中有 16 家企业实

现盈利,这 16 家企业中有 6 家企业实现利润总额同比正增长,这 6 家企业分别为中国一汽、北汽集团、中国重汽、陕汽集团、江汽集团和宇通集团,有 2 家企业实现扭亏为盈,为中国长安、比亚迪汽车;此外,有 1 家企业呈现亏损,亏损额较去年同期有所扩大。

图 22 2019、2020 年重点企业(集团)利润总额累计同比增速



数据来源:中国汽车工业协会,国研网行业研究部加工整理

3.5.5 应收账款和存货呈现明显增长

2020 年末,汽车工业重点企业(集团)应收账款为 3634.6 亿元,同比增长 16.8%;2020 年末,汽车工业重点企业(集团)存货为 3209.8 亿元,同比增长 8.2%;汽车工业重点企业(集团)应收票据为 3096.8 亿元,同比微降 0.6%。2020 年末,汽车工业重点企业(集团)应收账款、应收票据、存货占流动资产的比重为 36.9%,比上年末下降 1.5 个百分点。

3.5.6 负债增长幅度较大

2020 年末,汽车工业重点企业(集团)负债总计为 30621.2 亿元,同比增长 11.3%。其中应付账款和应付票据增长较明显,2020 年末汽车工业重点企业(集团)应付账款为 8426.7 亿元,同比增长 12.2%;应付票据为 3530.9 亿元,同比增长 17.1%;短期借款较同期有所下降,为 2455.3 亿元,同比下降 9%。应付账款和应付票据的提高侧面反映了上游企业的资金回笼周期加长,一定程度上增加了上游企业的运营风险。

4 2020 年行业竞争格局分析

4.1 区域竞争格局

4.1.1 产业集群竞争格局

产业集群的形成和发展是提高我国汽车产业整体竞争力的重要途径。通过汽车产业内部的集群，可以充分实现规模经济、范围经济、技术外溢等目的，有效降低企业生产成本和交易成本，形成良好的竞争氛围，促进企业间的技术交流和合作，推进汽车产业的创新和发展。

经过多年的发展，在政府政策的引导下，我国在汽车主产区已经初步形成了六大汽车产业集群的发展态势：以长春为代表的东北老工业集群区，以上海为代表的长三角集群区，以武汉为代表的中部集群区，以北京、天津、河北为代表的环渤海集群区，以广东为代表的珠三角集群区，以重庆为代表的西南集群区。

其中，东北老工业集群区以一汽及其合资企业为核心发展轿车、载货车及客车等各类车型，长三角集群区以上海大众和上海通用等企业为核心重点发展以各类型轿车为主的乘用车，中部集群区以东风及其合资企业为核心发展载货车、轿车、客车等商用车和乘用车，京津集群区以北汽和天津一汽及其合资企业为核心发展各类乘用车和商用车，珠三角集群区围绕广汽本田等合资企业发展成国内中高档轿车的生产基地，西南集群区以长安集团等整车企业为核心重点发展成为中小型乘用车和商用车生产基地。六大产业集群区是中国汽车工业产业集群发展的重点。

表 14 我国六大汽车产业集群一览

区域	包含范围	概况	代表企业
东北集群	吉林省 黑龙江省 辽宁省	以一汽及其合资企业为核心发展轿车、载货车及客车等各类车型	一汽集团、一汽大众、一汽马自达、哈飞集团、华晨集团、大庆沃尔沃
长三角集群	上海市 江苏省 浙江省	以上海大众和上海通用等企业为核心重点发展以各类型轿车为主的乘用车	上汽集团、上海大众、上海通用、吉利集团、南汽集团
中部集群	湖北省 湖南省 安徽省	以东风及其合资企业为核心发展载货车、轿车、客车等商用车和乘用车	东风集团、东风标致-雪铁龙、东风本田、奇瑞、江淮
环渤海集群	北京市 天津市 河北省	以北汽和天津一汽及其合资企业为核心发展各类乘用车和商用车	北汽集团(含北京汽车、昌河汽车、北汽新能源、北汽福田、北京现代、北京奔驰等)、一汽丰田、天津一汽、长城汽车
珠三角集群	广东省	围绕广汽本田等合资企业发展成国内中高档轿车的生产基地	广汽集团(含广汽本田、广汽丰田等)、东风日产、比亚迪

西南集群	重庆市	以长安集团等整车企业为核心重点发展	长安集团、长安福特马自达、长安
	四川省	成为中小型乘用车和商用车生产基地	铃木、力帆汽车

资料来源：国研网行业研究部加工整理

根据国家统计局发布的汽车产量数据进行计算，2020 年，六大产业集群按产量由大到小排名分别为：长三角集群、东北集群、环渤海集群、中部集群、珠三角集群、西南集群。本文选取排名前三的产业集群进行分析。

4.1.1.1 长三角集群区分析

长三角集群区主要包括江苏、浙江、上海两省一市。长三角集群区经济发达，制造业水平高；对外开放程度高，出口条件便利；产业结构完整，配套行业发展良好；科研和技术实力强，人力资源丰富；水运发达，物流费用低。

分地区来看，上海市汽车产业的总体规模较大，处于国内同行业第一阵营的位置。目前上海是我国最大的轿车生产基地，全国三大汽车集团之一的上汽集团拥有上海大众、上海通用两大轿车合资生产企业，在其周围，还集聚了多家世界一流的汽车零部件合资企业，产业体系比较完整，整车、零部件、技术开发和服务贸易并举发展；特别是依托优越的区域条件，汽车服务贸易发展较快，还有汽车营销、汽车物流、汽车检测机构等，是一个集多种功能于一体的汽车综合产业区，在全国处于领先地位。

江苏省汽车工业已初步形成了轿车、载货车、大中轻型客车、专用车、农用运输车和摩托车及零部件为主体的研发制造体系，汇聚东风悦达起亚、南汽集团、徐工汽车、苏州金龙等一批整车生产骨干企业，上汽集团、长安集团、北汽集团、比亚迪以及众泰汽车均在江苏省设立了生产基地，形成南京、扬州、盐城三大整车生产基地。江苏省汽车零部件销售收入居全国前列，产品种类齐全，发动机、传动系、制动系等重点产品已进入国际跨国公司配套体系，车用发动机、汽车车身、汽车电子电器等专利数量居全国第一位。

经过多年的发展，浙江省初步建成了杭州、台州、金华、宁波（杭州湾新区）四大整车基地。除了吉利汽车和长安福特两大巨头外，绝大部分是新能源汽车制造企业。零部件方面，产品涵盖了整车制造需要的五大类零部件系列，主要有发动机总成、制动器、曲轴、万向节、传动轴、轮毂、组合汽车仪表、真空助力器、悬架总成、滤清器等，这些零部件除主要用于汽车维修市场外，部分产品已进入到了一汽集团、一汽大众、上海通用、上海大众、天津汽车、东风汽车等国内主要的汽车企业的配套体系中，并有部分产品进入了国际市场。

改革开放以来，优越的地理位置、良好的工业基础、强大的经济实力、完整的产业结构、丰富的人力资源和充足的民间资本，已令长三角地区成为我国汽车生产基地最集中的地区，以上海为代表的长三角汽车产业集群，2020 年其汽车产量合计 430.57 万辆，同比下降 5.75%，占全行业总产量比重达 17.49%，较上年下降 0.41 个百分点，占比位列六大产业集群区之首。

表 15 2020 年长三角集群区汽车产量及占比情况

地区	产量（万辆）	占全国比重（%）	合计占全国比重（%）
上海	264.68 ↓	10.75 ↓	17.49 ↓
江苏	75.49 ↓	3.07 ↓	
浙江	99.40 ↑	3.67 ↓	

注：↑表示比重较上年有所提高，↓表示比重较上年有所下降，下同

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.1.2 东北集群区分析

东北老工业集群区即传统意义上的东北三省：黑龙江、吉林、辽宁。该集群区拥有一汽集团、一汽大众、哈飞集团、华晨集团等众多大型企业。东北地区作为新中国的“工业摇篮”，拥有钢铁、能源、化工、重型机械、造船、飞机、军工等重大工业项目，工业基础雄厚，为汽车产业的发展创造了基础优势和发展潜力；该地区自然资源丰富，拥有石油、水电、铁矿石等多种资源；此外，东北老工业集群区专业人才资源充足，零部件企业实力雄厚，铁路、水运十分发达，为其汽车产业发展创造了极大的优势，区内整车制造能力全国领先。

分地区来看，吉林有全国三大汽车集团之一的一汽集团，一汽集团带动下的长春市被称为“中国的底特律”。长春不但有一汽集团等整车企业，另外还有数百家汽车零部件企业遍布全市，多数为一汽配套，产业集群化程度非常高。此外，吉林省还是我国汽车工业人才培养和科学研究的重要基地。目前，吉林省正在以长春市、吉林市、辽源市等城市为基础，各有重点，打造一个汽车产业城市群。

辽宁省已经形成了以轿车、多功能车、客车、载货汽车、车用发动机和汽车零部件为主的汽车工业生产体系。其中拥有四个轿车品牌中华和宝马、雪佛兰、别克，三个大中型客车品牌黄海、沈飞和沈飞日野，四大轻型车品牌海狮、阁瑞斯、别克和中顺，一个货车品牌金杯。沈阳市是辽宁省重要的汽车生产基地，华晨汽车就坐落于此。华晨旗下的金杯、中华汽车在我国汽车市场占有重要地位。德国宝马与华晨合资建立的华晨宝马也位于沈阳。

黑龙江省拥有哈飞汽车集团、东安动力、东安黑豹、东安发动机等汽车企业。近年来又先后引进了哈尔滨联通客车公司、长安福特哈尔滨工厂、齐齐哈尔龙华汽车、大庆沃尔沃等整车生产企业，带动了汽车上下游产业链全面发展。目前，黑龙江省已拥有汽车整车、专用车及零部件配套企业超过 200 家。

东北地区是新中国汽车工业的发源地，重工业基础雄厚，其汽车产业在中国占有举足轻重的作用。在汽车产能过剩、竞争加剧的大背景下，东北集群正顺应汽车产业发展未来趋势，形成集研发、生产、销售为一体，上、下游紧密衔接的新型产业集群，同时加快发展新能源汽车产业，培育新动能、发展新产业、优化传统产业、实现经济转型升级。2020 年，东北集群区汽车产量合计 347.45 万辆，同比下降 10.21%，产量占全行业总产量比重为 14.11%，较 2019 年下降 1.05 个百分点。

表 16 2020 年东北集群区汽车产量及占比情况

地区	产量（万辆）	占全国比重（%）	合计占全国比重（%）
吉林	265.46 ↓	10.78 ↓	14.11 ↓
辽宁	74.82 ↓	3.04 ↓	
黑龙江	7.17 ↓	0.29 ↓	

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.1.3 环渤海集群区分析

环渤海集群区主要包括北京、天津和河北三地。该集群区资源独特，拥有北汽集团、北京现代、北京奔驰、北汽福田、天津一汽、一汽丰田、长城汽车等大中车企，形成了包括轿车、商用车、越野车的整车产品体系，人才优势、资源优势丰富，自上世纪 80 年代起，在全国汽车工业的地位不断提升。

