

2014年齿轮行业市场分析及 2015年市场趋势分析

□ 中国齿轮工业协会（筹）/陈宪宇

机械工业是投资拉动型行业，受宏观经济环境影响较大，在经济新常态下的中速或中低速的发展，经济运行下行压力依然较大，支撑机械发展的经济平稳增长的需求仍然缺乏较强的拉动力和刚性需求，新的增长点和促进点尚不明确，原有增长点难以弥补因经济下滑和产品结构调整等带来的收缩影响。从发展的眼光以及目前适应的产销增长速度与产能过剩情况来看，需求不足的矛盾仍然十分突出。所以，2015年机械行业还将保持一定的增长速度，一季度赖以拉动机械工业增速的汽车行业下行压力有增无减，汽车行业产销增幅显著回落。据中汽协发布的数据显示，一季度汽车产销同比分别增长5.26%和3.9%，增速较2013年和2014年同期明显下降。与此同时，国家统计局发布的数据显示，一季度汽车行业景气指数报98.9，较2014年四季度下降0.5个百分点，行业运行状况继续降温。汽车产销量分别完成620.16万辆和615.3万辆，比2014年同期分别上涨5.3%和3.9%，增幅比上年同期分别回落3.9%和5.3%。一

季度，汽车出口18.32万辆，比上年同期下降12.3%。2014年经销商库存率已达1.5个月的量，将会给2015年的产销产生较大影响。

2014年全国汽车齿轮行业经济运行态势

2014年是齿轮行业的“小年”，从国家统计、行业统计以及相关企业的统计报告中，据不完全统计，全年实现产值1 724亿元，同比增长约5.6%；出口总额74亿美元，同比提高8.7%；进口总额92亿美元，同比提高12.6%。

汽车行业是机械工业中权重最高的行业，主营收入占总量的32%，利润总额点总量的42%，增

长一直快于机械工业。

2014年，全国汽车产销量分别为2 349万台和2 348万台，同比2013年增长6.8%。销量在全球的占比从2001年的4.4%扩大至2014年的25%以上，连续6年成为全球最大的汽车产销国（见图1）。

在市场的刚性需求和整车生产规模迅速扩大的利好下，汽车齿轮产业也得到了显著发展，齿轮行业在汽车18个零部件领域中占据了4个，在驱动零部件12个主要生产商中占据了7个。产量、产值、增长速度不断提升。20年间（1992～2012年）平均每家完成税前利润从120万元提升到3 300万元；营业收入从1千万元到3.7亿元，提高了

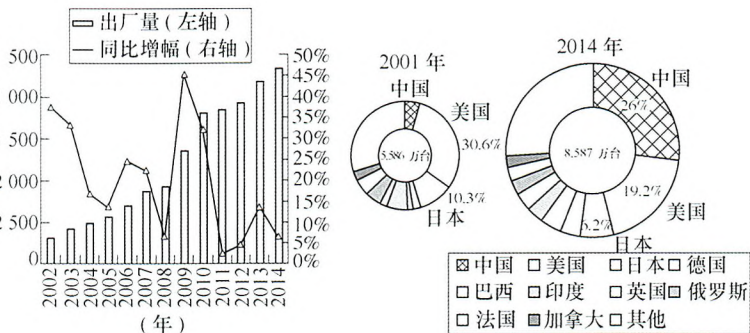


图1 我国历年汽车出厂量及与全球汽车销售量占比

27.5倍和37倍。

1.乘用车车齿轮

齿轮行业2014年共生产汽车齿轮2 480万套，其中乘用车齿轮2 004万套，比2013年增长9.2%，增速下滑5.4个百分点。其中，基本型乘用车齿轮产量1 327.66万套，同比增长2.78%；多功能型乘用车（MPV）齿轮产量204万套，同比增长47.7%；运动型乘用车（SUV）齿轮446万套，同比增长37%；交叉型乘用车齿轮136万套，同比下降19%。整个汽车齿轮产量主要表现为乘用车拉动：SUV增长突出，轿车下降，SUV由2008年的47万套增长到2014年424万套，占乘用车市场的21%，6年间增长近3倍；而轿车的占比从2008年的75%下滑到2014年的63%，这种态势还将持续发酵。

