

汽车零部件一半轴行业研究

作者：武慧敏

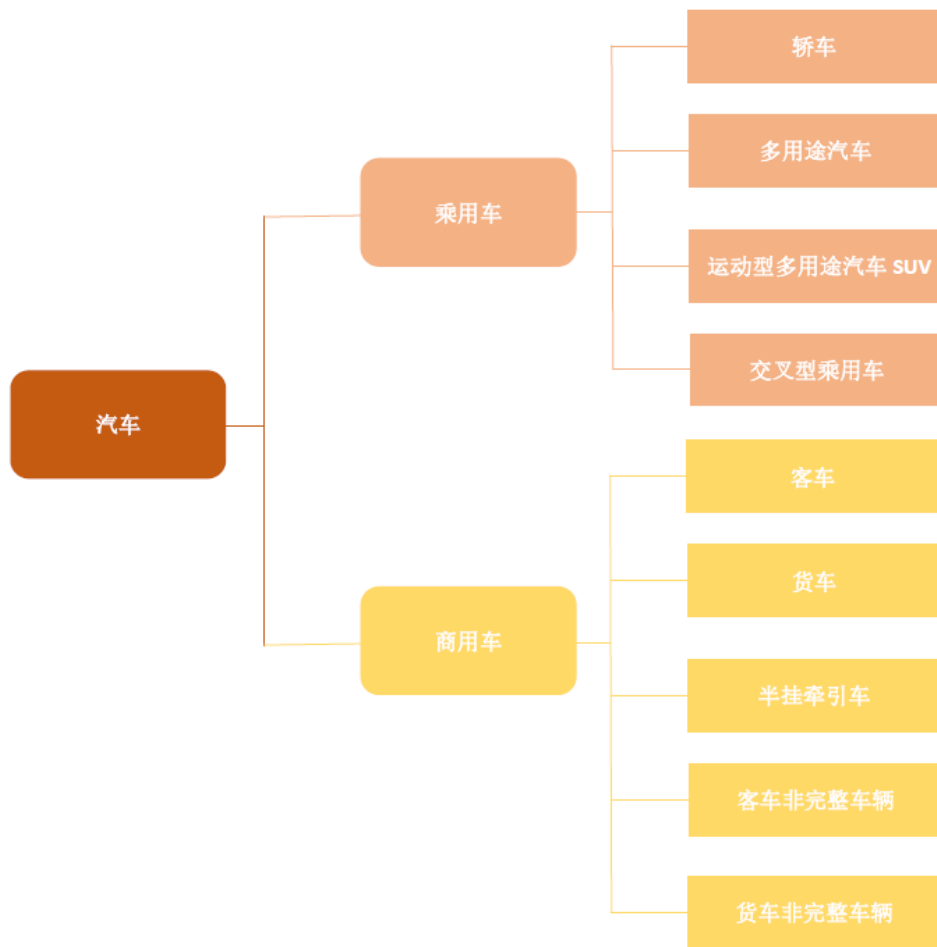
根据《国民经济行业分类》国家标准（GB/T4754-2011），汽车零部件所处的行业为“C36 汽车制造业”当中的“C3660 汽车零部件及配件制造”；根据证监会颁布的《上市公司行业分类指引》（2012 年修订版），汽车零部件所处行业为“C36 汽车制造业”；本文在汽车零部件行业大格局下重点分析汽车半轴行业。

一、汽车零部件一半轴行业概况

1、行业基本情况

汽车一般指由动力装置驱动，具有四个以上车轮的非轨道、无架线的车辆，主要用于载运人员和（或）货物、牵引载运人员和（或）货物及其他特殊用途。

汽车主要分为乘用车和商用车。在设计和技术特性上，乘用车是主要用于载运乘客及其随身行李和（或）临时物品的汽车，其包括驾驶员座位在内最多不超过9 个座位；商用车是用于运送人员和货物的汽车，包含所有的载货汽车和9座以上的客车。乘用车和商用车可进一步细分，具体如下：



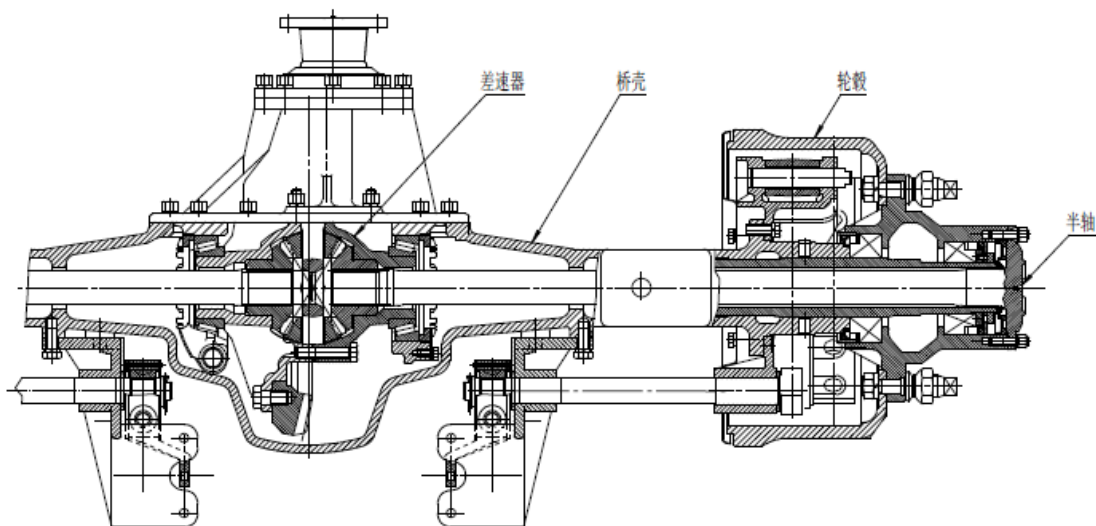
一辆汽车由几万个零部件组成，而这些零部件按不同的功能及搭配又可分为几大系统。传统的汽车构造基本被分为四大系统，具体如下表所示：

基本构成	组成
汽车发动机	由 2 大机构 5 大系组成：曲柄连杆机构、配气机构、冷却系、燃料供给系、润滑系、点火系、起动系
汽车底盘	由传动系、行驶系、转向系和制动系四部分组成
汽车车身	主要包括：车身壳体（白车身）、车门、车窗、车前钣制件、车身内外装饰件和车身附件、座椅以及通风、暖气、冷气、空气调节装置等。在货车和专用汽车上还包括车箱和其它装备
电气设备	由电源和用电设备两大部分组成。电源包括蓄电池和发电机，用电设备包括发动机的起动系、汽油机的点火系和其它用电装置

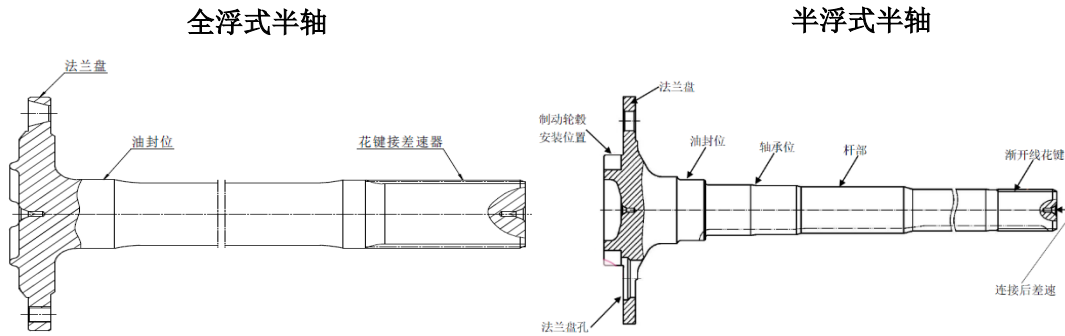
汽车零部件按其在整车上的功能及系统模块，又可细分为七大系统车身与内饰、传动与控制、电气仪表照明、发动机零部件、电子电气、悬挂与制动、娱乐信息等。这些系统中每个大系统又可分为几个小系统，每个小系统中又包含诸多具体的单个零部件。具体情况如下：

系统	模块构成
车身与内饰	面板和仪表盘、座椅、安全带和气囊、门把手、锁和铰链、冲压件、其他
传动与控制	离合、变速箱、转向、传动节轴与差速、车轮、其他
电器仪表照明	车灯、速度计、雨刮&玻璃清洗、开关&线束、空调、其他
发动机零部件	喷射&供油、排放、散热、机械构造、进气、其他
电子电气	点火、发电&起动、控制电子、其他
悬挂与制动	悬挂、制动、其他
娱乐信息	导航、音箱、其他

