

国别贸易 投资环境报告

汽车制造业分册

2014

中华人民共和国商务部

 上海人民出版社

国别贸易 投资环境报告

汽车制造业分册

2014

中华人民共和国商务部

 上海人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

国别贸易投资环境报告. 2014. 汽车制造业分册/
中华人民共和国商务部编. —上海: 上海人民出版社,
2014

ISBN 978 - 7 - 208 - 12171 - 3

I. ①国… II. ①中… III. ①投资环境—概况—世界—2014②汽车工业—投资环境—调查报告—世界—2014
IV. ①F112②F416.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 057483 号

责任编辑 周 峥

封面设计 陈 楠

国别贸易投资环境报告

2014

汽车制造业分册

中华人民共和国商务部 编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路 193 号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

常熟市新骅印刷有限公司印刷

开本 787 × 1092 1/16 印张 4.5 插页 2 字数 66,000

2014 年 4 月第 1 版 2014 年 4 月第 1 次印刷

ISBN 978 - 7 - 208 - 12171 - 3/F · 2225

定价 30.00 元

编委会

名誉主编 钟 山 王新奎

主 编 周晓燕

副主编 宋和平 刘丹阳 周大霖 罗 津 冯 军

编 委 李 颢 苏旭霞 郝 伟 梁艳芬 韩 勇 梁 杰

顾 宇 李增力 庄 岩 张金定 王 旭 张 斌

裴文利 刘林林 陈文林 梁晓光 李 璐 汤晓东

董 雪 郭 冉 王 健 赵晓亮 何小溪 盛国飞

张蓓蓓 周 文 刘燕克

编 写 付 丽 张久琴 郝红梅 于 鹏 耿 楠

本报告整理分析了巴西、俄罗斯等新兴国家和美国、欧盟等发达国家(地区)有关汽车制造业的市场准入制度和产业扶持政策,列举了我国汽车制造业出口过程中面临的主要贸易和投资壁垒,希望为政府部门、相关企业尤其是自主品牌企业提供参考借鉴。

目 录

一、中国汽车制造业发展及海外贸易投资概况	1
(一) 产业范围概述	1
(二) 产业发展历程	1
1. 创建与自我发展阶段(1953—1977 年)	1
2. 引进来与快速发展阶段(1978—2000 年)	1
3. 走出去与全速发展阶段(2001 年至今)	2
(三) 产业发展现状	2
1. 产业规模和产业地位	2
2. 自主创新、转型发展	4
3. 环保等制约因素对产业政策的调整	5
4. 汽车产业“走出去”战略	6
(四) 汽车产业面临的国内外形势	10
二、主要国家汽车制造业准入制度	12
(一) 巴西	12
1. 汽车产品准入制度框架	12
2. 汽车产业投资制度框架	17
(二) 俄罗斯	19
1. 汽车产品准入制度框架	19
2. 汽车产业投资制度框架	23
(三) 欧盟	24
1. 汽车产品准入制度框架	24
2. 汽车产业投资制度框架	33
(四) 美国	33
1. 汽车产品准入制度框架	33

2. 汽车产业投资制度框架	38
三、主要国家扶持本国汽车制造业的实践	40
(一) 巴西	40
1. 财税政策	40
2. 金融政策	43
3. 贸易救济措施	43
(二) 俄罗斯	44
1. 财税政策	44
2. 其他政策	46
(三) 欧盟	47
1. 财税政策	47
2. 金融政策	49
3. 贸易救济措施	50
(四) 美国	51
1. 财税政策	51
2. 贸易救济措施	54
3. 知识产权保护政策	54
四、主要国家汽车市场壁垒	56
(一) 巴西	56
1. INOVAR AUTO项目	56
(二) 俄罗斯	57
1. 汽车认证标准	57
2. 汽车扶持政策	57
3. 汽车报废税	58
(三) 欧盟	58
1. 排放标准	58
2. 认证制度	59
3. 环保管理体系认证	59
(四) 美国	60
1. 技术性贸易壁垒	60
2. 知识产权壁垒	60
3. 认证壁垒	61

