

行业研究动态报告

汽车行业

投资评级： 谨慎推荐

2009 年 3 月 23 日

汽车产业振兴规划细则发布：预期兑现、成效初显

✎ 汽车与汽配行业资深分析师：李君

✎ 汽车与汽配行业助理分析师：左涛

事项：

2009 年 3 月 20 日，国务院办公厅印发《汽车产业调整和振兴规划》。文件明确了 2009 - 2011 年汽车产业调整和振兴的指导思想、基本原则、八大目标、八大任务，提出了十一项具体政策措施。

相关内容参见附件表 6-表 9。

评论：

● 政策细则预期兑现

预期兑现：市场对汽车产业振兴规划的细则颁布预期已久。从细则公布的内容看，我们认为完全在市场预料之内。相应的，就股价表现而言，也已完全、或至少大部分消化相关预期。

股价已有显著反应：在预期改善背景下，A 股汽车行业整体对此做出反应，2008 年 11 月至今，汽车行业上涨 87 %，超越同期大盘 51 个百分点。

● “预期”之后看“实效”

在预期改善带来行业的全面上涨之后，我们认为，随着预期的兑现，汽车股表现将会出现分化——销量、盈利在政策刺激下切实超越行业的公司方能领跑。

短期来看，相关政策中，预计“减征小排量乘用车购置税”、“汽车下乡”两项，能有效带动相关细分子行业销量、盈利的明显提升。值得一提的是，上述两项政策也排在“十一项具体措施”的前两位，是最早公布执行的。从 2009 年 1 月至今的销量表现看，上述政策已成效初显。

➤ 减征乘用车购置税：乘用车销售低端放量

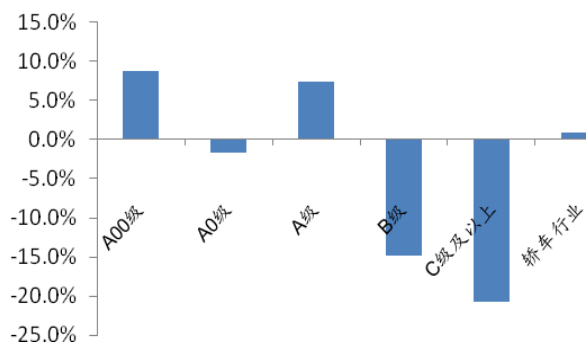
【1】 轿车销售持续放量，微客表现抢眼：1-2 月轿车、微客销量分别累计同比增长 0.9%、30.8%。需求较 2H08 已明显回暖；

【2】 消费结构调整：轿车销售体现为“排量越小，卖的越好”。自主品牌轿车排量大多在 1.6L 以下，近期乘用车消费结构调整，小排量乘用车、自主品牌汽车市场份额呈现提升趋势，1-2 月，1.6L 以下轿车市场份额较

2008 年上升了 8 个百分点;

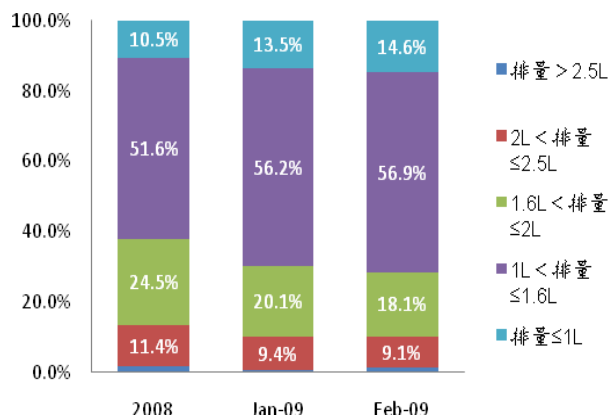
【3】 库存压力明显减小: 厂商、经销商库存均有显著下降, 近 3 个月累计消化库存已达 16.5 万辆, 相当于 2008 年销量的 3.3%。

图 1: 轿车分排量累计月销量同比增速 (2009.1-2/2008.1-2)



