

2014 年专用汽车工业发展报告



一 2014 年专用汽车工业发展概况

2014 年，世界经济复苏曲折、缓慢、复杂，国内“三期叠加”，经济下行压力很大。面对这样严峻的环境和极其复杂的改革发展任务，党中央、国务院坚持稳中求进的工作总基调，坚持积极的财政政策和稳健的货币政策，着力推动改革创新，培养新的增长动力，国民经济实现了 7.4% 的增长。与国民经济建设息息相关的专用汽车工业，2014 年产量同比下降 11.2%，但较“十二五”前四年专用汽车的年均产量实现了 7.4% 的增长。

（一）市场规模

1. 企业数及地区分布

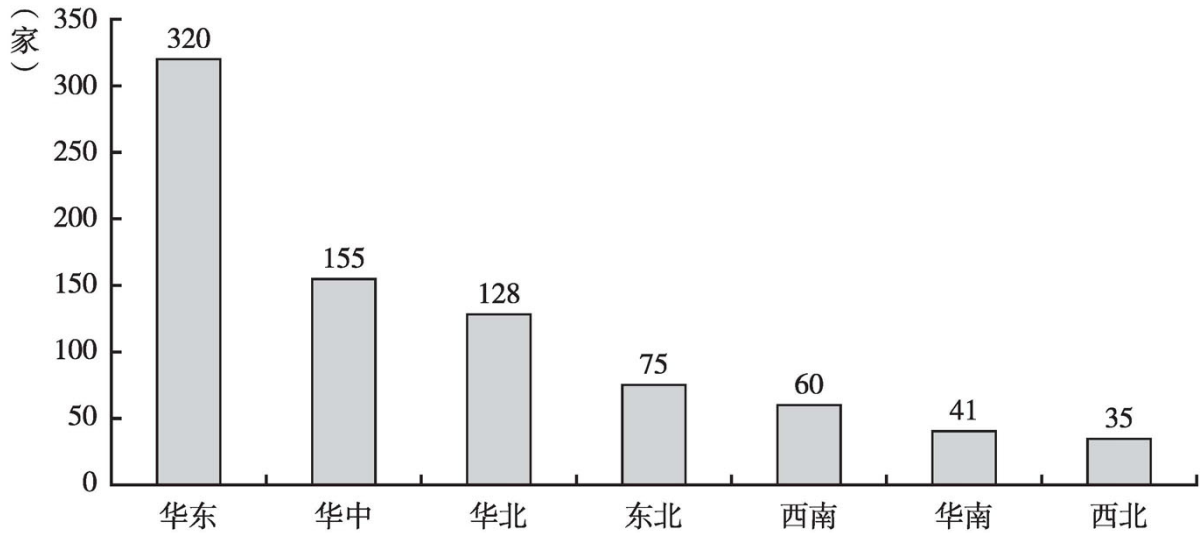


图 1 2014 年我国专用汽车在产企业地域分布

2014 年，公告内专用汽车生产企业为 983 家，在产企业 814 家。从区域来看，在产企业数最多的是华东地区，最少的是西北地区。从省份来看，山东、湖北、江苏三省作为专用汽车大省，在产企业数稳居行业前三位。值得注意的是，2014 年有 169 家企业没有生产任何专用汽车产品，占到了公告内专用汽车生产企业总数的 17.2%。

单位：家

省 份	在产企业数	省 份	在产企业数
山 东	134	吉 林	18
湖 北	81	湖 南	17
江 苏	76	江 西	15
河 北	60	黑 龙 江	15
辽 宁	42	山 西	13
河 南	42	天 津	12
北 京	35	广 西	9
安 徽	33	内 蒙 古	8
广 东	32	甘 肃	8
福 建	30	云 南	4
四 川	29	贵 州	4
浙 江	26	新 疆	4
重 庆	23	青 海	2
上 海	21	宁 夏	1
陕 西	20		

注：涉及省份 29 个，在产企业 814 家。

表 1 2014 年我国专用汽车在产企业省份分布

2. 产量

2014 年，我国专用汽车产量为 1826323 辆。从产量年度增长情况来看，最近 5 年，我国专用汽车工业在曲折中前行，年产量始终处于 130 万辆以上的高位。

