



重庆蓝皮书

BLUE BOOK OF CHONGQING

2006年汽摩产业发展报告

重庆市人民政府发展研究中心
重庆市经济委员会
中国兵器装备集团公司西南兵工局
重庆社会科学院

重庆出版社





重庆蓝皮书

2009年 汽摩产业发展报告

图书在版编目 (CIP) 数据

汽摩产业发展报告 / 重庆市人民政府发展研究中心,
重庆市经济委员会, 中国兵器装备集团公司西南兵工
局, 重庆社会科学院编. —重庆: 重庆出版社, 2006.3
(重庆蓝皮书)

ISBN 7-5366-7670-0

I. 汽… II. ①重…②重…③中…④重… III. ①汽车工
业—研究报告—重庆市②摩托车—工业经济—研究报
告—重庆市 IV. F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 011246 号

▲ 重庆蓝皮书·2006 年汽摩产业发展报告

重庆市人民政府发展研究中心
重庆市经济委员会 编著
中国兵器装备集团公司西南兵工局
重庆社会科学院

责任编辑 张德尚

封面设计 王 滔

技术编辑 刘忠凤

重庆出版社出版、发行

(重庆长江二路 205 号)

新华书店经销

重庆康豪彩印有限公司印刷

开本 890 × 1240 1/16 印张 11.25

字数 171 千 插页 16

2006 年 3 月第 1 版

2006 年 3 月第 1 版第 1 次印刷

印数 1-2000

ISBN 7-5366-7670-0/F · 375

定价: 186.00 元

顾问 黄奇帆

编委会主任 尹明善

主编 陈澍 吴冰 邓智尤

副主编 肖长富 孟东方 杨林 洪耕 王佳宁

编委 (以姓氏笔划为序)

邓智尤 王佳宁 王祺 龙昌海 冯宇

朱列东 陈澍 陈四维 吴冰 吴云

肖长富 孟东方 杨林 杨川 杨秀杰

邹文超 陆波 洪耕 郭世明 种明明

黄国才 龚大兴 韩鸣 鲁乙荣 曾建江

薛蜀广 戴祯龙

编辑部主任 王佳宁

编辑部副主任 杨秀杰

编辑部成员 莫远明 熊飞 许志敏

徐静 葛南南 袁进

中共重庆市委常委、重庆市人民政府常务副市长 黄奇帆

当“十一五”规划进入开局之年,《重庆蓝皮书·2006年汽摩产业发展报告》面世了。本卷《重庆蓝皮书·2006年汽摩产业发展报告》为重庆市人民政府发展研究中心、重庆市经济委员会、中国兵器装备集团公司西南兵工局、重庆社会科学院首次联合编著的《重庆蓝皮书·行业发展报告》系列之一。

2005年,重庆市汽摩产业经历了平稳而不平凡的一年:在我国宏观经济持续高速扩张的大环境中不懈努力,在全国汽摩市场振荡调整的格局下取得了不俗的佳绩。汽车产量跻身全国前三,力帆又刚刚喜获汽车“准生证”,重庆汽车新添生力军。国际汽车工业展、国际工业转包展……一系列跨国组织的汽摩展览会在重庆召开,为重庆市汽摩企业拓展海外市场和技术交流搭建了坚实的平台。长期以来,作为重庆市的支柱产业,汽摩产业为重庆经济社会发展作出了突出的贡献。“十一五”期间,汽摩产业将继续支撑重庆市经济快速、高效地前进。

“十一五”期间到2020年,重庆将面临一个大的发展。市委、市政府提出,要以全面建设小康社会总揽改革发展全局,把实施西部大开发战略与全面建设小康社会有机结合,并制定了三步走、到2020年建成长江上游经济中心、实现全面小康社会目标的发展战略。2005年11月14日,市委二届八次全委会通过《中共重庆市委关于制定国民经济和社会发展第十一个五年规划的建议》,为新兴直辖市的崛起、为把重庆建设成为长江上游经济中心、为构建和谐重庆和全面建设小康社会描绘了宏伟蓝图。而《重庆市汽车摩托车“十一五”发展规划》也明确指出,要在“十一五”时期把重庆市打造成为中国的汽车名城、摩托车之都。有雄厚的基础为依托,有明晰的目标为导向,再加企业的雄心壮志,政府的精心扶持,重庆市汽摩产业蓄势待发。

