

我国汽车零部件工业的现状和发展

中国汽车工业协会



沈宁吾

2005年9月天津

一，我国汽车零部件行业的现状

- 我国汽车零部件行业发展的历史阶段
- 我国汽车零部件企业的类型
- 2004年我国汽车零部件行业运行数据
- 我国汽车零部件行业的总体描述
- 我国零部件企业**100**强基本情况和比较

我国汽车零部件发展的历史阶段

历史阶段	时间	特征	典型事件
起步阶段	1953-1978	低水平，为卡车配套。	一汽，二汽建设
成长阶段	1978-1992	技术含量上升，开始为轿车配套。	上汽，一汽，二汽轿车起步
壮大阶段	1992-2000	外商投资加大，国产化率提升	国家出台汽车产业政策，民营资本扩张
快速发展阶段	2000--	整体水平提高，出口增长，向全球采购发展	汽车产量井喷发展，新产业政策出台，全球采购瞄准中国

我国汽车零部件企业的类型

企业类型	企业特征	代表企业	现状
主机依附型	与主机厂一体化，非独立核算，优先厂内配套	一汽富奥，东风零部件部	效仿德尔福，伟世通，探索分离或相对独立的改革
政府扶植型	地方政府扶植，为本地主机厂，主车型强制配套	湖北，广州（广标阶段）地方企业	发展不一
市场自主型	民企民营，以备件市场为主，规模小，起步技术水平低，发展快	以浙江，江苏为典型，万向为楷模	发展两极分化
外商投资型	外商投资，技术，管理先进，内外两个市场并举，享受国家优惠政策	德尔福，伟世通，博世和台资等投资企业	总体经营良好，代表了先进水平，具备较强的竞争力。

我国汽车零部件行业**2004**年基本数据

项目	数量	增长%	占行业比例%
企业数（个）	4171		仅含列入统计规模企业
销售收入（亿）	3300	25.6	30
实现利润（亿）	288	12.6	40
进口（亿美元）	79.3	-4.5	
出口（亿美元）	56.3	73.2	

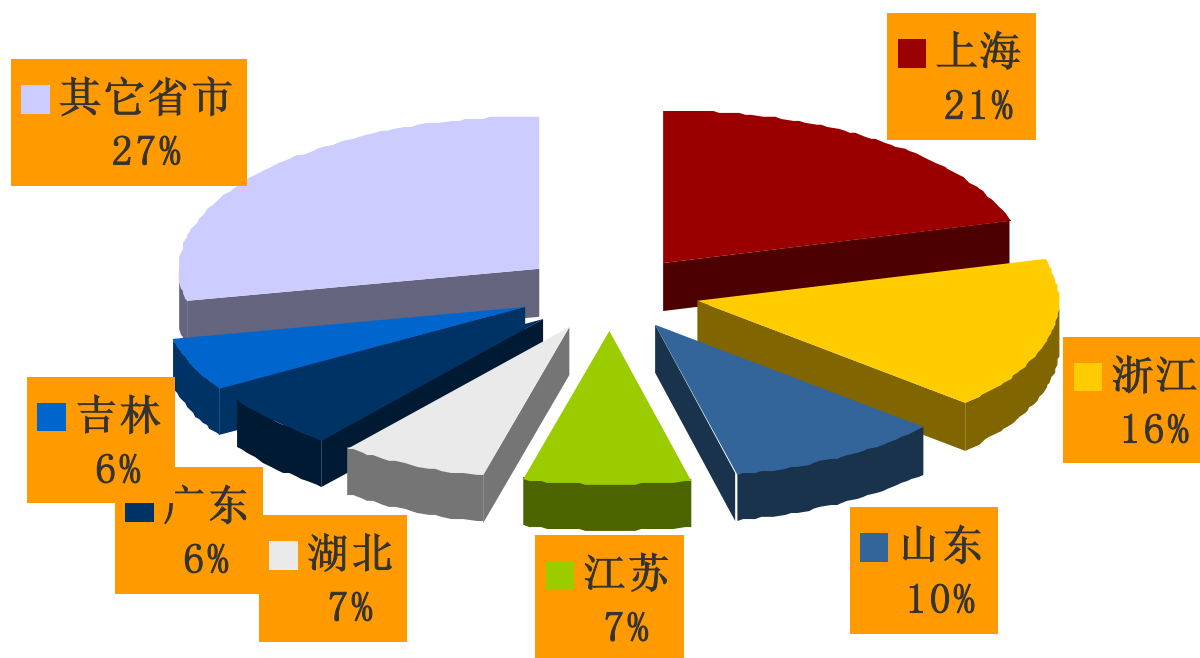
我国汽车零部件行业的总体描述

- 基本摆脱了过去那种“数量多，规模小，质量差”的格局，制造水平明显提高，全面形成了为国内整车厂供货配套的能力和体系。
- 部分企业已经具备自主开发和系统供货的能力，开拓了海外市场，进入了国际采购体系，出口量逐年增长。
- 外商投资我国汽车零部件力度继续增强，他们掌握着部分关键零部件产品的核心技术和配套市场。

协会对**750**余家汽车零部件重点企业 **2004**年的统计概况

- 亏损企业面占**20%**,
- 设备投资逐年增长,
- 研发费用**2004**年比**2003**年不增反降, 只占销售额的**1.75%**。

全国各省市2004汽车零部件销售额统计



我国汽车零部件前**100**家企业概况

- 汽车零部件企业前**100**家**2004**年实现销售收入**1966**亿元，占零部件行业总收入的**59.4%**；
- 最大的零部件企业万向集团**2004**年实现销售收入**208**亿元，进入**100**家最后一名企业的销售收入是**5.14**亿元；
- 前**100**家企业中，收入超过**100**亿的有**5**家，**50-100**亿的有**4**家，**10-50**亿的有**35**家，**10**亿以下的有**56**家；
- 前**100**家企业中，中外合资企业**40**家（含港澳台投资企业），收入总计**599**亿元，占**100**家的**30%**；私营及集体企业**13**家，收入总计**301**亿元，占**100**家的**15%**。