在整个轿车齿轮产量中，又有所分化，其中1.6L排量以上的齿轮产品有所下降，1.6L排量以下的齿轮产品有所上升。2014年产量912万套，同比增约5%，占轿车总比重75%。乘用车市场目前呈现的另一个变化是随着合资品牌的竞争加入，市场占有率在发生着变化，呈不断下降之势，而合资品牌汽车则有所上升。2014年乘用车齿轮2 004万套中，中国品牌793万套，占总产量的39.4%，下降32.01个百分点，而且连续4年持续下降。与中国汽车工业协会公布的2011~2014年中国品牌乘用车市场占有率趋势相符：2011~2014年中国品牌轿车市场占有率分别为29.11%、28.38%、28%和22.4%。究其原因，是合资品牌中低端车型的加快

发展和品牌价值的作用。2014年产量前10位的只有两家是中国品牌（第83和第103位）。齿轮行业主供乘用车制造商前20位的产量1970.1万套（见表1）。

降幅最大的分别是哈飞、通家、中兴、理念、一汽和长城产品，降幅分别为87.6%、92.2%、84.4%、67.3%、50.9%和47.3%；增幅最大的产品是福仕达、川汽、华泰、北京和金杯，增幅分别为95.5%、89.3%、88.2%、84.8%和80.8%。

2.商用车齿轮

2014年齿轮行业共生产商用车齿轮387.37万套，同比2013年下降5.66%。其中：客车齿轮产量61.42

万套，同比2013年增加7.27%。客车中、大客车齿轮8.57万套，同比增长2.21%；中型客车齿轮7.92万套，同比下降14.17%；轻客齿轮45.01万套，同比增长14.11%，总体保持了增长的态势。2014年由于货车受排放标准升级、套牌行为、油品及尿素供应不到位，中型货车受到重大影响，整车销量下滑导致中型货车齿轮的下滑，同比2013年中型货车齿轮减少25.17万套。2014年全年货车齿轮产量324万套，同比下降7.99%。其中：重货齿轮产量76.01万套，同比下降1.71%；中货齿轮产量25.17万套，同比下降13%；轻货齿轮产量17.07万辆，同比下降12.13%；微货齿轮产量54.22万辆，同比增长2.56%。货车齿轮

表1 乘用车齿轮主供制造商前20名产量（套/增减百分比）

序号	厂家	2011年/同比	2012年/同比	2013年/同比	2014年/同比
1	大众	2 240/+18%	2 630/+16%	3 108/+16%	3 576/+15%
2	通用	1 320/+17%	1 514/+15%	1 683/+11%	1 946/+16%
3	现代	1 202/+13%	1 380/+15%	1 597/+18%	1 796/+12%
4	日产	853/+22%	803/+5%	968/+20%	996/+3%
5	丰田	823/+4%	766/- 7%	878/+15%	976/+11%
6	本田	662/- 4%	641/- 2%	801/+24%	811/+4%
7	福特	341/+5%	440/+31%	699/+62%	822/+18%
8	长安	239/+1%	268/+13%	552/+114%	791/+45%
9	PSA	424/+8%	460/+9%	573/+26%	747/+32%
10	长城	385/+24%	507/+33%	647/+29%	632/- 2%
11	奇瑞	621/- 3%	540/- 12%	451/- 19%	453/+1%
12	比亚迪	468/- 14%	489/+2%	526/+11%	458/- 13%
13	东风	164/+50%	245/+2%	345/+45%	457/+35%
14	吉利	468/+3%	519/+11%	574/+11%	450/- 22%
15	一汽	580/3%	454/- 22%	429/- 6%	386/- 100%
16	北汽	20/- 18%	40/+100%	105/+173%	346/+22%
17	宝马	97/+77%	167/+55%	227/+40%	299/+25%
18	铃木	297/+8%	279/+15%	250/- 11%	282/+14%
19	马自达	232/- 8%	193/- 18%	204/+7%	217/+7%
20	江淮	237/+9%	222/- 7%	223/+0%	216/- 4%