汽车半轴归置于汽车底盘系统，并属于传动与控制系统，是差速器与驱动轮之间传递扭矩的实心轴，其内段一般通过花键与半轴齿轮连接，外端与轮毂连接。其所处车桥结构如下：



根据半轴支承型式的不同，可分为全浮式与半浮式两种，全浮式半轴在工作时仅承受扭矩，其两端不承受任何力和弯矩，被广泛应用于各类汽车上，并且装置该类半轴的汽车，半轴本身并不承重，主要由外套半轴的车桥来承重，因而更多地应用于重、中型汽车；半浮式半轴在工作时除承受扭矩外，还要承受车轮传来的垂直力、驱动力和侧向力引起的弯矩，装置该类半轴的汽车，半轴本身要承担承重的功能，因为较多地应用于轻、微型汽车。全浮式半轴与半浮式半轴结构如下：



2、汽车零部件行业发展现状及趋势

(1) 全球市场发展现状及趋势

全球汽车零部件市场规模除 2008 年、2009 年受金融危机影响出现下降外，近十年基本保持稳定增长。根据全球工业分析公司（GIA）预测，2015 年全球汽车零部件市场将达到 1.4 万亿美元的规模。

1) 独立化、规模化趋势

20 世纪 90 年代以来，跨国汽车公司的生产经营，由传统的纵向一体化、追求大而全的生产模式，逐步向精简机构、以开发整车项目为主的专业化生产模式，大幅度降低了汽车零部件的自制率，零部件全球化采购成为潮流。整车企业按照 QCDS（质量、成本、交期和服务）或 QCDD（质量、成本、交期和开发）的原则制定采购策略，于全球范围内对零部件进行竞争性采购。

序号	全球整车配套销售额 (亿美元)	2011 年度		2012 年度		2013 年度	
		金额	增幅	金额	增幅	金额	增幅
1	Robert Bosch GmbH 罗伯特·博世（德国）	397.53	-7.46%	367.87	-7.46%	401.83	9.20%
2	Denso Corp. 电装公司（日本）	341.53	0.14%	342.00	0.14%	358.49	4.80%
3	Magna International Inc. 麦格纳国际公司（加拿大）	283.00	7.52%	304.28	7.52%	343.75	13.00%
4	Continental AG 大陆公司（德国）	305.21	7.47%	328.00	7.47%	335.00	2.10%
5	Aisin Seiki Co.Ltd. 爱信精机（日本）	271.96	10.60%	300.80	10.60%	271.25	-9.80%
6	Hyundai Mobis 现代摩比斯（韩国）	188.64	13.18%	213.51	13.18%	246.77	15.60%
7	Faurecia 佛吉亚集团（法国）	225.00	0.00%	225.00	0.00%	239.50	6.40%
8	Johnson Controls Inc. 江森自控（美国）	212.80	5.80%	225.15	5.80%	234.40	4.10%

9	ZF Friedrichshafen AG 采埃孚集团（德国）	178.60	188.43	5.50%	204.34	8.40%
10	Lear Corporation Limited 李尔公司（美国）	141.57	145.67	2.90%	162.34	11.40%
合计		2,545.84	2,640.71	-	2,797.67	-

资料来源：Auto News，天风证券

整车企业零部件的全球化采购以及零部件工业的国际化，使汽车零部件成为典型的国际化产品，整车与零部件企业之间的配套模式相应产生变革。从全球范围看，整车与零部件生产一体化、大量零部件企业依存于单个整车企业的产业组织方式得到弱化，汽车零部件企业逐步走向独立化、规划化发展之路，以多系列、大规模生产为众多的全球整车企业提供配套供应服务。

2) 系统化开发、模块化制造、集成化供货成为发展方向

基于降低成本、缩短周期及提高竞争力等目的，整车企业在产品开发上运用平台战略，系统化开发、模块化制造、集成化供货渐而成为汽车零部件行业之发展方向。

近年来，迫于降低成本压力，整车企业将部分研发、生产、装配工作委托于零部件供应商，要求其进行系统化开发，进而实现了零部件生产的外部化。零部件厂商不再是单纯来样或来图加工，而要承担产品设计、制造、检验、质量保证、及时供货以及市场服务等方面的责任。具备研发、生产、装配能力并且具备良好信誉的零部件供应商方才能成为整车企业的一级配套供应商，而其他零部件供应商只能成为二级或更低级别的供应商。

基于此背景，汽车零部件企业积极参与全球整车同步开发或超前开发，越来越多地介入到整车开发与生产过程，进而形成推动汽车零部件技术发展的新动力，部分零部件企业甚至能够提供某一完整功能部分或子系统。当前，全球汽车企业将约占其新产品价值 50%的产品总成或子系统研发工作进行外包，随着行业发展，该比例将进一步上升。

在系统化开发的同时，整车企业还要求零部件企业实现零部件的模块化制造与集成化供货，按照订单要求、按正确顺序为汽车生产线提供零部件。目前，整车制造企业更类似于一个组装厂，一些主要的、高附加值的零部件将以整体模块的形式，由零部件企业进行生产，而这也使得汽车生产更专业化，装配速度更快，更能适应顾客个性化需求。

3) 国际产业转移的层次越来越高

20 世纪 90 年代后期以来，为有效降低成本，开拓新兴市场，汽车零部件企业不仅向中国、墨西哥、印度、东欧等低成本国家及地区大规模转移生产制造环节，而且将转移范围逐步延伸至研发、设计、采购、销售及售后服务环节，转移的规模越来越来，转移层次越来越高。通过国际产业转移，汽车零部件企业可以最大限度地利用全球化机遇。当前及可预见的未来，亚洲市场是各大汽车零部件跨国公司转移的重点，中国更是其业务拓展的重中之重。

4) 汽车零部件新技术发展迅猛

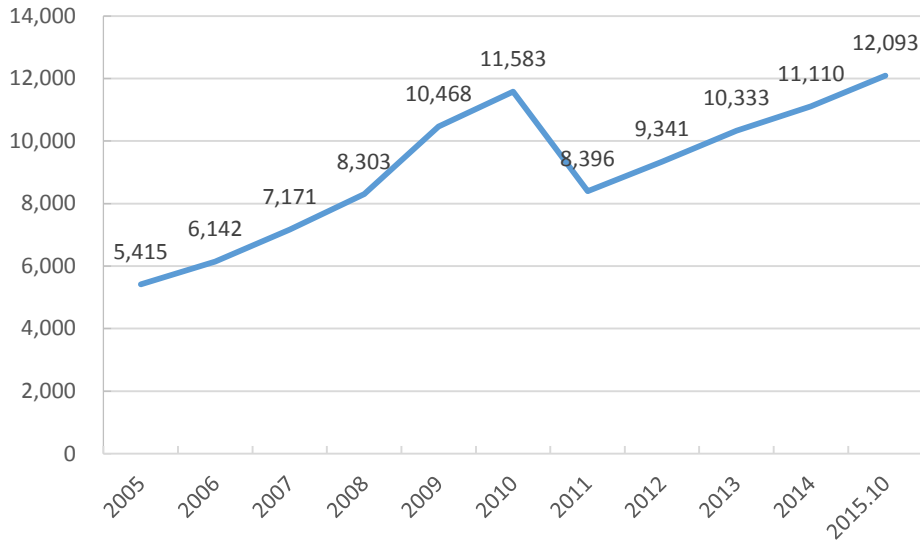
目前，各国政府和消费者对汽车的安全、节能、环保要求日益提高，同时法规标准趋于严格，汽车产品的个性化、多样化需求日益增强，这对汽车整车制造企业和零部件供应商提出了越来越高的要求。各国汽车零部件供应商纷纷把航空、航天、电子等领域的新技术、新材料应用于汽车零部件制造和集成上，汽车零部件新技术的发展趋势包括：①通用化、标准化；②轻量化；③环保、节能化；④电子化、智能化等方面。

(2) 国内市场发展现状及趋势

1) 国内市场发展现状

截止 2015 年 10 月底，全国规模以上汽车零部件及配件制造企业数量达 **12093 家**。全国规模以上汽车零部件及配件制造企业数量整体经历了先上升后下降，继而再上升的过程，2005 年企业数量为 5415 家，到 2011 年增加到 11583 家，后于 2012 年快速下降到 8396 家，之后逐步回升到 2015 年 10 月底的 12093 家，9 年间增长超 1.2 倍。