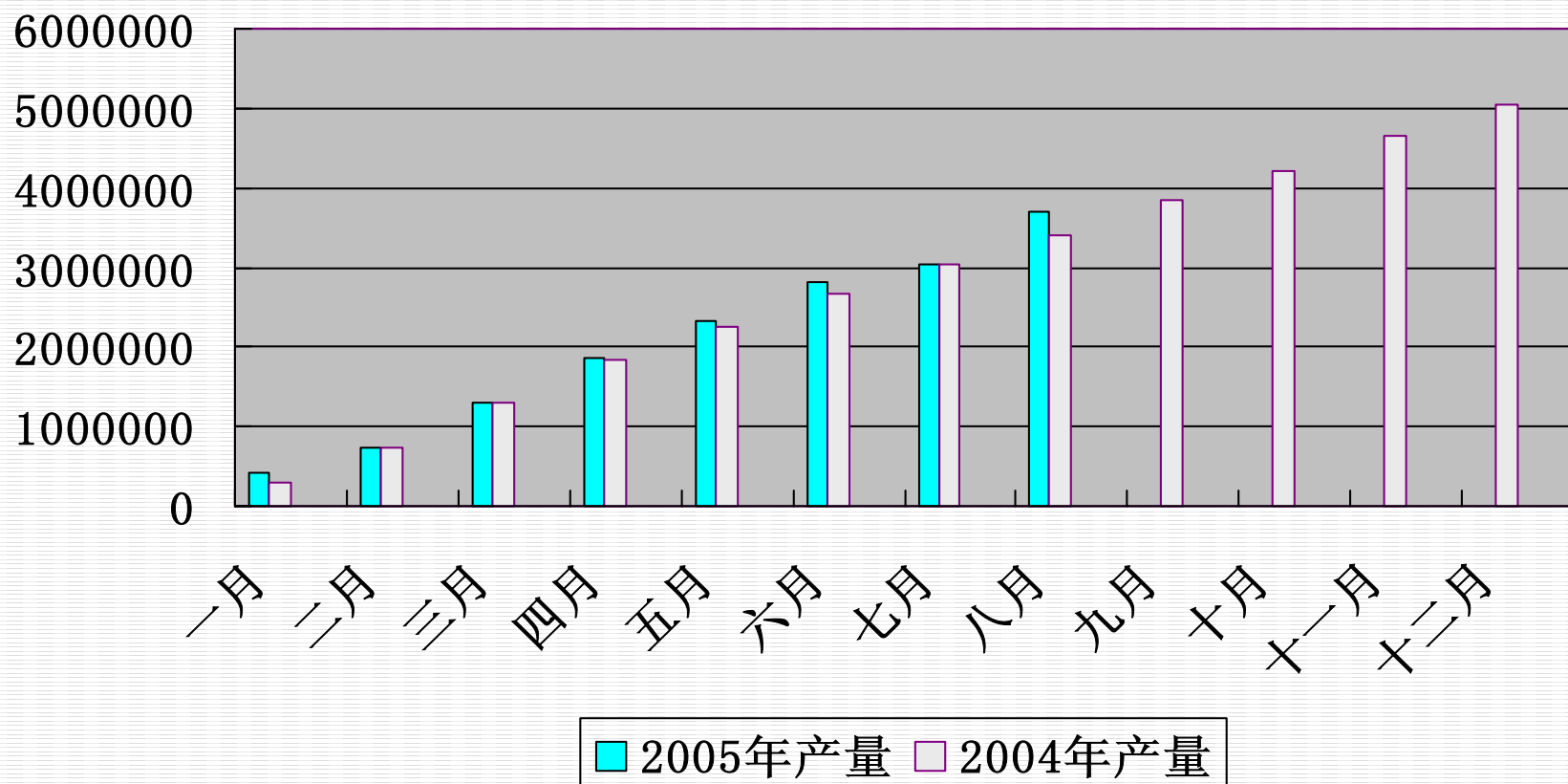
中外零部件企业规模比较

2004世界500强企业排名	企业名称	销售收入 (亿美元)	2004中国零部件百强企业排名	企业名称	销售收入 (亿人民币)
94	博世	411.48	1	万向集团	208.6
160	德尔福	280.85	2	湘火炬	115.4
213	电装	226.85	7	延锋伟世通	69.78
215	江森控制	226.46	8	富奥	62.87
250	普利斯通	198.77	14	联合电子	29.16
288	米其林	180.48	23	无锡威孚	20.9
293	伟世通	176.6	30	江阴模塑	15.81
328	曼格纳国际	158.7	35	戴卡轮毂	13.54
336	李尔	157.47	57	深圳航盛	7.97
356	固特异	151.19	100	上海金亭	5.14