分地区来看，北京的北汽集团按整车产销量排名在上汽、东风、一汽之后位列第四，进入汽车整车企业第一阵营。其下属的北京现代、北汽福田、北汽奔驰等汽车企业具有较强的品牌优势和市场地位。

天津市已经形成包括以一汽夏利、一汽丰田等整车企业为核心，以经济型、中高级型轿车、轻型车在内较为齐全的汽车工业体系，构建了包括汽车发动机、汽车电子、汽车模具在内的较完整的汽车配套产业链。

河北除了拥有近几年快速崛起的民营汽车企业——长城汽车公司外，在特种专用车辆、发动机和变速器等汽车关键零部件发展上也独具特色。

目前，京津冀三地都把汽车产业作为振兴当地经济的重点或龙头产业，发展零部件产业集群的步伐也正在逐步加快。2020 年，环渤海集群区汽车产量合计 358.11 万辆，同比下降 4.05%，产量占全行业总产量比重为 14.54%，与上年相比下降 0.08 个百分点。

表 17 2020 年环渤海集群区汽车产量及占比情况

地区	产量（万辆）	占全国比重（%）	合计占全国比重（%）
北京	166.01 ↑	6.74 ↑	14.54 ↓
天津	94.57 ↓	3.84 ↓	
河北	97.53 ↓	3.96 ↓	

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.2 行业重点地区竞争情况

根据国家统计局发布的数据，2020 年，我国汽车产量排名前十的地区是广东、吉林、上海、湖北、广西、北京、重庆、河北、天津和安徽，其产量分别占全国汽车生产总量的 12.72%、10.78%、10.75%、8.51%、7.09%、6.74%、6.42%、3.96%、3.84%和 3.69%。产量排

名前十的地区，除广西外，其余 9 个省市均位于六大汽车产业集群内。尽管广西传统意义上并未被划入珠三角汽车产业集群，但广西拥有上汽通用五菱、东风柳汽、广西汽车集团、钦州力顺、广西华奥、玉柴机器、桂客集团、柳州乘龙、一汽柳特、重汽运力、广西源正等企业，形成了包含载货汽车、客车、乘用车、车用内燃机、汽车零部件工业等较为完整的产业格局，与广东汽车企业有着密切的联系，近年来珠三角汽车产业集群实际上已经逐步开始发展成为泛东南的汽车工业带。

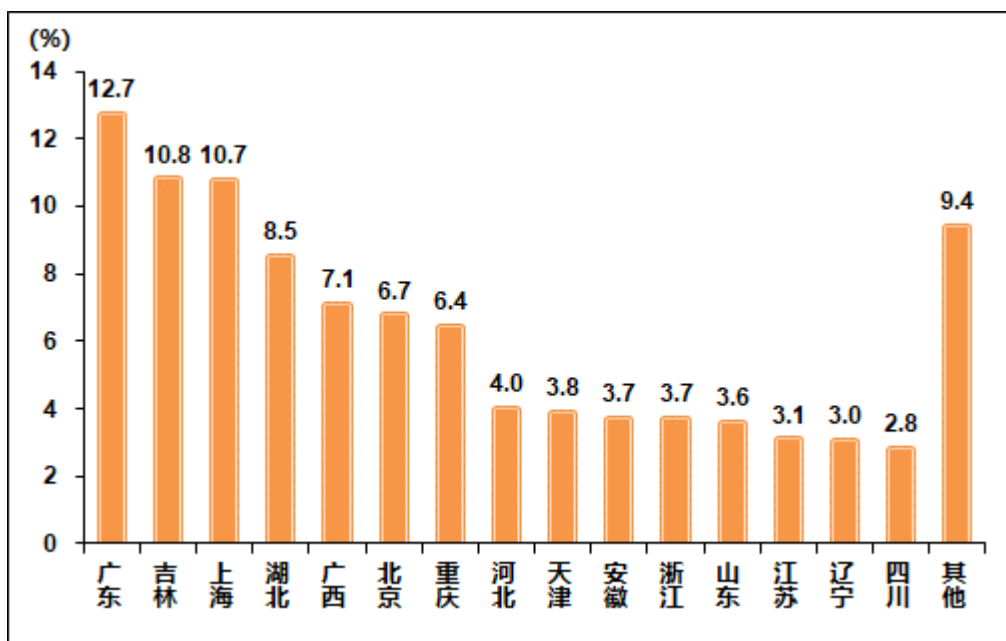
表 18 2020 年我国汽车生产区域分布情况

单位：%

地区	产量占比	地区	产量占比	地区	产量占比
广东	12.72	山东	3.56	山西	0.19
吉林	10.78	江苏	3.07	新疆	0.04
上海	10.75	辽宁	3.04	云南	0.02
湖北	8.51	四川	2.80	海南	0.01
广西	7.09	陕西	2.55	甘肃	0.00
北京	6.74	河南	1.91	宁夏	0.00
重庆	6.42	江西	1.83	内蒙古	-
河北	3.96	湖南	1.50	西藏	-
天津	3.84	福建	0.73	青海	-
安徽	3.69	贵州	0.31	港澳台地区	-
浙江	3.67	黑龙江	0.29	-	-

数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

图 23 2020 年我国各省、直辖市汽车产量占比



数据来源：国家统计局，国研网行业研究部加工整理

4.1.2.1 广东

广东省是近年来我国汽车产业发展最快的地区之一，在汽车整车制造、汽车零部件制造、新能源汽车等领域均居全国领先地位。作为全国重要的汽车生产基地，广东汽车产业已经形成了产业集群效应，拥有制造成本优势，发展潜力巨大。目前，广东已形成广州、深圳、佛山为整车制造，带动珠三角、粤东西北为零配件产业加速发展的格局。

在汽车整车制造领域，广东省汇集了东风日产、广汽本田、广汽丰田、广汽乘用车、比亚迪、一汽大众、长安 PSA 等知名整车厂商，形成了广州、深圳、佛山三个整车制造产业集群。在新能源汽车领域，广东省广州市和深圳市目前已经成为全国新能源汽车主要的产业集群，新能源汽车的消费量也居全国前列。

在汽车零部件制造领域，广东省规模以上汽车零部件制造行业规模以上企业数量约 500 家，从企业数量上来看，广东省汽车零部件产业在全国的地位并不十分突出，但近年来，广东正在加强汽车零部件产业的发展，计划在广东省广州、惠州、肇庆、江门、清远、东莞、梅州建立六大汽车零部件产业园。随着近年来广东省汽车产业园区的建设，尤其是在汽车零部件领域的发力，其产业集群效应正在不断凸显。

近年来，广东汽车产业发展速度不断加快，其原因主要有两个方面。一方面，广东拥有完善的汽车配套基础，不断优化的产业结构；另一方面，广东汽车制造业积极践行供给侧结构性改革，通过创新驱动，不断调整产品结构，完善系列布局，充分满足了当下的消费升级需求。2020 年，广东汽车工业面临新冠肺炎疫情和复杂多变的国际经济形势考验，受此影响，2020 年，广东省汽车制造业固定资产投资同比大幅下降 17.0%。全年包括底盘在内的汽车出口为 2.45 万辆，同比下降 18.1%，出口金额 41.61 亿元人民币，同比下降 8.5%。2020 年，受疫情影响，广东汽车产量一度被其他省份超越，但随着广东车企复工复产加速推进，车企迎来了一波又一波的复工潮，生产节奏回归正常，汽车产量呈起伏上升趋势，行业稳步复苏，汽车制造业对全省工业经济增长起到了重要支撑作用。根据国家统计局发布的数据，2020 年，广东省实现汽车产量 313.23 万辆，同比增长 0.49%，产量连续第五年位居全国第一。与 2011 年相比，广东省汽车产量在过去十年间实现翻倍，增长 108.4%。根据广东省统计局发布的数据，2020 年，广东汽车制造业增加值完成 1900.52 亿元，同比增长 6.6%，拉动全省规模以上工业增长 0.4 个百分点。发达的汽车制造业，也带动了广东省汽车保有量增长。截至 2020 年末，全省民用汽车保有量 2500.93 万辆，比上年末增长 7.5%。其中，私人汽车 2191.86 万辆，同比增长 7.6%。民用轿车保有量 1460.18 万辆，同比增长 6.9%。其中私人轿车 1359.83 万辆，同比增长 7.3%。

产业布局完善，为行业复苏打下坚实基础。2020 年，广东汽车产业能够快速应对疫情复工复产，在 2020 年依旧保持产量领先，与其完善的产业布局密不可分。广东汽车产业集群发展优势明显，形成了广州花都、番禺、南沙以及深圳坪山等高度集聚的产业园区，并形

成了整车及零部件研发、设计、生产、销售等较为完备的产业链，产业集群协同效应使广东汽车产业进一步增强了抗风险能力。

发挥政策的引导和带动作用，促进供需两端良性循环。2020年，为应对疫情影响，广东省发挥政策调控的强势引导作用，以扩大消费带动生产，打通产销供需端。发挥政策的带动作用，以短期刺激与长效机制相结合，扩大消费渠道，打通在消费、流通、生产各环节制约消费的痛点、难点和堵点，以利好刺激市场，进而“反哺”汽车生产。2020年初，汽车产业受疫情影响严重，广东立刻响应大力促进汽车消费，各地纷纷出台促消费政策。3月20日，广州市通过了《广州市促进汽车生产消费若干措施》，给予消费购置新车补贴，随后深圳、佛山、珠海等城市迅速跟进。在广东各地促消费政策的带动下，产销两端对接效果日益凸显，促使产销端流动更加高效。消费端需求上涨提升了市场预期，进而促进汽车产量的明显提升，构建了汽车产销供应良性循环生态。其中，广东促进新能源消费政策已经收到明显成效，广东汽车产业的新旧动能转化不断加快，新能源汽车领域已经呈现出高速发展态势。广东省统计局数据显示，2020年新能源汽车产量达20.87万辆，产量增长达27.6%，新能源汽车产量增速为全国整体增速的3.68倍，领跑全国，成为广东汽车产量的重要组成部分。

加强增产补产，新生产线成为促进汽车产业转型升级的“主引擎”。作为国内主要生产基地之一，广东规模以上汽车及零部件企业由2013年的574家增加至2019年的876家，形成了日系、欧美系和自主品牌多元化汽车产业格局。近千家汽车及零部件企业，形成了强大的产业集群效应。据广东省统计局数据显示，广东汽车制造业企业流动资产2020年累计4969.14亿元，同比上涨14.8%，累计营业收入达9255.48亿元，比上年同比增长9.4%，实现利润605.28亿元，同比增长8.0%。在企业增长推动下，2020年广东省汽车制造业工业销售产值为9047.22亿元，同比增长8.1%，实现工业增加值1900.51亿元，同比增长6.6%。其中，广汽集团属下的两大整车制造企业增长强劲，发展速度喜人。2020年4月，广汽本田完成对本田汽车（中国）有限公司的收购合并，继黄埔和增城两个厂区三条整车生产线、一个发动机工厂之外，广汽本田迈入整车“四线生产”阶段。这也使得广汽本田在基本产能60万辆/年的情况下，产能逐步提升至77万辆。此外，在广州南沙黄阁，广汽丰田新能源车产能扩建项目二期已正式动工，达产后每年贡献在地产值500亿元以上。数据显示，广汽本田和广汽丰田增产补产效果明显，实现2020年全年产值同比增速均超10%，年度工业总产值双双突破千亿元，均创历史新高，为广东再添两家工业总产值超千亿元的大型车企。一汽-大众佛山工厂在新能源汽车领域深化布局，MEB平台一期投产后达到15万辆/年的产能，2023年规划产能达到30万辆/年，2020年一汽-大众佛山分公司电动车产量同比增长18.8%。