一、中国汽车制造业发展及海外贸易投资概况

(一) 产业范围概述

汽车制造业作为汽车产业的主要部分,具有产品种类多、产业链长、关联产业多的特点,是综合性极强的产业。在我国的标准产业目录中,汽车制造业属于交通运输设备制造业,包括载重汽车制造业、客车制造业、小轿车制造业、微型汽车制造业、特种车辆及改装汽车制造业、汽车车身制造业、汽车零部件及配件制造业等 7 个行业。本报告分析的汽车制造业仅指前 4 个行业。

(二) 产业发展历程

从 20 世纪 50 年代第一汽车制造厂的建成,我国汽车制造业至今已有 60 年的发展,经历了由计划经济向市场经济的转型,逐步形成了几个主要的汽车生产基地,并带动汽车零部件制造业以及汽车服务业的发展,产业链逐步形成。中国汽车工业的发展历程可分以下几个阶段。

1. 创建与自我发展阶段(1953—1977 年)

1953 年 7 月 15 日,第一汽车制造厂在长春动工兴建,1956 年 7 月 13 日国产第一辆解放牌载货汽车驶下总装配生产线,结束了中国不能自己制造汽车的历史。此阶段我国汽车产业主要依靠自主研发,产业成长速度慢,产品制作成本高,制作工艺仍不成熟,生产批量小,汽车产品以中型载货车为主,呈现“缺重少轻,轿车几乎空白”的状况。

2. 引进来与快速发展阶段(1978—2000 年)

此阶段在改革开放方针指引下,汽车制造业开始引进外资,建立合资企业,汽车制造的重点也从载货汽车逐渐转向轿车生产。1983 年 5 月 5 日,北京汽车制造厂和美国汽车公司的代表在“经营协议书”与“合资章程”上签字,中国第一家整车合资企业诞生。1985 年 3 月,经改革开放总设计师邓小平“拍

板”的国内首个轿车合资企业——上海大众公司正式成立。1986年,中国政府正式把汽车工业列为支柱产业,并确定了发展轿车工业要“高起点、大批量、专业化”的原则,中国在轿车生产方面走上通过合资引进技术的道路。1987年中国轿车工业最早布局的“三大三小”形成,形成上海、一汽、二汽三个轿车工业基地。1994年我国《汽车工业产业政策》第一次明确提出国家鼓励汽车工业利用外资发展我国的汽车工业,其后掀起了汽车工业合资热潮,世界汽车工业巨头纷纷进入中国。

3. 走出去与全速发展阶段(2001年至今)

在此期间,我国汽车工业尤其是轿车工业技术进步的步伐大大加快。随着国家鼓励轿车进入家庭,以及加入WTO后汽车产业政策的相应调整,汽车市场不断开放,长期受到抑制的汽车消费出现“井喷”行情,私人消费成为汽车市场主体。我国汽车产销量不断攀升,成为汽车产销量第一大国。各大跨国车企在中国均实施积极的扩张政策,同时也推动了自主品牌轿车的飞速发展。自主品牌开始走出国门,成为出口的主力军,并在国际并购中崭露头角。为适应全球汽车产业的发展趋势以及应对日益激烈的国内竞争形势,主要汽车企业通过兼并重组加快全国产业布局。

(三) 产业发展现状

2013年中国汽车产业继续保持平稳增长态势,汽车产量连续五年保持全球第一;国内汽车自主创新、转型发展有所进展,但和国际先进水平差距较大;产业发展外部约束加剧,节能和新能源汽车发展步伐加快;汽车产业“走出去”战略取得可喜进展,整车出口创历史新高,自主品牌企业国际化发展步伐加快,成为中国汽车产业走出去潮流的生力军。