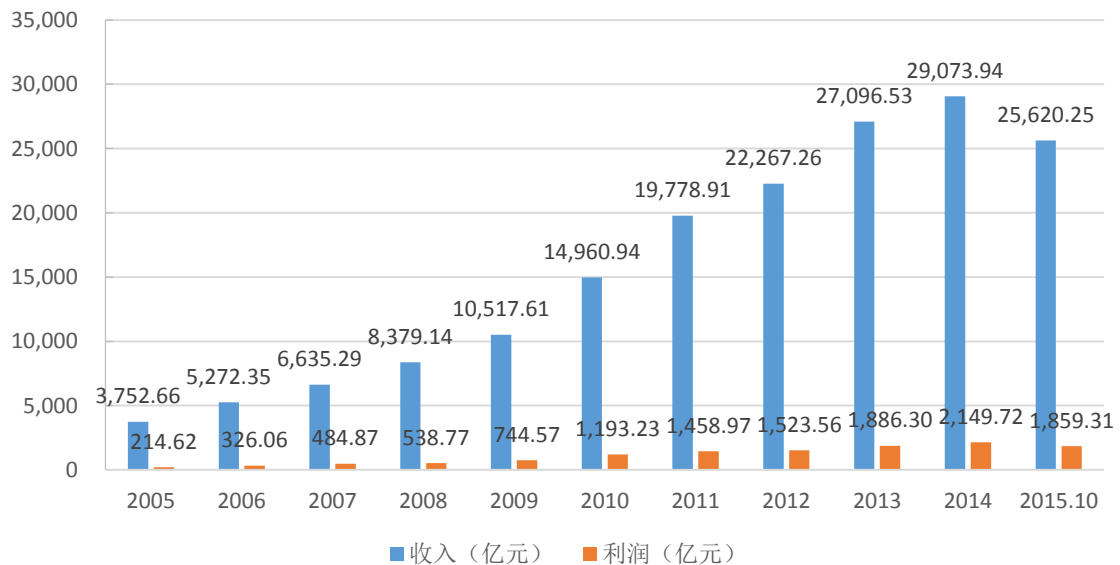
2015年10月底全国零部件企业数量超1.2万家



资料来源：国家统计局，天风证券

2014年全国汽车零部件企业主营业务收入达2.91万亿元，利润总额达2150亿元。随着我国汽车工业的快速发展，汽车零部件企业也处于快速增长期，2005年全国规模以上汽车零部件及配件制造企业共实现主营业务收入3752.66亿元，到2014年即增加到2.91万亿元，增长近7倍，年复合增长率达25.54%，截止2015年10月底，2015年度已实现收入2.56万亿元；2005年实现利润总额214.62亿元，到2014年即实现利润总额2149.72亿元，增长超9倍，年复合增长率达29.18%，截止2015年10月底，2015年度已实现利润总额1859.31亿元。

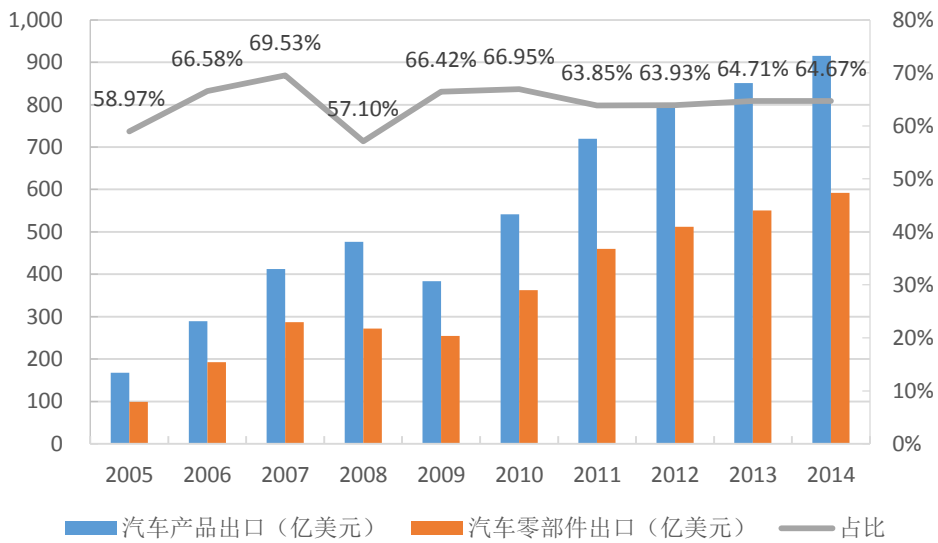
2005-2015年全国汽车零部件企业发展状况



资料来源：国家统计局，天风证券

2014年我国汽车产品出口额达914.96亿美元，汽车零部件出口额达591.73亿美元，均呈不断增长趋势。2005年我国汽车产品出口额为167.70亿美元，到2014年即增长到914.96亿美元，增长超4倍，年复合增长率达20.75%；2005年我国汽车零部件出口额为98.89亿美元，到2014年即增长到591.73亿美元，增长近5倍，年复合增长率达21.99%；整体上，我国汽车零部件出口额占汽车产品出口额比重维持在60%以上。

我国汽车零部件出口额持续增长且占汽车产品出口额60%以上



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

从空间分布来看，经过10多年发展，我国的汽车整车制造已形成东北、环渤海、珠三角、华中、西南和长三角等六大产业集群，而国内的汽车零部件企业也基本围绕这六大产业集群布点。

目前发展存在的问题：

长期以来，我国汽车工业由于受重整车轻零部件、重引进轻自主等思想的影响，导致我国汽车零部件行业跟整车行业未能同步发展。主要市场特点表现在两方面：

首先，虽然我国本土零部件企业已初具自主研发实力，但目前大部分企业仍以科技含量较低的机械类产品及劳动密集型产品居多，一些汽车零部件的关键技术大多被外资企业所垄断。

目前在国内汽车市场，外资（其中55%为外资独资企业、45%为合资企业）

控制了高达 70% 以上的关键汽车零部件的市场份额；依据中国汽车工业协会 2009 年撰写的《中国汽车产业现状、问题及政策建议》，目前本土零部件企业占据国内零部件企业数目超过 80%，而销售额却只拥有 20%-25%，且主要集中在非关键零部件市场。

其次，本土零部件企业一般较难打入国外知名汽车品牌企业的供应链体系，目前本土零部件企业仍主要给本土品牌整车配套。

2) 国内市场发展趋势

① 产业升级进入加速阶段

国内汽车零部件制造业的国际化，以及合资整车企业将更多的先进车型引入国内生产等因素，使得国内制造的汽车零部件技术含量及产品附加值大大提高，同时带动企业的生产技术、研发水平、管理水平等同步提升，在一定程度上推动汽车零部件产业的升级。

同时，外资整车企业和汽车零部件企业在华发展带来的技术外溢，也给内资零部件企业的发展带来了一定的机遇，尤其是外资公司在华采购，合资企业基于降低成本的考虑寻找内资供应商，以及跨国零部件企业选择二级、三级供应商等因素，带动了部分内资企业加速发展，共同推动了产业的升级。

② 行业集中度逐渐升高

当前，全球汽车零部件生产企业集团化趋势不断深化，汽车行业的“倒金字塔”结构雏形初现：少数几家企业垄断了某个零部件的生产，并提供给多家整车企业。如在国际上，德国博世（Bosch）、德尔福（Delphi）、美国德纳（Dana）等跨国汽车零部件巨头已在各自领域形成一定的垄断优势。

目前，我国共有几万家汽车零部件企业，虽出现了专业化的零部件生产商，但由于起步较晚，与国际零部件巨头相比仍有不小差距，大多数企业的规模较小，行业集中度较低。近年来，随着我国汽车产业的规模逐步扩大，汽车零部件行业逐渐出现产业集群趋势；同时，随着优势企业加大创新投入、主动进行产业升级和扩大规模，我国汽车零部件行业的集中度将不断提高。

