

(第76期)

广东省统计局

2020年11月30日

广东汽车战略性支柱产业集群发展现状 和对策研究

内容摘要：本文分析2020年前三季度广东汽车战略性支柱产业集群发展现状和特点，研究其近年来的发展历程，找出全省汽车产业存在的问题，测算其与发展目标存在的差距，并提出促进全省汽车产业集群发展的政策建议。

关键词：汽车产业集群 发展现状 目标 对策建议

汽车产业^①是广东重要支柱产业之一。根据《广东省发展汽车战略性支柱产业集群行动计划（2021-2025年）》（以下简称《行动计划》）制定的工作目标，到2025年，全省汽车制造业营业收入要超过11000亿元，其中汽车零部件制造业营业收入突破4500亿元；汽车工业增加值超过2000亿元；汽车产量超过430万辆，其中新能源汽车超过60万辆。经初步测算，如果要达到《行动计划》中制定的发展目标，2020-2025年汽车制造业营业收入年平均增速需达到4.6%，其中汽车零部件营业收入年平均增速需达到3.5%；汽车工业增加值年平均增速需达到2.1%；汽车整车产量年平均增速需达到5.5%，其中新能源汽车产量年平均增速需达到25.2%。从发展现状看，2020年前三季度，除汽车制造业营业收入超过目标增速外，其余指标均存在一定差距，汽车产量特别是新能源汽车产量增速与目标增速差距较大。本文通过分析全省汽车制造业发展现状和历程，剖析汽车产业发展存在的问题及与工作目标存在的差距，提出针对性的政策建议。

一、全省汽车战略性支柱产业集群发展基本情况

（一）生产规模持续扩大，汽车产量居全国第一。

近年来，广东汽车制造业企业数量和规模保持稳定增长。截至三季度末，全省共有规模以上整车制造企业27家，汽车零部

^① 本文的汽车产业是指国民经济行业分类中大类行业代码为36的汽车制造业，包括：汽车整车制造、汽车用发动机制造、改装汽车制造、低速汽车制造、电车制造、汽车车身、挂车制造、汽车零部件及配件制造等。本文统计相关指标为规模以上汽车制造业企业数据，规模以上汽车制造业企业是指年主营业务收入2000万元及以上的汽车制造业法人单位。

件企业 876 家。随着比亚迪、广汽传祺等自主品牌发展壮大，小鹏汽车、腾势汽车、广汽蔚来等新能源造车企业逐步发展，全省已形成日系、欧美系和自主品牌多元化产业发展格局，汽车产量连续三年居全国首位。一是总量占比较高。前三季度，广东汽车产业完成工业总产值 5698.58 亿元，同比增长 0.6%，完成增加值 1266.89 亿元，下降 1.3%，分别占全部规模以上工业的 5.6% 和 5.5%。二是户均规模较大。前三季度，汽车产业企业户均营业收入 6.55 亿元，户均规模是全省规模以上工业（1.84 亿元）的 3.6 倍。三是汽车产量在全国占据重要地位。2019 年全省汽车产量 311.97 万辆，其中新能源汽车产量 15.59 万辆，分别占全国产量的 12.2% 和 13.1%。今年以来受疫情影响，汽车生产出现了一定程度的下滑，前三季度，全省共生产汽车 210.70 万辆，同比下降 5.1%，其中基本型乘用车（轿车）115.86 万辆，下降 12.4%，运动型多用途乘用车（SUV）79.34 万辆，增长 4.8%；新能源汽车 11.15 万辆，下降 2.3%。

（二）产业聚集明显，区域分布集中。

从行业分布看，广东汽车产业主要集中在汽车整车制造业和汽车零部件及配件制造业两大行业。前三季度，汽车整车制造业完成工业总产值 2865.57 亿元，同比下降 0.7%，汽车零部件及配件制造完成工业总产值 2613.70 亿元，下降 1.0%，两大行业工业总产值占汽车产业的 96.2%，合计完成增加值 1224.81 亿元，占 96.7%；其次是汽车用发动机制造完成工业总产值 121.60 亿