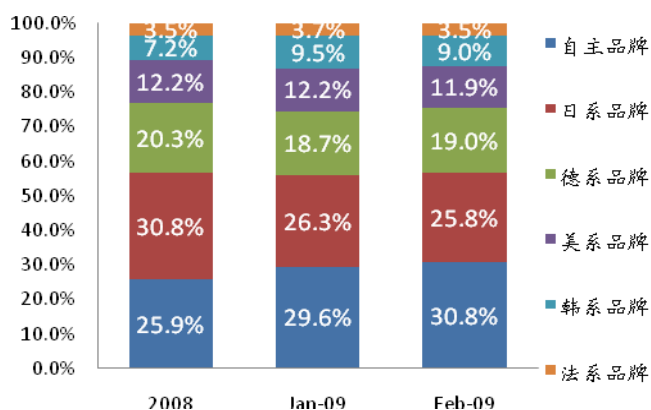
资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 2: 按排量划分乘用车消费结构



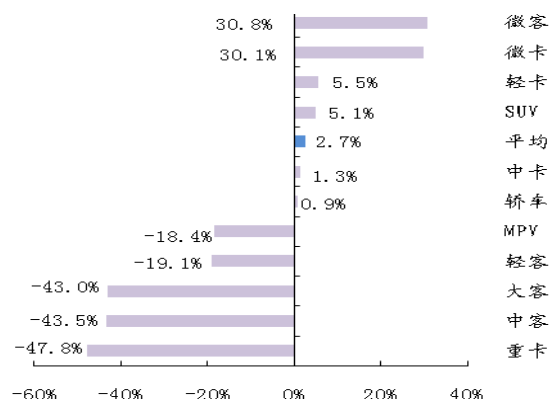
资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 3: 自主品牌汽车份额有所提升



资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 4: 国产汽车销量累计同比增长 (2009.1-2/2008.1-2)



资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

➤ “汽车下乡”: 低端卡车、微客显著受益

轻卡、微客是直接受益车型, 符合“重量”要求的微卡也会享受补贴。所有相关车型均会享受“购车补贴”, 即约车价的 10%, 5000 元封顶。轻卡由于要求需报废三轮车、低速货车换购, 才能享受补贴, 政策同时对报废车辆施行 2000 或 3000 元补贴, 因而换购轻卡相当于还享受“报废补贴”。

本报告信息均来源于公开资料, 我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考, 并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易, 还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

表 1: 汽车下乡补贴细则

补贴期限	补贴行为及对象	补贴比例及金额
2009 年 3 月 1 日至 12 月 31 日	农民将三轮汽车或低速货车报废并换购轻型载货车。享受补贴的轻型载货车每户限换购一辆。报废车辆车主与新换购车辆车主为同一农民。	对于三轮汽车或低速货车报废并换购轻型货车的，按换购轻型载货车销售价格 10% 给予补贴，换购轻型载货车单价 5 万元以上的，实行定额补贴，每辆补贴 5000 元。同时，对报废三轮汽车或低速货车实行定额补贴。报废三轮汽车每辆给予补贴 2000 元，报废低速货车每辆给予补贴 3000 元。
2009 年 3 月 1 日至 12 月 31 日	农民购买 1.3 升及以下排量微型客车，享受补贴的微型客车每户限购一辆。	对购买微型客车，按销售价格 10% 给予补贴，购买微型客车单价 5 万元以上的，实行定额补贴，每辆补贴 5000 元

资料来源：工信部、国信证券经济研究所

轻卡（微卡与轻卡类似，不另作讨论）、微客在用途、需求的构成上有本质不同，因而，受到驱动的机制也不一样：

- **轻卡：**以拉货为主，载客兼顾，农村市场上，主要需求来源是低端轻卡对三轮、四轮农用车的替代，近年来“新增需求”（定义为“本年保有量-上年保有量”）明显超过“报废更新换代”需求（定义为“年销量-出口+进口-新增需求”），表现为保有量的较快增长。我们预计，“购车补贴”、“报废补贴”双重作用下，将使得农村市场对低端轻卡的“新增需求”大幅上升。目前国内三、四轮农用车的保有量合计约为 1000-1200 万辆左右，新车价格分别为 0.8-1.5 万元、1.2-2 万元之间，最大使用报废年限为 5 年、8 年，前者 2000 元、后者 3000 元的“报废补贴”，有望使得相关车辆的报废提前半年到一年（即预计 2009 年 150-200 万辆农用车报废），进一步假定选择报废换购轻卡享受“购车补贴”的比例有 50-60%，我们预计仅此带来的“新增需求”有望达 75-120 万辆之间。2009 年轻卡销量有望达 165 万辆，同比增长 43%；
- **微客：**以载客为主，拉货兼顾，销量、保有量中约 30% 在农村市场，近年来，“报废更新换代”需求占总需求 90% 以上，表现为保有量增长的基本停滞。“购车补贴”下，相当于微客降价，对“报废更新换代”、“新增需求”均会有所刺激，预计 2009 年微客销量有望达 140 万辆，同比增长 32%。