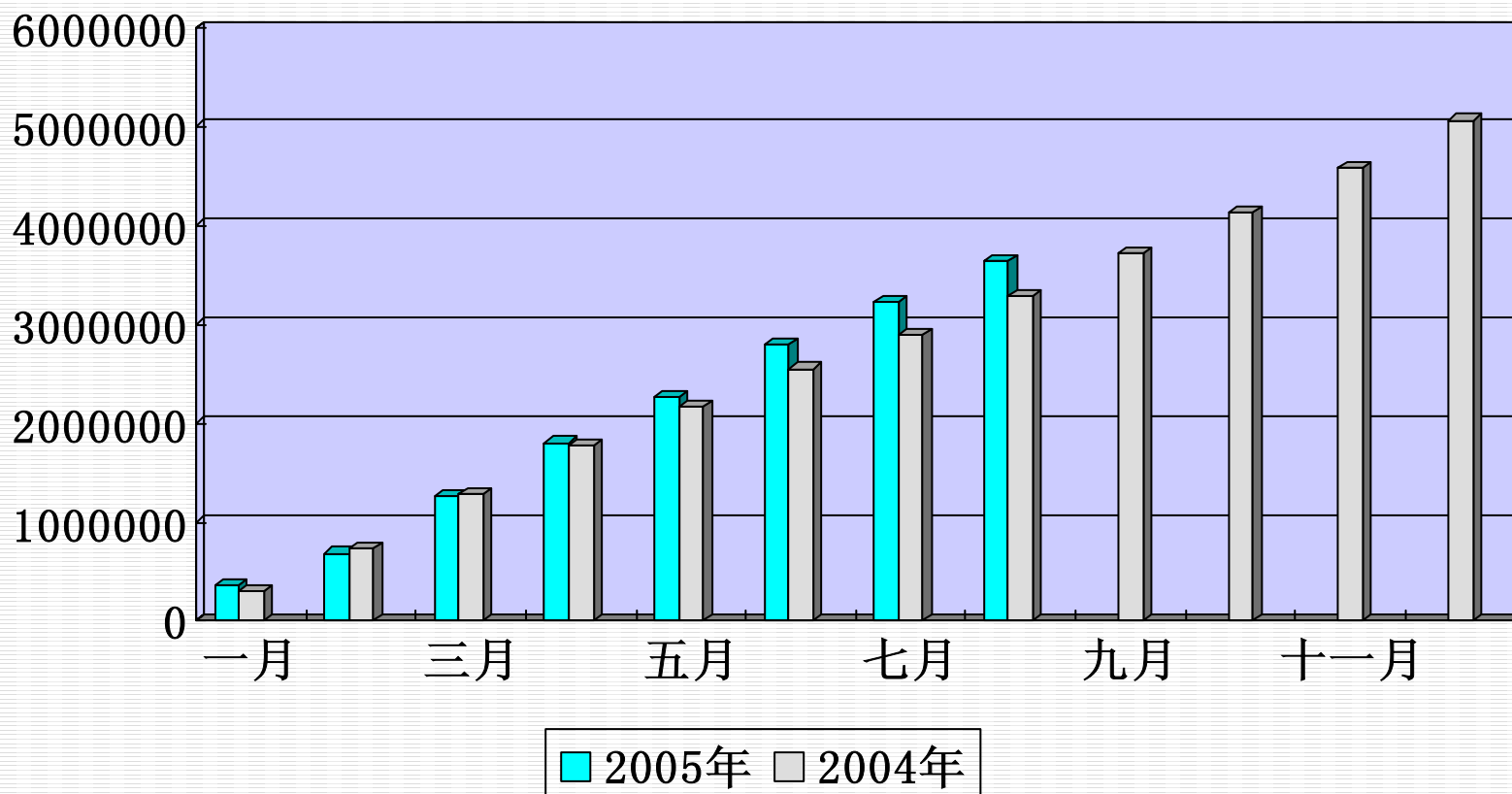
二，今年我国汽车及零部件行业运行基本情况

- 1-8月份汽车产销情况
- 1-7月汽车零部件行业运行指标
- 1-7月全行业和各分行业的销售收入和利润比较
- 今年汽车行业运行特点
- 全年汽车产量预测

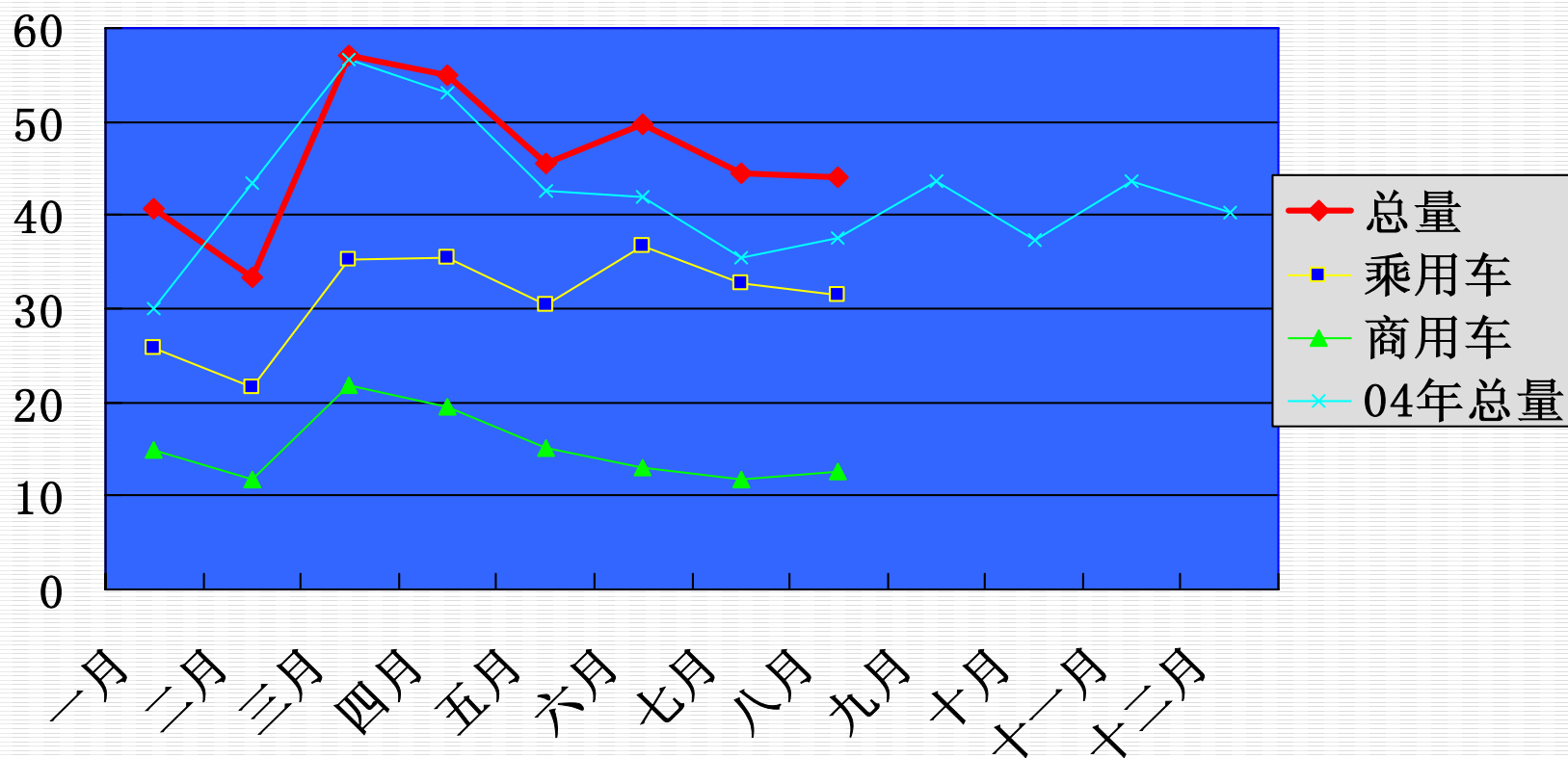
2005年1-8月累计产量图



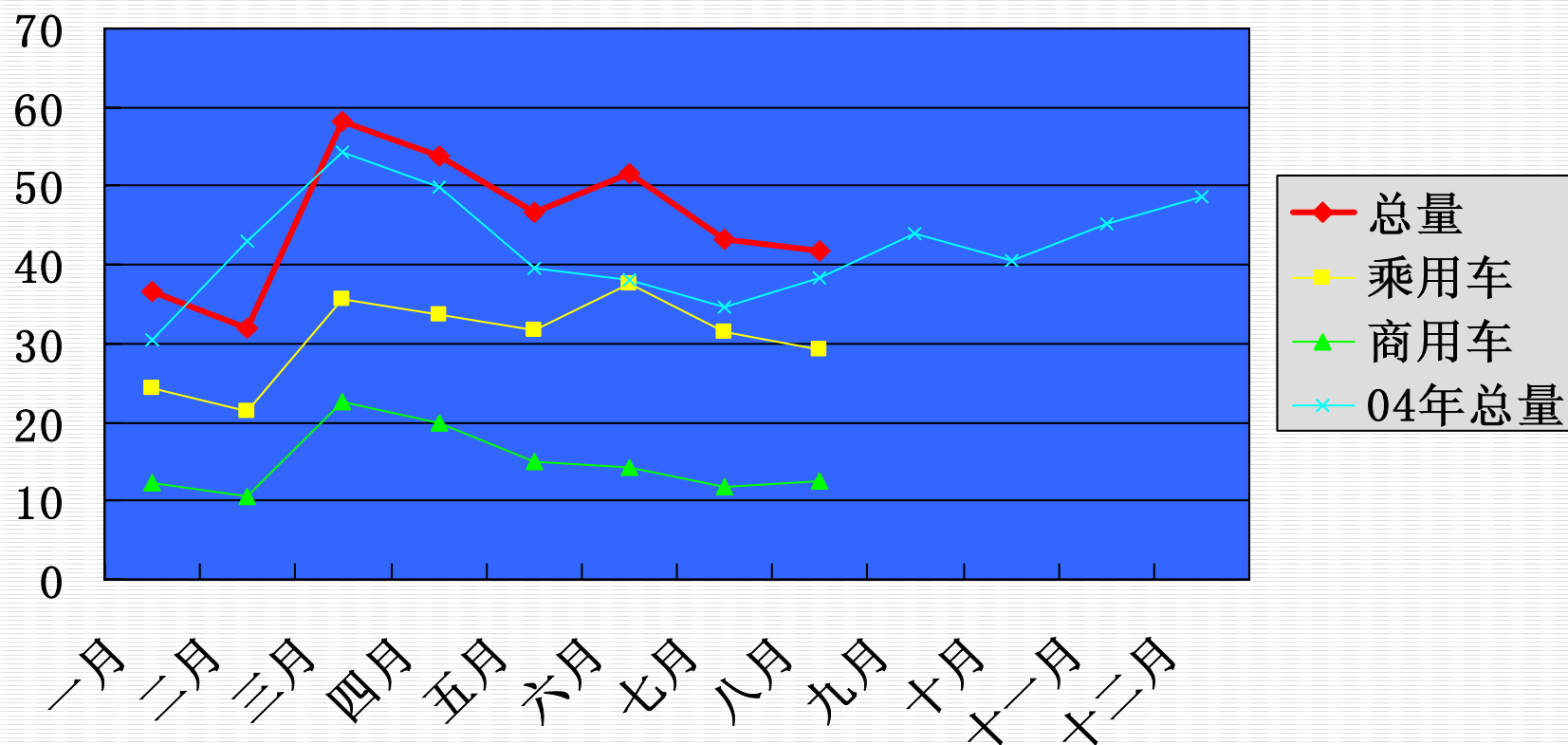
2005年1-8月累计销量图



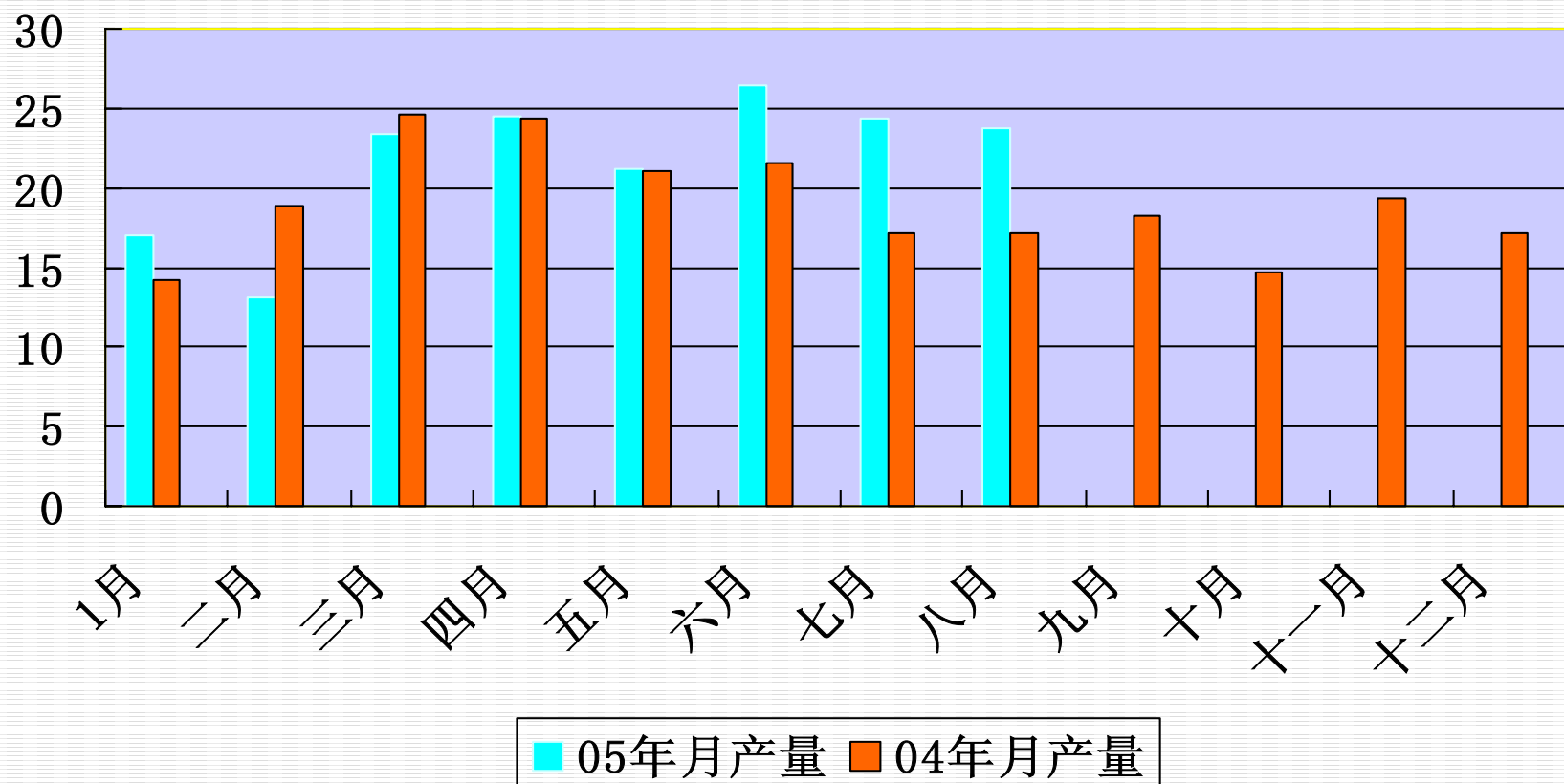
2005年1-8月月产量图



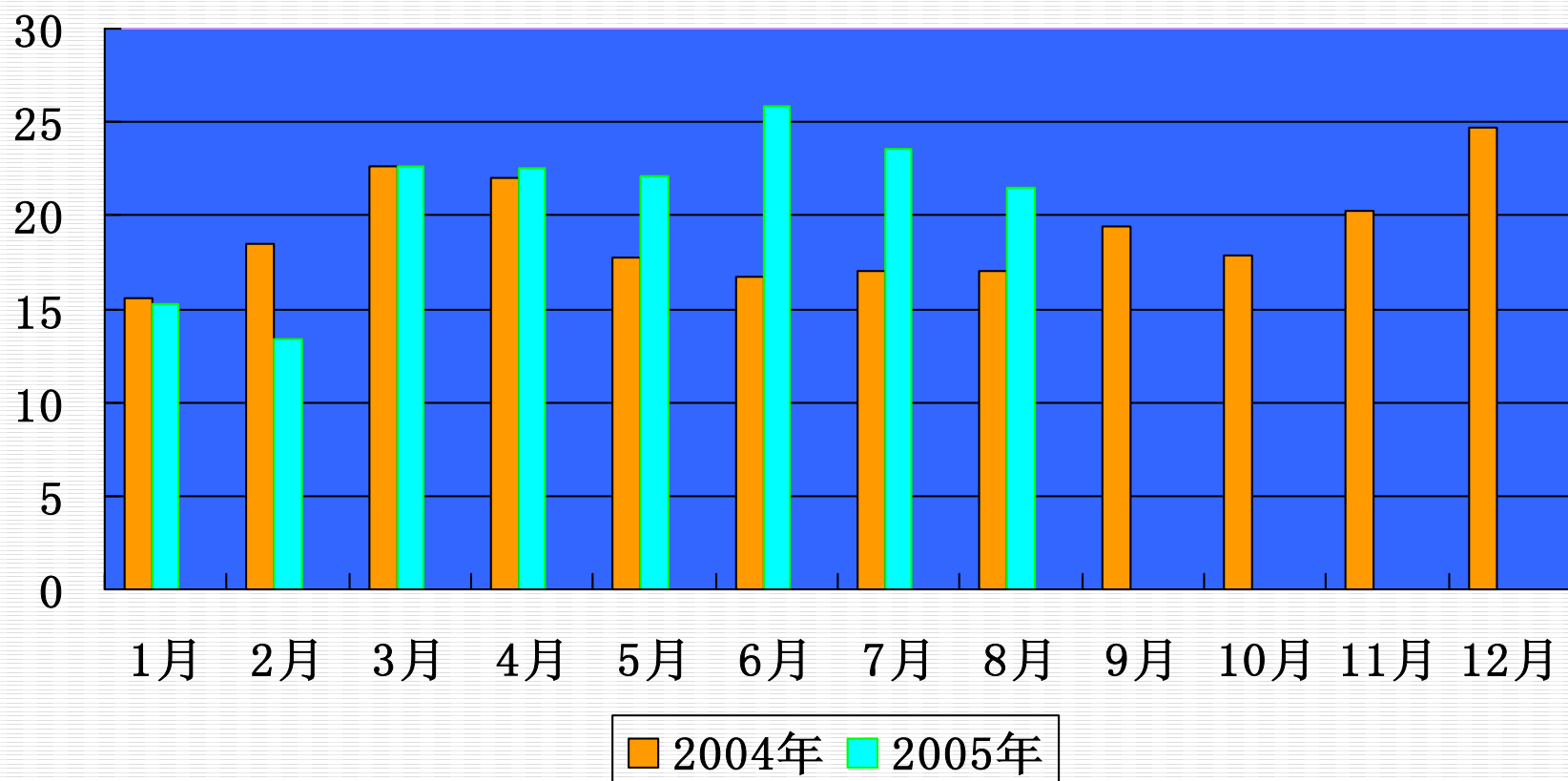
2005年1-8月月销量图



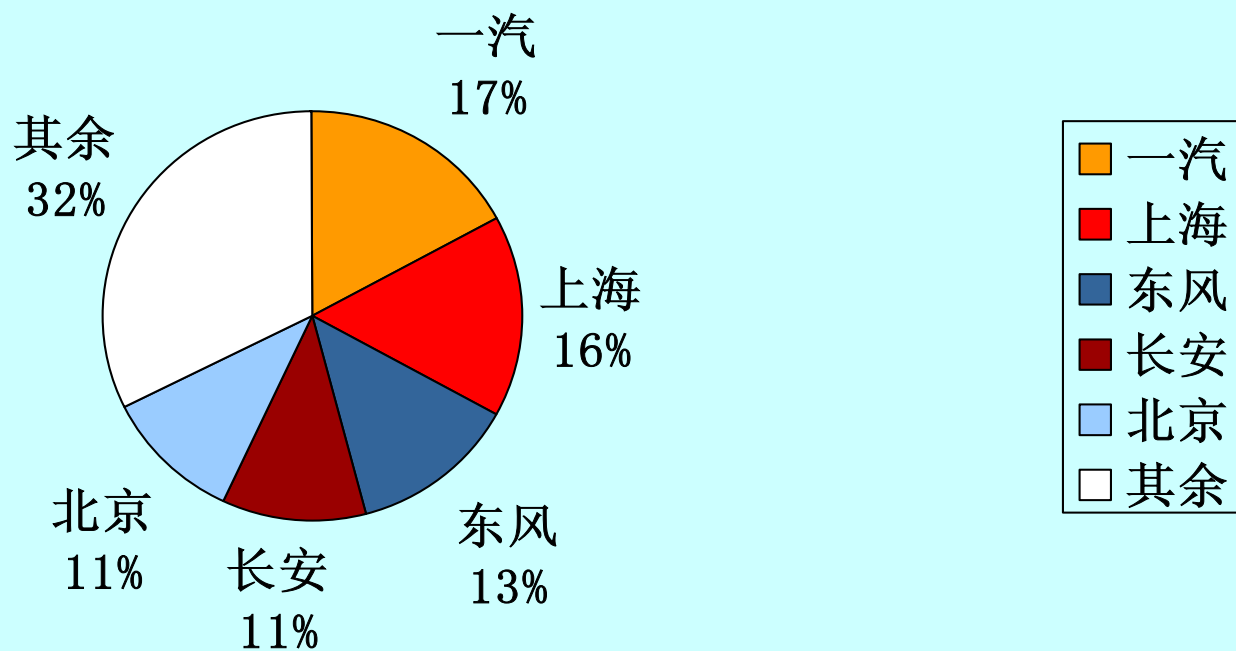
2005年1-8月轿车月产量图



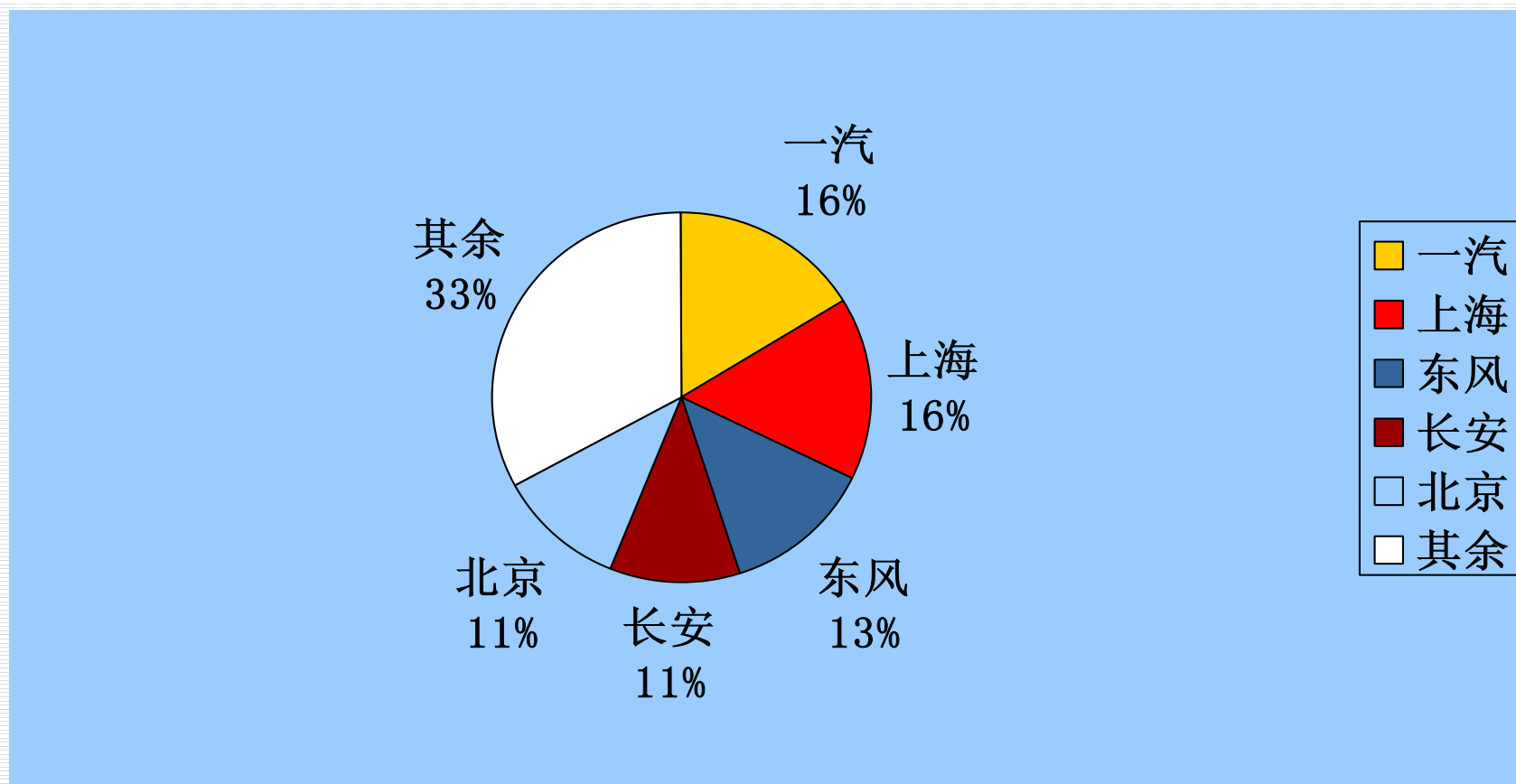
2005年1-8月轿车月销量图



五大集团1-8月累计汽车产量集中度



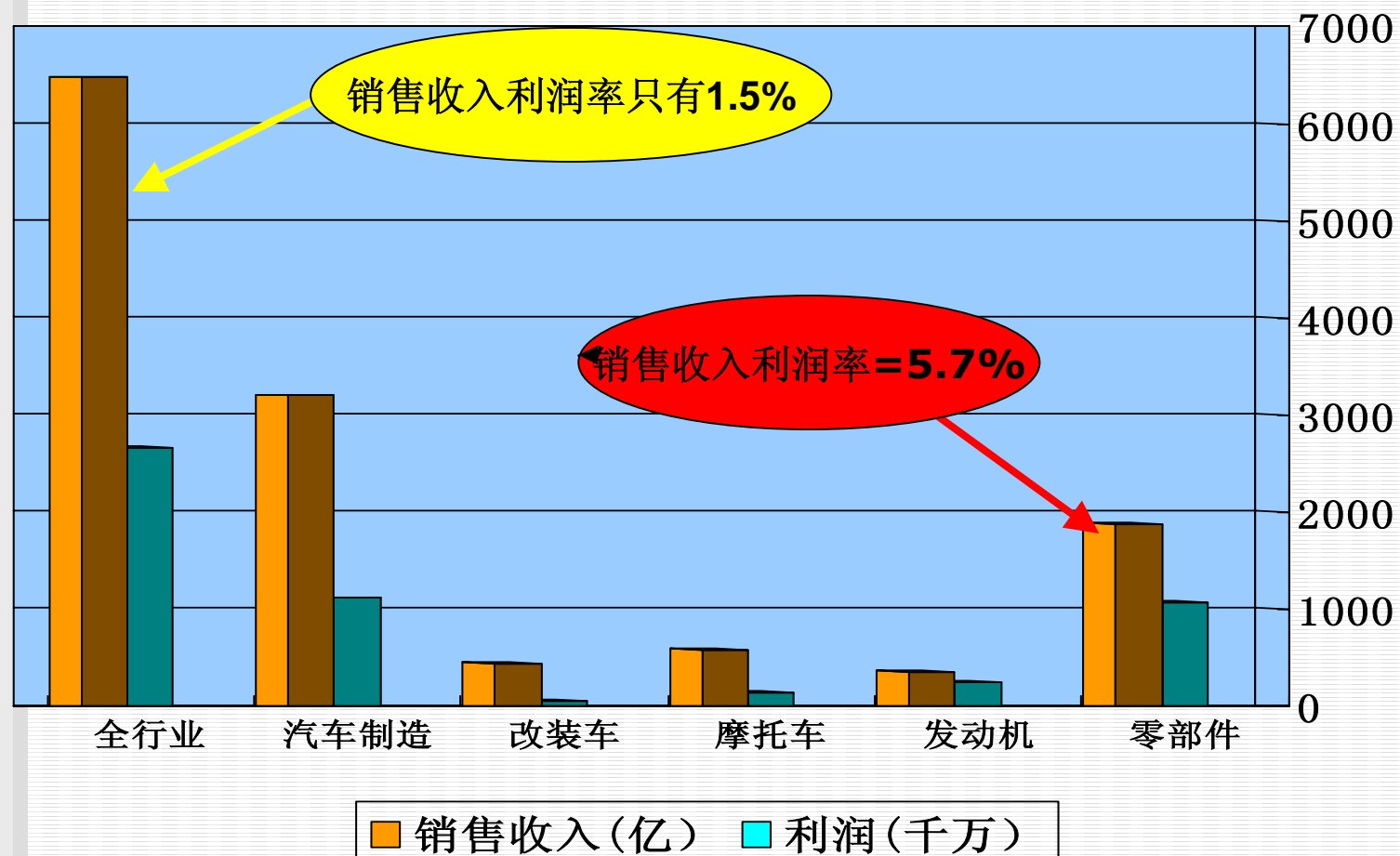
五大集团1-8月累计汽车销量集中度



我国汽车零部件行业2005年1-7月运行经济指标

项目	数量	增长%	占行业比例%
销售收入（亿）	1883.7	17.7	29
实现利润（亿）	108.4	-26.3	40