注：其他品牌制造商共供应齿轮2011~2014年分别为3 200、3 550、3 743、3 684（套）乘用车合计供应制造商1 970.1万套，同比增长10.1%。

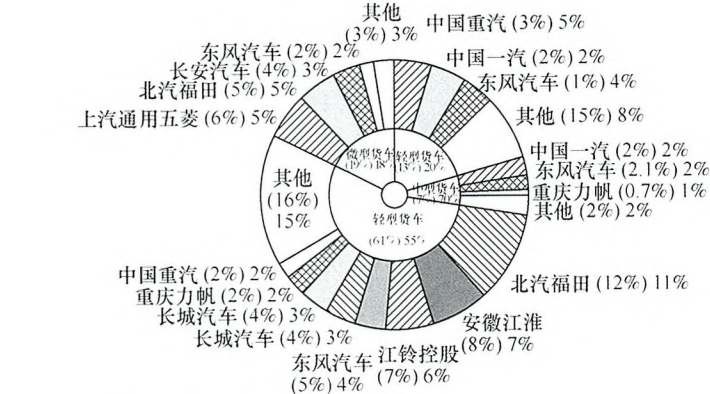
分制造商供应份额如图2所示，商用车各种齿轮主要供应制造商见表2，商用车齿轮2014年月度供货量见表2。

2015年汽车齿轮发展趋势

进入2015年，我国汽车工业进入了新常态下的运行环境。由产销高速增长转化为平稳的中速增长；从极力满足市场需求，以量为目标向良性社会资源禀赋转化；从投资性驱动向创新驱动转化；深化“两化”融合，肩负拉动消费和保持经济稳定增长的重责。汽车齿轮行业要满足汽车行业的转化，必须靠创新及掌握核心技术，建立企业和产业的品牌文化建设，靠紧跟汽车行业新的消费增长点，满足汽车市场多样化的个性化消费需求，关注商品品质高附加值的车型。建立新的营销模式，新的服务模式，满足汽车市场的需求。从而实现自身的效益，保证齿轮行业生产企业的可持续发展。

2015年是新常态下运行的第一年，也是“十二五”的收官之年和“十三五”的开局之年，所以，汽车齿轮行业将面临复杂多变的形势和很多不确定的因素。汽车齿轮行业的发展不单要靠内功，同时在很大程度上受汽车行业的左右和影响。

2015年汽车行业将面临三大压力：一是能源压力，2014年我国进口原油3.1亿t，对外依存度达到59.6%，预测到2020年依存度将达到70%，能源安全日益严重，而汽车用油占成品油总量的70%。国家有关规划明确提出到2020年新车平均耗



注：图中括号中数字为2013年数据

图2 2014年货车齿轮分制造商供应份额

油将达到5.0L/百公里，传统汽车耗油水平将不再受到保护，达不到标准的汽车将面临限产或停产处理。二是交通压力。由于汽车猛增给城市交通带来困难，地方政府开始将缓解交通堵塞的方法定在了限购、限行等行政政策措施。这些措施扭曲了市场需求，制约了汽车产业的发展。三是环境压力。由于我国城市

环境进一步恶化PM10和PM2.5为主要污染物大量滋生，国家对汽车尾气排放标准的加快升级，迫使汽车企业加大投入，通过技术升级来满足排放要求。不达标的企业将会受到停产或限产处理。这些都将对汽车行业提出更高的要求，一是程度上制约了产业发展。同时，也为汽车齿轮行业的发展增长了困难。