重庆直辖九年以来,《重庆蓝皮书》始终与她风雨同舟,休戚与共,为市领导和有关部门的科学决策提供了大量颇有价值的研究成果。为了更准确

地把握各个行业的发展态势,2005年起,《重庆蓝皮书》开始刊出系列卷,《重庆蓝皮书·2006年汽摩产业发展报告》即为其中之一。本卷《重庆蓝皮书·2006年汽摩产业发展报告》主要定位于宏观和中观层面,对重庆市汽摩产业的细微变化作出阶段性的认识和把握,凝聚了一个由汽摩产业专家、政府决策层领导、研究机构学者等组成的合作撰写团队,他们从不同角度的研究和阐释,回顾了2005年重庆汽车摩托车产业的发展态势,寄托了“十一五”期间的新守望,让读者领略到一个全景式的重庆市汽摩产业。本卷蓝皮书的特点如下:

第一,跟进政策安排,引领时代潮流。本卷《重庆蓝皮书·2006年汽摩产业发展报告》围绕中央和重庆市关于“十一五”的重大政策安排前瞻性专题解读,具有鲜明的行业特色。

第二,打造蓝皮书品牌,做大做强《重庆蓝皮书》。《重庆蓝皮书》自创办以来,一年一卷,未曾间断,到2005年实现了跨越式发展,本年度编辑出版4卷,形成蓝皮书系列。本卷蓝皮书围绕汽摩产业,有的放矢,精心策划,凸现蓝皮书品牌效应,是重庆市人民政府发展研究中心、重庆市经济委员会、中国兵器装备集团公司西南兵工局、重庆社会科学院乃至整个重庆市的品牌和“窗口”。

第三,政策解读与理论分析有机结合,突出政策指导。在编撰体例和选材上,本卷蓝皮书打破以往单纯刊登回顾与展望类分析预测的工作指导文章的惯例,更加突出宏观视野、专家视角、学术层面和研究色彩,多渠道、多角度、全方位展示重庆汽摩产业发展状况及运行轨迹。

展望2006年及“十一五”,重庆机遇与挑战并存,困难与希望同在,但3100万重庆人民对此充满着梦想、理智、激情和信心。我们要继续以“三个代表”重要思想为指导,坚持以科学发展观统领全局,在市委、市政府的正确领导下,深入贯彻落实党的十六大、十六届四中、五中全会及市委二届八次全委会精神,围绕富民兴渝、建设长江上游经济中心目标,不断开拓创新,提升汽摩产业水平和效益,积极推进重庆的物质文明、政治文明和精神文明建设,为全面建设小康社会、构建和谐重庆而努力奋斗!

祝愿重庆市汽摩产业实现新的跨越!

祝愿《重庆蓝皮书》越办越好!

2006年1月



综合篇

1 重庆汽摩工业 2005 年发展态势与 2006 年展望

重庆市人民政府汽车工业办公室

16 重庆市汽车摩托车产品发展报告

易树平 高庆萱 杨沅钊 吴鸣

28 重庆市摩托车产业的可持续发展

丁良旭

39 重庆摩托车行业的现状分析及对策

荀启明 杜娟

战略篇

50 重庆市汽车零部件产业发展问题及对策

杜子学 杨林 武维

61 增强重庆市摩托车技术自主创新能力的对策

石晓辉 廖林清 杨翔宇

76 重庆摩托车企业的技术合作与创新

刘军跃 崔骅

91 重庆市摩托车与东盟国家的经济合作战略

曾国平 刘渝琳 曹跃群

103 重庆摩托车行业的出口竞争力

曹华 刘渝琳

营销篇

112 重庆汽车摩托车产业的营销战略

乜堪雄 杜子学

125 重庆摩托车行业供应链电子商务平台与物流模式研究

夏文汇 何廷玲 何开伦

144 重庆摩托车的品牌缺陷及对策思考

谢春林

153 重庆汽摩产业服务竞争现状及发展趋势

庞大庆

重庆汽摩工业 2005 年 发展态势与 2006 年展望

重庆市人民政府汽车工业办公室

作为重庆市的支柱产业,重庆汽车摩托车工业近年来快速发展,在全国具有重要的地位。2005 年,重庆汽车摩托车工业呈现良好的发展态势,2006 年可望继续保持较快的增长速度,为重庆工业经济提供有力支撑。