进口（亿美元）	43.35	-12.42	
出口（亿美元）	46.22	56.85	

1-7月全行业及分行业销售收入利润表



今年汽车行业运行特点

- 产销比去年保持**8-10%**的增长幅度，轿车的产销增幅高于其它类型车辆，达到**12-15%**，
- 全行业销售收入保持增长，**1-7月**增幅为**17.7%**，但利润比去年回落较大，降幅达**45%**。产销利润率为**1.52%**，其中零部件统计企业的产销利润率为**5.73%**，
- 汽车进口下降，出口增幅较大。
- 轿车价格继续下降，但降价幅度小于去年，更趋理性化。部分汽车价格还有微升。

2005全年汽车产量预测

- 协会预计全年产量会在550-560万辆。

三，我国汽车零部件企业面临的问题，发展机遇和挑战

- 面临的主要问题
- 发展机遇和挑战
- 零部件本土化的思考
- 发展的选择
- WTO后过度期的产业安全运行

汽车零部件企业目前面临的主要问题

- 企业数量过多，规模太小，整体水平较差，缺乏竞争力的局面依然存在。零部件企业的重组整合缺乏机制和动力，集团化发展的趋势远远不如整车行业；
- 市场竞争激烈，原材料涨价，物流成本过高，主机厂年年压低采购成本，导致零部件企业的利润空间缩小，部分零部件厂的生存环境堪忧；
- 出口零部件仍然以低附加值产品为主，以售后服务为主，出口价格相互倾轧，导致出口数量增长较快，但效益增长不明显；
- 大部分企业不具备自主开发能力，难以介入主机厂的前期开发过程，进入为主机配套十分困难；