另外，2009 年 7 月 1 日，3.5 吨以下 N 类轻型柴油车全面执行国 III 标准会加快轻卡“报废更新换代需求”；油价下降、购置税下调将显著刺激微客需求，2009 年 1-2 月，国内微客销量累计同比增长 31%，上述效应已经显现。

预计 2009 年微卡销量也将同比增长 30%，达 4.6 万辆。

表 2: 轻卡需求分析（万辆）

年度	轻卡保有量	轻卡销量	同比增长	出口	报废更新换代	新增需求
2002	360.6	52.1				
2003	390.8	66.6	27.8%	2.4	34.0	30.2
2004	425.7	75.4	13.1%	4.7	35.7	34.9
2005	484.5	85.3	13.2%	8.7	17.8	58.8
2006	532.1	94.9	11.3%	13.9	33.4	47.6
2007	587.2	109.7	15.5%	19.3	35.3	55.1
2008	646.3	115.2	5.1%	17.9	38.2	59.1
2009E	751.3	165.0	43.2%	10.0	50	105
2010E	811.3	118.0	-28.5%	13.0	45	60

数据来源：CEIC，国信证券经济研究所

注：1、“新增需求”=本年保有量-上年保有量

2、“报废更新换代”=年销量-出口+进口-“新增需求”

3、轻卡进口数量很少，因而本处忽略，不影响结论。

本报告信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

表 3: 微客需求分析 (万辆)

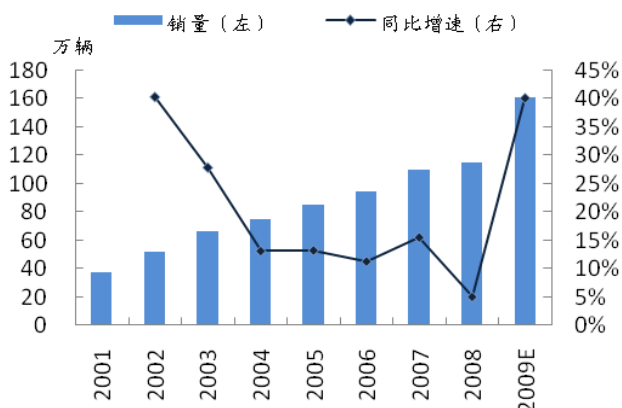
年度	微客保有量	微客销量	同比增长	报废更新换代	新增需求
2002	232.3	63.1			
2003	269.9	69.5	10.1%	32.0	37.5
2004	284.4	74.2	6.8%	59.7	14.5
2005	300.3	83.1	12.0%	67.2	15.9
2006	311.8	91.8	10.5%	80.3	11.5
2007	315.2	98.8	7.6%	95.4	3.4
2008	325.1	106.4	7.7%	96.5	9.9
2009E	345.1	140	31.6%	120	20
2010E	357.1	96.5	-31.1%	84.5	12

数据来源: CEIC, 国信证券经济研究所

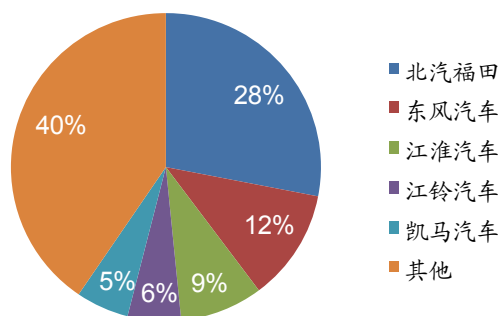
注: 1. “新增需求” = 本年保有量 - 上年保有量

2. “报废更新换代” = 年销量 - 出口 + 进口 - “新增需求”