1. 产业规模和产业地位

首先,中国汽车新车销量继续稳居世界第一,中国汽车市场成为全球汽车市场中的重要组成部分。2013年,我国汽车市场持续平稳增长态势,汽车产销量第一次双双超过2 000万辆,产销量连续五年保持世界第一的位置。据中国汽车工业协会统计,2013年我国汽车产量为2 211.68万辆,同比增长14.76%,增速较上年提高10.2个百分点。2013年中国汽车销量为2 198.41万辆,同比增长13.87%,增速较上年提高9.6个百分点(见表1)。从分车型产销量来看,乘用车产销量继续快速增长势头,而商务车产销量也一改上年下滑的颓势,产销实现回升势头。其中,乘用车产销1 808.52万辆和1 792.89万辆,同比分别增长16.50%和15.71%;商用车产销403.16万辆和405.52万辆,

同比分别增长 7.56% 和 6.40%。从分企业情况来看,中国品牌乘用车销售 722.20 万辆,同比增长 11.4%,占乘用车销售市场的 40.3%,市场份额同比下降 1.6 个百分点。国外品牌中,德系、日系、美系、韩系和法系乘用车紧随其后,所占市场份额分别为 18.8%、16.4%、12.4%、8.8% 和 3.1%。

表 1 2002—2013 年中国汽车产销量及占世界产销量比重

单位:万辆;%

年份	产 量			销 量		
	中国汽车 产量	世界汽车 产量	中国占 世界比重	中国汽车 销量	世界汽车 销量	中国占 世界比重
2002	325	5 878	5.5	325	5 763	5.6
2003	444	6 058	7.3	439	5 964	7.4
2004	507	6 450	7.9	507	6 403	7.9
2005	571	6 655	8.6	576	6 540	8.6
2006	728	6 922	10.5	722	6 800	10.4
2007	888	7 327	12.1	879	7 120	12.2
2008	935	7 053	13.3	934	6 810	15.1
2009	1 379	6 170	22.4	1 364	6 540	25.0
2010	1 826	7 761	23.5	1 806	7 460	24.2
2011	1 842	8 011	23.0	1 851	7 790	23.8
2012	1 927	8 414	22.9	1 931	8 170	23.6
2013	2 212	—	—	2 198	—	—

资料来源:中国汽车产销量数据 2002—2012 年来自《中国汽车工业年鉴》,2013 年来自中国汽车工业协会;世界汽车产销量数据 2002—2004 年来自 Automotive News, 2005—2012 年来自世界汽车制造商协会。

其次,汽车产业在国内经济中的主导地位进一步凸显。汽车产业作为我国国民经济的支柱产业,从汽车工业增加值及其占 GDP 的比重来看,2012 年我国汽车工业增加值为 8 077.6 亿元,占 GDP 的比重为 1.56%,比 2011 年降低 0.02 个百分点。尽管汽车工业增加值在稳步增长,但增速有所放缓。汽车工业对 GDP 的贡献度同德国、日本等汽车工业强国相比有较大差距,这些汽车强国的汽车工业总产值占 GDP 的比重都在 10% 以上。从汽车工业总产值及其占全国工业总产值的比重来看,2012 年我国汽车工业总产值为 5.29 万亿元,占全国工业总产值的比重为 5.85%,同 2011 年相比提高近 2 个百分点,汽车产业在全国工业中的地位有较大幅度的提升。2013 年,中国汽车工业重点

企业(集团)^①实现了产销稳定增长,累计完成工业增加值 6 033.21 亿元,同比增长 25.1%;累计完成工业总产值 2.51 万亿元,同比增长 19.3%;累计完成工业销售产值 2.49 万亿元,同比增长 18.6%。