表2 商用车各车种齿轮主要供应制造商

重型货车	举挂牵引车	中型货车	轻型货车
1.中国重型汽车	1.中国一汽	1.中国一汽	1.北汽福田汽车
2.东风汽车	2.中国重型汽车	2.东风汽车	2.安徽江淮汽车
3.陕西汽车集团	3.东风汽车	3.重庆力帆汽车	3.江铃控股
4.中国一汽	4.北汽福田汽车	4.安徽江淮汽车	4.东风汽车
5.北汽福田汽车	5.陕西汽车集团	5.北汽福田汽车	5.金杯汽车
6.安徽江海汽车	6.成都大运	6.四川现代汽车	6.长城汽车
7.上汽依维柯红岩	7.上汽依维柯红岩	7.成都大运	7.重庆力帆汽车
8.北奔重汽	8.安徽华菱重型	8.庆铃汽车	8.中国重型汽车
9.安徽华菱重型	9.广汽日野	9.中国重型汽车	9.庆铃汽车
10.湖北三环	10.北奔重汽	10.山东唐骏欧铃	10.长安汽车
微型货车	大型客车	中型客车	轻型客车
1.上海通用五菱	1.郑州宇通集团	1.郑州宇通集团	1.金杯汽车
2.北汽福田汽车	2.厦门金龙联合	2.东风汽车	2.江铃控股
3.长安汽车	3.北汽福田汽车	3.金龙联合（苏州）	3.南京依维柯
4.东风汽车	4.金龙联合（苏州）	4.安徽江淮汽车	4.河北长安客车
5.山东凯马汽车	5.长沙比亚迪	5.安徽安凯汽车	5.北汽福田汽车
6.中国一汽	6.厦门金龙旅行车	6.厦门金龙联合	6.东风汽车
7.金杯汽车	7.扬州亚星客车	7.厦门金龙旅行车	7.厦门金龙联合
8.奇瑞汽车	8.中通客车	8.一汽丰田	8.上汽商用车
9.四川现代汽车	9.丹东黄海汽车	9.桂林客车工业	9.厦门金龙旅行车
10.广汽吉奥	10.上海申龙	10.河南少林	10.安徽江淮汽车

1. 汽车齿轮行业发展的有利因素

(1) 美国经济2015年预计将保持增长的态势，达到3%左右；欧盟有望止跌回稳，降中趋稳；日本经济将低位增长，一些发达国家经济增速将突破重围，有所提升。

(2) 2015年国家GDP增速仍然为7%，这个增速将给汽车行业保持一定的发展。

(3) 中国目前汽车千人保有量处在100辆的水平，有巨大的潜在消费空间，对乘用车的刚性需求还比较大。

(4) 国家从2013年下半年以来，基本建设增速幅度比较大，政府放权使很多基建项目得到批准。

(5) 城镇建设加快了速度，必将加快汽车的需求。

(6) 三线城市和四线城市的汽车市场较快的成长，将唤起汽车潜在需求。

(7) 加快淘汰黄标车的力度以及老旧车的力度将刚性增加购置需求。国家两个政策（《2014年黄标车及老旧车淘汰工作实施方案》、《大气污染防治行动计划》）规定到2015年，淘汰2005年以前注册的黄标车，基本淘汰京津冀、长三角、珠三角等区域内的500万辆黄标车。将对2015年汽车消费升级有较大的提升作用和促进作用。

(8) 国际油价的持续低位，对汽车消费将产生利好作用。

(9) 2015年车企计划普遍提高，看好汽车市场，对发展充满信心（见表3）。

从表3可清楚地看到，2014年上述70个品牌乘用车产量比原计划

增加的有46家，减少的有24家；而2015年计划增加产量的是60家，计划减产的只有10家。通过对比看到2015年制造商大部分看好市场，相信判断，对市场和新常态下的汽车刚性需求充满信心。齿轮生产企业可以此作为参考，积极进行产品结构的调整，搞好产品升级。

2. 不利因素

(1) 限购。由于多方面的原因，限购已经成为众多城市在治理中首先考虑的问题。目前已经有北京、上海、广州、贵阳、石家庄、天津、杭州和深圳8座城市。2015年将有更多的城市采取同类措施，对汽车发展产生不利影响。购车成本与挂牌的性价比将消费者推向合资品牌或进口汽车。