3. 微客进口、出口比例均较低, 因而本处忽略, 不影响结论。

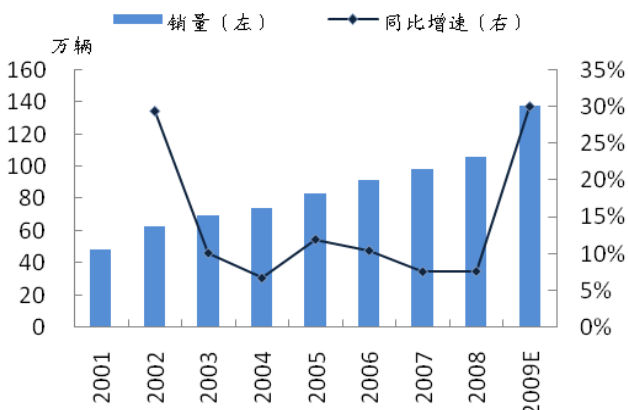
图 5: 轻卡年销量及同比增速 (2001-2009E)


资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 6: 轻卡 2008 市场份额


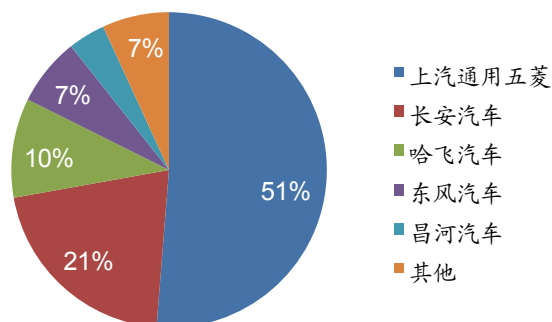
资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 7: 微客年销量及同比增速



资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

图 8: 微客 2008 年市场份额



资料来源: CAAM, 国信证券经济研究所

● 行业重组、新能源汽车有望成为阶段性投资主题

➤ 产业重组: 谁受益?

规划细则中明确提出兼并重组的目标: “形成 2-3 家产销规模超过 200 万辆的大型汽车企业集团, 4-5 家产销规模超过 100 万辆的汽车企业集团, 产销规模占市场份额 90% 以上的汽车企业集团数量由目前的 14 家减少到 10 家以内。”

但关键问题是, 重组过程中, 谁受益?

【1】被重组兼并的低盈利基础的小公司: 存在“乌鸡变凤凰”的可能。经营层面: 加入大的汽车集团之后, 在研发、技术、资金、销售渠道方面, 或许会受到更大的支持, 风险则是受制于人, 不排除被更加的边缘化。股权层面: 若被重组者为上市公司, 则“卖壳”、“注入相关资产”均将成为其后的预期。

【2】作为重组方的大汽车企业集团: 收购价格、收购资产的质量均是关键。从历史经验看, 对不良资产的收购, 最终带来的结果大多是“盈利摊薄”。

目前的上市公司中, 我们建议关注一汽集团整体上市, 相关上市公司为一汽轿车、一汽富维、一汽夏利。

➤ 新能源汽车: 关键是“技术路线”的押注

政府对新能源汽车的支持力度前所未有:《汽车产业调整和振兴规划》明确提出实施新能源汽车战略, 推动纯电动汽车、充电式混合动力汽车及其关键零部件的产业化。明确了技术路线 (纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力)、发展目标 (50 万辆新能源汽车产能, 新能源汽车销量占乘用车销量 5%), 并指出具体措施 (启动国家节能和新能源汽车示范工程, 由中央财政安排资金给予补贴)。

本报告信息均来源于公开资料, 我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考, 并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易, 还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有, 未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

行业对新能源汽车已筹划多年：我们想强调的是，新能源汽车不是“新事物”。丰田 prius、本田 insight 也已实现产业化。但短期看，新能源汽车对传统燃油动力汽车的替代仍未突破临界点：相关量产车型成本较高、使用不便，快速充电网络等配套设施建设也需要一定时间，我国新能源汽车技术上也与先行者存在差距。我们认为，新能源汽车要大量替代燃油动力车，还有很长的路要走。（正如“蒸汽机”对“马力”的替代，随新技术逐步产业化、成本逐渐降低，才逐渐被广泛应用。）

投资新能源汽车：“技术路线”的选择是关键。关于新能源汽车的发展，存在着多种技术的选择，油电混合动力（目前该技术应用最广：丰田 prius、本田 insight）、液压混合动力车、燃料电池车、氢能动力车、太阳能汽车等等。部分技术主流企业已停止研发（如纯电动汽车），部分仍处于概念阶段。由此而生的问题是，哪种技术最终会成为主流？会否“一将功成万骨枯”，站错技术队伍的企业最终将血本无归？