4.1.2.2 吉林

吉林省是我国重要的汽车生产基地，是全国汽车产业地域聚集度最高的地区之一。主要生产基地设在吉林省的第一汽车集团公司被誉为“中国汽车工业的摇篮”。目前，吉林省汽车工业已形成了以一汽集团公司为核心，集整车、各类专用车和汽车零部件研发、生产、贸

易为一体，中重型卡车、中高级轿车、轻型车和微型车等较为齐全的汽车工业体系，并已成为国内规模最大、具有相当实力的汽车制造基地。在吉林省政府出台的一系列汽车产业发展政策的支持下，吉林省汽车产业发展环境得到了较大的改善。吉林省汽车产业坚持改造提升传统产业，培育产业集群，努力抢占产业链高端和市场终端，积极打造世界级汽车产业基地。扩大具有比较优势和特色的汽车及零部件、轨道客车等产品出口，积极发展加工贸易，形成一批出口优势产业群，加快建成面向国际、辐射东北亚的重要出口加工基地。

在对外合作方面，吉林省内以一汽为代表的企业，不断加强与国外企业合资合作。一汽集团在与德国大众加强深度合作的同时，加快了与日本丰田、美国通用的合作，整车扩能步伐得到了加快。而随着主机厂合资合作步伐加快，吉林省的合资合作零部件企业也不断增多，吸引了德国博世、大陆，美国江森、德尔福、采埃孚、李尔，法国佛吉亚、法雷奥、加拿大麦格纳、韩国锦湖等多家世界 500 强汽车零部件企业到吉林省投资，合资和外方独资大型零部件优势企业所占比重明显增加，配套水平不断提高。

此外，吉林省还拥有雄厚的研发基础和汽车人才资源。一汽集团技术中心是国家级技术中心，已形成商用车全系列、经济型轿车、中级和高级轿车的自主开发、试验、试制能力，填补了国内高端重型商用车底盘、柴油共轨等技术空白。初步掌握了发动机、变速器等关键总成和混合动力、汽车电子等核心技术。纯电动、燃料电池汽车的研究也积累了一定的基础，带动了国内整车技术及相关零部件技术的发展。吉林大学汽车工程学院是国家重点汽车人才培养基地，汽车动态模拟实验室是国家级实验室，承担着国家多项重要课题，已经成为国内汽车产业重要的整车及零部件研发、人才培养和产品创新基地。

在国家大力推进新能源汽车产业的同时，吉林省也加大了对新能源汽车的研制与推广工作。据不完全统计，吉林省涉及新能源汽车生产及研发的企事业单位 18 家，主要集中在长春、辽源两市。主要生产及研发领域包括：混合动力、纯电动汽车、燃料电池汽车、锂离子动力电池及电池材料、驱动电机、控制系统等方面。

吉林省省会长春一直在全省发展汽车产业的城市中一枝独秀，被称为中国的“汽车城”，其产量比重占据省内九成以上。吉林市和四平市是中国最早的微型车生产基地和专用汽车生产基地，具有良好的汽车工业基础、人才资源和丰富的汽车文化底蕴。近年来经过加大对长春西经济开发区和吉林市汽车工业园区的建设，吉林省以长春西经济开发区、长春经济技术开发区、长春高新技术开发区、吉林市汽车工业园区以及四平专用车园区为核心，已经形成了国内重要的汽车产业集群区域，为汽车产业的后续发展奠定了良好的基础。

根据国家统计局发布的数据，2020 年全年吉林省累计生产汽车 265.46 万辆，同比下降 8.12%，占全国汽车产量的 10.78%。根据吉林省统计局发布的数据，2020 年，吉林省汽车制造业工业增加值同比增长 12.8%，保持了较快的增长速度，高于全省规模以上工业增加值增速 5.9 个百分点。

有序推动复工复产，行业经济运行快速恢复。2020年1季度，受新冠肺炎疫情等多种因素影响，吉林省汽车制造业工业增加值曾一度同比下降18.0%。但随着疫情得到有效控制，该省有序推动复工复产，全年汽车产业各项主要经济指标比上半年均有所提高，地区生产总值增速也实现由负转正。

着力打造长春国际汽车城。长春市在2020年启动了“长春国际汽车城”建设，目标是打造万亿级世界级汽车整车及零部件研发、生产和后市场服务基地，汽车产业高质量发展示范区，世界级高端汽车生产和研发基地。按照规划，“长春国际汽车城”总面积471平方公里，在汽车整车方面，将全力发展一汽红旗、一汽解放、一汽轿股、一汽大众、一汽丰越五大整车厂，持续实施一批整车扩能项目。

龙头企业带动作用显著，打造完备的产业集群。吉林省汽车产业的快速增长，一汽集团发挥了巨大的带动作用。根据一汽发布的数据，2020年，中国一汽实现销售370.6万辆，同比增长7.1%；实现营业收入6960亿元，同比增长12.7%；实现利润467亿元，同比增长6%。其中，一汽自主品牌红旗逆势增长，2020年，红旗品牌实现销售20万辆，同比增长100%。吉林省工信厅已经将推动汽车产业发展列为2021年工作要点，明确提出将全力支持一汽改革创新，合理统筹产业资源布局，形成完备的汽车产业集群。

4.1.2.3 上海

上海是目前中国最大的轿车生产基地，有全国三大汽车集团之一的上汽集团，有我国最大的中德轿车合资企业上海大众，有投资最大、成长最快的中美轿车合资企业上海通用。作为上海现代工业支柱的汽车产业目前正表现出强劲的发展势头。

目前上海的汽车工业体系已涵盖了轿车、轻型汽车、车用发动机和汽车零部件等，拥有嘉定安亭、浦东金桥两大汽车生产基地以及围绕在这两个汽车生产基地周围的汽车产业聚集带。上海汽车产业经过多年的发展，不仅在汽车产品制造厂商、专业元件、零部件厂商、专业机器设备以及服务供应商、金融机构、及其相关产业厂商方面市场发育成熟、更是在下游产业成员（包括销售渠道、顾客群体形成）、互补性产品制造商、专业基础设施供应、政府与其他提供专业化训练、教育、信息、研究和技术支援机构（如大学、职业培训机构）、以及制订标准机构等方面也已初步形成了一定规模。上海已初步形成了一个汽车产业集群。

上海之所以能够成为全国汽车产业的中心之一，与其自身良好的区位条件是分不开的：上海拥有良好的工业基础，汽车工业已经历了几十年的发展；上海是全国的金融中心、经济中心，经济发展良好，对外资的吸引力强；人才资源优势明显，劳动力素质好，科研力量强；交通发达，通往全国各地和通往国外的水、陆交通条件好；上海具备全国最好的轿车零部件工业基础，在上海周围，聚集了50多家世界一流的汽车零部件合资企业；相关配套产业丰富，拥有宝山钢铁、金山石化等工业基地。

汽车工业是上海市经济发展的支柱产业。根据国家统计局发布的数据，2020年上海市

累计生产汽车 264.68 万辆，同比下降 3.72%，占全国汽车总产量的 10.75%，占比较 2019 年微降 0.02 个百分点。根据上海市统计局发布的数据，2020 年，上海市汽车制造业全年实现工业总产值 6735.07 亿元，同比增长 9.3%，占全市工业总产值的 18.18%。

创新引领产业发展。汽车产业是上海的支柱产业之一，是打响“上海制造”品牌的重要主攻方向，上海正以电动化、智能化、网联化、共享化、品牌化为方向，加快推进汽车产业转型升级。目前，创新已经成为驱动上海汽车产业新一轮发展的第一动力，多元化、多极化则成为上海汽车的发展新格局。2020 年 11 月 13 日，为加快推进上海市燃料电池汽车产业高质量发展，引领产业转型升级，打造世界级汽车产业中心，上海市经济信息化委、发展改革委、交通委、科委、住房城乡建设管理委、财政局联合制定了《上海市燃料电池汽车产业创新发展实施计划》。上海市计划到 2023 年，上海燃料电池汽车产业发展实现“百站、千亿、万辆”总体目标，规划加氢站接近 100 座并建成运行超过 30 座，加氢网络全国最大，形成产出规模约 1000 亿元，发展规模全国前列，推广燃料电池汽车接近 10000 辆，应用规模全国领先。2021 年 2 月 25 日，上海又发布了《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021-2025 年）》，明确了“十四五”期间上海市新能源汽车产业发展总体目标。根据《实施计划》，到 2025 年，上海本地新能源汽车年产量超过 120 万辆，新能源汽车产值突破 3500 亿元，占全市汽车制造业产值 35%以上。为支持燃料电池汽车产业发展，上海市正在研究制定《上海市燃料电池汽车加氢站建设运营管理办法》和《上海市车用加氢站布局专项规划》，两项政策近期都将出台。

打造世界级汽车产业中心。上海市嘉定区对标上海“四大功能”战略地位，做大做强高端制造业重要阵地、科创中心重要承载区和长三角重要节点三大核心功能。汽车是嘉定的支柱产业，在汽车产业带动下，嘉定逐步成为上海的产业重镇和制造业大区，经济实力名列全市前茅。嘉定积极强化新动能培育，有一大批优质企业集群集聚，特别是吸引了大众 MEB、司南卫星导航、联影、网宿科技等近 100 家头部企业落户。当前，嘉定正加快打造世界级汽车产业中心，力争到 2025 年全产业链总产值（收入）超过 1.2 万亿元。嘉定将顺应电动化、智能化、网联化、共享化发展趋势，实施汽车“新四化”千亿级专项行动，主动布局、引进和培育相关领域的头部企业和重点企业，加快推动汽车产业转型升级；依托国家机动车检测中心、风洞实验室等创新功能平台和智能网联汽车试点示范区等载体，支持机构和企业在汽车前沿领域积极开展技术创新和先行先试，让汽车领域的各种新技术、新模式、新业态在嘉定率先生根发芽。

4.2 重点企业分析

4.2.1 上汽集团

上海汽车集团股份有限公司（简称“上汽集团”，股票代码 600104）是国内 A 股市场最大的汽车上市公司，总股本达到 116.83 亿股。目前，上汽集团主要业务包括整车（含乘用车

车、商用车)的研发、生产和销售,正积极推进新能源汽车、互联网汽车的商业化,并开展智能驾驶等技术研究和产业化探索;零部件(含动力驱动系统、底盘系统、内外饰系统,以及电池、电驱、电力电子等新能源汽车核心零部件和智能产品系统)的研发、生产、销售;物流、汽车电商、出行服务、节能和充电服务等汽车服务贸易业务;汽车相关金融、保险和投资业务;海外经营和国际商贸业务;并在产业大数据和人工智能领域积极布局。上汽集团所属主要整车企业包括乘用车公司、上汽大通、上汽大众、上汽通用、上汽通用五菱、南京依维柯、上汽依维柯红岩、上海申沃等。2020年,上汽集团国内市场占有率达到21.4%。2020年8月,上汽集团以上一年度1220.714亿美元的合并销售收入,名列《财富》杂志世界500强第52位,已经连续7年进入百强名单,在此次上榜的全球汽车企业中名列第7。