- 众多企业普遍缺乏与国际企业交往的能力，不能适应系统化，模块化供货的要求。

汽车零部件企业面临发展的新机遇

- 十一五期间是继整车高速发展后零部件快速发展的高峰期。整车产量的上升，汽车保有量的增加，不断增长的中国零部件海外市场等因素都给我国零部件的发展带来机遇；
- 整车市场的激烈竞争迫使整车生产企业调整与零部件厂的战略合作伙伴关系，在降低采购价格的同时，也通过提高和深化国产化率，加大国内采购量等渠道降低其成本，给零部件厂扩大配套带来契机；
- 全球采购商瞄准中国，向有成本优势的中国零部件市场转移。

零部件企业发展面临着新一轮的挑战

1, 国际知名零部件集团加大投资国内零部件行业的力度, 已经形成从开发研制, 培训, 到生产, 销售全过程的体系, 并开始按最佳分工和布局整合在中国投资的企业。德尔福在中国投资额超过了**5**亿美元, 投资了一家研发中心, 一家培训中心和**15**家企业。销售额达**10**亿美元; 博世公司在中国投资额超过**6**亿美元, 在华设立了**10**个代表处, **5**家贸易公司, **18**家企业, 销售额达到**14**亿欧元。

2, 国内一些主要原材料生产厂开始向自主生产零部件转移, 利用材料成本的优势和同行竞争, 占据市场;

3, 国内一些金融和IT行业看好汽车零部件行业, 收购重组部分零部件企业, 加大投资力度, 融入先进管理, 调整产品结构, 进行资本运作, 具备比一般零部件厂更优越的潜在竞争优势。