短期新能源客车产业化进程将优于新能源轿车：主要是因为其技术壁垒相对较低、使用环境稳定、便于集中充电与政府补贴。前期“十城千辆”、以及 13 个时点城市示范推广节能与新能源车也体现了政府以新能源公交车为切入点的思路。福田汽车在这一领域优势较为明显，宇通客车、安凯客车、金龙汽车也有新能源客车的生产能力，其表现主要依赖政府采购的力度以及实际使用效果。新能源轿车目前量产车型只有比亚迪 F3DM、通用君越、丰田普瑞斯等少数几款，销量表现也不尽人意。各主要汽车企业集团均有技术储备，但大部份仍处于研发实验阶段，短期内对相关公司贡献有限。

表 4：公共服务用乘用车和轻型商用车示范推广补助标准（单位：万元/辆）

节能与新能源汽车类型	节油率	最大电功率比			
		BSG 车型	10%-20%	20%-30%	30%-100%
混合动力汽车	5%-10%	0.4	—	—	—
	10%-20%	—	2.8	3.2	—
	20%-30%	—	3.2	3.6	4.2
	30%-40%	—	—	4.2	4.5
	40%以上	—	—	—	5
纯电动汽车	100%	—	—	—	6
燃料电池汽车	100%	—	—	—	25

注：最大电功率比 30% 以上混合动力汽车补助标准均含 plug-in。

数据来源：国家财政部网站

表 5：十米以上城市公交客车示范推广补助标准（单位：万元/辆）

节能与新能源汽车类型	节油率	使用铅酸电池的混合动力系统	使用镍氢电池、锂离子电池/超级电容器的混合动力系统	
			最大电功率比 20%-50%	最大电功率比 50%以上
混合动力汽车	10%-20%	5	20	—

本报告信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

	20%-30%	7	25	30
	30%-40%	8	30	36
	40%以上	—	35	42
纯电动汽车	100%	—	—	50
燃料电池汽车	100%	—	—	60

注：最大电功率比 50%以上混合动力汽车补助标准均含 plug-in。

数据来源：国家财政部网站

● 投资策略

- 维持汽车行业“谨慎推荐”投资评级；
- 预计 3 月份起，以下两条投资主线值得把握。

【1】 轻卡爆发性增长。原因是“国 III 标准切换”、“汽车下乡”双重推动，上述政策将会使得轻卡行业的景气度延续到全年。这一主线下的投资选择是：福田汽车、银轮股份、云内动力。

【2】 重卡 “前低后高”，业绩弹性十足：“前低”，预计 2009 年 1-4 月是重卡行业景气低点，原因在于：1H08 重卡透支性消费继续抑制 1Q09 的更新需求、外需减弱导致牵引车需求下降。“后高”：2Q09 起，更新需求将逐步回复，自卸车需求有望在基建投资拉动下率先回暖；2H09，物流牵引车需求能否明显回升，具不确定性，但即使保守假设未见好转，行业销量、景气度在更新需求、自卸车需求双重拉动下，也会显著回升。重卡行业销量的高波动性，将体现为企业盈利的较高弹性，对这样一个强周期性行业，在底部配置是最佳选择。这一主线下的投资选择是：潍柴动力、银轮股份。