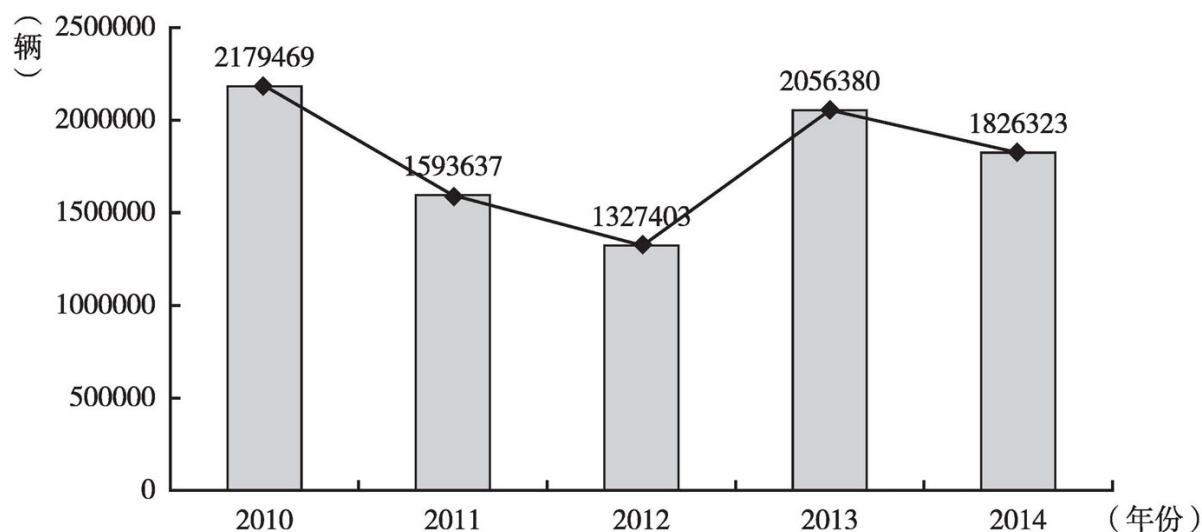


图 2 2010~2014 年专用汽车年度产量

从产量月度增长情况来看，与以往“两头高、中间低”的走势相反，2014 年呈现出“两头低、中间高”的走势，其中，3 月和 8 月的产量分别占到全年产量的 11.3%和 20.9%

。这主要是因为按照工信部产业政策司的要求及 GB 7258-2012 的规定，《车辆生产企业及产品公告》内车辆产品须在 2014 年 3 月 1 日前完成 3 项整改工作，在 2014 年 9 月 1 日前完成另外 7 项整改工作。

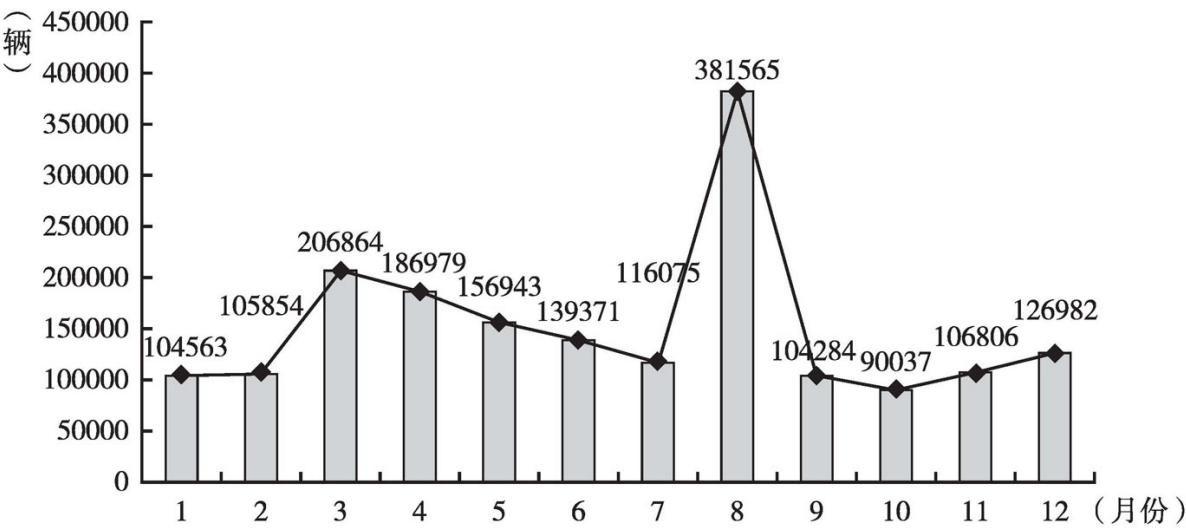


图 3 2014 年专用汽车分月度产量

从产品增长情况来看，厢式汽车和普通自卸车是专用汽车产品中产量最大的两类，在总产量中的占比虽较 2013 年下降了 3.7 个百分点，但仍达到 60.4%（见图 4）。受经济下行压力增大，特别是房市进入长周期“拐点”，拉动投资增长加快下行的影响，2014 年除半挂车和专用自卸车的产量较上年同期有所增加外，其余 6 类产品的产量均出现不同程度的下降，其中降幅最大的为普通自卸汽车，同比下降 29.5%（见图 5）。