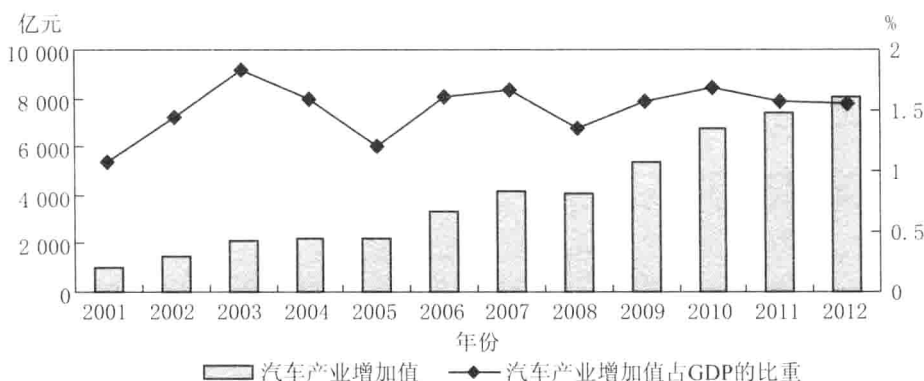


图1 中国汽车产业增加值及占GDP的比重

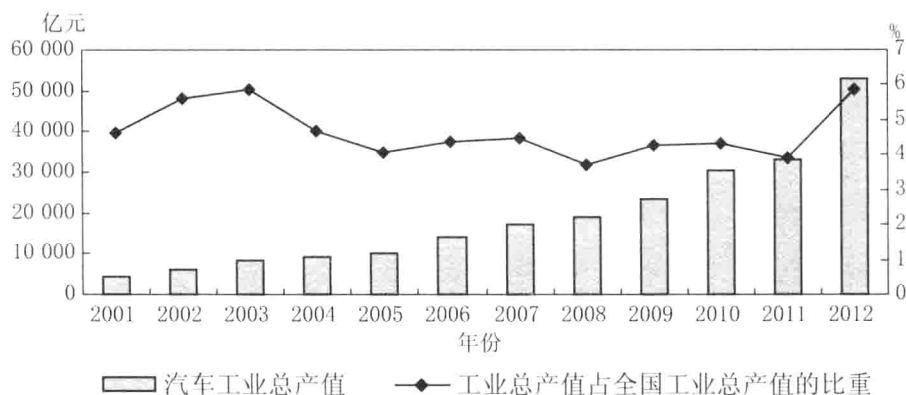


图2 中国汽车工业总产值及占全国工业总产值的比重

资料来源:历年《中国汽车工业年鉴》。

2. 自主创新、转型发展

在国家实施创新驱动发展战略的大背景下,汽车产业的自主创新被放在更突出的位置。一方面,国内汽车企业研发力度在持续加大。目前有少部分企业研发投入的比例已能占到销售收入的8%至10%。另一方面,政府在自主创新和转型发展方面发挥更大的指导性作用。国务院出台的《汽车产业调整和振兴规划》中明确提出发展自主品牌汽车的战略。《节能及新能源汽车产

^① 重点企业共343家。

业规划》将引导国家的战略性新兴产业——新能源汽车发展迈上一个新台阶。新型产学研合作机制正在形成。由同济、清华等大学和中科院大连物理化学研究所等研究机构以及 12 家国内汽车整车及零部件企业^①组成的“中国燃料电池汽车技术创新战略联盟”成立。广汽集团和奇瑞汽车建立战略联盟在研发资源上开展共享合作。

国内车企在自主研发上的持续投入带来关键技术领域上的重要进展。长城、比亚迪、华晨等本土量产车上陆续采用自主研发的 1.5 升小排量涡轮增压发动机,在输出功率和扭矩上丝毫不逊色于合资品牌同级别发动机。变速器方面,吉利推出 6AT 变速器;奇瑞推出 CVT 无级变速器,打破合资车企的技术垄断;陆风在 X5 上更是配备 8AT 变速器,一举走到世界前列;比亚迪成功研发掌握 6 速 DCT 双离合变速箱技术。