一、汽车篇

(一)全国汽车工业 2005 年运行情况

1.在宏观调控及高油价的双重影响下,全国汽车产销增长率继续下降

2004 年开始的国家宏观调控对汽车行业产生了全局性的影响。从 2004 年 4 月国家逐渐加大调控力度起,固定资产投资增幅逐月回落,2005 年前 3 季度为 26%;全国新增贷款 2003 年曾同比增长 49%,而 2004 年则同比下降近 30%,2005 年计划为 15%,共计新增贷款量 2.4 万亿元,但 2005 年 1~8 月只完成 1.6 万亿元,要完成 2005 年全年目标难度很大。与此同时,国际石油价格则一路飙升,价格长期保持在每桶 50 美元以上,甚至一度冲破 70 美元大关。国内汽油价格也随之上涨,经过多次价格调整后,零售价格基本保持在每升 4 元以上。

以上两大因素,直接导致我国国产与进口汽车总销量增长率出现了连

续 2 年较大幅度的下降。全国汽车总销量从 2003 年同比增长 34.1%, 2004 年增长 15.1%, 而 2005 年 1~11 月只增长了 12%, 为近几年的最小增幅, 预计我国全年汽车总销量将在 570 万辆左右, 同比增长 12%。

2. 轿车仍然保持了较高的增长速度, 是拉动汽车产销增长的主要因素

宏观调控及高油价不但给汽车行业造成了全局性的影响, 也对汽车市场带来了结构性影响。反映在产品上出现了以下特征:

一是乘用车与商用车市场出现分化, 乘用车仍然保持了较高的增长速度, 而商用车则出现了近 10 年来的首次下滑。2005 年 1~11 月, 乘用车产销分别为 352 万辆和 351.5 万辆, 同比分别增长 16.4% 和 19.5%; 而商用车则出现了下降, 分别产销 162 万辆, 同比分别下降 1.1% 和 1.2%。这显然与投资增幅下降是紧密相关的。

二是经济型轿车持续旺销, 成为拉动全国汽车增长的主要因素, 充分反映了高油价对人们购车行为的影响。从 2005 年 1~11 月乘用车的各小类分析, 其中轿车累计销售 245.6 万辆, 同比增长 22.5%, 多功能乘用车(MPV)销售 14.3 万辆, 同比增长 42%, 运动型多用途乘用车(SUV)销售 17.4 万辆, 同比增长 16%, 交叉型乘用车(主要为微型客车)为 74.8 万辆, 同比增长 8.2%。在轿车总计中, 排量小于等于 1 升的轿车共销售了 29.6 万辆, 同比增长 79.7%, 这是 2005 年增长最快的车型; 销量最大的车型为排量 1~1.6 升的产品, 共计销售了 120 万辆, 同比增长 26%, 占了轿车总销量的近二分之一; 而排量大于 1.6 升的产品则出现了滞销的局面, 其中排量为 1.6~2.0 升的车型销售 41 万辆, 同比下降 9.6%, 2~2.5 升的产品销售 18 万辆, 同比增长 7.8%, 大于 2.5 升的车型则大幅度下降近 30%。2005 年 1~11 月份, 热销车型也大部分是经济型轿车, 排在前 10 位的依次是: 夏利、依兰特、桑塔纳、凯越、捷达、雅阁、QQ、飞渡、吉利、千里马, 分别累计销售 16.2 万辆、16 万辆、13.7 万辆、13.3 万辆、12.3 万辆、10.7 万辆、10 万辆、7.9 万辆、6.3 万辆和 6 万辆。

3. 宏观调控对重型车影响最大, 预计全年将出现大幅下降

从 2005 年 1~11 月的商用车销售情况来看, 客车小幅度下降, 累计销售 23.5 万辆, 同比下降 4.9%, 其中大型客车销售 1.64 万辆, 同比增长 16.9%, 中型和轻型客车则分别下降 5.5% 和 6.9%, 客车非完整车辆下降 2.1%; 货车及底盘整体增长, 累计销售 133 万辆, 同比增长 2.4%, 其中重型车及底盘销售 16.3 万辆, 同比下降近 30%, 而 2004 年重型车的增幅还有 45%; 中型货车销售 17.9 万辆, 与 2004 年基本持平; 轻型货车销售 77.6 万辆, 同比增长