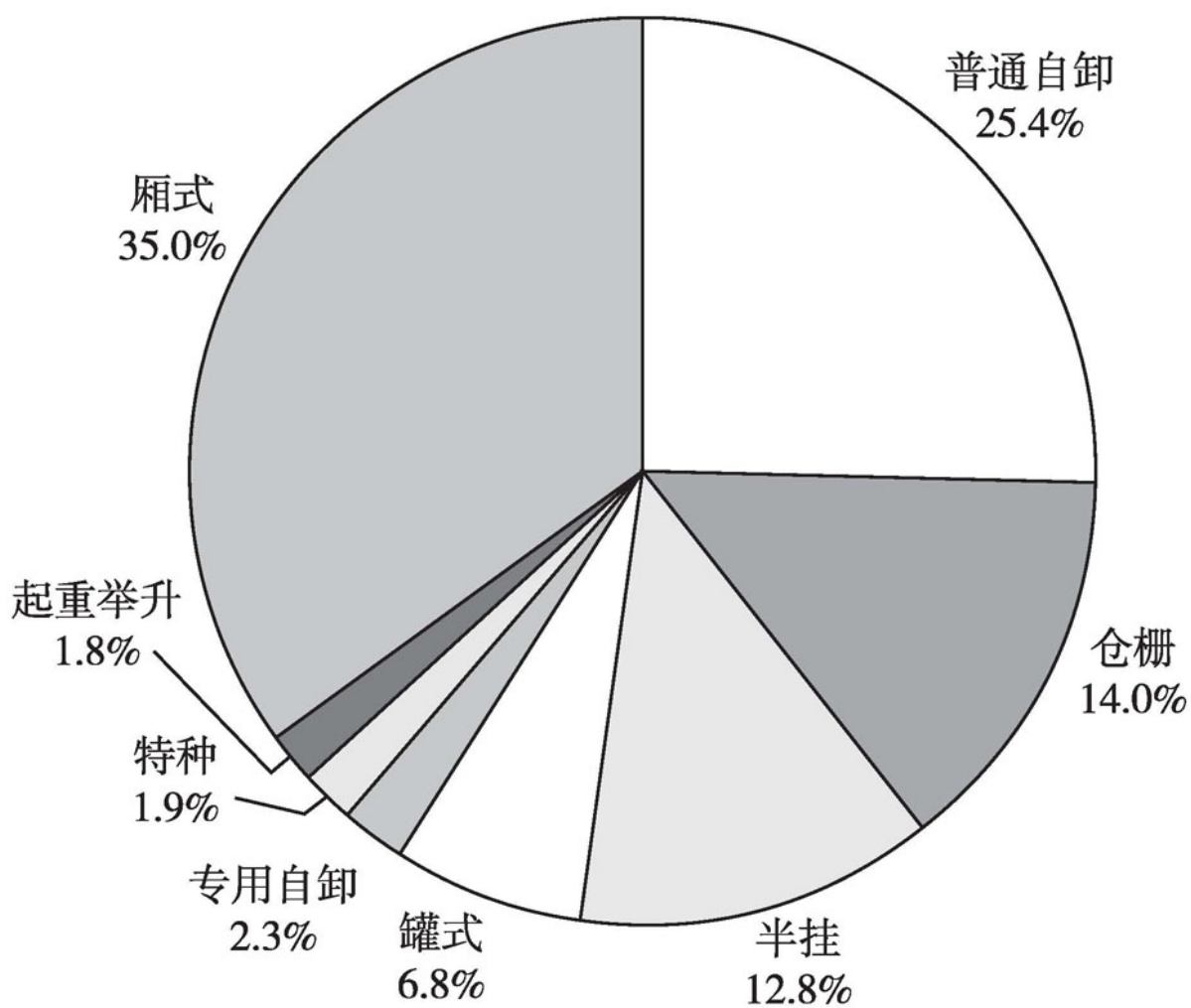


图 4 2014 年专用汽车分产品构成

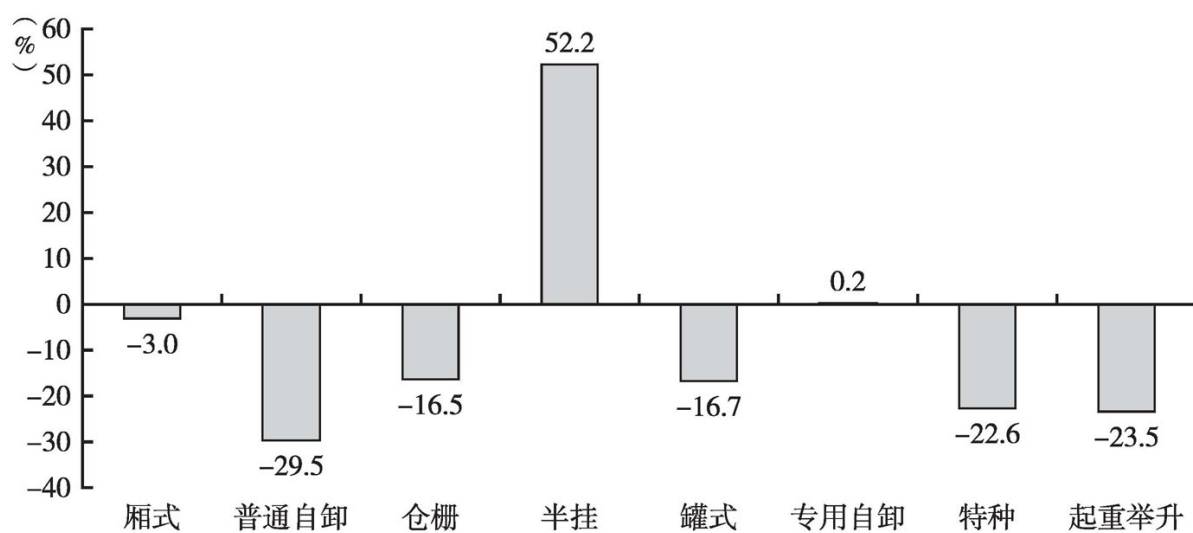


图 5 2014 年专用汽车分产品同比增长率

从具体车型来看，2014 年在产车型共 329 种，但年产量万辆以上的车型仅 13 种，且第 1 名和最后 1 名的年产量相差近 50

倍。这种巨大差异主要是由产品自身特性造成的。我国专用汽车产品大致可分为“运输类”和“作业类”2 大类。“运输类”产品主要涉及普通自卸车、厢式运输车、半挂车、仓栅车等常见的普通传统车型，产品具有结构简单、功能单一、产品附加值低等特点，适合大规模批量生产；而“作业类”产品具有车型种类多、单车型产量少、技术含量高、附加值高等特点，一般不适合大规模批量生产。此外，产量过万（辆）的车型从行业属性来看，主要表现为物流运输和工程类车辆，还有部分环卫类产品。同时，随着家庭轿车普及率的提高以及驾驶技术被普遍认为是就业基本技能，越来越多的人开始学习机动车驾驶，驾培行业空前繁荣，带动了教练车产量持续增加。