4.2.1.1 2020年总体经营情况

根据上汽集团发布的业绩预告,受新冠疫情影响,公司经营挑战加大,2020年度整车销量560.0万辆,同比减少10.22%。其中,上汽自主品牌销售260万辆,在总销量中占比达到46.4%;新能源汽车销量为32万辆,海外市场销量为39万辆。上汽预计,2020年年度实现归属于上市公司股东的净利润约为200亿元,与上年同期相比,将减少约56亿元,同比减少21.89%左右。归属于上市公司股东的扣除非经常性损益的净利润约为173亿元,与上年同期相比,将减少约43亿元,同比减少19.84%左右。

面对市场调整与产业变革,上汽集团坚持推进“电动化、智能网联化、共享化、国际化”新四化创新转型,加快自主掌控核心技术,培育差异化竞争优势。2020年,上汽新能源汽车销售32万辆,同比猛增73.4%;全球首款氢燃料电池MPV正式上市,功率、功率密度和低温启动等各项技术指标,比肩全球顶尖水平;上汽成为全球行业唯一一家实现多品种燃料电池车商业化落地的企业,商业化运营总里程近500万公里;“5G+L4(特定场景下自动驾驶)”智能重卡在上海洋山港实现准商业化运营,完成年度2万标箱运输任务,加快助力洋山港建设成为具有全球领先水平的智能港口;享道出行业务全面覆盖网约车、企业用车、个人租车和出租车,完成超3亿元A轮战略融资,由阿里巴巴和宁德时代共同投资;

2020年,上汽实现整车出口和海外销售39万辆,同比增长11.3%,在疫情之下克服重重困难实现逆势增长。特别是在英国、荷兰、挪威、丹麦、法国、德国等欧洲发达国家,依托新能源产品的强力支撑,自主品牌MG和Maxus全年整车销量超过4万辆,其中新能源车占六成。

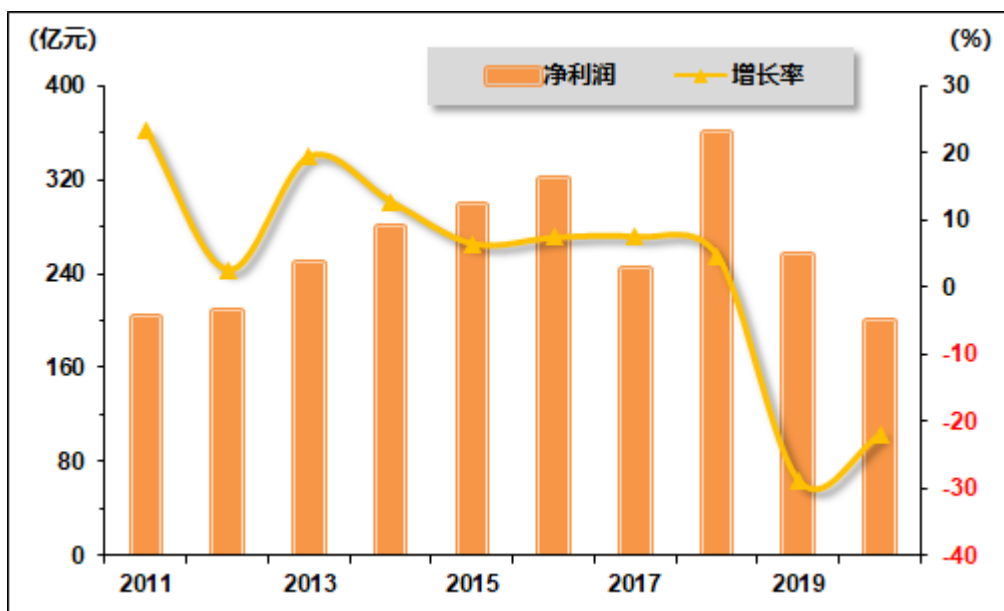
表 19 2020年上汽集团销售情况

单位	销量(辆)	累计同比增速
上汽大众汽车有限公司	1505505	-24.79%
上汽通用汽车有限公司	1467470	-8.29%
上汽集团乘用车分公司	657867	-2.29%

上汽通用五菱汽车股份有限公司	1600057	-3.61%
上汽大通汽车有限公司	192617	25.87%
上海申沃客车有限公司	2122	83.09%
上汽依维柯红岩商用车有限公司	80077	37.88%
南京依维柯汽车有限公司	28385	11.31%
上汽正大有限公司	29102	23.69%
上汽通用五菱汽车印尼有限公司	7192	-71.23%
名爵汽车印度有限公司	30088	82.13%
合计	5600482	-10.22%

数据来源：上汽集团，国研网行业研究部加工整理

图 24 2011 年-2020 年上汽集团净利润变化情况



数据来源：上汽集团年度报告及业绩预告，国研网行业研究部加工整理

4.2.1.2 公司未来计划与目标

根据上汽集团的规划，“十四五”期间，上汽集团将坚持以自主品牌发展为龙头，以数字化转型为支撑，全力推动新四化创新，迈上全球汽车企业前五，成为具有产业全球竞争力和品牌国际影响力的万亿级汽车产业集团，争创世界一流汽车企业。

4.2.2 一汽集团

中国第一汽车集团公司简称“中国一汽”或“一汽”，总部位于吉林省长春市，前身是第一汽车制造厂，1953 年奠基兴建，1956 年建成并投产，制造出新中国第一辆解放牌卡车。1958 年制造出新中国第一辆东风牌小轿车和第一辆红旗牌高级轿车。一汽的建成，开创了中国汽车工业新的历史。

中国第一汽车集团有限公司的生产企业（全资子公司和控股子公司）和科研院、所，自

东北腹地延伸，沿渤海湾、胶东湾、长江三角洲、海南岛和广西、广东、云南、四川，形成东北、华北、西南、华南和华东等五大生产基地，生产中、重、轻、轿、客、微多品种宽系列的整车、总成和零部件，形成了布局合理、辐射全国、面向海外的开放式发展格局。经过五十多年的发展，一汽的自主研发与企业核心竞争能力不断提升，拥有解放、红旗、奔腾等自主品牌和大众、奥迪、丰田、马自达等合资合作品牌。目前，一汽拥有上市公司 3 家，分别是：一汽解放集团股份有限公司（一汽解放，000800）、长春一汽富维汽车零部件股份有限公司（一汽富维，600742）、启明信息技术股份有限公司（启明信息，002232）。

4.2.2.1 2020 年总体经营情况

2020 年，一汽集团实现销售 370.6 万辆，同比增长 7.1%；实现营业收入 6960 亿元，同比增长 12.7%；实现利润 467 亿元，同比增长 6%。其中，红旗品牌实现销售 20 万辆，同比增长 100%。

表 20 2020 年一汽集团销售情况

单位：辆，%

企业名称	2020 年	2019 年	同比增速
中国一汽合计	3706091	3459475	7.13
一汽-大众汽车有限公司	2071488	2045982	1.25
中国第一汽车集团有限公司	851518	458009	85.92
一汽丰田销售公司	781929	732000	6.82
一汽海马汽车有限公司	1156	1965	-41.17
天津一汽夏利汽车股份有限公司	0	3992	-100.00

数据来源：中国汽车工业协会，国研网行业研究部加工整理

2020 年，一汽集团下属两家上市公司分别进行重组。其中一汽轿车重组后更名一汽解放，一汽夏利重组后业务范围变更，正式告别整车制造舞台。

2019 年 4 月，一汽轿车公布重大资产重组方案，9 月国资委正式批复一汽轿车的重组方式。2020 年 4 月 7 日晚，一汽轿车股份有限公司发布公告称，董事会通过了关于变更公司名称及证券简称的议案，一汽轿车拟更名为一汽解放。4 月 9 日，一汽轿车进一步发布公告称，拟将拥有的除一汽财务有限公司、鑫安汽车保险股份有限公司之股权及部分保留资产以外的全部资产和负债转入其全资子公司一汽奔腾轿车有限公司，后将一汽轿车 100% 股权作为置出资产，与一汽股份持有的一汽解放汽车有限公司 100% 股权中的等值部分进行置换；置入资产与置出资产的差额部分，由上市公司以发行股份及支付现金的方式向一汽股份购买。一汽轿车 5 月 19 日晚公告，为符合公司重大资产置换、发行股份及支付现金购买资产暨关联交易事项完成后公司的主营业务情况，公司中文名称由“一汽轿车股份有限公司”变更为“一汽解放集团股份有限公司”，证券简称自 2020 年 5 月 20 日起由“一汽轿车”变更为“一汽解放”。一汽解放（000800）2021 年 1 月 29 日发布业绩预告，预计 2020 年归属于上市公司

司股东的净利润为 25.50 亿元-28.96 亿元，同比增长幅度达到了 4732.29%-5387.97%。公告显示，2020 年，一汽解放净利润与重组前相比大幅增长，主要为重组完成，置入盈利能力较强的资产所致。净利润与重组后相比上升的主要原因为：报告期内商用车市场持续向好，公司加强战略管理，坚持产品领先，推进车联网平台和生态建设，持续保持行业领先地位，实现中重卡销售 39.45 万辆，同比增长 38.7%，实现了净利润快速增长。

2020 年 9 月 16 日，一汽夏利发布《重大资产出售及发行股份购买资产并募集配套资金暨关联交易报告书》，明确了重组的具体方案，涉及到一汽股份无偿转让持有的一汽夏利股份、重大资产出售、发行股份购买资产及募集配套资金四部分。一汽轿车股份有限公司拟将其持有的一汽夏利 697620651 股股份无偿划转给中国铁路物资股份有限公司；一汽夏利计划将其持有的除鑫安保险 17.5%股权及留抵进项税以外的全部资产和负债转入天津一汽夏利运营管理有限责任公司，一汽夏利再向一汽股份出售夏利运营 100% 股权及鑫安保险 17.5% 股权；一汽夏利拟向中国铁物、铁物股份、芜湖长茂、结构调整基金、工银投资、农银投资、润农瑞行、伊敦基金发行股份，购买其合计持有的中铁物晟科技的 100% 股权及铁物股份持有的天津公司 100% 股权、物总贸易 100% 股权；此外，为了完成上述交易和补充运营资金，一汽夏利拟募集配套资金总额不超过 16 亿元。铁物股份作为本次交易完成后上市公司的控股股东，拟认购募集配套资金总额不超过 4 亿元。根据官方披露的数据显示，自 2019 年起，一汽夏利整车生产停滞。为缓解资金压力和经营压力，一汽夏利不得不对资产进行变卖或者重组。本次交易完成后，上市公司的主营业务将变更为以面向轨道交通产业为主的物资供应链管理及轨道运维技术服务和铁路建设等工程物资生产制造及集成服务业务，一汽夏利正式告别整车生产制造。