元、增加值 22.54 亿元，占比分别为 2.1%和 1.8%，其余行业占比明显偏低。

表 1 2020 年前三季度汽车产业分行业发展情况

行业名称	总产值			增加值		
	(亿元)	占比 (%)	增长 (%)	(亿元)	占比 (%)	增长 (%)
汽车制造业	5698.58	100.0	0.6	1266.89	100.0	-1.3
汽车整车制造	2865.57	50.3	-0.7	589.16	46.5	-2.5
汽车零部件及配件制造	2613.70	45.9	-1.0	635.65	50.2	-2.6
汽车用发动机制造	121.60	2.1	157.9	22.54	1.8	153.3
汽车车身、挂车制造	53.42	0.9	7.9	12.09	1.0	7.9
改装汽车制造	43.59	0.8	10.5	7.35	0.6	13.8
电车制造	0.71	0.0	-28.5	0.10	0.0	-29.7

从区域分布看，汽车产业主要集中在珠三角核心区。前三季度，珠三角核心区完成增加值 1265.77 亿元，下降 1.8%，占全省汽车产业的比重高达 97.5%；其次是北部生态发展区，完成工业增加值 23.11 亿元，增长 11.8%，占全省的 1.8%；沿海经济带占比明显偏低，仅占 0.7%。从地市分布看，广州是全省汽车产业占比最大的城市，前三季度实现增加值 837.61 亿元，下降 2.2%，占全省的比重高达 64.5%，其次是佛山，实现增加值 174.43 亿元，增长 4.4%，占全省的 13.4%；其他较大的市还有深圳市（89.97 亿元）、东莞市（37.04 亿元）、惠州市（36.43 亿元）等。

表2 2020年前三季度分地市汽车产业发展情况

地 区	工业总产值 (亿元)		增加值 (亿元)		
		增长 (%)		占比 (%)	增长 (%)
全 省	5698.58	0.6	1266.89	100.0	-1.3
广州市	3719.16	2.2	837.61	64.5	-2.2
佛山市	729.82	5.8	174.43	13.4	4.4
深圳市	500.99	-10.6	89.97	6.9	-3.9
东莞市	151.93	-15.4	37.04	2.9	-15.2
惠州市	128.32	1.3	36.43	2.8	-0.4
中山市	112.18	-3.7	28.55	2.2	-5.5
肇庆市	89.97	10.3	26.25	2.0	16.0
江门市	87.98	-8.9	23.92	1.8	-11.0
珠海市	55.15	5.5	11.59	0.9	-2.3
清远市	25.72	12.4	9.94	0.8	10.6
汕头市	25.10	-11.4	5.20	0.4	-12.8
梅州市	19.01	24.1	4.75	0.4	22.3
云浮市	16.03	22.7	4.54	0.4	20.1
韶关市	12.61	-5.1	2.97	0.2	-5.3
揭阳市	11.32	7.2	2.33	0.2	5.4
湛江市	5.14	-2.9	1.70	0.1	-4.5
河源市	4.11	5.0	0.90	0.1	3.3
汕尾市	3.84	-52.2	0.36	0.0	-52.9
阳江市	0.21	-70.4	0.05	0.0	-70.9
茂名市	0.00	—	0.00	0.0	—
潮州市	0.00	—	0.00	0.0	—
#珠三角核心区	5575.49	0.6	1265.77	97.5	-1.8
沿海经济带	45.61	-13.8	9.64	0.7	-11.5
北部生态发展区	77.48	13.1	23.11	1.8	11.8

注：全省汽车制造业增加值是按照省增加值率计算的增加值，分市及分经济区域汽车产业增加值是按照各市增加值率计算的增加值，所以全省与分市加总数据不相等。

(三) 营业收入实现增长，利润总额同比下降。

前三季度，广东汽车产业实现营业收入6274.86亿元，同比增长4.7%，高于全部规模以上工业7.4个百分点；实现利润总额369.04亿元，下降8.7%，降幅大于全部规模以上工业6.3个

