



大公国际汽车制造行业 2022 年信用风险展望：危机 与机遇并存





摘要：2021 年以来，全球确立了“碳中和”目标，为新能源汽车产业的发展提供了良好的环境，但芯片短缺成为制约汽车行业的重要因素，且从目前来看，2022 年全球芯片短缺的情况仍将继续。我国定调了“双碳”的国家级绿色发展战略，在此背景下，新能源汽车也将逐步成为我国汽车市场的主流，同时汽车产业“四化”的发展方向仍将持续推进。但受电力供应紧张、原材料价格高位运行以及车规级芯片供应紧张等问题，2021 年汽车行业产销量增长不及预期，盈利能力继续下滑，同时行业债券违约金额、主体评级下调个数同比均出现增长，整体信用水平较 2020 年进一步恶化。预计 2022 年，新能源汽车将成为汽车行业的增长引擎，同时我国将加大新能源汽车产业链上相关行业的政策支持，促进汽车产业升级发展，但芯片短缺情况仍将继续，我国汽车产销量增长幅度有限，盈利能力有较大阻力，且 2022 年汽车制造行业债券进入集中偿付期，仍需警惕由经营

风险及资金断裂引发的信用风险。

（一）行业环境

2021 年上半年,全球大部分国家和地区已提出或确立“碳中和”目标。汽车行业是全球温室气体排放的主要领域之一,新能源汽车较传统燃油汽车减碳效果明显,因此在全球二氧化碳减排的背景下,新能源汽车具有很大的发展潜力。此外在 2021 年,“缺芯”成为制约汽车行业发展的重要因素,而这种情况产生的原因在于汽车行业需求与芯片产业周期错配、新冠疫情导致的芯片减产、消费电子产业蓬勃发展挤占汽车芯片产能以及头部企业囤货等。由于芯片短缺,全球多家车企停工减产。虽然芯片各大代工厂以及 IDM 厂商开始进行产能扩张,增加资本支出,但因为产线建设和达产需要一定时间,此外全球疫情还没有得到完全控制,因此预计 2022 年,全球芯片短缺的情况仍将继续。

（二）行业政策

在“十四五”的开局之年,我国定调了 2030 年前实现“碳达峰”和 2060 年前实现“碳中和”的国家级绿色发展战略,同时,作为新兴产业和技术升级的关键领域之一的汽车产业也确立了“电动化、智能化、无人化、网联化”的四化发展方向。因此在“双碳”政策的背景下,2021 年汽车行业相关政策还是围绕新能源汽车、智能网联汽车及相关关键元器件以及促进汽车消费。

我国政府高度重视车联网的发展，随着 5G 的不断普及，近年来不断出台相关文件对国内的车联网发展进行规划和指导。2020 年 2 月工信部牵头各部委明确细化车联网政策，联合印发了《智能汽车创新发展战略》，对国内智能汽车发展战略提出了明确目标。2021 年 2 月《国家综合立体交通网规划纲要》印发，提出建设融合感知平台，推动智能网联车与现代数字城市协同发展。工信部成立智能网联汽车推进组，加快推动操作系统等关键核心技术研发，促进整车电动化和智能网联等进一步融合。《国家车联网产业标准体系建设指南（智能交通相关）》、《智能网联汽车生产企业及产品准入管理指南（试行）》、《5G 应用“扬帆”行动计划（2021~2023）》为车联网制定了准入准则和支持互联网发展的软硬件体系。同时确定在北京、上海、广州、武汉、长沙、无锡等 6 个城市为智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展，以便后续全国推广。

在汽车新四化发展趋势下，智能网联化发展趋势直接影响汽车电子电气架构，系统软件升级导致对芯片要求提高。但 2021 年芯片短缺重创汽车制造行业，根据中国汽车工业协会 2021 年 6 月数据，当前我国各类芯片中 MCU 控制芯片最为紧缺，国内 MCU 控制芯片企业最为薄弱，中国半导体自给率为 15%，其中汽车芯片自给率不足 5%。在传统芯片供应链“卡脖子”的情况下，国内车企也增强了选择国内企业研发设计芯片的意愿。我国也有相应的部门和组织制定相关汽车芯片国产化的相关指导意见，2021 年 2 月，工业和信息化部指导中国汽车芯片产业创新战略联盟等机构编撰《汽车半导体供需对接手册》，引导和支持汽车半导体产业发展。同年