4.2.2.2 公司未来计划与目标

2021 年 2 月 1 日，一汽集团公布 2021 年目标，计划销售整车超过 400 万辆，同比增长 7.9% 以上，其中自主品牌目标 90 万辆，力争 100 万辆，自主品牌新能源销量达 20 万辆；营业收入 7200 亿元，同比增长 3.4% 以上。

4.2.3 东风集团

东风汽车集团股份有限公司（简称“东风集团”，股票代码为 00489.HK）是中央直管的特大型汽车企业，始建于 1969 年，总部位于“九省通衢”的江城武汉，现有总资产 3256 亿元，员工 16 万多名。东风公司主营业务涵盖全系列商用车、乘用车、新能源汽车、军车、关键汽车总成和零部件、汽车装备以及汽车相关业务。事业分布在武汉、十堰、襄阳、广州等国内 20 多个城市，在瑞典建有海外研发基地，在中东、非洲、东南亚等区域建有海外制造基地，在南美、东欧、西亚等区域建有海外营销平台，拥有法国 PSA 集团 14% 的股份，是 PSA 三大股东之一。经营规模超过 400 万辆，位居中国汽车行业第 2 位；销售收入超过 6000 亿元，位居世界 500 强第 65 位、中国企业 500 强第 15 位、中国制造业 500 强第 3 位。东风

公司建设发展近半个世纪以来，积淀了厚重的科技与文化底蕴，构建起行业领先的产品研发能力、生产制造能力、市场营销能力与客户服务能力，累计产销汽车超过 4000 万辆、上缴税费超过 4000 亿元，为推动国民经济发展、促进社会就业、改善民生福祉作出了积极贡献。

4.2.3.1 2020 年总体经营情况

根据东风集团发布的公告，2020 年，集团累计生产汽车 2835095 辆，同比下滑 3.47%；累计销售汽车 2868309 辆，同比下滑 2.17%。由于大部分子公司地处湖北，东风集团在 2020 年初备受打击，销量大幅下滑，而随着疫情逐步得到控制，该企业也在不断回追销量。以 12 月为例，东风集团销量达 342559 辆，同比增长 20%。在乘用车领域，东风集团 2020 年累计售出新车 2313497 辆，同比下滑 6.09%。其中轿车累计销量为 1198971 辆，同比下滑 5.14%；SUV 累计销量为 1008045 辆，同比下滑 6.83%；MPV 累计销量为 106481 辆，同比下滑 9.50%。

从乘用车领域旗下各子公司看，东风日产累计销量为 1119008 辆，同比下滑 3.46%；东风启辰累计销量为 80508 辆，同比下滑 31.63%；郑州日产累计销量为 14294 辆（乘用车），同比下滑 14.61%；东风英菲尼迪累计销量为 25695 辆，同比下滑 26.66%；神龙汽车累计销量为 50267 辆，同比下滑 55.74%；东风柳汽累计销量为 96340 辆（乘用车），同比下滑 17.06%；东风乘用车累计销量为 70180 辆，同比下滑 8.97%。在整个乘用车领域，东风集团旗下仅有东风本田能够实现累计销量同比正增长。该企业在 2020 年共售出新车 850307 辆，同比上涨 6.28%。

在商用车领域，东风集团 2020 年累计销量为 554812 辆，同比增长 18.47%。其中东风柳汽商用车板块、东风商用车公司、东风特种商用车等子公司累计销量均实现同比增长。

表 21 2020 年东风集团销售情况

单位：辆，%

产品	销售量	市场占有率
商用车	554812	18.47
卡车	531274	21.49
客车	23538	-24.15
乘用车	2313497	-6.09
基本型乘用车	1198971	-5.14
MPV	106481	-9.50
SUV	1008045	-6.83
合计	2868309	-2.17

数据来源：东风集团产销快报，国研网行业研究部加工整理

4.2.3.2 公司未来计划与目标

基于对 2021 年中国汽车市场发展预判和本集团发展态势，东风集团将 2021 年销量目标

定为 329.2 万辆，相比 2020 年增长 14.8%。乘用车销量目标定为 266.9 万辆，相比 2020 年销量增长 15.4%；商用车销量目标为 62.3 万辆，相比 2020 年销量增长 12.3%。

4.2.4 广汽集团

广州汽车集团股份有限公司（简称“广汽集团”，股票代码 601238）成立于 2005 年 6 月 28 日，前身为成立于 1997 年 6 月的广州汽车集团有限公司，总部位于广州市天河区珠江新城，目前拥有员工约 8.7 万人，是国内首家实现 A+H 股整体上市的大型国有控股股份制汽车集团。自 2013 年以来，广汽集团连续七年入围《财富》世界 500 强，2019 年位列世界 500 强企业第 189 名，首次进入前 200 位，比上年排名上升 13 位。

广汽集团坚持合资合作与自主创新共同发展，业务涵盖整车（汽车、摩托车）及零部件研发、制造、汽车商贸服务、汽车金融等，成为国内产业链最为完整的汽车集团之一，也是国内汽车行业首家拥有保险、保险经纪、汽车金融、融资租赁、财务等多块金融行业牌照的企业集团。目前，广汽集团旗下共有广汽本田、广汽丰田、广汽乘用车、广汽新能源、广汽研究院、广汽菲亚特克莱斯勒、广汽三菱等数十家知名企业及研发机构，整车核心业务板块形成自主品牌、日系合资、欧美系合资“三足鼎立”稳步发展格局。

4.2.4.1 2020 年总体经营情况

2020 年，广汽集团汽车产量 203.5 万辆，同比增长 0.5%；汽车销量 204.4 万辆，同比微降 0.89%；工业总产值和在地产值同比增长 7.3%和 12.6%。日系合资方面，广汽本田和广汽丰田均保持良好增长态势。广汽本田 2020 年销售 80.58 万辆，同比增长 2.65%；广汽丰田 2020 年全年共售出 76.50 万辆，同比增长 12.17%。自主品牌方面，广汽乘用车 2020 年共销售 35.40 万辆，同比下降 7.95%。

2020 年，广汽集团的新能源乘用车板块呈现了很强的增长潜力，全年销量达 7.67 万辆，同比增长 34.8%，其中自主新能源销量 6.09 万辆，同比增长 44.3%。另外，高端智能电动车品牌广汽埃安的销量劲增。数据显示，广汽埃安全年产量为 6.01 万辆，同比增长 43%，全年累计销量为 6.00 万辆，同比大增 42.9%。

“十三五”期间，广汽集团多项目标提前完成，产能达到 280.3 万辆，累计销量达到 990 万辆，年营收总额达到 3600 亿元，市场占有率达到 8.8%，复合增长率达到 9.5%。

表 22 2020 年广汽集团销售情况

单位：辆，%

项目名称	销量	同比增长
广汽本田汽车有限公司	805786	2.65
广汽丰田汽车有限公司	765008	12.17
广汽乘用车有限公司	354005	-7.95

广汽菲亚特克莱斯勒汽车有限公司	40513	-45.18
广汽三菱汽车有限公司	75001	-43.62
广汽日野汽车有限公司	3005	-14.58
广州广汽比亚迪新能源客车有限公司	438	208.45
汽车合计	2043756	-0.89

数据来源：广汽集团产销快报，国研网行业研究部加工整理

4.2.4.2 公司未来计划与目标

2021 年广汽集团将围绕 2035 年远景目标和“十四五”发展规划，积极构建新发展格局，坚持稳中求进工作总基调，统筹推动“稳增长、提业绩、严对标、保供应、强自主、谋发展、育品牌”七大行动，全年自主品牌计划推出两款全新车型、一款换代车型及多款改款车型，挑战公司全年汽车销量同比增长 10% 的目标。“十四五”期间，广汽计划通过做强做实研发、整车、零部件、商贸服务、金融服务和出行服务六大板块，全面提升自主创新能力、实现集团高质量发展，实现到“十四五”期末年产销量 350 万辆，全集团汇总营业收入超 6000 亿元的目标。

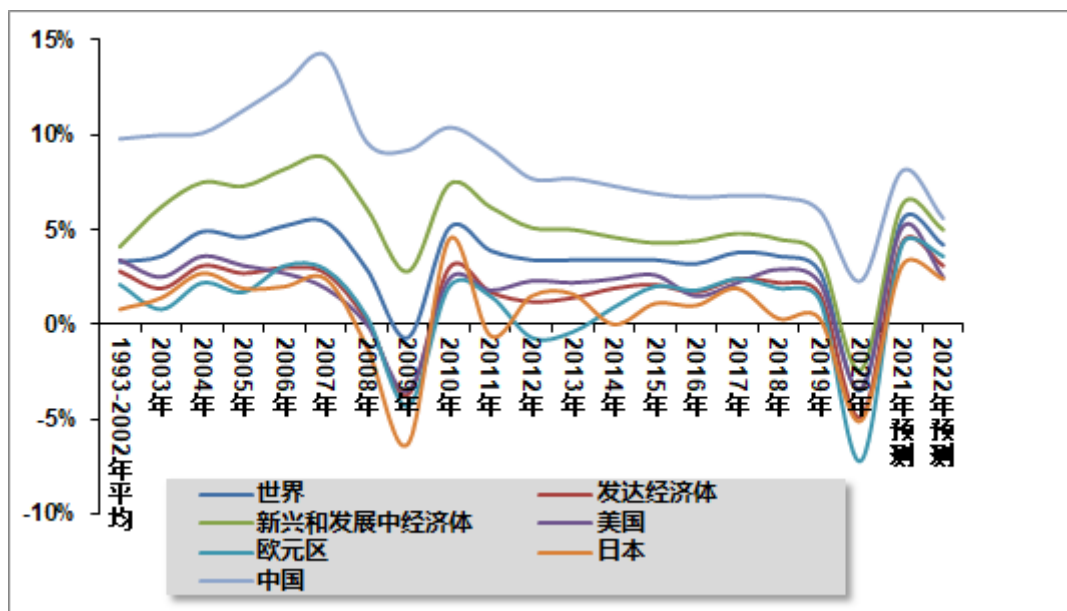
5 2021 年行业发展趋势预测

5.1 宏观经济形势预测

5.1.1 全球经济形势预测

展望 2021 年，全球经济复苏的前景依然具有“超乎寻常的”不确定性，如果疫苗进一步推广且有更多有效的政策支持，那么，全球经济活动将得到进一步提振；但如果疫苗推广缓慢、新冠病毒突变或过早退出政策支持，全球经济复苏前景将恶化；同时，各经济体复苏力度存在较大的差异，复苏前景主要取决于医疗干预程度及政策支持的有效性等。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》显示，预计 2021 年全球经济增长 5.5%，并预计 2022 年全球经济增长 4.2%。其中，发达经济体经济 2021 年预计增长 4.3%，新兴市场和发展中经济体预计增长 6.3%，比此前的预测分别上调了 0.4 个百分点和 0.3 个百分点。此外，全球贸易有望与全球经济同步复苏。国际货币基金组织预计 2021 年全球贸易额有望增长 8.1%，2022 年增长 6.3%，但服务贸易的复苏可能将慢于商品贸易，反映出疫情下跨境旅游和商务旅行低迷。