③ 配套体系不断完善，配套能力逐步提高

国内汽车零部件企业的起步较晚，在技术、质量等方面均无法全面满足国内汽车工业的发展需求，加之国内汽车整车企业数量较多，需求较为多元化，

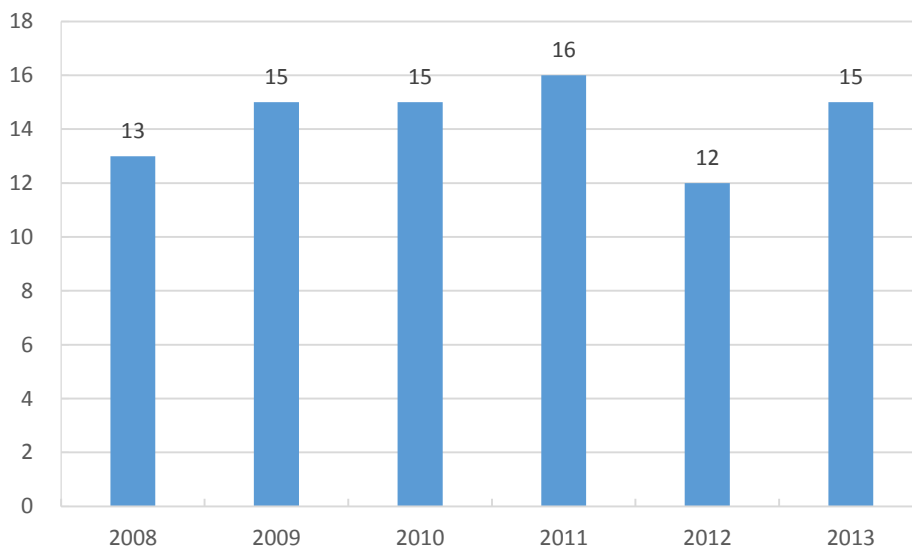
导致国内汽车零部件配套市场成为全球最开放的市场之一。来自欧美、日韩等地的零部件一级供应商与外资整车品牌直接配套，而国内本土的零部件供应商也凭借成本优势以及技术升级，有机会成为欧美、日韩客户的配套供应商。

近年来，随着国内主机厂与零部件厂的零整关系模式得到了市场的广泛认可，国内整车厂商开始重新梳理自己的核心战略供应商体系。在国家产业政策的支持下，国内汽车零部件企业不断增加研发投入，研发能力和技术实力得到显著增强，产业配套能力得以提高，以国内整车厂商为中心的汽车零部件配套体系不断完善，整车厂商的核心供应商日趋稳定。

3、汽车半轴行业发展情况

近年规模以上半轴制造企业数量维持在 15 家左右，行业相对集中。从 2008 年到 2013 年 6 年的情况来看，除 2008 年与 2012 年半轴制造企业数量分别在 13 家与 12 家，低于 15 家之外，其他 4 家数量均在 15 家左右，规模以上半轴制造企业数量较少，行业相对集中。

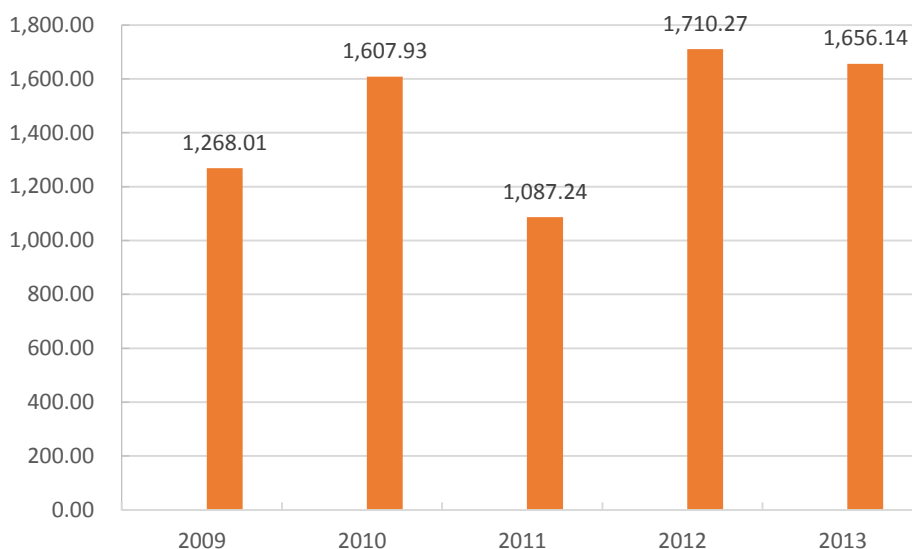
我国规模以上半轴制造企业数量维持在 15 家左右



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

近年汽车半轴产量在 1600 万根左右。从 2009 年到 2013 年 5 年的情况来看，除 2009 年与 2011 年之外，其他三年我国汽车半轴产量均在 1600 万根左右，存在一定的波动性。

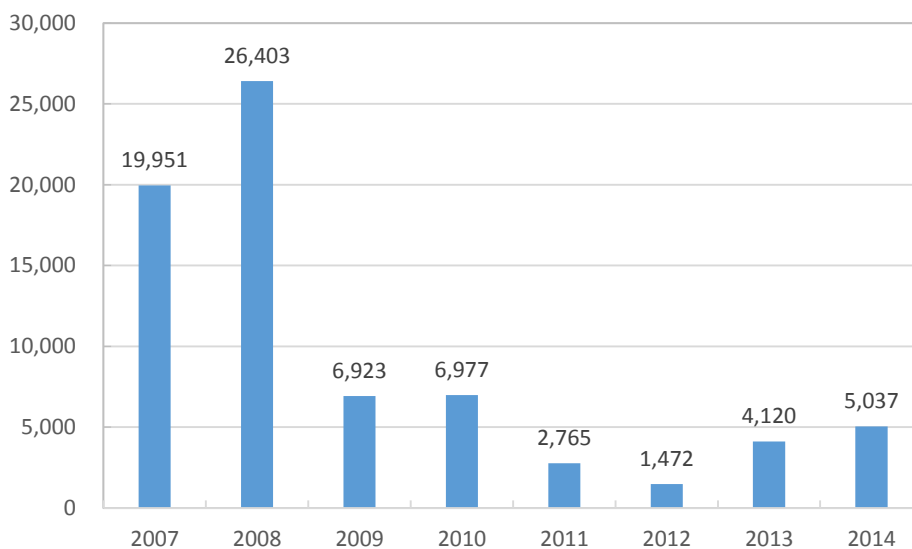
近年汽车半轴产量在 1600 万根左右



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

汽车底盘出口数量呈现一定波动。由上文汽车 4 大系统构造，可知汽车半轴归属于汽车底盘系统，2007 年与 2008 年汽车底盘出口数量在 2 万辆左右，之后出口数量大幅下降，并呈现一定的波动性，2014 年出口数量为 5037 辆，这可能与全球汽车整车制造向中国的转移存在一定的关系。

2014 年汽车底盘出口数量为 5037 辆并呈波动性变化趋势



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

随着 ISO/TS16949:2009 质量管理体系的推行，通过该体系认证的国内汽车半轴生产企业质量标准不断得到强化，将不断增强配套主机厂产品切入知名品牌整车产业链的能力。

4、汽车半轴行业规模测算

我国汽车半轴行业市场规模为**70.26**亿元。假设乘用车全部使用小型半轴，商务车全部使用大型半轴，根据市场情况保守测算过程小型半轴市场价格以100元/根计，大型半轴市场价格以200元/根计，并假设乘用车为单桥驱动，即每辆车需2根半轴，商务车为双桥驱动，即每辆车需4根半轴驱动，则根据2014年乘用车与商务车的产量情况可以测算出我国汽车半轴行业市场规模为70.26亿元。

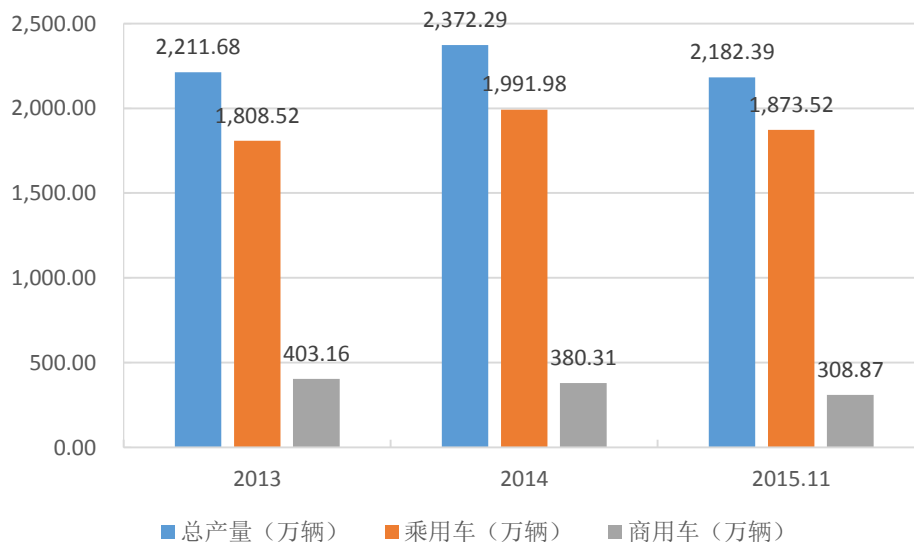
2014年我国汽车半轴行业市场规模为70.26亿元

车型	产量(万辆)	单车半轴需求量(根)	半轴总需求量(万根)	半轴单价(元)	市场规模(亿元)
乘用车	1991.98	2	3983.96	100	39.84
商务车	380.31	4	1521.24	200	30.42
合计	2372.29	-	5505.2	-	70.26