11%;微型货车销售 21 万辆,同比增长 17.5%。

4.前 5 位企业市场集中度下降,前 10 位持平

销量排在前五位的企业集团共计销售汽车 344.4 万辆,市场占有率为 67%,但比 2004 年下降 2.2 个百分点;前十位共计销售汽车 430 万辆,市场占有率为 84%,与 2004 年持平。说明传统的强势企业正在受到一批新兴企业的冲击,如奇瑞、吉利、广汽等。销量排名前十位的企业依次为:一汽、上汽、东风、长安、北汽、广汽、哈飞、奇瑞、江淮和吉利,分别销售汽车 87 万辆、80.7 万辆、65.9 万辆、56.6 万辆、54.2 万辆、21.6 万辆、20.8 万辆、16.3 万辆、14.2 万辆和 13.2 万辆。与 2004 年同期比,除一汽小幅下降外,其他企业继续保持不同程度增长,增幅较大的企业有奇瑞、吉利、东风,分别增长 106.4%、48.7%、38.1%。

5.全行业经济指标出现大幅度下降

市场增速放缓,生产能力继续保持较快增长,新车型层出不穷,决定了市场价格重心不断下移,虽然产品销量仍有超过 10%以上增幅的可能,但各项经济指标并未能保持同步增长,有一些关键性指标还出现了大幅度下降。具体体现在:

一是销售收入小幅增长,但增速同比大幅度下降。前三季度汽车行业累计实现销售收入 8418 亿元,同比增长 7.2%,增幅同比回落 13.6 个百分点。在汽车整车、改装车、发动机、零部件四个小行业中,销售收入分别增长 2.8%、-2%、-0.5%、17.5%,增幅分别回落 14.6、15.8、22.6、10.5 个百分点。

二是利润、利税大幅度下降,盈利水平低。前三季度全行业累计实现利润总额 361 亿元,同比下降 39%,累计实现利税 765 亿元,同比下降 22%。在整车、改装车、发动机、零部件四个小行业中,改装车和整车利润降幅最大,其次为发动机和零部件,分别降低了 54.7%、52.2%、30.1%、21.1%。企业利润总额排名前三位的是广本、上海通用、北京现代,分别盈利 34.5 亿元、32.3 亿元、11.1 亿元,而 2004 年同期的前三位通用、广本、上海大众则分别盈利了 70 亿元、38 亿元和 36 亿元。

三是亏损企业亏损额继续上升。到 2005 年 9 月末,全行业亏损企业的亏损额为 80 亿元,同比增加 91.1%。其中国有及国有控股亏损额为 57 亿元,同比增加 1.1 倍。在单个企业中,一汽大众盈利下降较大,从 2004 年同期盈利 27.6 亿元,到 2005 年亏损 7.2 亿元,另外亏损的知名企业还有神龙汽车、南京汽车集团、东南(福建)汽车工业有限公司等,分别亏损 5.3 亿元、3.6 亿

元和1.8亿元。

四是运行质量下降。反映在应收账款、产成品库存资金上均出现了不同程度的上升,到2005年9月末,全行业应收账款净额为1438亿元,同比增长13.7%,增加资金占用172亿元;全行业产成品库存资金为739亿元,增加资金占用68亿元,同比增长10%。从重庆24家重点企业情况来看,资产负债率平均为57%,提高5.8个百分点;净资产收益率6.5%,下降10个百分点;流动资产周转率2.03次,下降0.11次;成本费用利润率4.2%,下降11.3个百分点。

6.进口下降,出口快速增长,汽车行业首次实现贸易顺差

2005年,汽车进出口表现出不同的发展趋势。一方面进口车市场受政策性因素及国内需求下降的影响,整体走势一直比较低迷;另一方面,在低端商品高速增长的带动下,汽车出口整体呈现出良好的发展态势。1~9月,全国汽车工业进出口商品总额为252亿美元,其中进口108亿美元,同比下降9.8%,出口144亿美元,同比增长55%,实现贸易顺差36.5亿美元,这是我国汽车工业近十年来首次实现了贸易顺差。

在2005年1~9月的进口中,整车进口11.4万辆,同比下降16%,其中轿车进口5.4万辆,同比下降39%,主要进口国为德国、日本、韩国,分别进口了2.1万辆、1.2万辆、0.6万辆;越野车进口4.7万辆,同比增长77%,主要为从日本进口的排量为2.5~3升的产品;其他为少量的载货车和专用车。另外进口汽车发动机42万台,价值7.6亿美元,同比下降5.8%;进口零部件60亿美元,同比下降6.2%。

