

上海汽车产业 发展报告

· 2011 ·

上海汽车战略研究中心 编
上海社会科学院部门经济研究所



上海汽车产业 发展报告

· 2011 ·

上海汽车战略研究中心 编
上海社会科学院部门经济研究所



167615

广西工学院鹿山学院图书馆



d167615



上海社会科学院出版社

图书在版编目(CIP)数据

2011 年上海汽车发展报告/杨建文主编. —上海:
上海社会科学院出版社, 2011
ISBN 978-7-80745-866-1

I. ①2… II. ①杨… III. ①汽车工业-经济发展-
研究报告-上海市-2011 IV. ①F426.471

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 111902 号

2011 年上海汽车产业发展报告

上海汽车战略研究中心 编
上海社会科学院部门经济研究所
责任编辑: 赵玉琴
封面设计: 闵 敏

出版发行: 上海社会科学院出版社
上海淮海中路 622 弄 7 号 电话 63875741 邮编 200020
<http://www.sassp.com> E-mail: sassp@sass.org.cn

经 销: 新华书店
印 刷: 上海社会科学院印刷厂
照 排: 南京展望文化发展有限公司
开 本: 787×1092 毫米 1/16 开
印 张: 13
插 页: 1
字 数: 220 千字
版 次: 2011 年 6 月第 1 版 2011 年 6 月第 1 次印刷

ISBN 978-7-80745-866-1/F·167

定价: 40.00 元

版权所有 翻印必究

编辑委员会成员

顾问：厉无畏 王荣华 胡茂元

主任：张广生 左学金

副主任：杨建文

编委会：张广生 左学金 马 静 干春辉 余卓平
杨建文 张幼文 张 明 权 衡

主 编：杨建文

副主编：曹永琴

研究成员：(按撰写章节先后顺序排名)

邱 飞 蒋媛媛 曹永琴 陆军荣 刘 亮
胡晓鹏 邓智团 黄 睿 鱼鸿杰

目 录

第一篇 全球和中国汽车产业篇

第一章 全球汽车产业发展	3
第一节 复苏之年	3
一、成熟市场	3
二、新兴市场	4
三、投资者信心	6
第二节 各国电动车扶持计划密集出台	6
一、各国电动车扶持政策	7
二、各国电动车扶持政策的异同点	8
三、各国在电动车标准上的争夺	10
第三节 豪华车需求增长	11
第四节 新兴国家新兴市场的隐忧	12
第五节 发达国家的工会势力再次强硬	14
第六节 小结：原有格局下的增长	15
第二章 中国汽车产业发展	17
第一节 国内环境	17
一、经济环境	17
二、政策环境	18
第二节 中国汽车产业基本运行情况	19
一、总体态势良好	19

二、整车制造业再创新高	20
三、零部件制造业发展加速	22
四、汽车服务业体系不断完善	22
第三节 中国汽车市场发展	24
一、销售市场总体向好	24
二、乘用车市场快速发展	25
三、商用车市场持续增长	28
四、进出口逐渐复苏	31
第四节 中国主要汽车企业发展的基本态势	32
一、汽车工业重点企业(集团)总体发展态势	32
二、汽车企业兼并重组发展现状	33
三、自主品牌发展迅速	35

第二篇 上海汽车产业篇

第三章 上海汽车产业总体发展态势	41
第一节 上海汽车产业保持快速增长态势	41
一、上海汽车行业总体表现优异	41
二、上海汽车产销继续快速增长	42
三、上海地区汽车保有量稳步增长	42
四、上海汽车景气指标稳中略降	43
五、占国内市场的量值比重稳中有升	44
第二节 汽车制造业仍为上海经济增长重要力量	46
一、工业增长的重要拉动力之一	46
二、上海汽车产业促进地方就业	49
三、劳动生产率在波动中上升	49
第三节 上海汽车销售市场主要特点	50
一、汽车销量稳步提升再创新高	50
二、汽车销量受政策影响明显	52