图 25 2021、2022 年世界经济增长趋势预测



数据来源：国际货币基金组织 2021 年 1 月《世界经济展望》，国研网行业研究部加工整理

从主要国家和地区来看，**美国经济有望强复苏**。2021 年美国将重点解决疫情和经济复苏问题，2021 年美国经济复苏将为主旋律，会持续进行。同时，美国将会再度推出万亿的财政刺激措施，拜登 2 万亿美元基建计划将正式走上前台，基建计划主要投向振兴美国制造业 7000 亿美元、新基建 4000 亿美元、传统基建 700 亿美元等。随着拜登 1.9 万亿美元的疫情纾困计划，叠加 2 万亿美元的基建计划，如果成功落地，将有效扩张美国总需求，叠加美

国疫苗接种不断加速，美国将进入供需两旺的经济强复苏阶段。根据 Markit 2021 年 1 月 23 日公布主要经济体 PMI 初值，美国 PMI 明显好于预期，服务业 PMI 亦再次回升。数据显示，美国 2021 年 1 月 Markit 制造业 PMI 初值 59.1，明显好于预期值 56.5 和前值 57.1；2021 年 1 月份美国服务业 PMI 初值 57.5，也显著好于预期值 53.6。

欧洲受二次疫情影响，欧洲经济衰退程度要严重于美国，并且面临二次探底风险，经济复苏的步伐偏缓慢。未来，欧洲央行将会维持宽松的货币政策以应对，继续加码财政刺激的可能性相对较小。此外，2021 年 1 月份欧元区 PMI 大体符合预期，明显低于美国 PMI 表现，反映欧洲经济修复动能低于美国。欧元区 2021 年 1 月制造业 PMI 初值为 54.7，与预期值 54.5 基本一致，略低于前值 55.2；服务业 PMI 初值为 45，与预期值 44.5 基本一致，略低于前值 46.4。欧元区 PMI 水平明显低于美国，反映欧洲经济动能弱于美国。

日本经济有望实现缓慢复苏。受新冠肺炎疫情影响，日本 2020 年经济遭受明显影响，在此背景下，日本中央银行、政府官员、日本经济类智库及企业近期对 2021 年该国经济发展趋势提出预测研判，普遍认为日本经济有望在 2021 年实现一定程度的复苏，但复苏势头缓慢，实际经济前景将在很大程度上取决于疫情走势。从长期面来看，日本政府可能继续采取多种政策，重点推动日本经济“电子化”及“绿色发展”。

新兴市场和发展中经济体的复苏路径预计也将出现分化。预计我国与其他国家的复苏态势将出现明显差异。我国疫情防控取得明显成效，同时为应对疫情加大了公共投资，央行也提供了流动性支持，这些都推动了经济的强劲复苏。在新兴市场和发展中经济体中，石油出口国和依赖旅游业的经济体将面临尤为严峻的形势，这是因为跨境出行预计要较长时间才能恢复正常，且石油价格的前景低迷。

5.1.2 我国经济形势预测

展望 2021 年，预计我国经济继续稳步复苏，GDP 回归潜在增长水平。我国制造业投资增速有望继续提升，并主导经济复苏的步伐。同时，消费修复还将进一步加快，出口继续保持较高水平，叠加 2020 年较低基数，预计 2021 年 GDP 同比增速有望达到 8.5%-9.0%。根据国际货币基金组织(IMF)于 2021 年 1 月 26 日发布的《世界经济展望报告》预计，在有效的疫情遏制措施、强有力的公共投资和央行流动性支持下，中国经济 2021 年有望增长 8.1%。另外，据世界银行组织发布于 2021 年 1 月发布的《全球经济展望》报告预计，中国的经济增速在 2021 年将攀升至 7.9%。

具体来看，投资方面，制造业投资将持续回暖。随着经济持续复苏，投资结构趋向优化。工业企业利润正增长和持续改善，内生地提高了企业投资能力；加上疫苗普及，国外疫情逐步遏制，全球经济复苏共振，国内制造业投资回补空间将进一步打开。预计 2021 年制造业投资有望接棒传统基建投资和房地产投资，成为经济复苏主导力量。其中，基建投资将适度加快，基于 2020 年专项债发行规模达历史峰值，相关资金和投资项目将在 2021 年逐步落地，

由此将推动基建投资增速小幅提升。与此同时，考虑到 2021 年是“十四五”开局之年，预计从国家到地方将陆续出台新基建相关鼓励政策，由此将带动全国多地出现发力新基建之势。消费方面，在经济修复和促消费政策带动下，2021 年居民消费具备提升空间。随着经济复苏步伐的加快，就业和居民可支配收入将持续改善，为消费的回升提供内在动力；低基数效应应抬升 2021 年消费增速；餐饮等线下消费正常化将成为消费提升的重要力量。进出口方面，全球贸易阶段性繁荣可期，将正向拉动我国出口。疫苗落地后，海外经济复苏步伐有望加快，短期内全球面临供给紧平衡，加之美国大选尘埃落地，全球贸易阶段性繁荣可期，预计 2021 年出口仍将保持强劲势头。另外，随着国内需求显著回升，制造业投资增速提升，人民币汇率保持高位等，都对进口起到明显推动作用。价格水平整体温和，CPI 前低后稳，PPI 稳步回升。CPI 方面，考虑到猪肉价格高基数和生猪存栏量大幅增加，2021 年上半年猪肉价格或将有明显回落，相应 CPI 同比也将持续走低；此外，随着服务业生产和需求持续改善，非食品 CPI 将小幅回升。综合来看，预计 2021 年 CPI 整体平稳。PPI 方面，随着 2021 年全球经济共振复苏，将带动大宗商品价格大概率保持上涨势头，由此预计 PPI 稳步回升。综合来看，2021 年我国经济整体发展形势向好，随着我国步入“十四五”新发展格局，加之国内优越的市场空间和已形成的产业链生态系统，将推动我国经济稳步复苏。

5.2 产业政策环境预测

5.2.1 继续稳定和扩大汽车消费

2020 年 11 月 18 日，国务院常务会议部署提振大宗消费、重点消费和促进释放农村消费潜力工作。会议指出，消费是经济增长的主引擎。2020 年消费遭受疫情严重冲击，恢复正常增长有不少困难。要按照党中央、国务院部署，坚定实施扩大内需战略，进一步促进大宗消费、重点消费，更大释放农村消费潜力。会议将稳定和扩大汽车消费放在促进消费的首要位置。会议明确，鼓励各地调整优化限购措施，增加号牌指标投放。开展新一轮汽车下乡和以旧换新，鼓励有条件的地区对农村居民购买 3.5 吨及以下货车、1.6 升及以下排量乘用车，对居民淘汰国三及以下排放标准汽车并购买新车，给予补贴。加强停车场、充电桩等设施建设。

为贯彻国务院常务会议部署，2021 年 1 月 5 日，商务部等十二部委印发《关于提振大宗消费重点消费促进释放农村消费潜力若干措施的通知》（简称《通知》）。《通知》对稳定和扩大汽车消费提出三项要求。一是释放汽车消费潜力。优化汽车限购措施，各有关城市要结合经济社会发展情况以及城市交通拥堵程度、污染治理目标、交通需求管控效果等，对现行非营运小客车指标摇号、拍卖等制度进行优化完善，推动由购买管理向使用管理转变；顺应消费升级需求，进一步增加号牌指标投放，优先满足无车家庭需要。开展新一轮汽车下乡和以旧换新，鼓励有条件的地区对农村居民购买 3.5 吨及以下货车、1.6 升及以下排量乘用车，对居民淘汰国三及以下排放标准汽车并购买新车，给予补贴。二是改善汽车使用条件。加快小区停车位（场）及充电设施建设，在保障城市生态和安全的条件下，经科学论证，可合理

利用公园、绿地等场所地下空间建设停车场，利用闲置厂房、楼宇建设立体停车场，按照一定比例配建充电桩。鼓励充电桩运营企业适当下调充电服务费。加快推进车联网（智能网联汽车）基础设施建设和改造升级，开展自动驾驶通勤出行、智能物流配送等场景示范应用。三是优化汽车管理和服务。优化机动车安全技术检验机构资质认定条件，试点推行一类、二类汽车维修企业等具备条件的机构通过计量认证后依法开展非营运小微载客汽车检验。鼓励具备条件的加油站发展非油品业务，提供汽车维修保养、清洗美容及简餐、应急药箱、手机充电、免费开水等便民服务，加快向综合服务站转型；将全自动洗车机列入加油站设备设施管理范畴，不纳入城市违章建筑物管理。鼓励高速公路服务区丰富商业业态，提升商品和服务供给品质，打造交通出行消费集聚区。

2021年2月9日，商务部发布《商务部办公厅关于印发商务领域促进汽车消费工作指引和部分地方经验做法的通知》，梳理了当前商务领域促进汽车消费的主要工作任务和一些地方好的经验做法，形成了《商务领域促进汽车消费工作指引》和《地方促进汽车消费经验做法》。商务部要求各地要结合实际，因地制宜采取有效举措，进一步巩固汽车消费市场回升向好势头；对好的经验和有效做法及时进行总结，报商务部（消费促进司）以便宣传推广。

预计2021年，相关促进汽车消费的政策和实施办法还将继续出台，地方性的购车优惠政策也有望延续。汽车是国民经济战略性、支柱性产业，汽车消费在全社会消费品零售总额中占比高、增长空间大、带动效益强，是当前扩大实物商品消费、促进消费升级的重要领域之一。2020年以来，为了拉动汽车消费增长，中央和地方已推出各种汽车消费促进政策，有效带动汽车市场回升。这种局部范围的小规模的刺激政策不断出台，一方面可以有效拉动消费，另一方面也避免了大规模刺激政策带来的市场大起大落。

5.2.2 继续推动新能源汽车产业高质量发展

5.2.2.1 落实新能源汽车产业发展规划 完善相关政策和标准

2020年10月20日，国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划（2021-2035年）》（简称《规划》）。《规划》部署了5项战略任务：一是提高技术创新能力，二是构建新型产业生态，三是推动产业融合发展，四是完善基础设施体系，五是深化开放合作。2021年开始，相关部门将围绕落实《规划》，继续完善相关政策法规和技术标准体系，包括健全新能源汽车整车、零部件以及维修保养检测、充换电等安全标准和法规制度，加强安全生产监督管理和新能源汽车安全召回管理，建立新能源汽车与相关产业融合发展的综合标准体系，推进加氢基础设施建设，建立完善加氢基础设施的管理规范等。在标准方面，2021年还将有多项新能源汽车方面的标准将陆续出台，包括电动汽车能量消耗量和续驶里程试验方法第1部分：轻型汽车、重型混合动力电动汽车能量消耗量试验方法、轻型混合动力电动汽车能量消耗量试验方法、插电式混合动力电动乘用车技术条件、燃料电池发动机性能试验方法、燃料电池电动汽车动力性能试验方法等。