在华主要合资汽车零部件代表企业概况

序号	合资企业名称	合资外方	中外股比	总投资/注册资本	合资时间	
1	延锋伟世通汽车饰件系统公司	VIESTON	50: 50	2.23亿美元	1994	
2	东风康明司	CUMMINS	50: 50	1亿美元	2004	
3	天津丰田发动机	TOYOTA	50: 50	2.48亿美元	1996.5	
4	上海 ZF 转向机	ZF	51: 49	6千万美元	1994.11	
5	联合汽车电子	SIEMENS	50: 50	3.2亿美元	1995.7	
6	德尔福派克电气系统公司	DELPHI	50: 50	8千万美元	1995	
7	东风德纳车桥	DANA	50: 50	9.7亿人民币	2005.3	
8	BOSCH 汽车柴油系统公司	BOSCH	67: 33	4.1亿 欧元	2004.8	

零部件本土化的思考

- 从国产化到本土化的转变（localization），反映了认识，思维和内涵的升华，
- 新产业政策取消对国产化率的限制是中国加入WTO后适应世界贸易规则，融入世界汽车产业的进步，
- 谈中国的汽车零部件工业已经离不开在华中外合资企业和外商独资企业，他们已经成为中国汽车零部件的重要组成部分和先进水平的代表，
- 外商对中国汽车零部件投资正在发生三个转变：从参股向控股转变，从合资向独资转变，从占据市场向垄断市场转变。
- 外商投资零部件企业目前掌控着部分关键零部件的核心技术和为主机厂优先配套的优势，继续享受着国家给予的部分优惠政策待遇，具备比其他厂家更强的竞争实力，
- 本土化供货在增加，外商的利益在提升，参与合资的中方也从中分到一杯香羹，利益格局的变化正导演着中国未来汽车零部件产业的重组和演变。

中外合资整车企业在中国汽车市场的份额不断攀高，零部件的前景会是如何？

- 2004年中外合资企业整车产量在中国汽车市场所占份额占48%。大众合资占了13%，通用合资占了10%；
- 2004年中外合资企业轿车产量在中国汽车市场所占份额占62%。大众合资占了16%，通用合资占了7%。
- 据统计资料标明。今年上半年对中国汽车业的投资资金达到14.8亿美金。占世界第一位。

中国零部件企业的发展选择--自我定位

- 认清现实：问题明显，机遇大好，挑战严峻；
- 零部件厂要自我合理定位。发展定位，市场定位，角色定位。
发展定位：是走自主发展，技术引进还是寻求合资？
市场定位：是针对为主机配套还是瞄准售后市场？
角色定位：是当一级供货商，形成系统供货，模块供货能力，还是甘当配角，当好二级三级供应商，获取合理的利润？
- 按照合理定位，选择自己的发展道路，制定自身十一五期间切实的发展规划目标；
- 关键一级零部件供应商和规模较大的零部件厂要把形成自主开发能力建设摆到重要地位，提升产品技术水平，实现和主机厂同步开发甚至超越主机厂产品发展的优势，这是增强竞争力的关键所在；
- 要顺应全球采购的发展趋势，增强国际沟通能力，努力扩大产品出口，提高出口产品附加值；
- 始终把控制和降低成本作为重要问题来抓。离开产品的低成本，就等于丧失了中国零部件进入全球采购的最佳优势。

中国零部件企业的发展选择--战略重组

- 零部件企业应以技术，服务，成本为核心，着力形成零部件集团的规模化，专业化和竞争实力，发展高新技术，电子技术零部件产品的研发，生产和配套，积极发展与国际优势零部件公司的合作，建立国际化的研发中心，形成国际竞争优势，
- 民营企业可以积极参与零部件产业的结构调整，兼并重组国内经营发展困难但基础较好的零部件企业。
- 地方政府应该加强对零部件企业集团化和兼并重组的鼓励和引导。

研究 **WTO**后过渡期特征，加强产业安全防范意识，确保汽车零部件行业健康运行。

- 从今年起我国进入WTO“后过渡期”，关税总体水平降至9.9%；
- 后过渡期的特征是：主要产业在加入WTO谈判时获得的过渡期基本结束，服务贸易承诺的过渡期接近尾声，部分敏感行业将面临进口产品和服务更加激烈的竞争.加入WTO 对我国经济的深层次影响将逐步显现；
- 汽车行业的具体标志是：进口配额许可证全部取消，汽车平均关税降至25%，零部件关税降至10%；贸易权放开，服务贸易中银行，保险，证券，分销等所享受的过渡期已接近尾声，允许外商独资或控股；
- 我国将面临贸易争端高发期，国际经贸环境更加错综复杂。企业要关注自身的安全运行

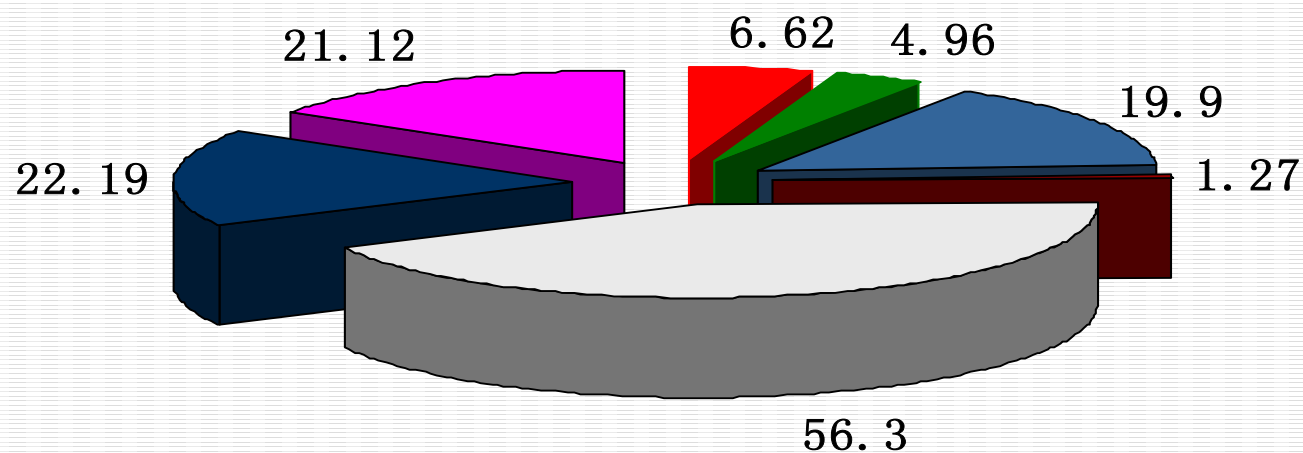
四，推进中国汽车零部件出口的新局面

- 我国汽车零部件出口连续保持增长的好势头；
- 努力实现零部件出口的三个转变，提升出口效益。
- 打造出口基地和出口型企业，构建我国汽车零部件出口的主力军；
- 努力实现国家十一五出口目标。

汽车零部件出口连续保持增长态势

- 零部件出口连年呈现高增长态势；
- 零部件出口是我国汽车行业出口的主要组成部分。2004年汽车零部件出口占行业出口总量的45%，如果包含发动机，汽车轮胎在内。则占总量的62%；
- 我国具备出口能力的零部件企业数量在增长，规模在提升，市场在转移。