三、上海汽车自主品牌销量逐步提高	52
第四节 上海汽车市场开拓的战略布局	53
一、加速新能源新技术开发与合作	53
二、上海汽车的农村市场战略	54
三、日益重视布局二手车市场	55
四、上海汽车印度和英国市场战略	56
第四章 上海汽车产业的运行分析	59
第一节 整车制造业	59
一、整车制造业分析	59
二、整车制造企业分析	68
三、整车制造企业盈利能力分析	71
第二节 零部件制造业	75
一、上海零部件制造业发展现状	75
二、上海典型零部件制造企业分析	76
第三节 汽车研发	81
一、中国汽车研发现状概述	81
二、上海汽车研发现状分析	84
三、典型整车制造企业的研发分析	84
四、典型零部件制造企业的研发分析	86
第四节 汽车保有量	88
第五节 汽车销售和出口	93
一、上海汽车销售情况	93
二、上海汽车出口情况	99
第六节 汽车金融	105
一、全国及上海汽车金融产业发展整体概况	105
二、上汽通用首发金融债券事件的意义	109

第三篇 专题报告篇

第五章 “十二五”上海汽车产业发展规划思路研究	113
-------------------------------	-----

第一节 “十二五”上海汽车产业发展环境	113
一、全球经济不确定性增大	113
二、国内城市化和制造产业转移加速	114
三、上海“四个中心”建设提速	114
第二节 “十二五”时期上海汽车产业发展机遇	115
一、中国经济快速发展驱动汽车市场扩张	115
二、全球汽车产业格局变化驱动汽车产业国际化	116
三、环保与政策压力驱动上海汽车产业自主创新	117
第三节 “十二五”时期上海汽车产业发展困境	118
一、结构升级和淘汰落后产能压力巨大	118
二、区域整合加剧同业竞争	120
三、出口压力与汽车消费政策限制市场扩张	121
四、汽车产业专利数量相对落后	121
第四节 “十二五”时期上海汽车产业发展目标	122
一、壮大上海汽车产业的产销规模	123
二、新能源汽车产业化能力显著提升	123
三、汽车服务业获得快速发展	123
四、产业创新能力大幅度提升	124
五、产业国际化运营能力快速提高	124
第五节 “十二五”时期上海汽车产业战略取向	124
一、组织整合战略	124
二、品牌扶持战略	125
三、自主创新战略	125
四、产业集群战略	126
五、低碳优先战略	126
第六章 上海汽车产业的调整与扩张	128
第一节 上海汽车整车企业结构调整	129
一、上汽与美国通用合作升级	129
二、上汽股份定向增发及产能扩张	132

三、沃尔沃总部落户嘉定	136
四、商务车和工程机械车的调整	137
第二节 上海汽车零部件及汽车关联产业整合	138
一、华域汽车等汽车零部件企业整合	138
二、上海汽车上游产业产能扩展	142
三、上海汽车产业服务链升级	143
第三节 上海汽车产业结构调整效果及趋势分析	145
一、上海汽车产业结构调整效果分析	145
二、上汽集团整合趋势分析：上海国资改革的生力军	150
第七章 车型与技术创新	153
第一节 车型创新：SUV 成热点	153
第二节 上海车企所属车型的表现	159
一、新赛欧：小型车销售冠军	159
二、大众途观：新款 SUV 销售冠军	159
三、MPV 系列：平稳增长	160
四、上汽荣威：移动的数字终端	161
第三节 技术创新发展现状	162
一、电动车技术的集成化：提供统一的出行解决方案	162
二、电池充电技术的争论：电池与遥感充电	163
三、技术标准的完善：中国技术标准体系的初建	164
第四节 上海地区节能车发展现状	166
一、企业行为：借力节能惠民工程	166
二、政府政策：厂商与消费者双向补贴	169
第五节 上海地区电动车发展的机遇	171
附录：2010 年大事记	174
附表	193