在2005年1~9月的出口中,出口整车48万辆,同比增长5.7倍,价值12.7亿美元,同比增长208%;在出口的整车中,主要为排量小于1升的产品,共计出口36万辆,占汽车出口总量的75%。出口汽车零部件107.6亿美元,主要为汽车车身及零部件、轮胎、汽车相关产品,分别出口了61.5亿美元、25.1亿美元、21亿美元。

7.国家出台了系列政策规范汽车工业的发展

2005年以来,国家有关部门先后颁布了涉及汽车行业的多项政策,巩固宏观调控成果,对规范汽车行业发展、保障公众利益、引导公平竞争、节能降耗都有十分积极的作用。

其中涉及规范市场秩序的有:《关于加强车辆超限超载治理工作的通知》、《汽车贸易政策》、《汽车品牌销售管理实施办法》、《二手车流通管理办

法》、《构成整车特征的汽车零部件进口管理办法》等。

保障公众利益的有：国家质监总局、国家认监委于 2005 年 9 月发布的《机动车零部件强制性产品认证公告》、《乘用车燃料消耗量限值》标准、2005 年 7 月 1 日起开始实施摩托车新车型第二阶段排放标准、2005 年 8 月 1 日实施《机动车维修管理规定》、2005 年 10 月 1 日实施《二手车流通管理办法》；此外，新的消费税政策也正在广泛征求意见。

加强行业管理的有：国家税务总局于 2005 年 5 月发出的《关于加强机动车辆税收管理有关问题的通知》、2005 年 7 月 1 日开始执行的《关于规范机动车整车出厂合格证明管理的通知》、自 2005 年 10 月 1 日起执行的进口汽车落地完税政策等。

（二）重庆市汽车工业 2005 发展态势

汽车工业是重庆市第一支柱产业，在全国也有较高地位。经过 40 年发展，已形成了有整车制造类企业 10 家，改装车类企业 14 家，零部件企业 300 余家，并包含了完整配套服务体系的庞大产业集群；整个汽车行业有超过 600 亿元的资产，从业人员高达 30 万人以上。目前已基本形成了 37 万辆微车、45 万辆轿车、7 万辆轻型车、3 万辆重型车、2 万辆改装车的生产能力。自“十五”以来，重庆市汽车工业保持了良好的发展势头，从 2000~2004 年，汽车整车产量以年均 25% 的速度增长，销售收入以年均 29% 的速度增长。在这 5 年里，汽车工业是拉动重庆市经济增长的火车头，每年对重庆经济增长的贡献度均超过 50%。到 2004 年底，重庆市已连续 5 年汽车产销量排名全国第 4 位。2005 年，重庆市汽车工业继续发展，各个方面均有不俗表现。

1. 重庆市委、市政府高度重视汽车工业发展，将汽车工业作为四大支柱产业之首，并组织编制了《汽车工业十一五发展规划》

在重庆市委二届五次全会的决议中，提出了重庆市未来应重点发展的四大产业，其中排在第一位的就是汽车工业。按照《决议》精神，市经委组织编制了《重庆市汽车工业十一五发展规划》，规划提出了 1221 战略发展思路：夯实零部件基础，强化微车和轻型车两种产品优势，壮大轿车和重型车两大产品，培育改装车产业族群。规划要求，在 2007 年重庆市汽车生产能力要达到 100 万辆，到 2010 年汽车生产能力要达到 150 万辆。

2. 2005 年重庆市实施了一系列的重大投资项目，汽车整车生产能力有了大幅度提高

2005 年长安集团在重庆市的四大整车生产企业均进行了扩能改造，大

幅度提高了生产能力。其中长安股份完成了长安工业园的建设,新增了 12 万辆生产能力,使长安股份在重庆市的生产能力提高到 32 万辆;长安福特及长安铃木均完成了 20 万辆扩能改造,各新增了 10 万辆生产能力;长安跨越完成了搬迁改造,形成了 5 万辆生产能力。现在长安在重庆市的生产能力合计已达到 77 万辆。另外,力帆的轿车生产项目也在 2005 年完成,新增 5 万辆轿车及发动机生产能力。迪马公司、凯瑞特种车制造公司、重庆环保车辆厂也分别完成了搬迁改造,新增 1 万辆以上改装车生产能力。