3. 环保等制约因素对产业政策的调整

无论是资源和环境约束对汽车行业形成的“倒逼机制”,或者是产业政策和社会舆论的引导,都促使我国的汽车行业向绿色、节能的方向发展。2005 年以来,通过实施严格的乘用车燃料消耗量限值标准和鼓励小排量汽车消费的税收政策,以及各类节能技术的推广应用,我国汽车油耗明显降低。经过近十年的自主研发和示范运行,我国在动力电池、驱动电机、电子控制和系统集成等关键技术领域取得明显进步,纯电动汽车和插电式混合动力汽车开始小规模投入市场,燃料电池技术水平不断提高。

行业快速发展面临的资源、环境和社会问题约束愈加凸显。首先,面临着能源短缺的巨大挑战。汽车保有量不断增加直接推动了国内石油需求量的上升。未来较长一段时期汽车保有量的持续增长将给我国带来更大的石油供给压力。其次,我国部分地区频繁出现大范围雾霾天气使得城市环境污染问题受到普遍关注,汽车污染物排放也对我国大气质量,特别是大城市空气质量的影响程度越来越大。最后,一线城市汽车消费增长受到城市拥堵的制约,城市综合交通能力建设滞后于汽车保有量和使用量的增长速度,交通拥堵成为常态,部分城市采取限制机动车增长的行政性措施,使这些城市的汽车消费受到约束。

^① 12 家企业包括:中国第一汽车集团公司、上海汽车集团股份有限公司、东风电动车辆股份有限公司、上海燃料电池汽车动力系统有限公司、新源动力股份有限公司、重庆长安新能源汽车有限公司、奇瑞新能源汽车技术有限公司、上海新源动力有限公司、上海神力科技有限公司、昆山弗尔赛能源有限公司、北京清能华通科技发展有限公司、广东广顺新能源动力科技有限公司。

汽车产业政策调整主要集中在支持节能与新能源汽车发展。2012年4月《节能与新能源汽车产业发展规划》出台,提出纯电动汽车和插电式混合动力汽车产销量发展目标,2015年力争达到50万辆,2020年为200万辆,并为节能与新能源汽车的发展指明了路径。2012年底公布新能源汽车产业技术创新工程拟支持的项目,其中纯电动乘用车项目包括:江淮第五代纯电动轿车、东风小型纯电动轿车、北京牌全新平台纯电动轿车、吉利帝豪EC7的全新纯电动轿车、长安C206的纯电动车技术开发项目。插电式乘用车入选项目包括比亚迪、一汽红旗、奇瑞、上汽荣威等项目。

4. 汽车产业“走出去”战略

为应对国内需求趋缓以及国内竞争加剧的局面,国内自主品牌汽车企业进一步加大海外市场的开拓力度。直接出口产品是中国企业最先采取的“走出去”的方式,经过近30年的市场磨砺,中国汽车企业在中低端产品上取得了一定的比较优势,在发展中国家的市场开拓上取得了一定的成绩。伴随着自主品牌整车的出口,自2005年中国车企就迈出了海外设厂的步伐,其后逐步加快。国际金融危机爆发后,中国车企积极采用跨国并购方式,并相继在海外成立研发基地;合资企业开始实施海外市场战略,并逐步融入全球新车开发体系。2012年汽车整车出口数量和金额再创历史新高,中国汽车出口交出突破百万辆的成绩单。我国的汽车产业走出去取得了初步成效,未来汽车产业要加速走出去的步伐,必须在品牌建设和售后服务领域加强建设。

(1) 汽车产业出口贸易情况

10多年来,我国汽车产业出口的主要特点为:

第一,汽车出口取得快速增长,但同世界汽车强国相比仍有较大差距。

在过去的十年中,中国汽车产业出口取得快速增长。2002—2007年是汽车产业出口的第一个高速增长期,出口额由2002年的33.6亿美元快速增长至476.3亿美元,年平均增长率达到69.9%。受国际金融危机的影响,2008年第四季度至2009年,汽车出口大幅下滑。2010年汽车出口再次大幅度增长,2012年汽车出口量突破百万辆,汽车行业出口额达到744.5亿美元。2013年由于海外市场的低迷,以及人民币升值等因素的影响,我国汽车产品出口增速放缓,出口金额784.2亿美元,增长5.3%。