百分点；实现税金总额 216.53 亿元，下降 0.6%，降幅小于全部规模以上工业 7.8 个百分点。

分行业看，汽车整车制造业实现营业收入 3329.52 亿元，增长 10.4%，拉动汽车产业营业收入增长 5.2 个百分点；汽车发动机制造实现营业收入 343.61 亿元，增长 38.1%，拉动增长 1.6 个百分点；汽车零部件及配件制造实现营业收入 2499.43 亿元，下降 4.7%，是汽车产业中下降影响最大的行业。从税金总额看，汽车整车制造实现税金总额 148.27 亿元，占汽车产业比重高达 68.5%，增长 3.9%，是拉动增长最大的行业。（见表 3）

表 3 2020 年前三季度汽车产业主要效益指标情况

指标名称	营业收入		利润总额		税金总额	
	1-本月 (亿元)	增减 (%)	1-本月 (亿元)	增减 (%)	1-本月 (亿元)	增减 (%)
汽车制造业	6274.86	4.7	369.04	-8.7	216.53	-0.6
汽车整车制造	3329.52	10.4	153.33	-5.5	148.27	3.9
汽车零部件及配件制造	2499.43	-4.7	187.83	-10.0	63.21	-9.8
汽车用发动机制造	343.61	38.1	25.54	-8.5	3.60	18.0
改装汽车制造	61.85	-0.5	1.34	-1.5	0.55	-45.0
汽车车身、挂车制造	27.93	-23.1	1.09	-74.5	0.84	-16.8
低速汽车制造	7.09	-6.0	-0.28	55.6	0.01	-125.0
电车制造	5.43	282.4	0.17	-666.7	0.06	20.0

（四）产业龙头企业发展好于行业平均水平，行业集中度较高。

前三季度，汽车产业集群百强企业（按营业收入排序）合计

完成工业增加值 1070.11 亿元，同比增长 2.0%，高于整个汽车产业平均水平 3.3 个百分点，占汽车产业集群的 84.5%；实现营业收入 5202.13 亿元，增长 8.9%，高于汽车产业平均水平 4.2 个百分点，占汽车产业集群的 82.9%。

分行业看，百强企业中汽车整车制造业总产值、营业收入和利润总额占比最高，分别占百强企业的 62.3%、63.7%和 49.6%，总产值和营业收入同比均有所增长，分别增长 4.1%和 11.3%，利润总额下降 4.1%；汽车用发动机制造业企业总产值和营业收入增速最高，分别达 30.0%和 38.1%；汽车零部件及配件制造业平均从业人数最多，达 10.33 万人，占全部百强企业的 51.3%。（见表 4）

表 4 2020 年前三季度汽车产业百强企业主要指标情况

行业名称	工业增加值 (亿元)	增速 (%)	营业收入 (亿元)	利润总额 (亿元)	平均用工人数 (万人)
合计	1070.11	2.0	5202.13	312.67	20.11
汽车整车制造	643.32	2.7	3316.31	155.16	8.76
汽车零部件及配件制造	353.36	-2.7	1508.16	130.22	10.33
汽车用发动机制造	65.06	28.7	343.61	25.54	0.68
改装汽车制造	6.22	-15.5	26.33	1.04	0.29
汽车车身、挂车制造	2.15	-9.9	7.73	0.71	0.06

（五）从发展历程看，汽车产业发展结构相对稳定。

2018-2020 年前三季度，广东汽车产业分行业中类看，汽车整车制造业和汽车零部件及配件制造业占比较大，两个行业合计增加值占比虽有所下降，但总体波动不大，而汽车用发动机制造

业占比不断增加。其中汽车零部件及配件制造业增加值占比已超过广东汽车产业的一半，从2018年（50.2%）开始，占比不断提高，在今年一季度达到最大值56.0%，随后逐渐下降到50.2%，与2018年占比持平；汽车整车制造业的占比在波动中有所下降，从2018年的47.9%下降到2020年一季度41.1%，随后提升到2020年前三季度的46.5%；汽车用发动机制造业占比提升最快，从2018年不到0.1%，提升到今年上半年的1.9%，前三季度稍稍回落到1.8%。