3.2005 年重庆市汽车产销量将出现小幅增长

我国的汽车市场已成为世界上竞争最激烈的市场之一,据不完全统计,2005 年我国包括进口车型在内的新汽车产品种类共计 190 余种,市场主要靠新产品拉动。重庆市 2005 年新车型推出较少,时间也比较晚,加之部分新车型的销售情况不如预期,使得重庆市 2005 年的汽车产销量一直落后于全国平均水平。1~11 月累计销售汽车 60.36 万辆,同比增长 6.3%;预计 2005 年全年销售汽车 67 万辆,同比增长 7.3%,增幅比 2004 年下降 8 个百分点,比全国汽车增幅小 5 个百分点;在全国汽车市场的占有率为 11.7,同比下降 0.6 个百分点。其中 2005 年 1~11 月重庆市内销售汽车 37.8 万辆,同比下降 2.8%,预计 2005 年全年销售 42 万辆,与 2004 年基本持平。

细分乘用车和商用车产品,有以下特点:

一是轿车下滑,微型客车低速增长,在全国占用率均有所下降。2005 年 1~11 月,重庆市轿车销售 13.3 万辆,同比下降 8.3%,增长率低于全国 30.8 个百分点,在全国的市场份额为 5.4%,下降 1.8 个百分点;微型客车销售 26.4 万辆,同比增长 6.9%,市场占有率为 35.3%,同比下降 0.5 个百分点。

二是商用车产销出现较大幅度增长,成为重庆市汽车工业 2005 年最大的亮点。在全国商用车出现下降的大背景下,重庆市商用车逆势增长,2005 年 1~11 月累计销售 21.9 万辆,同比增长 20.3%,市场占有率为 13.5%,同比增长 2 个百分点。其中增幅较大的有:庆铃的轻卡销售 2.89 万辆,同比增长 18%;长安的微型货车销售 6.5 万辆,同比增长 18.1%。

4.主要产品价格不断下降,影响了企业经济效益

2005 年长安股份分别在 5 月和 8 月两次降价,一次最高降幅 8000 元,一次 2000 元;长安福特蒙迪欧在 7 月降价,最高降幅达 2.7 万元;长安铃木也有多次优惠促销措施。频繁降价,严重影响了企业经济效益,也对重庆市汽车行业经济运行质量造成了严重影响。截至 2005 年 11 月底,重庆市主要

汽车整车企业累计完成工业总产值 331 亿元,同比增长 9.5%;完成增加值 52 亿元,同比下降 13%;完成利税总额 28.7 亿元,同比下降 23.7%。其中长安集团完成工业总产值 272 亿元,同比增长 13.8%,增加值 41 亿元,同比下降 13.8%,利税总额 26.3 亿元,同比下降 20%;庆铃集团完成工业总产值 35.7 亿元,同比增长 3.3%,完成增加值 9 亿元,同比增长 2.7%,利税总额 3.5 亿元,同比下降 13.8%;红岩公司完成工业总产值 18.7 亿元,同比下降 32.8%,增加值 1.6 亿元,同比下降 57.4%,利税为负 8200 万元。

5. 出口实现了快速增长

2005 年,重庆汽车及零部件自营出口额预计将达到 1.6 亿美元,供货出口额为 4000 万美元,将比 2004 年实现翻番增长。其中出口排量为 1 升以下的整车约 12 万辆(包括沙滩车),出口金额为 1.25 亿美元,同比增长 108%;出口汽车零部件 3500 万美元,同比增长 111%。

6. 骨干企业情况

(1) 长安集团公司

长安公司在 2005 年取得不俗的成绩,到 11 月中旬,长安完成了 300 万辆汽车的生产,成为国内第四家汽车产量累计超过 300 万辆的企业;前 10 个月累计出口汽车 1.3 万辆,在全国名列第一;累计申请专利 543 件,同比增长 5 倍以上,名列重庆市第一;基本完成了 CV6、CV7、CV8、CV9、CV11 五款整车产品开发,2006 年起将陆续投入生产;初步搭建起了自主开发平台,开发能力达到 S5 级;完成了 CA16、CA20 两款发动机的自主开发,其中 CV16 已完成了生产准备,并正式投入生产。另外,长安公司的合资合作也取得重大进展,一是长安福特南京汽车厂及长安、福特、马自达三方合资的发动机工厂 2005 年分别开工;二是长安与江西江铃实施战略重组,双方合资成立了江铃控股集团。1~11 月,长安集团累计销售汽车 56.6 万辆,同比增长 7.2%。其中长安股份销售 19.9 万辆,同比下降 0.4%;长安福特 5.1 万辆,同比增长 16.9%;长安铃木 8.2 万辆,同比下降 19%;长安跨越 0.8 万辆,同比增长 48%。预计 2005 年全年长安集团将销售汽车 62 万辆,同比增长 7.3%。