5.2.2.2 加强质量监管 提升产业链水平

2021年3月，工信部表态，将进一步加强新能源汽车质量监管，促进电动化、智能网联等技术进一步融合，推动新能源汽车高质量发展。近年来，工信部和有关部门联合出台了60多项支持政策和举措，在各方努力下，我国新能源汽车产业发展取得积极成效，基础材料、基础零件、电机、电控、电池以及整车等都取得突破。新能源汽车发展趋势向好，但产业仍处于“爬坡过坎”的关键时期，市场竞争激烈，用户体验感有待提升。在前期基础上，工信部明确，将根据市场、特别是用户体验，进一步提高标准，组织整车和动力电池企业、行业机构、高校院所开展技术攻关，加强质量监管。与此同时，促进整车电动化和智能网联技术等进一步融合，健全充电、停车等各项服务，提高公共交通电动化水平，持续开放合作，有效提升配套产业链水平。

5.2.3 各地区燃料电池汽车产业规划将陆续发布

当前，全球氢燃料电池汽车产业呈现爆发式增长，氢能已成为国家新能源发展的战略产业。为推动我国燃料电池汽车产业持续健康、科学有序发展，我国相关部门于2020年9月发布《关于开展燃料电池汽车示范应用的通知》（简称《通知》），正式开展燃料电池汽车示范应用工作。在国家顶层规划的助推下，全国多个省市密集发布与氢燃料电池汽车相关的规划，并加紧建设推广应用示范区。2020年9月8日，北京市经信局发布了《北京市氢燃料电池汽车产业发展规划（2020-2025年）》。规划显示，2025年前，北京市将培育5-10家具有国际影响力的氢燃料电池汽车产业链龙头企业，力争实现氢燃料电池汽车累计推广量突破1万辆，氢燃料电池汽车全产业链累计产值突破240亿元。此外，上海燃料电池汽车创新发展行动方案也将发布。上海计划到2023年燃料电池汽车产业发展实现“百站千亿万辆”总目标，即规划加氢站近100座，建成运行30座，形成产值规模近1000亿元，推广氢燃料电池汽车突破1万辆。《通知》提出的以城市群为单位的发展模式，将带动更多城市参与到燃料电池产业发展中去，预计后期还将有更多城市出台燃料电池汽车产业规划和相关推进政策。

5.2.4 地方性老旧汽车置换政策将陆续出台

2020年10月20日，国家发改委新闻发言人孟玮在例行新闻发布会上表示，推动汽车消费转型升级，促进汽车限购向引导使用转变，鼓励各地出台促进老旧汽车置换政策。

未来，提升我国汽车消费的重点方向，分为被抑制的消费需求和消费升级两部分。被抑制的消费需求，可以通过逐步推动汽车等消费品由购买管理向使用管理转变来解决，而消费升级部分，则可通过二手车政策和老旧汽车置换政策共同推动解决。我国的汽车消费已经进入了以更换为主的消费升级阶段，而且这种换购为主的消费升级将成为今后一段时间内我国汽车消费的主要构成。消费者本身的换购需求，再加上管理部门出台的相关政策，都将加快我国汽车消费升级的发展速度，从而将更好地推动我国汽车消费市场的复苏和发展。2020年8月，广州市便发布了《关于加快老旧汽车置换鼓励汽车更新换代实施方案》，针对购买

“国六”标准汽车的每辆给予 3000 元补助，非插电混合动力汽车的每辆给予 6000 元补助。预计后期，还将有更多的城市和地区出台老旧汽车置换鼓励政策，推动汽车消费升级。

5.3 产业发展趋势预测

5.3.1 2021 年汽车产销有望实现正增长

2021 年，我国宏观经济政策将保持连续性、稳定性、可持续性，国民经济将迎来强劲复苏的大好局面。汽车市场需求也有望结束下降，企稳回升。一方面，中国汽车市场潜力依然巨大，尤其是低线城市及农村地区的消费潜力还未充分释放，消费需求仍有待深入挖掘。随着城乡居民收入差距显著减少，“十四五”开局之后国家会进一步推进共同富裕，进一步激活乡村市场需求，充分利好于自主品牌发展。另一方面，电动化、智能化、网联化加速推进汽车产业转型升级，其中新能源汽车市场将继续从政策驱动向市场驱动转变。尤其是在《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》的大力推动下，新能源汽车未来将有望迎来持续快速增长。根据中汽协预计，2021 年我国汽车市场将有望实现恢复性正增长，汽车销量有望超过 2600 万辆，同比增长 4%。

但需要注意的是，未来，行业发展的诸多风险依然存在。当前稳就业稳企业保民生压力仍较大，国内消费信心还未完全恢复，进而低端产品需求的完全释放尚需一段时间；同时，局部地区突发的疫情也将一定程度上对车市产生影响；此外，国际疫情的不确定性依然存在，海外市场需求还未恢复，出口依赖型企业仍没有摆脱困境，这也将影响一部分消费需求。

5.3.2 新能源汽车市场将继续回暖

2020 年，在政策的推动下，新能源汽车产销结束下降，呈现恢复性增长，分别达到 136.6 万辆和 136.7 万辆，同比分别增长 7.5%和 10.9%，占汽车产销总量均为 5.4%，与上年相比，分别提升 0.5 个百分点和 0.6 个百分点。除政策驱动外，2020 年，新能源汽车表现较好的原因主要有以下几点：一是国家多年来对新能源汽车整个产业链的培育，使各个环节供应链逐步成熟；二是在政府部门相关政策可预期的情况下，消费者对新能源汽车逐步从认识、认知到理解，整个新能源汽车市场也在逐步成熟；三是行业内骨干企业通过创新研发和生产准备，能逐步提供丰富和多元化的新能源汽车产品，来满足市场需求；四是新能源汽车的使用环境也在逐步优化和改进。这些有利于促进新能源汽车消费的因素 2021 年仍将继续存在，预计 2021 年新能源汽车将保持良好的发展态势，产销继续快速增长。根据中汽协预计，2021 年新能源汽车销量有望达到 180 万辆，同比增长 40%。

5.3.3 “十四五”期间汽车出口有望保持稳中向好发展态势

2020 年我国汽车商品进口尤其是出口表现总体好于预期，一方面得益于国家一系列稳外贸举措取得了积极成果，另一方面，海外市场“带疫恢复”也是我国汽车出口反弹的重要因素。尤其东南亚市场的复苏，拉动我国汽车出口的增长最为明显，再加上企业对欧洲市场

的开拓，中欧班列的大幅增长，对于出口拉动也起到了积极的推动作用。2021 年，尽管国外疫情继续扩散的风险依然存在，但我国作为主要经济体对于全球经济复苏的推动还会进一步加强，特别是随着《区域全面经济伙伴关系协定》（RCEP）以及中欧投资协定相关互惠协议和措施进一步落实，我国与东盟、欧盟进出口将会继续呈现快速增长，由此也带动国内和国际双循环新发展格局良性运转，无疑地为我国汽车进出口良好发展起到积极的促进作用。

“十三五”期间，我国汽车企业出口形势总体保持稳定，五年累计出口达到 465.9 万辆。预计在汽车企业产品技术水平不断提升，以及全球经济未来逐步企稳向好的条件下，“十四五”期间，汽车企业出口将继续保持稳中向好的发展态势。但具体到 2021 年来看，除疫情影响外，海外贸易保护主义有所抬头，汽车出口量和出口金额仍有下降的可能，出口形势短期不容过分乐观。

5.3.4 智能网联汽车仍将是近期的重点突破对象

未来，以汽车技术为主的智能化路线和以移动科技为主的网联化路线将融合发展成为智能网联汽车，而智能网联汽车将推动汽车产业生态深刻变革、竞争格局全面重塑。在汽车领域，发展智能网联汽车是中国汽车产业实现“换道超车”走向汽车强国的重大机遇。从宏观经济层面看，发展智能网联汽车还是拉动相关产业协同发展，实现转型升级的重要通道。

2021 年，技术进步和基础设施依然是限制产业发展的重大瓶颈，我国智能网联汽车仍将处于探索阶段，实现跨越式发展的可能性不大。一方面，技术成熟度依然不够，仍需要加大研发和测试的力度，总体来看距离商业化水平还有差距；另一方面，道路基础设施建设仍然处于起步阶段，尚未达到规模化应用水平，而行业相关标准体系仍需要继续完善。此外，一些关键领域存在“卡脖子”问题，仍需加快研发进程，如先进传感器、车载网络、高级驾驶辅助系统、自动驾驶系统等关键模块的高端芯片基本全靠进口，自给率较低。目前，我国出台了多项智能网联汽车相关政策，各汽车企业也均将智能网联汽车的发展列入战略规划和技术路径之内，并且加大了与互联网公司的合作力度。智能网联汽车的发展关联众多领域，是一个协同创新的过程，未来还将有更多汽车产业链之外的行业和企业参与到其中。因此，未来汽车产业将在新能源化和智能网联化的发展过程中迎来新的变革，新的产业生态也将逐步形成。

6 2021 年行业投资机会与风险

在世界经济形势复杂多变，中国供给侧结构性改革持续发力的大背景下，中国汽车行业正在发生深刻变革，既面临着巨大挑战，也孕育着重要机遇。2021 年，疫情和贸易摩擦依然深刻影响产业运行，但总体来看我国汽车市场仍有较大发展空间，电动化、智能化、网联化仍是汽车行业投资的主线。此外，当前是我国汽车产业转型升级、实现跨越发展、抢占先机的重要机遇期，但随着贸易摩擦风险日益加大，我国汽车产业部分环节“卡脖子”问题凸显，相关产业正在加快布局，带来大量投资机会。

6.1 新能源汽车行业从高速发展迈向高质量发展

6.1.1 重点关注龙头企业和细分领域重点企业

我国新能源汽车产业得益于巨大市场需求、政策大力推广，具有得天独厚的发展优势。2020 年，新能源汽车快速从疫情影响中恢复，展现了强大的发展韧性。长期来看新能源汽车行业潜在需求多、上升空间大、业绩爆发力强，全产业链依然具有丰富的投资机会。

一是关注行业龙头。当前，新能源汽车行业已经从第一阶段（供不应求）和第二阶段（供需紧平衡）快速地进入第三阶段（供大于求）。第三阶段必然伴随着落后产能的出清和龙头企业市场占有率的提升。随着行业洗牌的不定期进行，落后产能出清，行业竞争格局将逐步清晰，龙头企业将有望再次进入供需紧平衡的第四阶段。随着补贴的不断退坡和补贴门槛的提高，资金实力强、产品成熟度高、技术水平高的行业龙头资源获取能力更强，对补贴的依赖性更弱，更容易在竞争日益激烈的市场中生存。而那些依靠之前补贴生存的企业，其研发能力也较弱，其地位已经随着政策的变化发生巨大转变。随着行业洗牌的不定期进行，落后产能出清，行业竞争格局将逐步清晰，行业集中度将稳步提高。

二是关注细分领域领军者。随着消费者对汽车产品的理解不断加深，其个性化需求不断增加，各车企在细分领域的争夺日趋激烈，性能指标已经不再是判定汽车产品好坏的唯一标准，是否满足消费者的个性化需求将是产品取得市场竞争胜利的关键因素。2020 年五菱宏光 MINI EV 的成功便是典型案例。尽管该车型在 2020 年 7 月份才上市，但上市后便展现出了黑马的姿态，成为了国内新能源市场当中唯一比特斯拉 Model 3 畅销的车型。2020 年 1 月，五菱宏光 MINI EV 累计销售 36762 辆，连续七个月刷新销量记录，稳居国内新能源销量榜第一名，并一举夺得了全球电动车单月销量榜的第一，领先排名第二的特斯拉 model 3 车型 1.5 万辆。