2004年我国汽车商品出口饼图

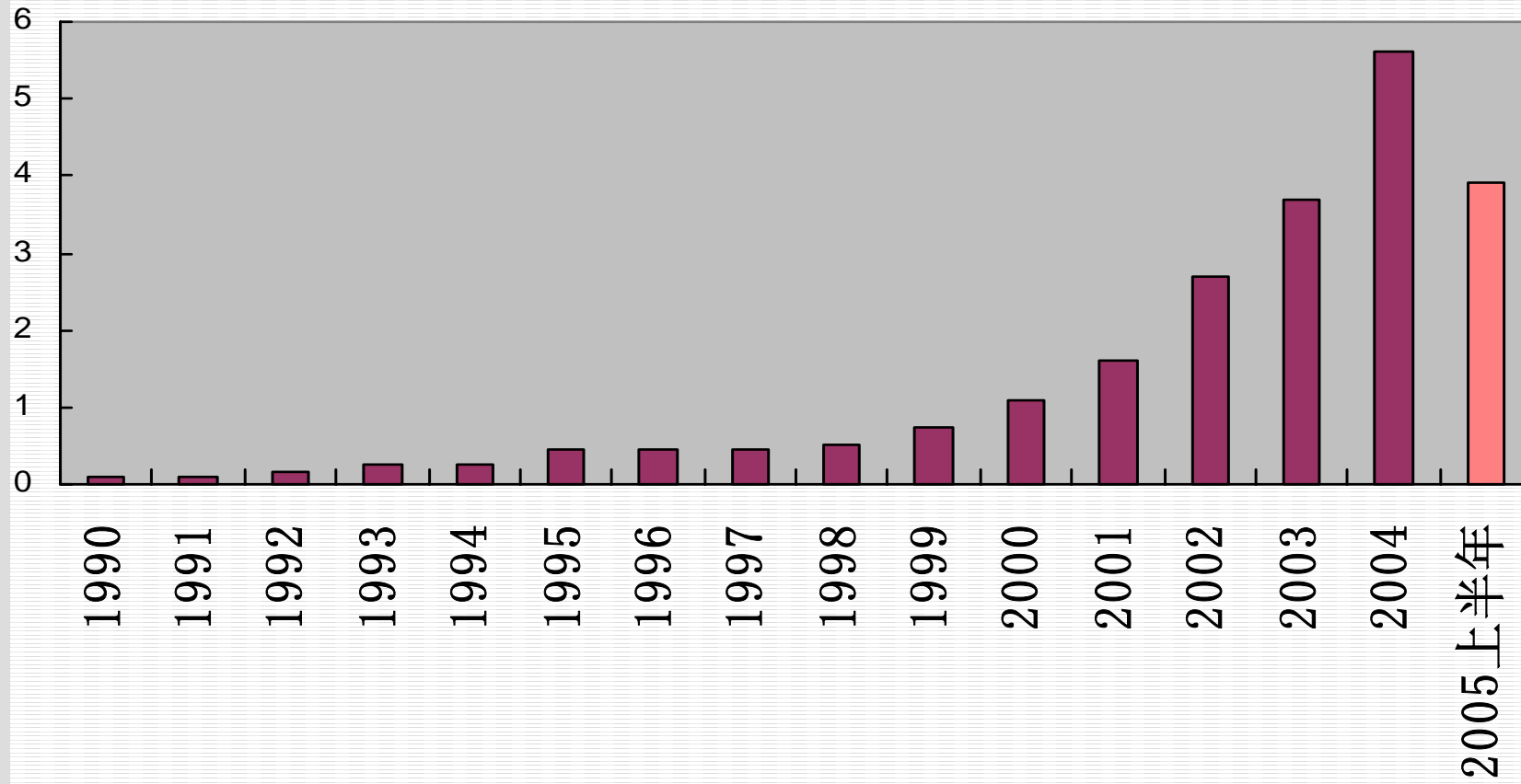


2004年汽车零部件出口企业的规模及其数量

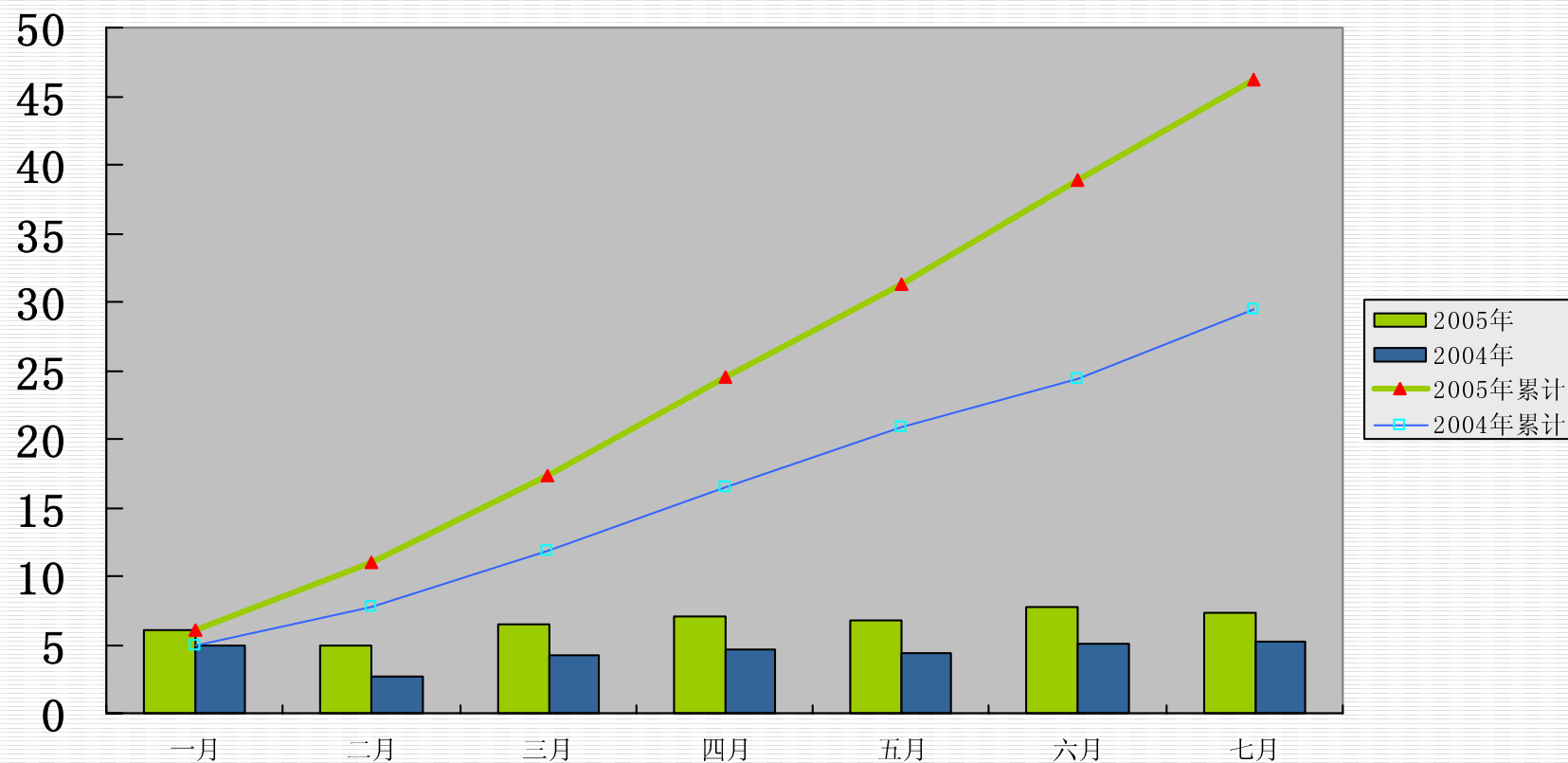
(中国机电商会提供)

经营规模(美元)	企业数量	企业数量占比%	金额占比%
1亿以上	4	0.05	9.477
1亿-3000万	29	0.33	20.364
3000万-1000万	87	0.99	19.259
合计	120	1.36	49.101
1000万-300万	344	3.9	24.369
300万-100万	646	7.32	14.985
100万-30万	982	11.12	7.535
合计	1972	22.34	46.889
30万-10万	1051	11.9	2.587
10万-10万	2488	28.18	1.297
1万以下	3198	36.22	0.126
合计	6737	76.31	4.01
总计	8829	100	100

我国汽车零部件历年出口走势



2005年1-7月份汽车零部件出口走势



努力实现零部件出口的三个转变，提升出口效益。

- 当前汽车零部件出口中存在的问题依然是以低附加值产品为主，以原材料消耗型产品为主，以售后市场为主，以个体去寻找订单为主的出口格局。要想变更，取决于我国零部件整体实力的提升；
- 要警惕过度低挡产品出口和自相倾轧的价格战可能导致的反倾销后果；
- 我们必须有意识地引导出口企业实现三个转变：从售后服务件向**OEM**件转变，从低附加值产品向高附加值产品转变，从散乱状出口向有序化管理转变。从而形成既增加了出口，又提高了效益，还防范了风险的良性出口局面。