(2) 庆铃集团

庆铃集团 2005 年走出了多年来的徘徊下降局面,实现了汽车销售及出口大幅上升。2005 年 1~11 月,庆铃集团共销售汽车 2.9 万辆,同比增长 21.8%。预计 2005 年全年将销售汽车 3.3 万辆,同比增长 22%,增长率比 2004 年增加 44 个百分点。2005 年 1~9 月实现出口交货值 1152 万美元,增

长 1.6 倍。另外,按照市重庆委、市政府的重大战略决策,重庆市与庆铃、五十铃共同制定了做强西部商用车及发动机产业的发展战略,该战略的两个关键项目已在 2005 年顺利实施:一是庆铃公司与日本五十铃公司合资成立庆铃发动机公司,该公司将投资 20 亿元,形成 17.5 万台高性能商用车发动机生产能力,产品将面向国际、国内两个市场;二是通过合资改变日方合作伙伴的赢利模式,以降低成本,增强企业竞争能力,目前,五十铃已将持有的庆铃的股份提高到 20%。

(3)红岩公司

受到全国重型车市场大幅度下滑的影响,红岩公司汽车销量出现了下降。2005 年 1~11 月,累计销售汽车 1.29 万辆,同比下降 17.6%;预计 2005 年全年销售汽车 1.46 万辆,同比下降 14%。面对困难局面,红岩公司加快了合资合作的步伐,通过长期的艰苦谈判,目前与合作伙伴已基本达成一致,合作的主要障碍也已排除,预计合资项目将在 2006 年启动。

7.2005 年重庆汽车工业大事记

3 月 25 日,长安、宗申、重庆汽车研究所正式签署协议,发起成立重庆汽车、摩托车试验场有限公司;

4 月 1~22 日,吴家农副市长率重庆零部件代表团参加 2005 年美国 SAE 年会;

4 月 13 日,长安铃木 YY5 及发动机项目正式向国家申请立项,该项目总投资 22.68 亿元;

4 月 25 日,市经委正式发布《重庆汽车产业发展规划》;

5 月 27 日,长安铃木 20 万辆扩能工程竣工及新车雨燕正式投放市场;

5 月 29 日,长安与江西江铃共同合资组建江铃控股有限公司;

8 月 15 日,长安尹家绪总裁发表《万言书》呼吁取消对微车限制;

9 月 14 日,黄奇帆常务副市长会见五十铃公司董事长细井先生,庆铃与五十铃正式签署合资成立发动机公司及五十铃增持庆铃股份到 20% 的协议,发动机公司投资总额 20 亿元,目标 17.5 万台/年;

9 月 21 日,长安福特福克斯正式上市;

10 月 21 日,长安福特第二总装厂正式启用,总生产能力扩大到 15 万辆以上;

隆鑫与宝马签署《高品质摩托车项目作协议》,双方将共同在渝生产发动机和整车;

12 月 16 日,重庆重汽、上汽、依维柯签署共同投资设立重庆依维柯汽车公司协议;

12 月 16 日,发改委主任办公会正式通过力帆轿车项目;

到 12 月,重庆市 24 家摩托车企业、3 个生产点均通过了国家生产准入考核。

(三)汽车工业 2006 年展望

1. 宏观环境支持汽车行业在未来几年继续保持较快的平稳发展速度

汽车产业与 GDP、第二产业的产值、全社会固定资产投资、全国国民人均收入、全国公路货运周转量、全国公路客运周转量等因素的发展密切相关,各个因素发展的综合作用决定着汽车市场的需求。但长期来看,决定汽车工业发展的最重要因素仍然是国家经济增长的总体情况和国民收入情况。