第一篇

全球和中国汽车产业篇

本篇重点分析上海汽车产业发展的世界和中国背景,包括第一章和第二章。

第一章全球汽车产业发展。本章重点分析上海汽车产业发展的全球背景。2010 年是全球汽车市场复苏的一年,全球汽车市场在旺盛的购买力驱动下出现了大幅度的增长。在这一全球大背景下,各国都实施什么政策来促进本国汽车发展?新兴市场有哪些潜在的隐患?原有的汽车格局会发生怎样的变化?显然,世界汽车产业的一举一动都会对中国本土汽车市场产生重大影响。

第二章中国汽车产业发展。本章重点分析上海汽车产业发展的国内背景。在全球汽车市场迅速回暖的情况下,以及在中国购置税优惠、以旧换新、汽车下乡、节能惠民产品补贴等多种鼓励消费政策叠加效应的作用下,中国汽车工业延续了 2009 年的良好发展态势,全年汽车产销双双走高,再创全球历史新高,又一次蝉联全球第一。各车型全面增长,自主品牌份额有所提升,汽车出口逐步恢复,大企业集团产销规模整体提升,行业经济效益明显提高。

第一章 全球汽车产业发展

自 2009 年第 3 季度起,在各国政府的救市政策支持下,全球汽车市场就出现了回暖的局面。随着全球经济的复苏,2010 年全球汽车市场在旺盛的购买力驱动下出现了大范围的增长。在这一增长的过程中,新兴国家市场上的数量增长依然是令人瞩目的,中国以产销双超 1800 万辆蝉联全球汽车市场冠军,巴西市场销量超过德国。然而,不论是发达国家还是新兴国家,其汽车业未来的发展仍然面临着一系列挑战。发达国家在汽车业未来发展(近期是电动汽车)的主导权争夺上的竞争越来越激烈,而且本国的工会势力在行业前景好转之后又出现了强硬的倾向;新兴国家将汽车市场未来进一步增长的希望寄托在其三四线城市,甚至农村,然而这些区域交通基础设施和社会承载能力的制约,将会给汽车产业的盲目扩张带来严重的后患。

第一节 复 苏 之 年

2010 年是全球经济的复苏之年。得益于全球宏观经济形势的好转,全球汽车销售情况整体呈增长状态。德国汽车联合会公布的数据显示,2010 年全球轿车销量超过 6170 万辆,同比增长 12%;家用小汽车迅猛增长成为全球车市的主要推动剂。汽车制造商和零部件供应商在 2009 年为存活而进行的重大组织结构和运营重组,促成了其 2010 年盈利的增加。

一、成熟市场

2010 年美国经济的止住了下跌势头,其汽车市场出现了 11% 的增长。虽然美国经济在恢复,消费者的信心在增强,但由于信贷问题的制约,很多消费者无法将买车的想法付诸实践。因此,在未来一段时间里,美国汽车市场的复苏将呈现

渐进式的趋势。

在政府取消对传统汽车的消费补贴后,日本汽车销量自 2010 年 9 月起出现大幅度下滑,但得益于宏观经济形势和日本政府对环保汽车的补贴,日本全年销量总体仍增长了 10.6%,是 7 年来该国汽车年销量首次实现上涨^①。

欧洲各国汽车销量涨跌不一。英国、西班牙汽车销量小幅上涨;而德国、法国和意大利的汽车销量则在下跌,其中德国的下跌最为严重,德国汽车销量在 2010 年下跌了 23%。欧洲汽车销售量下跌除了与其不稳定的宏观经济有关外,直接原因则是其政府的汽车消费补贴政策在 2010 年的退出。

在希腊发生债务危机后,2010 年欧洲其他国家也开始陷入危机,整个欧盟都受到债务危机困扰,欧洲经济萎靡不振,让汽车行业复苏之路更加艰难。另外,为刺激汽车消费,重振汽车市场,2009 年欧洲多个国家出台补贴政策,至少有 10 个国家实行汽车“以旧换新”补贴政策。其中,西班牙和法国政府均推出了新车销售刺激政策。这些政策为支撑 2009 年欧洲汽车市场发挥了作用,但这些补贴政策在 2010 年到期,这越发加重了欧洲汽车市场 2010 年的低迷。