3 月，全国人民代表大会和中国人民政治协商会议提出了《关于提高车规级芯片国产化率，增强国内汽车供应链自主可控能力的建议》，制定车规级芯片“两步走”的顶层设计路线，实现车规级芯片企业从外部到内部的动力转换。而中国汽车芯片产业创新战略联盟的成立，旨在跨界融合半导体和汽车两大产业，加快国产汽车芯片推广应用和破局汽车产业“缺芯”难题，建设属于自己的完整的供应链，自力更生，自给自足。

在新能源汽车方面，我国出台了一系列新能源汽车行业法律法规和政策，将新能源汽车行业视为战略性新兴产业。2020 年 11 月，国务院办公厅印发《新能源汽车产业发展规划（2021-2035 年）》，提出到 2025 年，纯电动乘用车新车平均电耗降至 12.0 千瓦时/百公里，新能源汽车新车销售量达到汽车新车销售总量的 20%左右，高度自动驾驶汽车实现限定区域和特定场景商业化应用。2021 年以来在“双碳”政策背景下，新能源汽车相关的支持政策密集发布，各部门均出台相关的指导意见，主要政策方向有推动智能汽车体系建设、推动新能源汽车行业高质量发展、推进新能源汽车核心零部件关键技术攻关、推动新能源汽车基础服务设施建设、补贴退坡、促进汽车消费、促进新能源汽车下乡等。新能源汽车生产销售，以及充电、换电等基础服务设施政策体系逐步完善，有望驱动行业技术升级、需求提升，进而从需求端和供给端带动产业良性发展。

在促进汽车消费方面，商务部发布《关于进一步做好当前商务领域促进消费重点工作的通知》，主要包括加快推动汽车由购买管理向使用管理

转变，深入开展新能源汽车下乡活动扩大二手发展等。

预计 2022 年政策方向仍以促进汽车产业“四化”发展为主，同时继续大力发展新能源汽车产业支持力度，并在 2021 年出具的指导文件下进行相关标准和技术的细化，同时加大产业链上相关行业的发展政策支持，促进汽车产业升级发展。

（三）产销情况

我国汽车行业自 2018 年 7 月以来进入低迷状态，据中汽协会行业信息部发布的《2020 年汽车工业经济运行情况》，汽车产销量因疫情影响在经历一季度的低迷后连续 9 个月呈现增长，2020 年汽车产销同比下降 2.0% 和 1.9%，同比分别收窄 5.5 个百分点和 6.3 个百分点。

进入 2021 年以来，伴随中国经济的持续恢复，1~10 月，汽车产销分别完成 2,058.7 万辆和 2,097.0 万辆，同比分别增长 5.4% 和 6.4%，但因为因电力供应紧张、原材料价格高位运行以及车规级芯片供应紧张等问题，与 2019 年同期相比同比增长 0.6% 和 1.4%，增长幅度不及预期。分车型来看，商用车受排放法规切换的影响，产销量分别为 393.9 万辆和 409.9 万辆，同比下降 6.3% 和 2.5%，但在轻型客车的拉动下，客车销量 41.1 万辆，同比增长 21.57%，依然呈现增长，货车销量为 368.78 万辆，同比下降 8.78 个百分点；乘用车受芯片短缺的影响较 2019 年产销同比下降，但降幅收窄；在政策的推动下，新能源汽车成为亮点，产销同比增长 1.8 倍，累计产销则已经超过国内历年全年的数量，1~10 月渗透率也继续

提升至 12.1%。此外,汽车出口也继续保持高速增长,其中乘用车出口 125.8 万辆,同比增长 1.3 倍,新能源汽车贡献度较高,商用车出口 33.6 万辆,同比增长 86%,单月出口量再创历史新高。2021 年的政府工作报告中提出 GDP 增长 6%以上,明确了稳定增加汽车、家电等大宗消费的政策取向,同时今年 2 月出台的《商务部办公厅关于印发商务领域促进汽车消费工作指引和部分地方经验做法的通知》对汽车消费也将带来利好作用。但因芯片短缺的问题短时间内无法完全消除,因此预计 2022 年我国汽车整体产销增长幅度仍有限,但新能源汽车产销量有望保持高增长态势。

(四) 行业盈利

近年来,汽车制造行业利润总额持续负增长,且降幅较大。2017 年,汽车行业延续高速增长势头,全年行业营业收入累计同比增长率为 10.80%;进入 2018 年,受购置税的退出、进口关税的不确定性、成品油价的连续上调以及部分地区国六排放标准提前实施等多种因素影响,全年行业营业收入累计同比增长率仅为 2.90%,利润总额累计同比开始出现负增长,全年累计同比减少 4.70%。2019 年以来,行业利润总额仍持续走低,年末累

预览已结束,完整报告链接和二维码如下:

https://www.yunbaogao.cn/report/index/report?reportId=1_36096