资料来源：中国汽车工业协会，天风证券测算

2014年我国汽车产量达**2372.29**万辆，其中乘用车**1991.98**万辆，商用车**380.31**万辆。近三年，我国汽车产量总体呈增长趋势，截止11月底，2015年汽车产量为**2182.39**万辆，其中乘用车产量为**1873.52**万辆，商用车产量为**308.87**万辆。

我国汽车产量呈上升趋势



资料来源：中国汽车工业协会，天风证券

二、行业监管情况及主要产业政策

（1）行业监管体系

汽车半轴行业属于广义汽车工业，行政主管部门为国家发展和改革委员会与国家工业和信息化部，行业自律组织是中国汽车工业协会（CAAM）。

国家发改委主要负责制定行业产业政策，研究并拟订行业的中长期发展规划，指导行业结构调整与技术改造，以及审批和管理投资项目；国家工业和信息化部拟制定行业标准及准入条件，推进工业体制改革和管理创新，提高行业综合素质和核心竞争力，指导行业加强安全生产管理。

中国汽车工业协会（CAAM）系在我国境内从事汽车（摩托车）整车、零部件及汽车相关行业生产经营活动的企事业单位和团体在平等自愿基础上依法组成的自律性、非营利性社会团体，主要负责开展行业发展问题的调查研究，组织制定并监督执行行业政策，进行信息统计和提供信息咨询、国际交流服务，进行自律管理项工作，并积极向政府有关部门反映行业、会员诉求，提出行业发展和政策法规相关意见和建议。

我国汽车行业监管体系主要是以政府为主导，由国家发改委、工信部、国家质检总局等相关部门协同行业自律组织等建立起来的监管系统。国家发改委联合工信部制定的《汽车产业发展政策》对汽车行业准入及项目投资以核准和备案方式进行管理和控制；工信部通过发布《车辆生产企业及产品公告》对汽车行业的生产和销售进行管理；国家质检总局依照《强制性产品认证管理规定》、《缺陷汽车产品召回管理规定》对汽车生产和销售质量进行监督管理。此外，商务部、工商总局、国家认监委、环保部、公安部、财政部、税务总局亦将依照有关规定对汽车行业生产、销售、使用的不同环节进行协同管理和监管。

目前汽车行业内普遍推行 ISO/TS16949 质量认证体系，该体系由国际汽车工作组（IATF）与国际标准化组织（ISO）共同制定，前者为基于国际汽车质量体系规范需求，由世界主要汽车制造商与行业协会于 1996 年成立的一个专门机构。该体系指在适应汽车工业全球采购的要求，减少汽车零部件及材料供货商为满足各国质量体系要求而多次认证的负担，从而降低采购成本。ISO/TS16949 的推行促进了汽车产业的健康蓬勃发展，具有指导作用。

（2）行业相关政策

汽车工业作为国民经济发展的支柱产业和基础产业之一，在国民经济发展中具有举足轻重之地位，而汽车零部件行业作为汽车工业的基础，受到国家产业政策的大力推动，属于国家重点支持的行业。我国一直重视汽车及汽车零部件行业的发展，国家主管部门和地方政府陆续出台了一系列的宏观产业政策支持，具体如下：

序号	相关政策	颁布机构	颁布时间	主要内容
1	《汽车产业发展政策》	国家发改委	2004年5月 (2009年8月修订)	对汽车产业的发展进行了规范,通过核准与备案等方式对汽车行业的准入、投资进行控制,并对汽车行业的进入与扩张所需资金投入等条件作出了明确的要求;对我国汽车零部件行业融入全球采购体系、集团化发展、提高研发能力等方面进行了引导。
2	《关于汽车工业结构调整意见的通知》	国家发改委	2006年12月	各级政府要重点支持具有自主发展能力、自主品牌产品和具有规模优势的汽车及零部件企业集团加快发展;打破不利于汽车零部件配套的地区之间或企业集团之间的封锁,逐步建立起开放的、有竞争性的、不同技术层次的零部件配套体系;)国家支持有条件的地区发展汽车零部件产业集群;鼓励汽车生产企业与零部件企业联合开发整车产品;引导零部件排头兵企业上规模上水平,进行跨地区兼并、联合、重组,形成大型零部件企业集团,面向国内外两个市场;各地政府和有关部门要制定切实有力的措施支持国内骨干零部件企业提高产品研发能力。
3	《中国汽车工业“十一五”发展规划》	国家发改委	2007年8月	提出了要全面提升零部件产业竞争力,形成自主创新能力。同时,鼓励零部件骨干企业与整车企业建立长期战略伙伴关系,积极参与整车企业的产品开发,逐步建立、完善零部件生产体系和产品标准体系,形成零部件系统开发模块化配套能力。
4	《汽车产业调整和振兴规划》	国务院	2009年3月	支持传动系统等的关键零部件技术实现自主化;汽车件骨干企业通过兼并重组扩大规模,提高国内外汽车配套市场份额;重点支持“产、学、研”相结合的汽车关键零部件技术中心建设。
5	《关于促进我国汽车产业出口持续健康发展的意见》	发改委、商务部等六部委	2009年10月	“大力实施汽车产品出口战略,扩大具有自主知识产权和自主品牌的汽车产品出口”,“提高出口增长效益和质量,推动我国汽车产品出口持续健康发展。”“汽车及零部件出口从2009年到2011年力争实现年均增长

				10%；到 2015 年，汽车和零部件出口达到 850 亿美元，年均增长约 20%；到 2020 年实现我国汽车及零部件出口额占世界汽车产品贸易总额 10%的战略目标”
6	《中华人民共和国国民经济和社会发展第十二个五年规划纲要》	全国人大	2011 年 3 月	提出汽车行业要强化整车研发能力,实现关键零部件技术自主化,提高节能、环保和安全技术水平。
7	《节能与新能源汽车产业发展规划》	国务院	2012 年 6 月	提出节能与新能源汽车已成为国际汽车产业的发展方向,未来 10 年将迎来全球汽车产业转型升级的重要战略机遇期。提出要加快培育和发展节能与新能源汽车产业。
8	《全国老工业基地调整改造规划(2013-2022 年)》	国家发改委	2013 年 3 月	提出“以汽车工业为主导产业的城市,要瞄准城乡和国内外不同层次的市场需求,增强产品研发能力,重点发展自主品牌汽车、发动机及关键零部件等”
9	《成渝经济区域规划》	国家发改委	2011 年 5 月	鼓励“重庆重点发展乘用车、商用车、专用车和摩托车,积极推进新能源汽车的研发和生产,提升和完善产业链,形成比较完备的整车、发动机和零部件研发生产体系,建成中国汽车名城和摩托车之都。”
10	《产业转移指导目录(2012 年本)》	工业和信息化部	2012 年 7 月	将“乘用车”、“节能与新能源汽车及关键零部件”等列为重庆市优先承接发展的产业。

三、汽车零部件一半轴行业风险特征

1、周期性风险

近年来,我国汽车行业处于高速成长期,周期性表现并不显著。但当汽车产销量形成一定规模后,我国汽车行业增长速度预计将逐步放慢,周期性波动影响将得以逐步体现。汽车生产和销售受宏观经济影响较大,汽车产业与宏观经济波动的相关性明显,全球经济和国内宏观经济的周期性波动都将对我国汽车生产和消费带来影响。当宏观经济处于上升阶段时,汽车产业迅速发展,汽车消费活跃;反之则汽车消费增长缓慢。未来随着我国汽车产销规模不断增长,汽车行业受周期性影响将日益明显,从而将会带动上游汽车零部件行业的周期性波动。