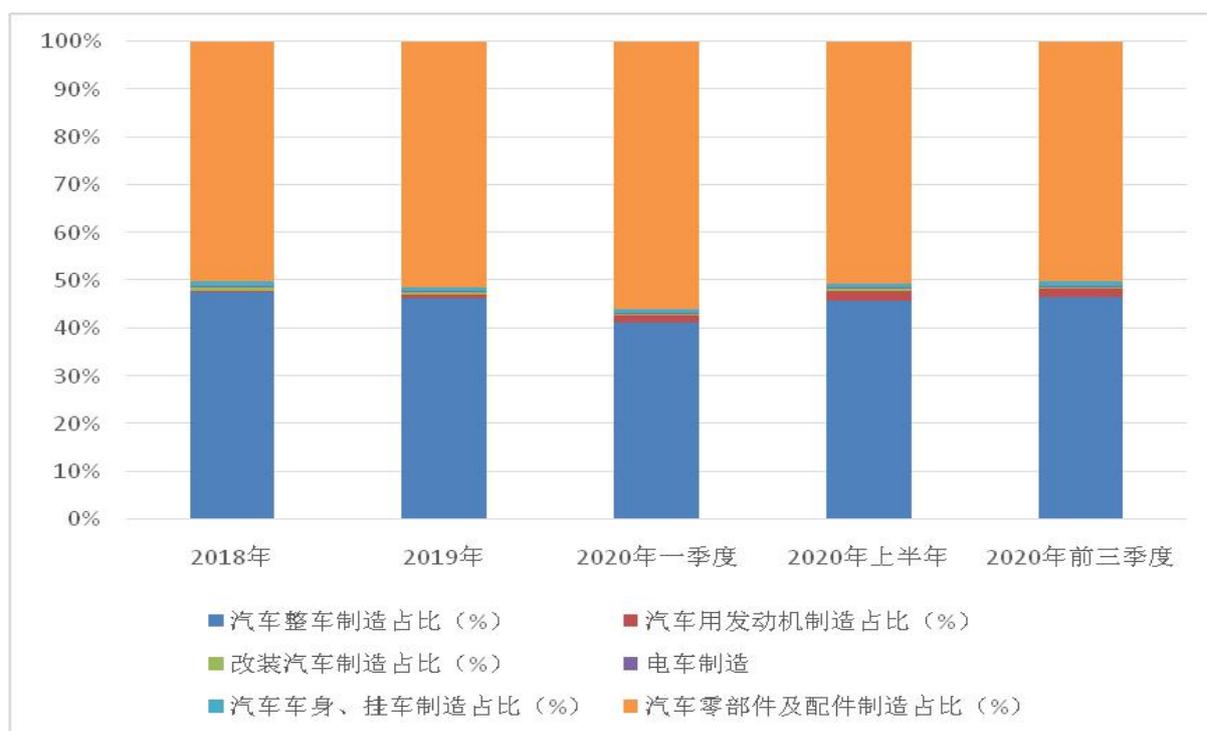


图 1 2018-2020 年前三季度广东汽车产业集群分行业增加值占比

二、汽车战略性支柱产业集群发展存在的问题和困难

(一) 当前广东汽车产业发展与目标有一定差距。

根据《行动计划》目标，2019年全省汽车制造业实现营业收入8404.78亿元，其中2019年全省汽车零部件及配件制造业实现营业收入3664.38亿元，与发展目标分别相差2595.22亿元、835.62亿元。根据《行动计划》目标测算的平均增速，2020年前三季度，汽车产业营业收入同比增长4.7%，高于目标平均增速0.1个百分点，汽车零部件及配件制造业营业收入下降4.7%，与目标平均增速相差8.2个百分点，差距较大。

2019年，全省汽车产业完成增加值1768.35亿元，与目标相差231.65亿元。2020年前三季度，全省汽车产业增加值下降1.3%，与目标平均增速相差3.4个百分点。前三季度，汽车和新能源汽车产量分别下降5.1%和2.3%，与根据发展目标测算的平均增速分别相差10.6个和27.5个百分点。

（二）行业发展下行压力较大，企业盈利水平有待提升。

一是产业发展速度逐年下滑。2018年，广东汽车产业增加值同比增长7.4%，2019年增速到达谷底，下降2.3%，2020年前三季度稍有回升，但仍然为负增长，下降1.3%，总体发展呈下行态势。二是行业亏损面扩大。2018年末，汽车产业亏损企业数为108家，亏损面仅为13.0%，2019年末扩大了5.2个百分点，达18.2%，2020年9月末，企业亏损面进一步扩大，亏损企业数为252家，亏损面达26.3%。三是盈利能力下降。2020年前三季度，汽车产业平均营业收入利润率为5.9%，比全省规模以上工业平均水平（6.2%）低0.3个百分点，低于上年同期（6.7%）0.9