更详细的讨论，参见《汽车行业 2009 年春季策略报告：三条投资主线的轮动》 20090320

附件：汽车产业振兴规划细则的主要内容

表 6：《汽车产业振兴规划》的主要目标

目标	细则
1. 汽车产销实现稳定增长。	2009 年汽车产销量力争超过 1000 万辆，三年平均增长率达到 10%。
2. 汽车消费环境明显改善。	建立完整的汽车消费政策法规框架体系、科学合理的汽车税费制度、现代化的汽车服务体系和智能交通管理系统，建立电动汽车基础设施配套体系，为汽车市场稳定发展提供保障。
3. 市场需求结构得到优化。	1.5 升以下排量乘用车市场份额达到 40% 以上，其中 1.0 升以下小排量车市场份额达到 15% 以上。重型货车占载货车的比例达到 25% 以上。
4. 兼并重组取得重大进展。	通过兼并重组，形成 2-3 家产销规模超过 200 万辆的大型汽车企业集团，4-5 家产销规模超过 100 万辆的汽车企业集团，产销规模占市场份额 90% 以上的汽车企业集团数量由目前的 14 家减少到 10 家以内。
5. 自主品牌汽车市场比例扩大。	自主品牌乘用车国内市场份额超过 40%，其中轿车超过 30%。自主品牌汽车出口占产销量的比例接近 10%。
6. 电动汽车产销形成规模。	改造现有生产能力，形成 50 万辆纯电动、充电式混合动力和普通型混合动力等新能源汽车产能，新能源汽车销量占乘用车销售总量的 5% 左右。主要乘用车生产企业应具有通过认证的新能源汽车产品。
7. 整车研发水平大幅提高。	自主研发整车产品尤其是小排量轿车的节能、环保和安全指标力争达到国际先进水平。主要轿车产品满足发达国家法规要求，重型货车、大型客车的安全性和舒适性接近国际水平，新能源汽车整体技术达到国际先进水平。
8. 关键零部件技术实现自主化。	发动机、变速器、转向系统、制动系统、传动系统、悬挂系统、汽车总线控制系统中的关键零部件技术实现自主化，新能源汽车专用零部件技术达到国际先进水平。

资料来源：中国政府网

表 7：《汽车产业振兴规划》的主要任务

任务	细则
1. 培育汽车消费市场。	采取有力措施，遏制汽车产销下滑势头，确保 2009 年稳定增长。在汽车购买、使用、报废更新等环节，调整和出台鼓励汽车消费、恢复市场信心的政策措施。清理取消各种不利于小排量汽车发展的规定，通过税收等经济手段引导增加小排量汽车消费。
2. 推进汽车产业重组。	鼓励一汽、东风、上汽、长安等大型汽车企业在全国范围内实施兼并重组。支持北汽、广汽、奇瑞、重汽等汽车企业实施区域性兼并重组。支持汽车零部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。
3. 支持企业自主创新。	以企业为主体，加强产品开发能力建设。一是建立整车设计开发流程，掌握车身、底盘开发技术及整车、发动机、变速器的匹配技术和排气净化技术；突破碰撞安全性、NVH（振动、噪声、平顺性）等关键技术；控制新能源汽车的设计和制造成本。二是提高传统乘用车的节能、环保和安全技术水平。重点支持排量 1.5 升以下、满足国 IV 排放标准的车用直喷汽油机和排量 3 升以下、升功率达到 45 千瓦以上柴油机的研制。突破重型商用车底盘集成关键技术，提高整车驾驶舒适性和操控稳定性。重点支持大功率柴油机及其高压燃油喷射电控系统、后处理系统和商用车自动换挡机械变速器（AMT）等关键技术研发。三是建立汽车产业战略联盟，形成产、学、研长效合作机制。
4. 实施技术改造专项。	制订《汽车产业技术进步和技术改造项目及产品目录》，支持汽车产业技术进步和结构调整，加大技术改造力度。重点支持新能源汽车动力模块产业化、内燃机技术升级、先进变速器产业化、关键零部件产业化以及独立公共检测机构和“产、学、研”相结合的汽车关键零部件技术中心建设。发展提升整车性能的关键零部件。重点支持研发车身稳定、悬架控制、驱动防滑控制、电子液压制动、车身总线、数字化仪表等电子控制系统，以及六档以上的手动和自动变速器、双离合式自动变速器和无级自动变速器、商用车自动控制机械变速器等产品。
5. 实施新能源汽车战略。	推动纯电动汽车、充电式混合动力汽车及其关键零部件的产业化。掌握新能源汽车的专用发动机和动力模块（电机、电池及管理系统等）的优化设计技术、规模生产工艺和成本控制技术。建立动力模块生产体系，形成 10 亿安时（Ah）车用高性能单体动力电池生产能力。发展普通型混合动力汽车和新燃料汽车专用部件。
6. 实施自主品牌战略。	在技术开发、政府采购、融资渠道等方面制定相应政策，引导汽车生产企业将发展自主品牌作为企业战略重点，支持汽车生产企业通过自主开发、联合开发、国内外并购等多种方式发展自主品牌。
7. 实施汽车产品出口战略。	加快国家汽车及零部件出口基地建设。建设汽车出口信息、产品认证、共性技术研发、检验检测、培训等公共服务平台。
8. 发展现代汽车服务业。	加快发展汽车研发、生产性物流、汽车零售和售后服务、汽车租赁、二手车交易、汽车保险、消费信贷、停车服务、报废回收等服务业，完善相关的法规、规章和管理制度。支持骨干汽车生产企业加快建立汽车金融公司，开展汽车消费信贷等业务。