(2) 加大汽车使用费成本。很多城市在管理上手段单一，拿钱说话，抑制了汽车的消费能力和消费热情。例如限行、增加停车费、收取拥堵费等。

(3) 载货汽车面临持续下滑态势。由于国内经济下行，使得投资不足造成汽车提升乏力，投资不足导致公路、房地产下行进而导致货物运输下行，造成货运收入的下降，进而影响货车的购买量和购买力。

(4) 由于经济下行，居民收入必定受到一定影响，在生活结构中的购车需求可能会后移，让位于其他方面，使车从刚性需求变为选择需求。

(5) 汽车出口将持续低迷。由于国际政治经济因素的影响，以及技术、品牌、营销手段的影响，以及部分国家政局不稳，非洲、南美市场效果的变化，加之卢布危机，近两年汽车出口下行的态势将

持续，且充满很多不确定因素。

(6) 油耗标准的降低。中国政府于2005年7月开始实施乘用车油耗限值标准，考核项目分为行业油耗目标值、车型油耗标准和企业平均油耗值，目前已经进入第三阶段。针对未达标的企业、政府在2014年10月公布了相关处罚规定，并于2014年11月开始实施。对于未达标企业给予公开通报、暂停生产或限产、停产等处分，此举将影响汽车齿轮生产企业的产量、产值和利润。

(7) 由于汽车齿轮生产厂家积极推进产能扩张，目前整个行业产能已达到市场需求的1.8倍，从2010年开始，行业开工率呈下降趋势。目前，内资企业的开工率在42%，整个行业的开工率约52%，外资企业开工率约78%。这种态势下，降价促销是惟一出路，所以未来汽车齿轮行业的竞争将更加激烈。优胜劣汰将愈加显著。

(8) 新能源车实施节能汽车补贴政策以及上牌政策，促进消费者购买新能源汽车，从而减少了传统燃油汽车的产量，从而影响了汽车齿轮的产量。

3. 发展趋势

2015年1~2月份商用车累计同比减少16.2%，降至53.6万辆。由于2015年1月开始实施柴油车国IV排放法规，企业调整库存，以及2月春节放假的影响，货车的各细分市场均出现两位数的减产。货车整体同比大幅减产30.3%，客车增产26%。从货车分市场看，重型货车同比减少50.1%，产量迅速下滑。例如市场占有率首位的东风汽车

表3 分品牌乘用车2015年计划产量及与2014年产量对比 (单位: 辆)