根据国外的经验,消费者消费的耐用商品(汽车、住房等)与非耐用消费品(食品、服装等)通常是与国民生产总值(GNP)的实际增长率变化相一致,但耐用商品却会放大 GNP 的变化,汽车作为一种重要的耐用商品,它对 GNP 的放大作用通常在 1 倍以上。党的十六大提出,在 21 世纪前 20 年里要全面建设小康社会,力争到 2020 年使国内生产总值(GDP)比 2000 年翻两番。预计未来我国经济将呈现稳定增长的局面,年增长率将保持在 7%左右。目前,我国经济正处于新的景气周期,内在增长动力强劲。国民经济的持续、快速、健康发展,为汽车工业的健康发展提供了强有力的基础,基本保证了我国汽车工业在一个较长时期内,继续保持 10%以上的稳定增长速度。

另外,预计到 2020 年全国人均 GDP 将达到 3000 美元,城镇居民人均收入超过 18000 元,农村居民家庭人均收入 8000 元。人们收入水平的逐渐提高,新一轮的消费结构升级局面正在出现。根据发达国家的汽车工业发展规律,当人均 GDP 达到 1000 美元时,汽车开始进入家庭。我国人均 GDP 已超过 1000 美元,并且我国人口众多,地域辽阔,近几年国内汽车销售平均增速达 20%以上,特别是私车消费市场需求量更是快速增长,但从发展的周期来看,增长的时期才刚刚开始,汽车产业的增长将是一个长期和持续的过程。

基础设施逐步改善。2004 年,全国公路总里程为 185 万千米,比 2000 年增长 37%,其中高速公路总里程为 3.4 万千米,比 2000 年增长 295%。预计未来几年,全国公路建设步伐将进一步加快,特别是农村公路建设力度将加大。到 2010 年全国公路总里程将达到 230 万千米以上,其中高速公路总里程达到 5.5 万千米以上,公路通达程度明显提升,道路质量和环境将有明

显改善。全国公路及停车场建设步伐的加快为汽车发展营造了一个良好的使用环境。

虽然石油价格仍然处于高位,但分析人士认为:2006 年油价会有较大幅度下落。一种主流的观点是 2006 年全球经济增速放缓,国际原油需求将减少;而据国际能源组织对 2006 年世界原油产量的预测,产量将增加;同时由于 2006 年油市投机活动将弱化,所以有理由期待 2006 年国际油市会恢复理性。加之经过 2005 年高油价的冲击,人们已基本认同了“高油价时代来临的观点”,油价对车市的冲击将减弱。

2. 预计 2006 年我国汽车总需求将超过 600 万辆

按照大部分机构的分析,2006 年我国 GDP 的增速不会低于 8.4%,由于新开工项目大幅增长,预计 2006 年固定资产投资将增长 29%左右,社会消费品零售增长率将超过 10%,出口增长仍会保持强势,但增长幅度应该小于 2005 年。外商直接投资增幅的疲软会继续延续。国家仍将实行稳健的货币政策,2006 年新增贷款计划为 2.5 万亿元,仅比 2005 年计划约有增长;在 2005 年 5 月央行建立了“短期融资券市场”,它实际上是一个短期公司债券市场,由于这种集资成本仅为银行贷款的一半,因此大受企业欢迎。如果维持现行政策不变,2006 年该市场募集资金可能达到 4000 亿~5000 亿元,从而成为推动下一轮投资增长的新动力。因此,可以预计,2006 年宏观环境将相对 2005 年显得宽松。

再加上 2006 年我国将可能取消限制汽车消费的大部分不合理政策,因此可以预计,2006 年我国汽车需求量增速将保持在 12%~15%之间,总量将在 638 万~655 万辆左右。

3. 2006 年重庆市将有大量新产品投放市场,对重庆市汽车工业将产生较大拉动作用

2006 年重庆市将有数款新车投放市场,如 VOLVO、马自达 3、CV6 及庆铃新型 SUV 等,加上经过 2005 年的试生产,2006 年雨燕、CM8、福克斯将实现批量生产,因此,预计 2006 年重庆市汽车将有较大增长。但由于 2006 年全国将新增 200 万辆以上产能,一些全球销量较高的主力车型也将进入我国,如北京现代 ACCENT、北京奔驰 E280、广州本田 06 款雅阁、东风本田的思域以及雪铁龙 C6 或者 C3、大众新捷达、广州丰田凯美瑞等,因此市场竞争会更加激烈。初步计划,2006 年重庆市将确保产销汽车 68 万辆,力争实现 73 万辆。其中市内确保产销汽车 46.5 万辆,同比增长 13%,力争 53 万