资料来源：中国政府网

本报告信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

表 8:《汽车产业振兴规划》的政策措施

政策措施	细则
1.减征乘用车购置税。	自 2009 年 1 月 20 日至 12 月 31 日,对 1.6 升及以下小排量乘用车减按 5%征收车辆购置税。
2.开展“汽车下乡”。	在新增中央投资中安排 50 亿元资金,自 2009 年 3 月 1 日至 12 月 31 日,对农民购买 1.3 升及以下排量的微型客车,以及将三轮汽车或低速货车报废换购轻型载货车的,给予一次性财政补贴。
3.加快老旧汽车报废更新。	调整老旧汽车报废更新财政补贴政策,加大补贴支持力度,提高补贴标准,加快淘汰老旧汽车。2009 年老旧汽车报废更新补贴资金总额由 2008 年的 6 亿元增加到 10 亿元。
4.清理取消限购汽车的不合理规定。	各地区、各部门要认真清理取消现行限制汽车购置的不合理规定,包括牌照注册数量、车型限制、各种区域市场保护措施、各类行政事业性收费、外地汽车进城收费,以及其他直接或间接影响汽车购置的措施,并于 2009 年 3 月底前将清理情况报国家发展改革委。对确需继续保留的限购规定,自 2009 年 4 月 1 日至 12 月 31 日应暂停执行,不能暂停执行的,应于 2009 年 3 月 10 日之前报国务院批准。
5.促进和规范汽车消费信贷。	修改和完善汽车消费信贷制度,抓紧制订汽车消费信贷管理条例,使资信调查、信贷办理、车辆抵押、贷款担保、违约处置等汽车消费信贷全过程实现规范化、法制化。支持符合条件的国内骨干汽车生产企业建立汽车金融公司。促进汽车消费信贷模式的多元化,推动信贷资产证券化规范发展,支持汽车金融公司发行金融债券等。
6.规范和促进二手车市场发展。	建立二手车鉴定评估国家标准和临时产权登记制度,调整二手车交易的增值税征收方式。大力发展专业的二手车经销企业,倡导汽车品牌经销商开展以旧换新、以旧换旧等汽车置换业务。取消二手车交易市场的不合理收费,降低交易成本。 加强二手车市场监管,严格经营主体市场准入,规范二手车交易行为,维护市场秩序。积极推广二手车交易合同示范文本,保护消费者合法权益。充分发挥行业组织作用,加强行业自律,促进企业诚信经营。
7.加快城市道路交通体系建设。	发展现代化城市综合交通运输体系,提高综合管理效率和现代化水平。实施交通畅通工程,鼓励加快城市轨道交通设施建设。各城市人民政府要采取积极措施推动停车场建设,规范停车收费。交通换乘枢纽应建设大型停车场所,方便换乘公共交通工具,减轻交通拥堵压力。
8.完善汽车企业重组政策。	制定支持汽车企业重组的政策措施,妥善解决富余人员安置、企业资产划转、债务核定与处置、财税利益分配等问题。支持汽车生产企业通过兼并重组整合产品资源,开发新产品;鼓励汽车生产企业联合开发和制造《汽车产业技术进步和技术改造项目及产品目录》内的汽车新产品和关键总成。新建汽车生产企业和异地设立分厂,必须在兼并现有汽车生产企业的基础上进行。
9.加大技术进步和技术改造投资力度。	今后三年在新增中央投资中安排 100 亿元作为技术进步、技术改造专项资金,重点支持汽车生产企业进行产品升级,提高节能、环保、安全等关键技术水平;开发填补国内空白的关键总成产品;建设汽车及零部件共性技术研制和检测平台;发展新能源汽车及专用零部件。
10.推广使用节能和新能源汽车。	启动国家节能和新能源汽车示范工程,由中央财政安排资金给予补贴,支持大中城市示范推广混合动力汽车、纯电动汽车、燃料电池汽车等节能和新能源汽车。县级以上城市人民政府要制订规划,优先在城市公交、出租、公务、环卫、邮政、机场等领域推广使用新能源汽车;建立电动汽车快速充电网络,加快停车场等公共场所公用充电设施建设。
11.落实和完善《汽车产业发展政策》。	抓紧制订道路机动车辆管理条例,完善机动车辆管理法规体系。启动对产业有重要提升和保护作用的标准的研究制订工作,抓紧制订修订新能源汽车产品标准、试验方法。落实汽车整车(含摩托车、三轮汽车、低速货车)生产企业退出机制。制订新能源汽车关键总成的准入标准。研究制订三轮汽车和低速货车生产企业向相关产业转型的鼓励办法。