二、新 兴 市 场

新兴汽车市场依然是全球汽车销量增长的主要推动力。2010 年,新兴市场汽车销量之所以迅速增长,一方面是因为市场规模大、消费潜力大、宏观经济趋好;另一方面是因为政府的补贴政策。比较突出的是中国的节能车补贴和小排量车购置税优惠,以及俄罗斯政府实施的“以旧换新”补贴。

根据中汽协会统计,2010 年中国汽车产销 1826.47 万辆和 1806.19 万辆,同比分别增长 32.44%和 32.37%,销量稳居世界第一的位置。2010 年中国各型汽车的需求都出现上涨,其中轿车共销售 949.43 万辆,同比增长 27.05%;运动型多用途汽车(SUV)销售 132.60 万辆,同比增长 101.27%,高于乘用车平均增速 68 个百分点;多用途汽车(MPV)销售 44.54 万辆,同比增长 78.92%,增幅高于同期 52.80 个百分点;半挂牵引车销售 35.46 万辆,同比增长 67.98%。SUV、MPV 的增长高于普通轿车说明了我我国汽车消费者的偏好,半挂牵引车增长高于平均增长是受基础设施建设投资等带动作用的影响^②。

政策导向对 2010 的中国汽车市场影响显著。2009 年推出的小排量车购置

① Dean Zeng:《2010 年全球各国汽车市场销量晴雨表》,盖世汽车网,2011 年 1 月 6 日。

② 刘娜、湛洁:《2010 年中国汽车产销量刷新世界纪录》,中国工业报,2011 年 1 月 14 日。

税优惠力度减弱后给中国车市销售的增长带来了不利的影响,但随之而来的节能和新能源汽车补贴政策在一定程度上削弱了上一政策淡出的不利影响,再加上以旧换新和汽车下乡政策的延续,全年车市基本保持产销两旺的状态。另外,在 2010 年年末,随着激励政策的即将退出,尤其是北京市的限购治堵方案出台后,引发了汽车市场提前消费热潮。

2010 年巴西汽车销量达到 330 万辆,同比增长 11%,创下了该国最新的汽车销量记录,并超过德国 292 万辆的汽车销量,成为全球第四大汽车消费市场。巴西经济发展势头良好和车贷的普及,是拉动巴西国内汽车销量持续走高的重要原因。同时,尽管巴西国内汽车市场增长迅猛,但由于亚洲出口汽车的强劲竞争、美元贬值、巴西国内税收和物流成本过高等原因,其汽车出口形势不容乐观^①。

印度和俄罗斯的汽车销量增长率在 2010 年双双达到 30%。俄罗斯的汽车销售增长,除了与宏观形势有关外,俄罗斯政府在 2010 年实施的汽车补贴政策对汽车销售额增长起到了直接的助推作用。2010 年俄罗斯政府在“以旧换新”政策上至少投入了 6.87 亿美元^②。因俄罗斯汽车市场的强劲表现,跨国车企如大众、福特都提高了在俄罗斯的汽车产能,并纷纷推出新款车型。