尽管我国的汽车出口在10多年的时间里取得了快速的增长,但同我国目前的汽车产销量来看,汽车出口仍处于较低的水平。2013年汽车出口量占总产量的比重不足4.5%,依靠内需拉动仍是我国汽车工业发展的主要特征,这

个比重在全球主要汽车生产国中处于最低水平,无法同欧洲、日韩等汽车强国相比,也同我国全球第一汽车生产大国的地位极不匹配。

目前,我国汽车出口仍然处于起步阶段,以简单的产品贸易方式为主。中国的汽车企业起步较晚,还处于成长期,自身发展还不成熟,产品与品牌都还处于弱势地位,竞争手段主要依靠价格。比较竞争优势主要体现在低价格上。

这个阶段企业主要依靠订单来拉动产品。由于产品竞争能力低下,企业的配套服务设施跟不上,品牌还不完全被海外市场所接受,因此大规模拓展海外市场还不具备条件,企业只能通过贸易的方式依靠订单向海外市场输送产品。产品流向市场主要是汽车工业不发达的国家。虽然对发达国家有一定的出口,但量不大。从目前的发展来看,这一阶段仍需要5年左右的时间。

这个阶段市场的机会主义倾向表现明显。市场开拓方式主要是利用当地(总)代理商(经销商)的现有网络将企业适合的产品在本地销售。销售网络、渠道及售后服务都是靠代理商来维护的,涉及企业投资、管理和生产领域事务较少。

表2 2002—2013年中国汽车产业(含整车和零部件)出口情况

单位:亿美元;%

年份	出口额	汽车出口额占全国货物出口总额的比重
2002	33.6	1.03
2003	80.3	1.83
2004	124.2	2.09
2005	167.7	2.20
2006	289.1	2.98
2007	412.6	3.38
2008	476.3	3.33
2009	383.5	3.19
2010	541.4	3.43
2011	719.7	3.79
2012	744.5	3.63
2013	748.2	3.2

资料来源:2002—2012年数据来自《中国汽车工业年鉴》和《中国海关统计》,2013年数据为中国汽车工业协会统计。

第二,出口以零部件为主,但整车出口数量快速增长。

从产品类别来看,汽车零部件产品仍是中国汽车产业出口的主力。2013 年汽车零部件产品出口额为 635 亿美元,占汽车商品出口总额的 81.0%,占最大比重。出口的汽车零部件产品主要是行驶系统、汽车电子电器、车身及附件劳动力密集型和资源密集型产品,主要针对中、低端售后服务市场。在整车出口方面,整车出口金额占汽车产业出口总额的比重仍较低,但整车出口数量呈快速增长走势,2012 年整车出口达到历史最高峰,超过百万辆。2013 年,整车出口数量有所下滑,为 94.81 万辆。

第三,整车出口以轿车和载货车为主。

在整车出口产品结构方面,乘用车的重要性逐步提升,以往商务车占主导地位的情况正发生变化。2011 年乘用车出口量首次超越商用车,居出口首位。在乘用车中,轿车的出口数量居前。中国乘用车出口占整车出口比例从 2001 年的 18.1%逐步提高到 2013 年的 55.7%,其中,轿车占整车出口比例从 2001 年的 4.1%逐步提高到 2013 年的 48.7%,成为第一大出口车型。轿车出口仍集中于低端经济型,1.5 升及以下品种所占比重依旧最大,占轿车出口总量超过半数以上。商用车在我国的整车出口中仍占据重要作用,商用车出口以载货车和大客车为主,这两类车型的特点在于:属于劳动密集型产品,均为自主品牌,自主知识产权占主导地位,产品技术附加值高,具有较高的国际市场竞争能力。2013 年载货车出口 28.55 万辆,占整车出口比例的 32.7%;客车出口 16.62 万辆,占比为 19.1%。