资料来源:中国政府网

- 《汽车产业调整和振兴规划》的规划期为 2009-2011 年,其目标可概括为:【1】短期保增长,中长期培育消费市场:在 2H08 汽车产销下滑、需求萎靡的背景下,2009 年通过税收等手段鼓励汽车消费(体现在政策的 1-3 条),确保 2009 年稳定增长;中长期通过完善汽车消费信贷、取消各地方限购汽车的规定等手段培育汽车消费市场,使得汽车产销增长具有可持续性(体现在政策的 4-7 条),最终达到“2009 年产销量突破千万,未来三年平均增长 10%”的目标。【2】长期促结构调整:从消费结构上,明确支持小排量车、自主品牌汽车,配合“节能减排”目标,通过税收倾斜等手段促使小排量车、自主品牌汽车市场份额进一步提高;从企业层面上,通过完善相关政策,鼓励汽车企业进行兼并重组,提高产业集中度,发挥规模效应;【3】长期促进技术升级:今后三年安排专项资金,支持车企进行技术升级,推广节能和新能源汽车;实施新能源汽车战略,并首次明确了技术路线(纯电动、混合动力)、产销目标。

《汽车产业调整和振兴规划》将 1 月 14 日审议通过的方向性的政策做了进一步细化,其内容、出台时间均符合市场

本报告信息均来源于公开资料,我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考,并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易,还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有,未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。

预期，短期对市场的刺激作用有限。短期内对需求刺激力度较大的“减征乘用车购置税”、“汽车下乡”等政策前期已出台并开始实施，市场已有所反映；中长期促进结构调整、技术升级的政策实施效果仍需观察。

表 9：预期《汽车产业振兴规划》配套政策出台时间表

日期	政策
2009 年 3 月（已兑现）	出台汽车下乡专项补贴、加快老车报废更新财政补贴、清理不合理政策、促进企业技术进步政策。
2009 年 4 月	出台促进汽车金融发展的政策。
2009 年 6 月	出台鼓励新能源车消费的政策。
2009 年 7 月	组织制定促进汽车生产企业兼并重组的政策措施。
2009 年 10 月	制定基于车辆燃料消耗量限值标准的税收奖罚办法。
2009 年 12 月	制定汽车消费信贷管理条例、新能源汽车基础设施建设规划。

数据来源：中国新闻网

国信证券投资评级：		
类别	级别	定义
股票 投资评级	推荐	预计 6 个月内，股价表现优于市场指数 20%以上
	谨慎推荐	预计 6 个月内，股价表现优于市场指数 10%-20%之间
	中性	预计 6 个月内，股价表现介于市场指数 $\pm 10\%$ 之间
	回避	预计 6 个月内，股价表现弱于市场指数 10%以上
行业 投资评级	推荐	预计 6 个月内，行业指数表现优于市场指数 10%以上
	谨慎推荐	预计 6 个月内，行业指数表现优于市场指数 5%-10% 之间
	中性	预计 6 个月内，行业指数表现介于市场指数 $\pm 5\%$ 之间
	回避	预计 6 个月内，行业指数表现弱于市场指数 5%以上

本报告信息均来源于公开资料，我公司对这些信息的准确性和完整性不作任何保证。报告中的内容和意见仅供参考，并不构成对所述证券买卖的出价或征价。我公司及其雇员对使用本报告及其内容所引发的任何直接或间接损失概不负责。我公司或关联机构可能会持有报告中所提到的公司所发行的证券头寸并进行交易，还可能为这些公司提供或争取提供投资银行业务服务。本报告版权归国信证券所有，未经书面许可任何机构和个人不得以任何形式翻版、复制、刊登。