2、上下游行业价格波动风险

汽车零部件制造业作为汽车产业的中间环节,其价格容易受到上游原材料和下游汽车整车价格波动两方面的影响。一方面,若原材料价格大涨,则会导

致业内企业较大的经营成本压力，在短期内价格粘性条件下对企业经营造成不良影响；另一方面，随着汽车产能的不断增加，我国汽车市场已逐步发展成为买方市场，市场竞争日益激烈，在这种形势下，汽车整车价格呈现逐渐下降趋势。若汽车整车厂商通过降低相关零部件采购价格来寻求成本的降低，则汽车零部件供应商的利润空间将被压缩

3、竞争性风险

国内汽车零部件制造企业数量多、规模小，市场集中度低，且研发能力相对薄弱，与国外先进技术相比仍存在较大的差距。国内企业在中低端产品具有一定的规模和行业竞争力，但利润率较低。随着国外知名企业不断进入国内市场，行业竞争将愈发激烈，国内零部件供应商可能因产品质量要求及技术落后而丧失市场份额。

4、政策性风险

在国家一系列支持鼓励性汽车消费政策的推动下，我国汽车行业得以快速发展，进而为汽车零部件行业的发展提供了良好的政策环境。然而随着汽车产销量迅速的增长，相关的环境及交通问题日益成为社会关注焦点。在此背景下，近几年我国政府开始对整车投资企业和项目进行限制，相关政策将从需求端对汽车零部件行业造成一定的不利影响，未来国家的政策变化亦将增加该行业的不确定性。

四、汽车零部件一半轴行业竞争情况

2013 年全国规模以上汽车零部件及配件制造企业数量超万家，而汽车半轴制造企业仅 15 家，行业内企业主要为主机厂车桥总成配套半轴类产品，在配套半轴生产领域展开竞争。

汽车半轴业务领域内主要竞争对手包括以下几家企业：

吉林圆方

吉林圆方机械集团有限公司成立于 2002 年 8 月 15 日，注册资本 8093 万元，其产品包括法兰盘半轴、轮边减速半轴、高档农业机械半轴、等速万向节半轴、后桥轴馆及贯通轴等系列产品，其拥有生产加工半轴、轴管和铸件三大生产平台，生产加工检测设备 749 台，具备年生产半轴 220 万件的生产能力，为吉林省百强民营企业。吉林圆方在同行业率先通过了 ISO9001、ISO/TS16949 质量管

理体系和 ISO14001 环境管理体系的认证，汽车半轴类产品近 120 种，长期占据国内市场主导地位。（吉林圆方官网）

辽宁通达

辽宁通达轴业有限公司成立于 2001 年 3 月 29 日，注册资本 2000 万元，公司占地 5 万平方米，固定资产 1.2 亿元，拥有先进设备 400 多台，现有职工 502 人。公司 2002 年通过 ISO9001 质量管理体系认证，2007 年通过 ISO/TS16949:2002 质量管理体系认证，年产规模过亿，已批量生产“解放”、“东风”、“北京”、“跃进”、“黄河”、“金杯”、“江淮”、“奔驰”、农用车等系列及部分进口车型的全浮式、半浮式后桥半轴，共有十余个系列三百多种规格。同时公司还为“包头北方奔驰重型汽车有限公司”、“东风德纳车桥有限公司”、“安徽安凯福田曙光车桥有限公司”“陕西汉德车桥有限公司、中国重汽济南重汽桥厢厂、中车集团沈阳 7407 厂、青岛众力车桥有限公司”等多家知名企业配套。（辽宁通达官网）

陕西东铭

陕西东铭车辆系统股份有限公司成立于 2012 年 5 月 24 日，注册资本 18000 万元，公司总资产 3.1 亿元，现有员工 1500 多人，其中各类专业技术人员 400 余人。具有雄厚的轻微型汽车驱动桥、电动汽车车桥设计生产能力、有除标准件、铸造件外的车桥零部件专业化生产线。公司生产规模、专业化程度、研发设计能力，在国内处于领先地位。公司已通过 ISO/TS16949: 2002 质量体系认证，设立有省级企业技术中心，拥有各类加工设备 1000 余台/套，被列为陕西省汽车零部件重点发展企业。（陕西东铭官网）

长治中天

长治市中天汽车半轴有限公司成立于 2004 年 7 月 14 日，注册资本 100 万元，公司地处山西省长治市高新技术开发区，总占地面积 2.73 万平方米，公司资产总额 3200 万元，固定资产 1800 万元，各类生产设备 220 台。公司 2002 年公司通过 ISO9001: 2000 质量体系认证，现已通过 ISO/TS16949 质量体系国际认证。公司拥有锻坯中频透热机、摆动碾压锻造机、数控中频淬火机等半轴制造关键设备，建成了具有先进水平的汽车半轴生产线，生产能力达到 30 万支/年。公司主要产品有：日本 ISUZU-F 系列、ISUZU-N 系列、东风系列、一汽解放系列、重汽美驰等二十几个系列，四十多个品种，分别给中日合资庆铃汽车公

司、东风汽车公司、一汽集团、中国重汽、一汽红塔等汽车公司配套生产。（长治中天官网）

河南中轴

河南中轴集团有限公司成立于 1997 年 10 月 17 日，注册资本 5018 万元，是以汽车零部件为主要产品的企业集团，中国机械工业 500 强企业，中国机械工业 100 家管理进步示范企业，中国汽车零部件 100 强企业。公司通过了 ISO9001 和 ISO/TS16949 国际质量体系认证，建有省级技术中心和工程研究中心。汽车零部件是占全部产品比重 70%左右的主导产品，有发动机凸轮轴、汽车锻件、汽车半轴、缸套、车桥、车架、转向节、传动轴等品种，主要客户为中国一汽、东风汽车、中国重汽、上汽通用五菱、长城汽车、奇瑞汽车、吉利汽车、潍柴动力、宇通客车、陕汽集团等，产品出口美国、英国、韩国等国家。（河南中轴官网）

五、汽车零部件—半轴行业壁垒

1、资金壁垒

汽车半轴的生产具备资本密集型的特征，由于对产品质量要求较高，半轴生产企业对高精度设备等固定资产的投入有一定要求，同时企业需要在产品检验、检测及质量控制等方面投入大量的人力、物力和时间，另外半轴的生产要具备根据客户产品升级要求进行同步更新的工艺技术能力，需要企业有足够的资金进行相关模具等的开发；此外，客户及时交货的要求需要企业有充足的营运资金和较强的筹资能力，并能在财务安排方面持续保持一定的弹性。

2、客户认证壁垒

主机厂在选择供应商时，通常采取严格的采购认证制度，需要经过较长时间的产品试用，才进入小批量订货、大批量采购阶段。由于半轴类产品直接影响到汽车的驾驶安全性能，整车厂对主机厂的严格要求将向半轴供应商进行更严格的传导。

一方面，汽车零部件厂商必须通过 ISO/TS16949: 2009 质量管理认证体系，才有资格进入整车配套体系，而该项认证对配套厂商的原材料供应管理能力、产品生产过程及产品质量要求很高，需要投入大量的资金和时间。另一方面，各整车制造企业还分别有一系列自身的标准，需要对零部件配套厂商的技术、

生产、管理等方面进行严格的审核，考核复杂且耗时，只有工艺能力强、产品质量稳定、服务信誉好、持续经营能力较强的生产厂家才能获得认可。

3、品牌壁垒

随着行业的发展进步，客户在无法区分各产品具体性能优劣的前提下，只有通过企业知名度的不同来为购买提供决策依据。但是，良好知名度的塑造不是短期内就能完成的，知名度的建立是企业产品质量、品牌文化、研发力量、工艺技术、管理服务和营销服务等众多因素的综合体现。同时，新进入者由于时间较短，产品本身的技术和性能无法与现存企业的产品相比，售后服务更是软肋，美誉度相对较低。新进入行业的企业难以在短期内获得良好的销售渠道，需要企业在长期的建设、经营中逐步积累。因此，品牌是本行业新进入者面临的重要壁垒。