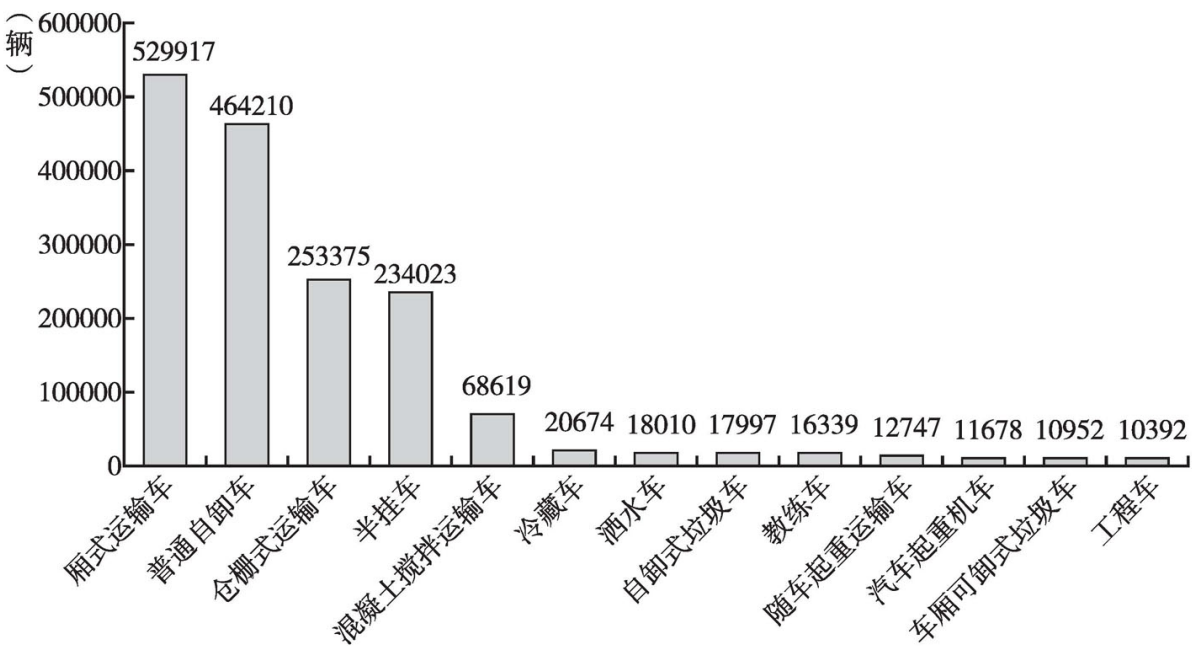


图 6 2014 年专用汽车年产量过万（辆）车型

3. 专用汽车底盘

2014 年，主机厂供应各类专用汽车底盘 1592300 台。从吨位构成来看，底盘重型化和轻型化的发展趋势明显，两者占专用汽车底盘的比例高达 89.7%。

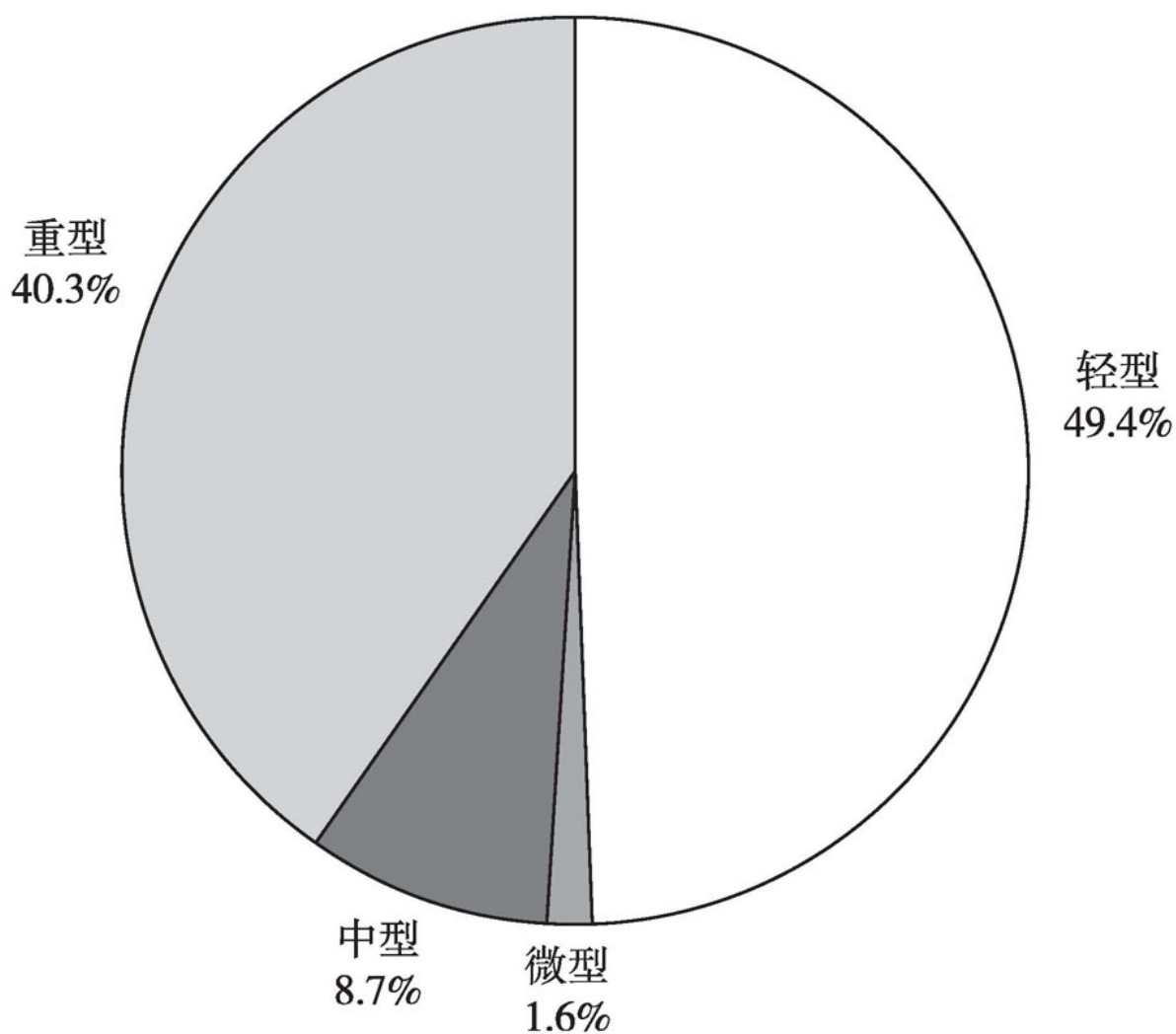


图 7 2014 年专用汽车底盘吨位比构成

从底盘供应量来看，年底盘供应量在 10 万台以上的主机厂仅北汽福田汽车股份有限公司和安徽江淮汽车股份有限公司 2 家，占底盘总供应量的 18.7%，年底盘供应量在 5 万台以上的主机厂有 7 家，占底盘总供应量的 42.4%。

单位：台

排名	底盘厂家	微型	轻型	中型	重型	总计
1	北汽福田汽车股份有限公司	42	125940	18600	43242	187824
2	安徽江淮汽车股份有限公司	31	62906	8014	38775	109726
3	东风汽车有限公司	0	783	13479	77177	91439

表 2 2014 年主要底盘生产企业情况

排名	底盘厂家	微型	轻型	中型	重型	总计
4	江铃汽车股份有限公司	0	85869	326	0	86195
5	中国第一汽车集团公司	0	4259	1818	76794	82871
6	陕西汽车集团有限责任公司	0	982	977	61716	63675
7	东风汽车股份有限公司	214	29968	19291	3720	53193
8	东风柳州汽车有限公司	0	2381	6545	40785	49711
9	东风商用车有限公司	0	2643	9165	37260	49068
10	上汽通用五菱汽车股份有限公司	1858	46874	0	0	48732

续表

（二）市场结构