个百分点；四是资产负债率提高较快。2020年前三季度，汽车产业平均资产负债率为62.6%，比上年提高2.9个百分点，高于全省平均水平6.2个百分点。

（三）产业结构急需转型升级，自主品牌竞争力不足。

一是汽车产量增速逐年下降，2018年同比基本持平，2019年下降3.1%，2020年前三季度下降5.1%。二是汽车整车制造业中新能源整车制造业占比逐年下降，由2018年的10.1%下降到2020年前三季度的7.8%。三是核心技术存在壁垒，急需破解“卡脖子”难题。广东汽车产业主要采取中外合资发展模式，缺乏核心技术，对发动机、变速箱等关键零部件和车规级MCU、IGBT芯片等高端核心组件进口依赖度较高，存在“卡脖子”技术难题。四是自主品牌竞争力不足。据广东省汽车行业协会统计，2019年自主品牌乘用车产销分别下降27.1%和23.9%，市场份额回落4.6个百分点，市场占有率较低。

三、促进汽车产业集群发展的对策建议

（一）加大对行业龙头企业的扶持，促进产业加快发展。

一是加强对整车生产企业的扶植力度，提高全省整车生产企业的市场竞争力和生产规模，通过整车企业发展，带动上下游汽车关联产业如汽车零部件、发动机等产业的发展。二是积极引进一批世界一流、实力雄厚的汽车制造企业落户广东，重点围绕电动车、汽车零部件及配件等产业发展，进一步做大全省汽车产业“蛋糕”，提高在全国的汽车产业市场份额。三是鼓励现有汽车

生产企业向电动化、智能化等方向发展，积极布局、投资汽车产业未来发展方向，抢占市场先机。

（二）积极开发新型产品，促进消费市场需求。

当前全省汽车生产企业面临产量下降、经济效益下滑、市场竞争加剧的现状。但与此同时，汽车消费逐步向三四线城市、农村地区渗透，不少家庭正在购买第二台车，汽车需求总量仍较大，汽车生产企业要积极把握当前汽车消费趋势变化，及时推出符合市场预期和消费心理的车型，积极扩展新的消费市场，满足市场对各档次车型的需求，同时加强企业内部管理，提高生产能力利用率，进一步降低企业各项费用支出，提高盈利能力。政府要积极支持稳定和扩大汽车消费的同时，切实减轻企业负担。各级政府要按照中央的部署和要求，抓好促进汽车消费政策措施的落实，开展新一轮的汽车下乡和以旧换新，细化政策指引，加大财政支持力度，进一步扩大汽车消费；积极落实中央和省有关减轻实体经济负担的各项政策红利，降低汽车制造业税负和各项成本。

（三）加大研发投入，大力发展自主品牌。

一是依托全省基础雄厚的电子信息产业优势，积极布局、发展新能源、智能网联汽车等新兴汽车领域发展，加大研发投入，引领产业未来发展方向。二是充分利用广东作为汽车生产和消费第一大省份的优势，积极巩固全省汽车产业重点企业在传统汽车领域的领先地位，并发挥好汽车产业集群发展优势，同步带动汽

车零部件发展。三是大力扶持、发展自主品牌，鼓励并推动高校、科研院所与行业骨干企业深入合作，共同突破产业链上的关键技术难题，培育具有技术创新优势的零部件、智能出行等自主品牌企业。

供稿单位：工业交通统计处

撰 稿：王慧艳

责任编辑：邱国祥

分送：省委常委，副省长，省人大正、副主任，省政协正、副主席，省法院院长，省检察院检察长，国家统计局，省人大财经委，省政协经济委员会，各地级以上市市委书记、市长，国家统计局广东调查总队，省有关单位，各省（区、市）统计局，各地级以上市、县（市、区）统计局。

广东省统计局办公室

2020年11月30日印发