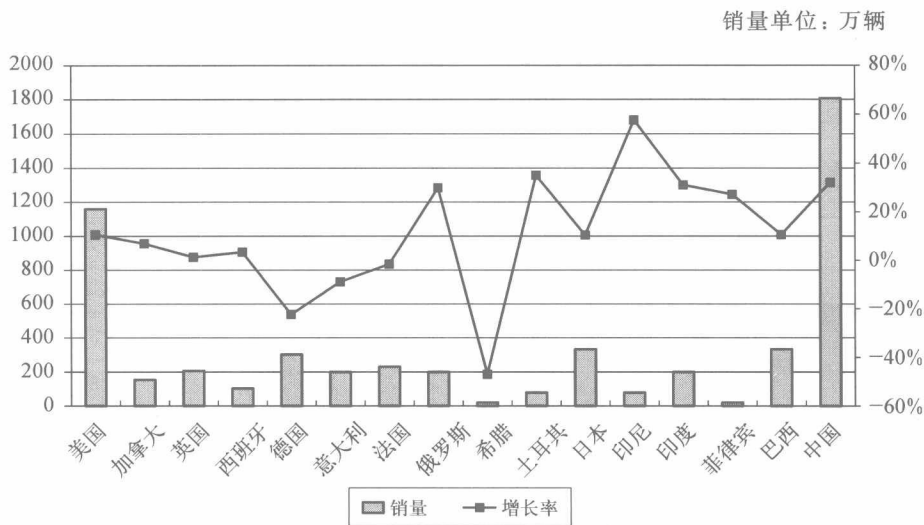


图 1-1 2010 年主要国家汽车销量与增长率

资料来源: 盖世汽车网。

① 财经网:《巴西预计 2011 年汽车销量将持续增长》,财经网,2010 年 12 月 7 日。

② Dean Zeng:《11 月俄罗斯汽车销量年增 80% 至 19 万辆》,盖世汽车网,2010 年 12 月 10 日。

三、投资者信心

2010 年汽车市场的复苏,不仅体现在销量的增长上,也表现在投资者信心的恢复上。投资者信心的回复,体现在全球汽车企业 IPO 额的大幅增长。

从总量上讲,2010 年 1—9 月份,全球汽车制造、零部件和零售领域融资逾 216 亿美元。按价值计算,汽车行业仅次于保险和银行业,排名第三^①。

IPO 活动的大增(2009 年仅为 2.9 亿美元),显示投资者信心的回复,各方对 2011 年汽车向量的预测也是乐观的。

表 1-1 全球汽车销量同比增速及 2011 年预测

国家及属性		2009 年(%)	2010 年(%)	2011 年预测(%)
北美洲	美 国	-21	10.3	12.2
	加拿大	-16.4	6.6	NA
欧 洲	德 国	23	-23	6.2
	法 国	10.7	-2.2	-10
	英 国	-6.4	1.8	-5
	西班牙	-17.9	3.1	NA
	意大利	-0.2	-9.2	2.1
亚 洲	日 本	-9.3	7.5	-9.9
	印 尼	-15.9	57	4
金砖四国	中 国	46.2	32.4	15
	巴 西	11.4	11	5.2
	印 度	25	31	15
	俄罗斯	-49	30	18

资料来源:搜狐汽车。

第二节 各国电动车扶持计划密集出台

目前电动汽车的发展不仅成为各大车企的重点,也成为主要国家产业发展

^① 盖世汽车综合:《新兴市场推动 2010 年全球汽车行业产量增长》,盖世汽车网,2011 年 1 月 14 日。

的重点。电动车的发展主要有以下两个要素的推动,一是全球资源环境的限制,使得传统汽车的发展走到尽头;悍马品牌的关闭就是这一趋势的表现。二是从厂商角度而言,传统汽车的生产与制造已经进入成本竞争阶段,传统汽车的利润率不断降低,急需开辟新的利润增长点。电动汽车因为符合这两个方面的要求,而成为当前的发展重点。

一、各国电动车扶持政策

在高油价时代和金融危机的双重打击下,作为高油耗低环保代表的悍马品牌的关闭,代表着旧时代的完结。悍马虽然是一个特例,但是汽车产业向新能源的迈进是必然的趋势,各主要汽车生产国都想在这一领域获得先机从而竞相出台了电动车发展的扶持政策。

(一) 美国

2010年5月,美国电动汽车联盟代表美国政府对美国电动汽车发展“路线图”^①进行了修订,倡导集各方之力,推动美国电动汽车产业发展。美国电动汽车联盟公布的《发展电动汽车对美国宏观经济影响》研究报告,从国家战略安全利益高度阐释了发展电动汽车的重大意义。并建议美国政府运用国家力量,集成电动车联盟内部各汽车公司、新能源公司、电子系统公司、物流运输公司的优势,全面推动电动汽车在美国的规模化运营。其具体目标是,首先在美国33座重点城市示范运营电动汽车,到2018年初步形成良好的电力运输系统。