第四,自主品牌领军出口,合资企业加入阵营。

在主要汽车出口企业中,自主品牌企业始终占据主力。2013 年上半年,吉利、奇瑞、长城、力帆和江淮等自主品牌企业位居汽车出口企业的前五位。与此同时,面对中国低速增长的态势,外资品牌在中国扩大的产能释放必须通过出口才能完成,部分合资企业纷纷推出在中国本土研发的合资品牌参与出口的竞争,例如,神龙汽车出口埃及;北京奔驰生产的一款长轴距 E 级 35 辆奔驰轿车出口南美市场;上海通用的雪佛兰新赛欧出口智利和利比亚;上汽依维柯红岩商用车出口海湾和非洲国家;华晨宝马出口中东、非洲、南美等地。

第五,整车出口集中在发展中国家,主要汽车出口市场不稳定。

从汽车整车出口的分布情况看,我国的汽车整车出口市场主要是非洲、中东、南美和东欧等发展中国家。由于发展中国家的产业政策、法律环境不稳定等因素,以及发展中国家贸易保护意识的不断增强,繁多的非关税壁垒等限制,导致中国的汽车出口在国别层面上非常不稳定,主要汽车出口市场频繁更

换。2010 年汽车出口基本是规模较小的发展中国家,尤其是对非洲的国家出口增长较快。2011 年出口增长转向巴西、俄罗斯等规模较大的市场。2012 年由于巴西政府出台提高工业品税的政策对我国汽车整车对巴西的出口影响十分明显,出口巴西回落明显,巴西跌出前十行列。2013 年中国汽车出口市场变化依旧很大,南美取代非洲成为中国整车出口第一大市场,所占份额达 30%。

尽管我国整车出口目前仍以发展中国家为主,但发达国家更广阔的市场空间仍是我们的努力方向,我国整车产品已经开始小批量、探索性地进入发达国家汽车市场,如长城汽车通过欧盟认证后,已开始向英国、意大利、保加利亚等国出口风骏系列皮卡和腾翼系列轿车产品,在澳大利亚累计销量超过 2 万辆;吉利也开始在英国销售帝豪汽车。

(2) 汽车产业海外投资情况

《中共中央关于制定国民经济和社会发展第十二个五年规划的建议》提出,加快实施“走出去”战略。汽车企业走出去分为四个阶段:简单的汽车贸易;在当地建立组装工厂;大规模本地化生产,突破区域市场;在当地研发适合当地消费者的产品,甚至为当地创建品牌。目前我国自主品牌车企处于第二阶段,采取海外建厂方式加速拓展国际市场,既能规避整车出口的高税率,取得更大的成本优势,又可以充分利用当地有利的开放政策和市场环境,对于我国汽车提升出口利润率和提升国际化水平都有非常重要的作用。

近几年,自主品牌车企海外建厂速度加快,长城、奇瑞等汽车企业已经陆续在境外建厂。2012 年 5 月,奇瑞宣布在越南北部建立 CKD 生产基地,并与越南合作伙伴达成生产和销售奇瑞系列产品的协议,至此,奇瑞海外工厂已经扩至 17 家;吉利的海外生产基地也在不断增加,2012 年和 2013 年在埃及、乌拉圭和白俄罗斯的海外工厂相继投产,而在巴西、印度和伊朗的海外工厂也正处于筹划中。一汽集团在南非纳尔逊·曼德拉湾市建立了新的海外生产基地,建成后卡车年产量将达 5 000 辆;2011 年长城汽车在保加利亚建成组装工厂,2012 年投产,这是中国汽车制造商首次在欧盟投资建厂。汽车的主要销售市场开始为保加利亚当地以及周边国家,包括罗马尼亚、土耳其等,之后从东欧逐步向北拓展。

海外汽车投资政策的变化,也促进了各大车企海外投资建厂。2012 年 4 月,巴西政府宣布决定实施减免汽车工业品税的临时措施,这一政策直接刺激了中国车企调整投资战略,奇瑞、江淮、陕汽、福田等相继在巴西建厂。除了在