品牌	2014年	增减率	2015年计划	与2014年实绩相比的增减率	品牌	2014年	增减率	2015年计划	与2014年相比
大众	2 710 503	13.1%	2 830 000	4.4%	启辰	114 035	7.9%	140 000	22.8%
通用	1 723 939	11.8%	1 900 000	10.2%	金杯	100 677	80.8%	63 710	↓ 36.7%
五菱	1 404 798	6.0%	1 562 144	11.2%	幻速	84 696	—	n.a.	—
现代	1 120 048	8.7%	1 160 000	3.6%	风神	80 107	0.0%	43 000	49.8%
长安	973 337	18.4%	1 220 000	25.3%	三菱	73 255	17.1%	85 500	16.7%
丰田	956 285	11.5%	1 020 000	6.7%	夏利	72 059	↓ 44.8%	130 000	80.4%
日产	859 490	2.0%	881 500	2.65%	菲亚特	68 090	40.8%	83 000	21.9%
福特	801 603	18.1%	1 100 000	37.2%	青年	62 125	↓ 10.9%	n.a.	—
本田	795 399	5.8%	959 000	20.6%	江铃	59 100	62.65%	43 000	↓ 27.2%
起亚	646 006	18.2%	740 000	14.6%	东南	55 555	↓ 43.1%	107 500	93.5%
奥迪	513 000	24.8%	700 000	36.5%	MG	54 553	↓ 30.1%	90 000	65.0%
东风	475 776	12.3%	524 000	10.1%	华泰	54 073	88.2%	108 146	100.0%
奇瑞	461 225	1.6%	548 600	18.9%	纳智捷	52 200	67.0%	65 000	24.5%
比亚迪	437 725	↓ 13.5%	500 000	14.2%	福仕达	44 433	95.5%	n.a.	—
吉利	425 773	↓ 22.5%	450 000	5.7%	一汽	42 383	↓ 50.95	56 800	34.0%
哈弗	429 328	53.5%	690 000	60.7%	昌河	29 819	1.0倍	62 000	107.0%
标志	384 005	42.2%	450 000	17.2%	长丰	18 403	↓ 24.6%	47 800	159.7%
雪铁龙	343 019	21.4%	410 000	19.5%	击奥	14 518	↓ 11.4%	n.a.	—
斯柯达	282 258	22.1%	320 000	13.3%	江南	13 686	↓ 44.6%	n.a.	—
宝马	279 258	34.6%	324 000	16.0%	思铭	11 014	↓ 27.0%	10 000	↓ 9.2%
铃木	262 779	14.1%	320 000	21.5%	四川汽车	8 703	89.3%	n.a.	—
马自达	197 062	6.9%	242 000	22.8%	启腾	8 534	—	n.a.	—
江淮	195 570	↓ 3.8%	324 000	65.75	黄海	7 616	↓ 35.1%	n.a.	—
威旺	186 544	36.0%	300 000	61.0%	福田	7 262	↓ 10.3%	2 700	↓ 62.8%
长城	183 158	↓ 47.3%	53 000	↓ 71.1%	观致	6 967	—	n.a.	—
宝骏	181 586	80.7%	217 856	20.0%	大通	5 065	—	n.a.	—
奔腾	179 453	48.0%	177 700	↓ 1.0%	理念	4 547	↓ 67.3%	1 000	↓ 78.0%
奔驰	155 907	237%	309 000	98.2%	沃尔沃	4 385	17.4%	n.a.	—
众泰	152 566	39.3%	200 000	31.1%	红旗	2 708	↓ 9.2%	3 000	10.8%
北京	148 609	84.8%	90 300	↓ 71.1%	英菲尼迪	2 441	—	n.a.	—
力帆	147 847	↓ 14.3%	200 000	35.3%	哈飞	2 001	↓ 87.6%	n.a.	—
中华	137 939	↓ 35.4%	87 290	↓ 36.7%	永源	1 880	↓ 63.2%	n.a.	—
海马	136 437	↓ 10.7%	130 000	↓ 4.7%	五十铃	1 287	42.1%	n.a.	—
荣威	125 465	↓ 17.5%	170 000	35.5%	航天	1 280	51.5%	n.a.	—
传祺	116 313	37.5%	160 000	37.6%	昌河铃木	453	↓ 58.9%	n.a.	—

的产量也由1月份的8 936辆减少到4 849辆, 减少近50%。中型货车方面, 中国一汽保持市场份额首位, 江铃汽车也大幅下滑; 大型客车方面, 郑州宇通市场份额也由1月份的32.0%缩减至28.0%。1~3月商用车大幅回落, 产销89.15万辆和84.79万辆, 同比下降18.44%和19.48%。商用车齿轮快报显示库存

量达到1.2个月当量。乘用车同比增速略低。一季度乘用车产销531.01万辆和530.51万辆, 同比增长10.66%乘8.95%。中汽协发布的数据显示, 一季度汽车产销同比分别增长5.26%和3.9%, 较2013年和2014年显著下滑。原因主要是受商用车产销萎靡拖累; 而商用车持续下滑是受经济下行的压

力和私拍该标准的影响。
4.2015年预测
统观全局, 中汽协预计2015年汽车产销同比增长7%。国家统计局发布的数据显示, 一季度汽车行业景气指数报98.9, 较2014年同期下降0.5个百分点, 表明行业运行状态继续降温。因此, 2015年汽车齿轮行业的增速预计为5.6%。 **AME**