2014 年，我国专用汽车工业产量排前 4 的企业集中度较 2013 年下降 6.6 个百分点，仅为 24.0%，且除普通自卸汽车集中度略有上升外，其余 7 类的市场集中度均呈现不同程度的下降。在此环境下，虽已出现了个别具备规模实力、资本实力和品牌优势的企业，但行业总体呈现“多、小、散”的特点，企业间的竞争更为激烈。

单位：家，%，个百分点

类 别	企业数	CR4	同比增长	市场结构
专用汽车	814	24	-6.6	原子型
厢式汽车	340	37.5	-10.1	中下集中寡占型
仓栅式汽车	86	43.6	-10.3	中下集中寡占型
罐式汽车	273	25	-7.2	原子型
起重举升汽车	115	49.2	-8.9	中下集中寡占型
特种结构汽车	293	40.4	-4.9	中下集中寡占型
专用自卸汽车	203	24.3	-8.4	原子型
普通自卸汽车	125	33.9	0.2	低集中寡占型
半挂车	354	16	-7.9	原子型

注：美国经济学家贝恩根据前 4 家最大企业的集中度（CR4）将集中类型分为 6 个等级，即极高寡占型 $CR4 > 75\%$ ，高度集中寡占型 $65\% < CR4 < 75\%$ ，中上集中寡占型 $50\% < CR4 < 65\%$ ，中下集中寡占型 $35\% < CR4 < 50\%$ ，低集中寡占型 $30\% < CR4 < 35\%$ ，原子型 $CR4 < 30\%$ 。

表 3 2014 年专用汽车产品市场结构

为进一步说明产量在企业之间的分配问题，我们先将专用汽车工业生产企业按 2014 年产量由低到高排序，然后考虑产量最低的任意百分比企业所得到的产量百分比。将这样的企业数百分比累计和产量百分比累计的对应关系描绘成图形，即得到 2014 年专用汽车行业洛伦兹曲线。从图 8

中我们可以清晰地看到，洛伦兹曲线严重偏离绝对平均线，说明我国虽然专用汽车生产企业数量众多，但绝大部分企业生产规模小、实力弱，市场上绝大部分产品的供给仍由少数企业掌控。