美国政府近期大力支持电动车的推广,通用旗下的雪佛兰沃蓝达(Chevrolet Volt)电动车就是美国政府重点扶持的对象。美国总统奥巴马曾亲自为该车做宣传,并将美国汽车产业的未来寄希望于电动车的革命。

(二) 日本

2010年5月,日本经济产业省公布了《新一代汽车战略2010》,为日本汽车业设定的总体战略目标是“使日本发展成为新一代汽车的研发中心”。日本政府将电动汽车和混合动力汽车等定义为“新一代汽车”,并以国家的名义要求日本各汽车企业加大对“新一代汽车”的研发与生产投入。随后该战略被纳入日本的国家新一轮经济发展计划。

^① 美国于2009年成立了电动汽车联盟,联盟成立之初,便提出电动汽车发展“路线图”,详细论述了长期依赖石油资源对美国国家安全的威胁。阐述了电动汽车的优点以及市场化所面临的困难,包括电池技术和成本、基础设施建设投入、消费者对电动汽车的接受程度等。EC针对上述问题提出了政策建议,包括发展初期政府对消费者、汽车企业、基础设施建设投资商和运营商提供财政补贴等。

在具体实行上,日本经济产业省选定横滨市、丰田市、京都府和北九州市 4 座城市作为“新能源及社会系统示范区”,积累新能源汽车示范运营的经验,以探索未来城市的发展模式。

(三) 德国

同样是在 2010 年,德国总理默克尔与德国政界、汽车企业、能源公司和科研机构的代表,在柏林共同启动“国家电动汽车计划”。默克尔表示,如果德国现在不发展电动汽车并使其尽快市场化,就会在不久的将来落后于人。同时她认为,因为德国在传统汽车方面有良好的基础,所以今后应该争取在电动汽车领域获得领军位置。

德国为了推进电动车的发展,在国内成立了 8 个电动汽车运行样板区。8 个电动汽车运行样板区之一的北莱茵-威斯特法伦州,仅此一州就为此投资 6000 万欧元,有 400 多辆电动汽车参与示范运营。该州计划到 2020 年时至少有 25 万辆混合动力车或纯电动车推向市场。

(四) 中国

中国主要通过两条途径推进新能源汽车示范运营:一是集中示范,即通过上海世博会和广州亚运会这两个公共活动集中进行新能源汽车示范运营;二是实施“十城千辆”^①计划,先在国内各大中城市的公共交通系统中推广新能源汽车,然后逐步扩大到私人购买。

二、各国电动车扶持政策的异同点

总体而言,各国行动计划的特点是政府直接介入,组织能源、交通、制造等多部门共同推动,研发投入、产业布局、政策优惠联动,促进电动汽车、动力电池与燃料电池的发展。同时,各国政府还考虑了电动汽车与智能电网等产业的交叉融合与综合发展,其更宏大的目标是打造新兴战略产业链。在促进新能源汽车市场发展过程中,各国的普遍做法是首先启动示范运营,希望从中发现问题、积累经验,从而降低成本实现电动车的规模化生产。政策的不同主要体现在以下几个方面:

第一,德、日两国政府确定的发展目标非常具体,而中美两国则注重于确立指导原则。

^① “十城千辆”工程,全称为“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”,是由科技部、财政部、发改委、工业和信息化部于 2009 年元月共同启动。主要内容是,通过提供财政补贴,计划用 3 年左右的时间,每年发展 10 个城市,每个城市推出 1000 辆新能源汽车开展示范运行,涉及这些大中城市的公交、出租、公务、市政、邮政等领域,力争使全国新能源汽车的运营规模到 2012 年占到汽车市场份额的 10%。