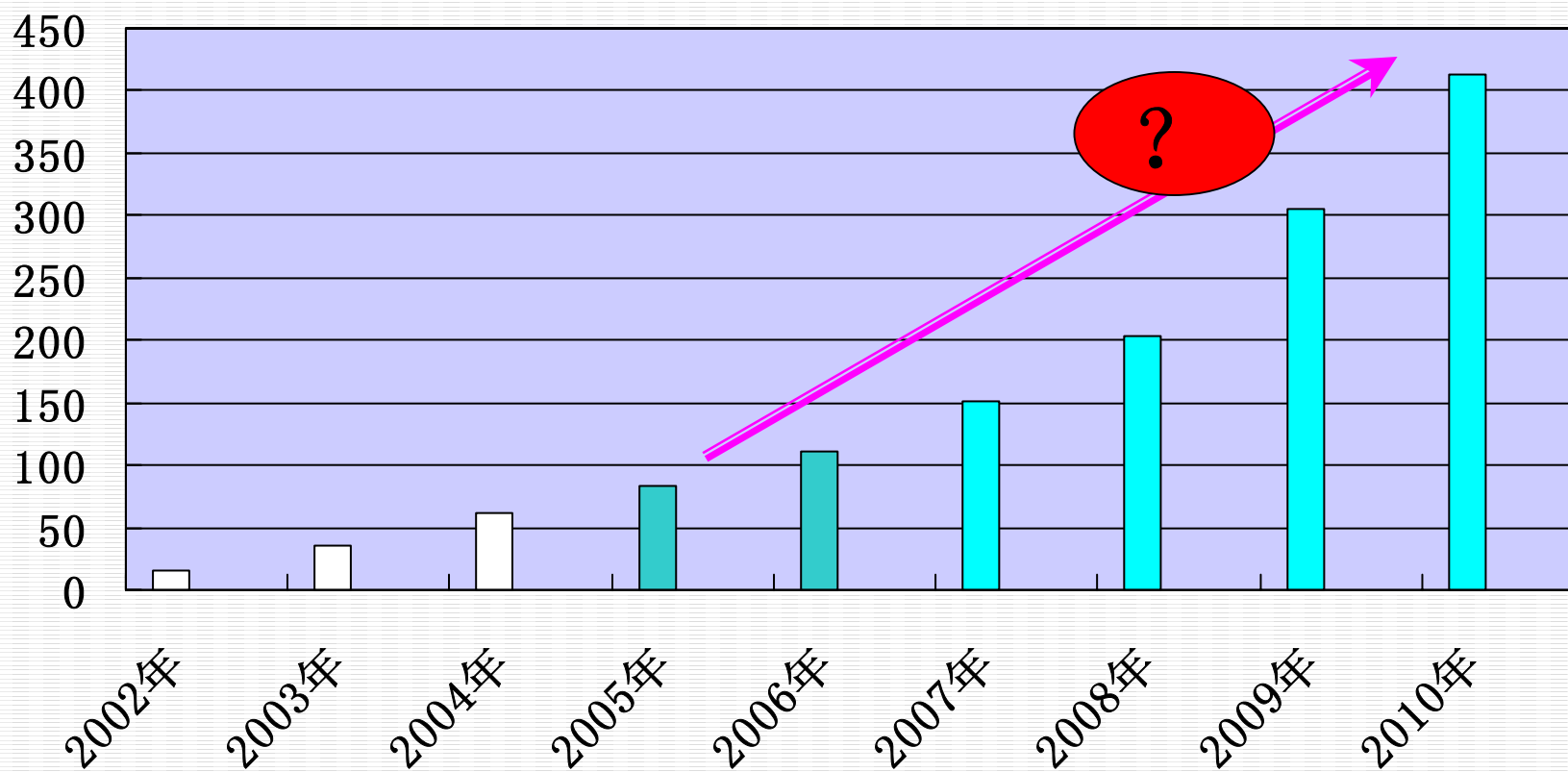
汽车零部件出口存在巨大商机

- 据有关资料显示，到**2010**年，世界汽车产品贸易总额将达到**1.2**万亿美元，汽车业巨头到**2007**年前在低成本国家的零部件采购额累计将达**500**亿美元，其中**70%**计划瞄准中国。

确定十一五出口目标，制定出口规划

- 汽车零部件是我国汽车出口的主要组成部分，结合发改委十一五汽车产业规划纲要精神，协会拟向商务部建议到2010年的零部件出口目标为350-400亿美元；
- 以2004年出口发动机和零部件出口额61.3亿美元为基数，按每年35%的递增率简单计算，到2010年的总出口额将达到400亿美元；
- 如按35%的速度递增，到了2008年以后的出口增量将会很大，每年将递增100亿美元，必须有全面进入全球采购体系和稳定的OEM市场为依托才能实现，要充分估计到实现出口目标的难度。
- 协会将按照商务部确定下来的出口目标，组织行业编制十一五出口专项规划，纳入零部件总规划中去。

2010年汽车零部件出口预测



五，关于“十一五汽车零部件专项发展规划”

- 专项规划的编制说明
- 专项规划框架图

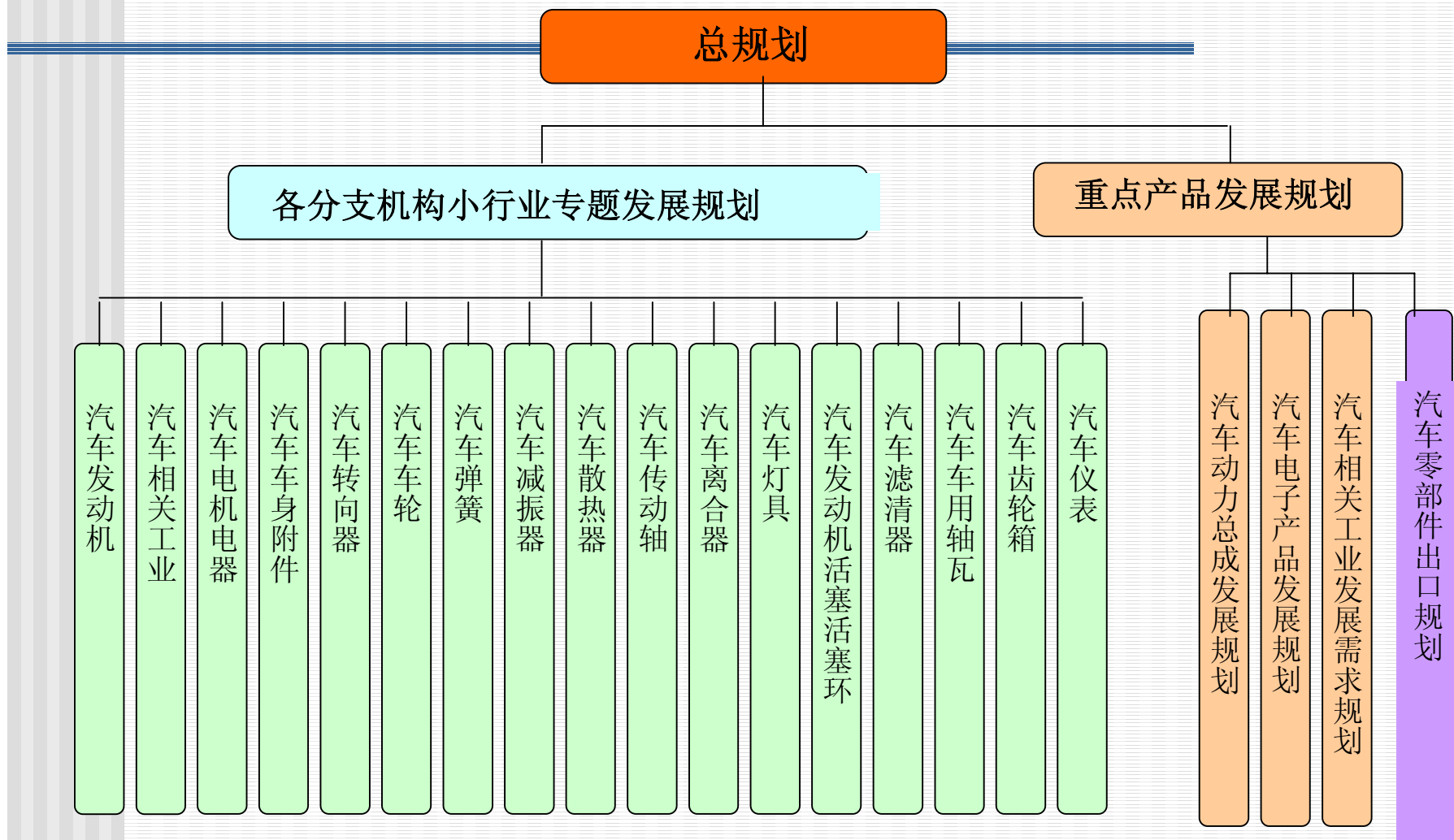
十一五汽车零部件专项规划的提出，指导思想 and 安排

- 发改委授权汽车协会利用行业组织的优势，编制汽车零部件专项发展规划，作为整个汽车行业十一五规划的补充，
- 规划的宗旨是严格按照新产业政策的要求，贯彻发改委十一五规划纲要精神，由协会牵头组织行业专家和各分支机构编写，
- 该规划不具行政约束力，主要起到对行业宏观发展战略有指导性，对企业的发展有现实可操作性，对国家制定零部件发展策略有建议和可参考性。
- 规划分两部分，一部分是各分支机构的小行业规划，另一部分是涉及行业整体发展的重点产品规划。

重点零部件产品发展规划

- 汽车动力总成发展规划。将围绕节能，环保和替代能源三个重点展开，延伸到变速箱，离合器等总成链产品，
- 汽车电子产品发展规划。汽车电子产品是今后汽车新技术发展的重点，协会目前没有涉及汽车电子产品的分支机构，将邀请行业专家以及境内的外企机构参与编制。主要要掌握发展方向，认准差距，提出切合实际的规划目标，
- 汽车相关工业发展需求规划。将围绕汽车轻量化，环保，新材料使用等重点展开。包括钢铁，有色，非金属材料以及部分化工材料。主要要提出发展需求，请相关行业给以重视和配合。

十一五汽车零部件专项发展规划框架图



规划编制完成时间

- 各分支机构小行业规划年内完成
- 重点产品发展规划明年一季度完成
- 总体零部件专项发展规划明年六月底完成



谢谢大家！

沈宁吾

TEL:010-68595265