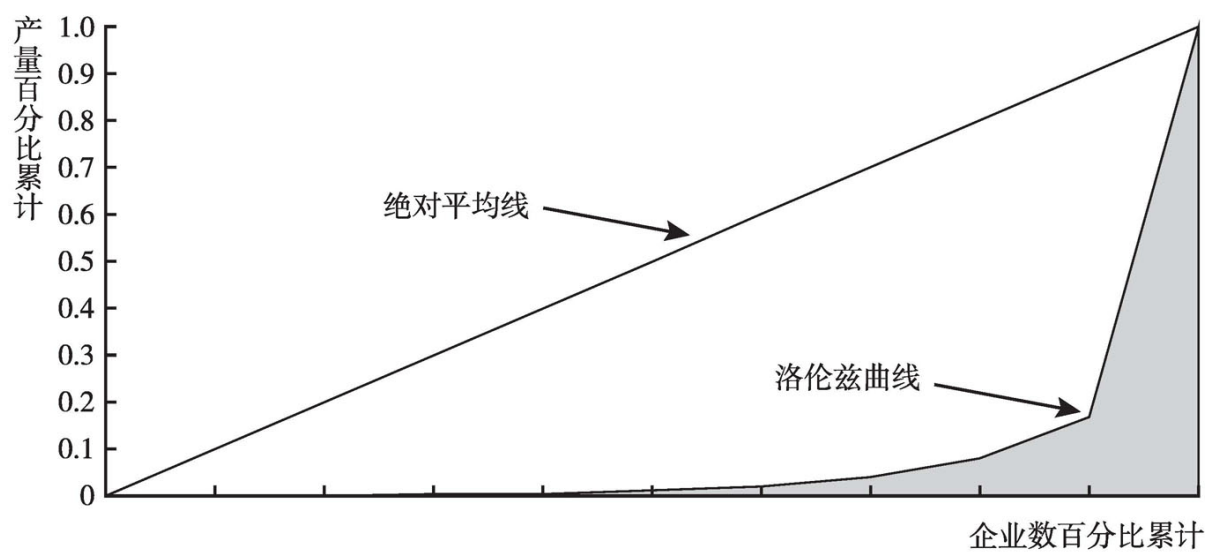


图 8 2014 年专用汽车行业洛伦兹曲线

二 2014 年专用汽车细分市场

（一）厢式汽车市场

2014 年，我国厢式汽车在产企业 340 家，年产量 638530 辆，CR4 为 37.5%。行业内年产量排名前十的企业和车型构成情况如下。

单位：辆，%

排名	企业名称	产量	占行业年产量比重	增长率
1	北汽福田汽车股份有限公司	86972	13.6	-12.5
2	安徽江淮汽车股份有限公司	64525	10.1	-48.1
3	江西江铃专用车辆厂	59443	9.3	12.2
4	重庆长安汽车股份有限公司	28298	4.4	62.5
5	东风汽车有限公司	27667	4.3	4.7
6	南京汽车集团有限公司	24645	3.9	-33.2
7	河北长安汽车有限公司	21103	3.3	24.6
8	中国第一汽车集团公司	19696	3.1	142.1
9	柳州五菱汽车工业有限公司	19309	3.0	-31.9
10	东风汽车股份有限公司	17868	2.8	-16.0
合 计		369526	57.9	