六、汽车零部件一半轴行业上下游情况

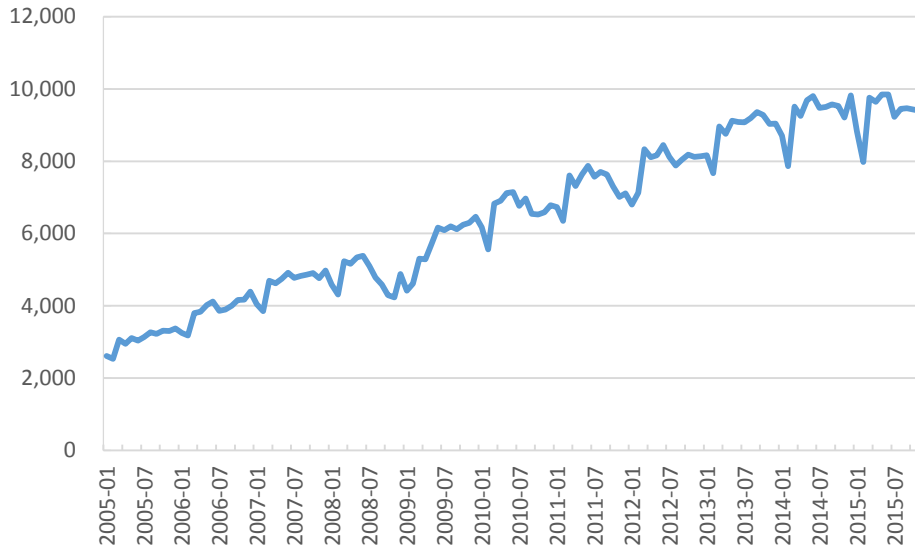
行业公司主要向上游采购钢材、淬火液、油料及刀具等，其中主要以钢材采购为主，供应商主要为钢厂或钢贸公司，经行业公司生产过程向下游车桥主机厂或整车厂提供半轴类产品。

(1) 上游情况

我国钢铁企业超 500 家，数量较为充分。历史上受国家政策因素的影响，我国组建了一批钢铁厂，中国钢铁工业协会数据显示，2014 年我国有 500 家钢铁企业，其中民营钢铁企业数量达 400 多家，数量较为充分。

我国钢材月产量近亿吨，存在产能过剩。2005 年以来我国钢材产量不断增加，月产量由 2015 年 1 月份的 2611.01 万吨增加到最高 2015 年 5 月份的 9848 万吨，期间，2013 年 5 月份突破 9000 万吨，2015 年 11 月份产量为 9396.1 吨，2015 年全年基本维持了 9200 万吨以上的月产量。整体上，我国钢材产量供给较为充分，且存在产能过剩的情况。

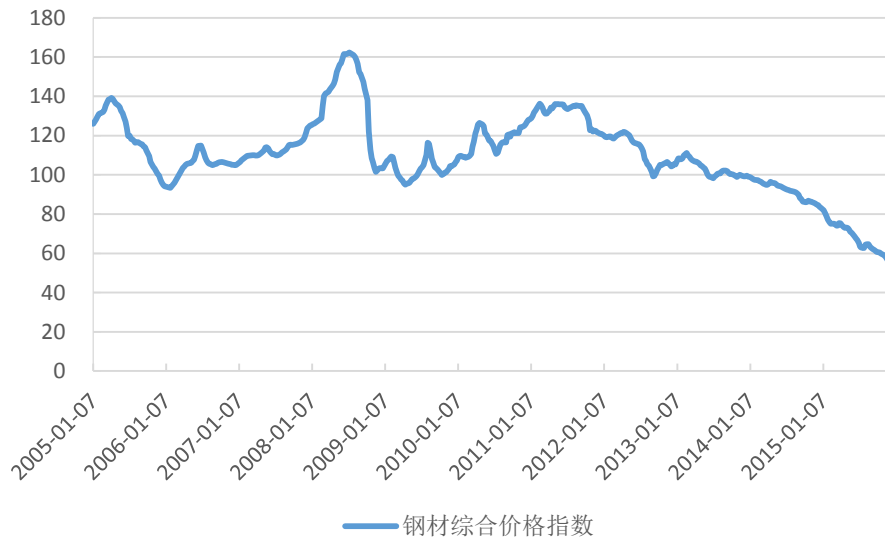
我国钢材月产量近亿吨，存在产能过剩



资料来源：国家统计局，天风证券

我国钢材价格长期呈现下降趋势。钢材综合价格指数自 2011 年年初 130 点左右下降到 2015 年 12 月份 55 点左右，下降幅度近一半。

钢材综合价格指数 2011 年以来呈持续走低趋势



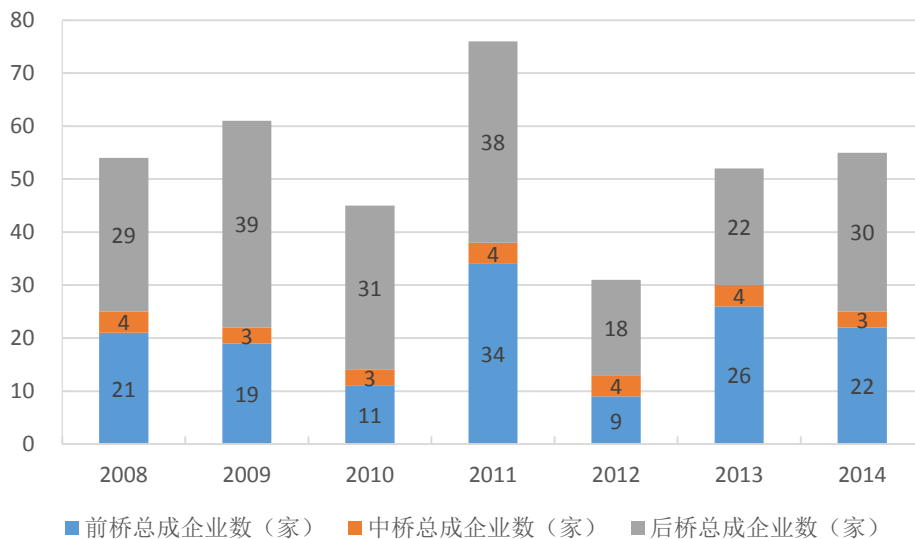
资料来源：中国钢铁工业协会，天风证券

整体上，行业上游供应商企业数量较为充分，并且上游原材料钢铁产量充足，存在过剩情况，价格在长期内存在下降趋势，上游竞争较为充分，行业公司不存在对行业上游的依赖。

（2）下游情况

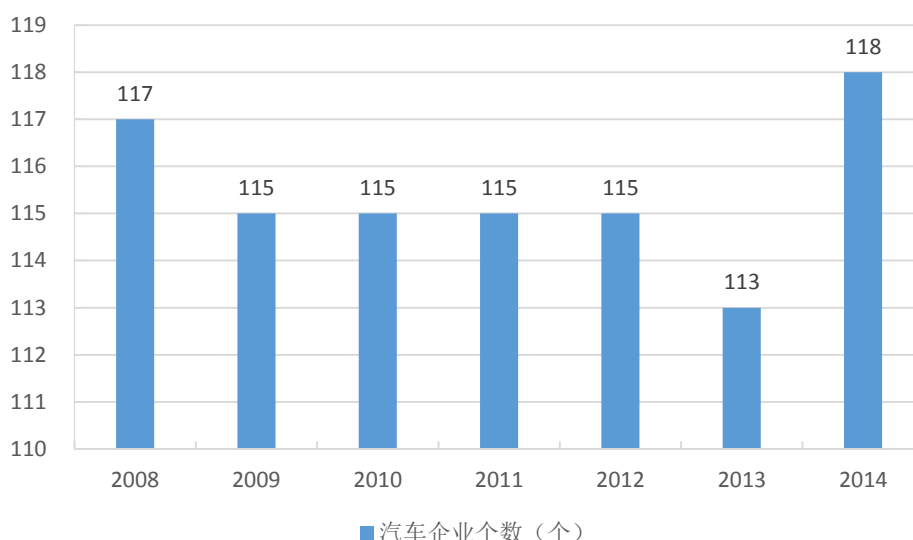
行业下游客户数量在百家以上。行业下游包括车桥总成企业以及具备相关产业链的整车企业，2014 年我国规模以上车桥企业数量为 55 家，其中前桥总成企业数量为 22 家，中桥总成企业数量为 3 家，后桥总成企业数量为 30 家；汽车整车的生产对企业规模等具备较高的要求，2014 年我国汽车企业数量为 118 家。整体上，行业下游大企业特点决定了数量具有一定的限制，但仍存在较大的拓展空间。