三是关注核心配套零部件企业。随着我国新能源汽车市场的不断壮大，海外车企积极布局，加大投资，加强与中国企业合作，全面布局产业链上下游，将中国市场作为其新能源汽车发展的重中之重。目前特斯拉上海工厂已经投产，上汽大众 MEB 纯电动车平台化专属工厂也已落成，国内零部件厂商一旦进入这些企业的供应链，也意味着将得到国际及国内新能源

整车企业的认可，从而再度带来新的增量订单。

四是关注动力电池回收利用领域。2021年3月5日，“加快建设动力电池回收利用体系”出现在2021年政府工作报告中，这是有关“动力电池回收”话题首次登上政府工作报告。据中国化学与物理电源行业协会动力电池应用分会统计预测，截至2020年年底，包括乘用车、客车、专用车在内的新能源车辆累计报废量将超过45万辆，而退役动力电池量超过35GWh；预计到2022年年底，退役动力电池累计量就将高达94GWh；而到2025年，这一数字可能会剧增至246GWh。目前，动力电池企业积极延伸产业链，布局资源循环回收利用。除国轩高科、宁德时代等头部电池企业在向动力电池回收端延伸外，包括比亚迪、亿纬锂能、蜂巢能源、LG新能源、SKI、三星SDI等国内外主流电池生产企业也在向新材料环节延伸。

6.1.2 投资风险

一是宏观经济波动风险。现阶段全球经济仍处于疫情影响中，受宏观经济环境影响新能源汽车产销出现波动的风险依然存在。

二是部分地区公交车需求或将放缓。部分地区公交市场趋于饱和，造成新能源客车行业销量下滑。此外，海外市场易受宏观经济等因素影响，或导致新能源客车出口量下滑，将影响整体利润和销量。

三是动力电池企业产能过剩，行业竞争加剧，产业链利润率有下降风险。此外，上游原材料存在涨价可能，也将影响企业利润表现。

四是动力电池回收利用体系建设推进不达预期。由于动力电池回收行业属于新兴产业，在市场和技术方面还存在不少风险，也未形成规模效应，回收技术也需要持续攻关。

五是各上市公司往往具有较广的业务范围，有可能出现其在新能源汽车领域表现较好，但其他业务板块拖累公司整体业绩表现的情况，因此对投资标的进行选择时应全面分析各项业务。

6.2 智能化、网联化发展带动多产业并进

6.1.1 软硬件加速投资 行业并购日趋频繁

智能网联汽车是指搭载先进的车载传感器、控制器、执行器等装置，并融合现代通信与网络技术，实现车与人、车、路、后台等智能信息交换共享，具备复杂的环境感知、智能决策、协同控制和执行等功能，可实现安全、舒适、节能、高效行驶，并最终可替代人来操作的新一代汽车。在我国，智能网联汽车的发展已经被提升至国家战略高度，并设定了时间表和路线图。在2017年4月发布的《汽车产业中长期发展规划》中也提出，加大智能网联汽车关键技术攻关，开展智能网联汽车示范推广，到2020年，汽车DA（驾驶辅助）、PA（部分自动驾驶）、CA（有条件自动驾驶）系统新车装配率超过50%，网联式驾驶辅助系统装配

率达到 10%，满足智慧交通城市建设需求。到 2025 年，汽车 DA、PA、CA 新车装配率达 80%，其中 PA、CA 级新车装配率达 25%，高度和完全自动驾驶汽车开始进入市场。2018 年，我国又相继发布了《智能网联汽车道路测试管理规范（试行）》、《国家车联网产业标准体系建设指南（总体要求）》、《车联网（智能网联汽车）产业发展行动计划》等多项政策，推动并规范智能网联汽车行业发展。2020 年 2 月 24 日，《智能汽车创新发展战略》正式印发，提出到 2025 年，中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、基础设施、法规标准、产品监管和网络安全体系基本形成的战略愿景。

经过 2015-2019 年前期国家的重点培育，国内智能网联汽车行业逐步走向成熟。2020 年是智能网联汽车行业落地的关键一年，国家对网联化水平有具体考核指标。国内目前汽车网联化水平仍然差距较大，未来存在大量的提升空间，也蕴藏着丰富的投资机会。

一是关注互联网和科创类企业布局智能网联业务。近年来，互联网和科创类企业在智能网联汽车领域加速布局，发挥自身在软件和算法开发上的优势，在人工智能、高级辅助驾驶、自动驾驶、操作系统等方面纷纷加大投入，带来投资机会。

二是关注硬件领域。智能网联汽车需要大量的硬件与软件相结合，包括车载摄像头、毫米波雷达、激光雷达、传感器等是近年来硬件厂商加大投资和攻关突破的重点领域。

三是关注行业并购整合。近年来，随着产业不断发展，行业并购活动日趋频繁。互联网企业并购、战略投资智能网联软硬件企业，零部件龙头加速横向并购。同时，主机厂为增强对供应链的控制能力，开始进行后向整合，投资、收购产业链上游企业，并加强与互联网和科创类企业的战略合作。行业资源加速整合，投资机会丰富。

6.1.2 投资风险

一是行业核心技术研发或遇到瓶颈的风险。智能网联汽车是一个技术创新驱动的产业发展新业态，是一个多学科交叉的行业，涉及到的技术众多。汽车制造作为一个系统工程，任何新技术的导入都要接受严格的验证，同时还要考虑成本、供应链。我国智能网联汽车技术积累不足，关键技术研发滞后，电子元件、传感器和芯片技术等关键核心零部件严重依赖跨国公司，如果不能实现技术突破，将在行业上升期中丧失发展良机。在智能网联汽车领域投资，应密切关注国际、国内行业发展动态，跟踪技术发展现状与市场推广应用情况，详尽调研与论证相关标的的技术水平及产业化能力。

二是企业智能网联产品推进进度不及预期的风险。当前，智能网联汽车产品和服务还未能得到消费者普遍认可，企业产品推出速度及市场推广不及预期的风险依然存在。目前，智能网联汽车部分功能的额外付费模式，在某种程度上导致了市场反馈冷淡，消费者兴趣很高、但支付意愿较低。这将影响厂商开发相关产品和功能的积极性，而厂商产品和服务推出速度缓慢，又对消费者的购买意愿造成负面影响，陷入恶性循环的风险明显增加。

三是经济波动和疫情影响。新冠肺炎疫情将继续扰乱全球经济发展的节奏，而由此造成的停工停产也将影响相关技术开发的进度和产品生产的进度。

6.3 关注“卡脖子”环节中的投资机会

当前是我国汽车产业转型升级、实现跨越发展、抢占先机的重要机遇期，但随着贸易摩擦风险日益加大，我国在各个产业中的“卡脖子”问题凸显。全球汽车产业自 2020 年 12 月以来，饱受芯片短缺困扰，主要整车制造商相继因汽车芯片供应短缺宣布减产。未来，国内在汽车芯片领域将加大投入和研发力度，实现产业突围和升级。

6.3.1 汽车半导体领域将是热门投资方向

根据 IHS Markit 预测，全球汽车芯片市场规模到 2026 年将达到 676 亿美元，2019-2026 年的年均增速超过 7%。汽车芯片也将成为芯片市场增长最快的细分领域之一。近年来，以英伟达和英特尔为代表的消费电子芯片厂商、以高通为代表的通信芯片厂商、以特斯拉为代表的汽车厂商、以谷歌和百度为代表的互联网巨头等均开始深度参与汽车芯片产业。

从整体来看，随着汽车电动化、智能化和网联化发展，汽车产品对芯片的需求成倍增长，如智能汽车使用的 MCU 芯片是传统燃油车的 4 倍多，但与此同时，消费电子芯片需求也日益增长，全球半导体原材料和产能紧张的局面中长期仍难较好解决。此外，中美贸易摩擦仍在持续，相关国家利用技术垄断优势对我国实施芯片禁运的可能性依然较高。我国汽车芯片自给率仅在 10% 左右，三电系统、先进传感器、车载网络、底盘电控、高级驾驶辅助系统、自动驾驶系统等关键模块的高端芯片基本全靠进口，仅在雨刷器芯片、胎压监测芯片等中低端领域实现部分进口替代。全球前 20 大汽车芯片制造商中，美国企业共 9 家，欧洲和日本企业各 5 家，我国仅有 1 家排名第 20。现实条件明确了我国在汽车芯片领域加大投资的必要性。近年来，整车和零部件企业纷纷加快布局汽车芯片领域，部分已经取得积极进展。如比亚迪自 2007 年进入芯片领域，到目前已经拥有车规级 8 位 MCU 芯片、车规级 32 位 MCU 芯片、电池管理 MCU 芯片等系列产品；杰发科技的车规级 32 位 MCU 芯片也于 2018 年底实现量产；比亚迪研发的 IGBT 芯片累计装车已超过 100 万辆；斯达半导体第六代 IGBT 技术已与国际领先水平差距不大；中车时代近年来从高铁、电网、风电等领域加快向汽车芯片市场渗透。此外，国内众多企业已经开始了高级驾驶辅助系统（ADAS）、自动驾驶、语言交互芯片的自研进程，如华为的智能驾驶计算平台、高阶自动驾驶解决方案已通过车规级认证，车规级高性能激光雷达产品和解决方案也已经正式发布；地平线首款国产车规级 AI 芯片出货量已超 10 万颗，拥有长安、红旗、奥迪、理想、佛吉亚等众多合作伙伴。在芯片短缺问题发生后，又有大批国内企业开始投身汽车芯片产业，如上汽通用五菱 2021 年 1 月成立芯片国产化工作小组；上汽乘用车 2 月与地平线公司达成合作，重点布局下一代智驾域控制器和系统方案；中兴通讯 3 月宣布设立汽车电子产品线；比亚迪 3 月与地平线公司达成战略合作，加速攻坚和布局智能驾驶前沿技术。

未来，汽车芯片蕴含丰富的投资机会。一是关注传统汽车核心芯片领域。在这类芯片的制造上，我国具备设备和材料基础，且这类芯片是现阶段产业继续，未来仍然拥有市场的基础零部件。二是关注新能源和智能网联领域，聚焦第三代半导体芯片、功率芯片、车用传感器、车用主控/计算类芯片等领域，这类芯片是关乎产业未来高质量发展的核心，决定我国汽车产业的核心竞争能力。三是关注高精度地图供应商，该类企业高度关联自动驾驶地图相关服务。高精地图测绘资质将是该类企业未来发展的核心资源，重点考察该类企业的商业化能力。

6.3.2 投资风险

一是行业核心技术研发瓶颈的风险。汽车芯片产业投入大、门槛高、研发周期长，且产品需要接受严格的验证，达到车规级标准。实现技术突破和产业化存在一定难度。

二是商业化进度不及预期的风险。汽车芯片产品供应链相对稳定，新产品进入供应链的难度较高，尤其是涉及到汽车安全，获得主机厂对产品的认可和上车验证均需要付出巨大努力。

三是经济波动和疫情影响。新冠肺炎疫情将继续扰乱全球经济发展的节奏，而由此造成的停工停产也将影响相关技术开发的进度和产品生产的进度。