表 4 2014 年厢式汽车行业年产量排前十的企业情况

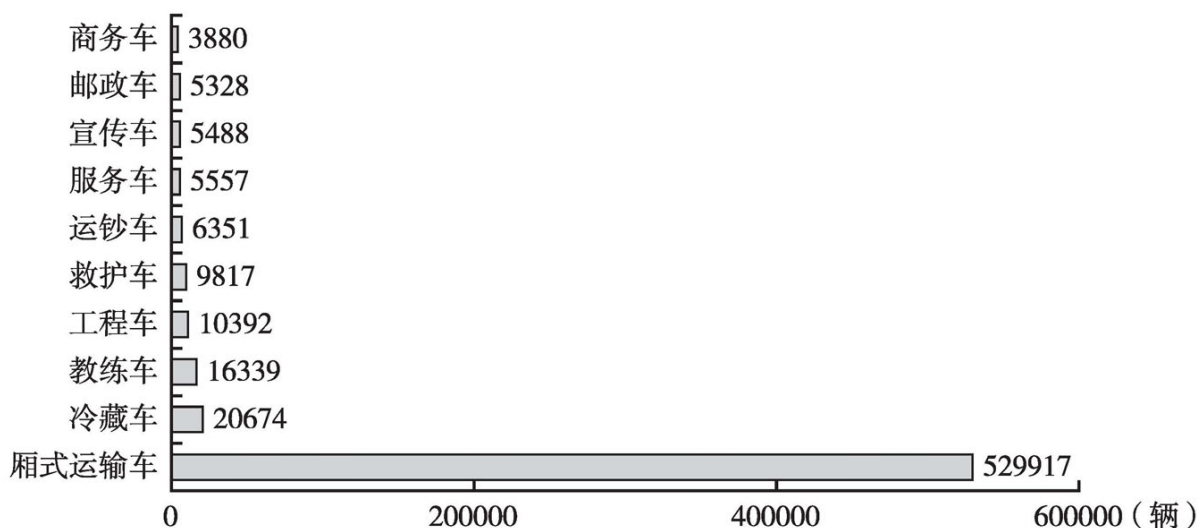


图 9 2014 年厢式汽车年产量排前十的车型情况

不难看出，2014 年厢式汽车生产企业竞争进一步加剧。从年产量来看，排名前 3 的企业中，除江西江铃销量实现正增长外，其余 2 家企业的销量均为负增长，安徽江淮销量同比下降 48.1%。重庆长安异军突起，强势增长，紧随其后，位列第 4，但年产量仅为江西江铃的 47.6%，且与随后 6 家的年产量相比差距不大。值得注意的是，一汽集团调整战略后表现抢眼，销量同比增长 142.1%。从车型来看，厢式运输车作为厢式汽车中的绝对主力车型，占厢式汽车年产量的比例高达 83.0%。此外，随着冷链物流市场的快速扩容，冷藏车作为冷链物流运输的主要装备，年产量大幅攀升，同比增长 46.6%，顺利突破了 2 万辆大关。

（二）普通自卸汽车市场

2014 年，我国普通自卸汽车在产企业 125 家，年产量 464210 辆，CR4 为 33.9%。行业内年产量排名前十的企业构成情况如下。

单位：辆，%

排名	企业名称	产量	占行业年产量比重	增长率
1	陕西汽车集团有限责任公司	45624	9.8	-33.9
2	北汽福田汽车股份有限公司	44543	9.6	-29.9
3	东风汽车有限公司	38718	8.3	-25.8
4	北京福田戴姆勒汽车有限公司	28657	6.2	-22.5
5	中国重汽集团成都王牌商用车有限公司	25959	5.6	-11.2
6	上汽依维柯红岩商用车有限公司	23954	5.2	-34.1
7	东风柳州汽车有限公司	23228	5.0	5.1
8	中国重汽集团济南卡车股份有限公司	21241	4.6	-24.3
9	四川现代汽车有限公司	20885	4.5	13.6
10	中国第一汽车集团公司	20587	4.4	11.5
合 计		293396	63.2	

表 5 2014 年普通自卸汽车行业年产量排前十的企业情况

可以看到，2014 年普通自卸汽车年产量出现大幅下降，排名前 6 的企业的销量平均降幅达到了 26.2%。这主要是因为普通自卸汽车受房地产投资和基础设施投资影响较大，2014 年我国房地产投资增速持续放缓，并拖累整体投资增速，基础设施投资虽有所增加，但仍不能扭转固定资产投资减速的局面，从而拉低了市场需求。

（三）仓栅式汽车市场

2014 年，我国仓栅式汽车在产企业 86 家，年产量 255820 辆，CR4 为 43.6%。行业内年产量排名前十的企业构成情况如下。

单位：辆，%

排名	企业名称	产量	占行业年产量比重	增长率
1	中国第一汽车集团公司	29773	11.6	94.9
2	一汽解放青岛汽车有限公司	28234	11.0	1.5
3	东风汽车有限公司	27155	10.6	-27.2
4	安徽江淮汽车股份有限公司	26492	10.4	-62.7
5	一汽红塔云南汽车制造有限公司	19852	7.8	-3.2
6	北汽福田汽车股份有限公司	18614	7.3	-36.3
7	重庆长安汽车股份有限公司	11340	4.4	18.8
8	东风柳州汽车有限公司	10324	4.0	18.4
9	北京福田戴姆勒汽车有限公司	10043	3.9	34.0
10	青岛五菱专用汽车有限公司	9864	3.9	/
合 计		191691	74.9	

注：增长率标记为“/”，说明该企业该类产品 2013 年产量为 0 或仅为个位数，视同为 0，下同。

表 6 2014 年仓栅式汽车行业年产量排前十的企业情况

虽然仓栅式汽车市场 CR4 为 43.6%，但实际上大型主机集团凭借底盘优势，控制着市场上绝大部分产品的供给，如一汽、东风、江淮、福田四大集团（含控股公司）占据着 66.6%以上的市场份额，市场集中度非常高，业内市场机会很小，且该车型结构简单、利润率低，建议企业谨慎介入。

（四）半挂车市场

2014 年，我国半挂车在产企业 354 家，年产量 234023 辆，CR4 为 16.0%。行业内年产量排名前十的企业和排名前八的车型构成情况如下。

以上内容仅为本文档的试下载部分，为可阅读页数的一半内容。如要下载或阅读全文，请访问：<https://d.book118.com/408012141001006130>