我国规模以上车桥总成企业数量维持在 50 家以上



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

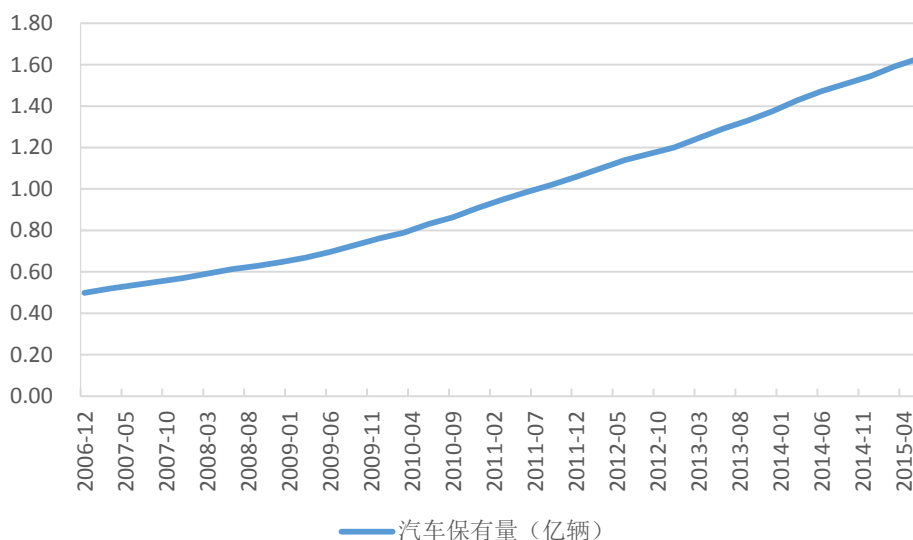
我国规模以上汽车企业数量近 120 家



资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

截止 2015 年 6 月底我国汽车保有量超 1.6 亿辆。从行业下游终端产品来看，我国汽车的保有量基本保持了直线上升的态势，2007 年 6 月底汽车保有量为 0.54 亿辆，到 2015 年 6 月底汽车保有量以达 1.63 亿辆，6 年间增长超 2 倍，年复合增长率为 20.39%，随着经济发展可以预计汽车保有量仍将保持稳定增长。

我国汽车保有量超 1.6 亿辆

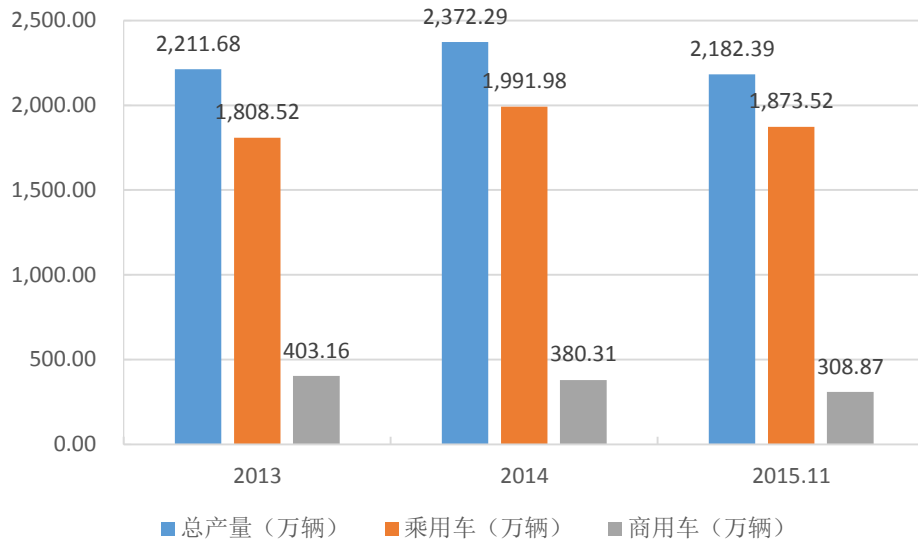


资料来源：中国汽车工业年鉴，天风证券

2014 年我国汽车产量达 2372.29 万辆，其中乘用车 1991.98 万辆，商用车 380.31 万辆。近三年，我国汽车产量总体呈增长趋势，截止 11 月底，2015 年汽车产量为 2182.39 万辆，其中乘用车产量为 2182.39 万辆，商用车产量为 308.87

万辆。

我国汽车产量呈上升趋势



资料来源：中国汽车工业协会，天风证券

整体上，行业下游具备一定的客户拓展空间，且终端产品在保持了稳定快速增长，具备不断增长的需求。

七、汽车零部件—半轴行业发展有利因素和不利因素

1、有利因素

(1) 产业政策的支持

我国已陆续发布了《节能与新能源汽车产业发展规划》、《“十二五”节能环保产业发展规划》、《“十二五”汽车工业发展规划意见》、《国民经济“十二五”规划纲要》、《产业结构调整指导目录（2011年本）》、《汽车产业发展政策》、《汽车产业调整和振兴规划》、《关于促进我国汽车产品出口持续健康发展的意见》等多项汽车产业政策，大力支持汽车及零部件行业的发展，重点强调实现汽车关键零部件自主化、大力推广节能减排技术，支持我国自主品牌汽车产业的持续发展。上述国家政策对我国汽车零部件行业发展将起到重要推动作用，有利于该行业快速有序的发展。

(2) 中国汽车市场快速增长

近十多年来，中国汽车市场进入了一个快速发展阶段。2001年-2013年中国汽车销量年均复合增长率达到19.3%；2009-2014年，中国已连续五年成为全球最大的新车市场。目前，中国人均汽车保有量不仅低于欧美日等发达国家，也低

于全球平均水平。随着经济进一步发展和人均收入水平的提升，中西部地区、二三线城市和广大农村市场将成为需求增长量最快的汽车新市场。因此，中国汽车市场未来增长空间仍很大，为汽车零部件以至汽车半轴行业发展奠定有力支撑。

(3) 产业转移提升行业发展机遇

20 世纪 90 年代后期以来，为有效降低成本，开拓新兴市场，汽车零部件企业不仅向中国、墨西哥、印度、东欧等低成本国家及地区大规模转移生产制造环节，而且将转移范围逐步延伸至研发、设计、采购、销售及售后服务环节，转移的规模越来越来，转移层次越来越高。通过国际产业转移，汽车零部件企业可以最大限度地利用全球化机遇。当前及可预见的未来，亚洲市场是各大汽车零部件跨国公司转移的重点，中国更是其业务拓展的重中之重。

(4) 自主品牌发展推动本土零部件企业壮大

近年来，我国汽车行业自主品牌的建设取得明显成效，自主品牌不仅继续保持着在商用车领域的市场主导地位，在乘用车领域也取得了明显进展，2014 年自主品牌乘用车销售 757.33 万辆，同比增长 4.1%，占乘用车销售市场的比例约为 38.4%，自主品牌已基本具备商用车自主开发能力和中低档乘用车自主开发能力。随着国家政策对自主品牌的大力支持，城市、农村、出口市场需求增加，自主品牌汽车的产销量市场占比和品质将进一步提升，必然会拉动我国本土品牌零部件包括发动机零部件产业的发展。

(5) 原材料价格呈下降趋势

我国钢材价格长期呈现下降趋势。钢材综合价格指数自 2011 年年初 130 点左右下降到 2015 年 12 月份 55 点左右，下降幅度近一半，原材料的价格下降趋势有利于行业的发展。

2、不利因素

(1) 自主品牌企业整体规模偏小影响行业自主发展

与外资品牌零部件厂商相比，自主品牌零部件生产企业规模普遍偏小，生产设备、工艺、加工能力以及质量管理能力等方面存在有一定差距。这使得自主品牌企业进入国内合资整车厂和全球大型整车厂商的零部件配套体系、与外资品牌零部件厂商正面竞争过程中处于相对的劣势，同时也影响了企业自身的发展。

(2) 下游整车市场竞争激烈对上游零部件行业造成较大的降价压力

虽然我国已成为全球最大的汽车生产市场和消费市场,但随着消费市场向多样化、个性化转变,我国汽车市场已逐渐转变为买方市场,市场竞争将日趋激烈。长期来看,整车价格不断下降将是不可逆转的趋势,单款车型售价总体亦呈下降趋势。受整车厂降价转嫁成本压力的影响,单一型号的零部件产品必将面临持续的降价压力,因此零部件供应商必须通过不断的提高生产效率、降低成本和扩大产销规模来应对价格下降的压力,同时通过同步研发、超前研发不断地推出新产品及新的型号来扩展新的利润增长点。

(3) 资金短缺束缚了行业发展水平

汽车零部件行业具有资本和技术密集型特点,而国内自主品牌企业由于筹资渠道不畅,普遍面临着资金短缺的问题。因此,大部分企业只能通过自身积累、渐进式滚动发展,这对提高技术水平和竞争实力、快速实现规模化生产带来了较大束缚,进而影响了行业水平的提升。

2016年1月11日