

汽车及汽车零部件行业

燃油税及油价调整对汽车行业影响有多大

● 事件：成品油消费税两次上调，油价累计降幅巨大

近日，财政部、国家税务总局两次上调成品油消费税，两次上调后，汽油燃油税上调至 1.4 元/L，较之前 1 元/L 共提升 40.0%，柴油燃油税上调至 1.1 元/L，较之前 0.8 元/L 共提升 37.5%。同时，受国际原油价格持续下降影响，7 月以来我国成品油价格共经历了十次下调，以上海为例，90 号汽油累计下降 1.65 元/L (-25.8%)，0 号柴油累计下降约 2.03 元/L (-22.3%)。

● 成品油消费税逐渐成为调节能源消费的工具

中国原油消费量大，对外依存度高，能源问题严峻，而燃油消费税是国家调节成品油消费的重要手段。我们认为，此次燃油消费税的提高不是短期的权宜之计，而是在节能减排大趋势下，成品油消费税逐渐成为国家调节能源消费的重要工具，油价下跌打开了政策时间窗口。

● 短期看，油价整体下降对乘用车的 SUV 子领域更加利好

油价下调对乘用车需求影响相对有限，但利好 SUV 等高油耗车型。主要有三个原因：1、乘用车使用成本相对较小，乘用车消费者对油价的敏感性远低于商用车使用者，SUV 车型油耗较高相对更加受益；2、国际原油价格一定时期内或保持低位，燃油消费税上调的影响需要时间反应；3、在较低的千人保有量和更新需求支撑下，狭义乘用车大概率保持低速平稳增长。

● 油价下降有利于商用车需求稳定

国 4 排放升级导致商用车终端使用者购车成本的提高，而柴油价格下降将降低终端使用成本，从而稳定商用车需求。根据经验数据，油费占轻卡使用成本的 50-65%，约占中卡、重卡使用成本的 60%、50%。在运价大致平稳的前提下，油费下降一定程度上可以抵消国 4 升级带来的成本提高。

● 汽、柴油不对称上调燃油消费税或有利于乘用车柴油化推行

随着我国乘用车保有量的快速增长和投资高峰结束带来的商用车保有量趋于平稳，12 年 1 季度以来我国柴汽油消费比进入快速下降通道，14 年 3 季度大幅低于正常的 2:1 水平，柴油未来相对过剩会更严重。不对称上调燃油消费税反映了这种趋势，或将更有利于乘用车柴油化推行。

● 投资建议

汽、柴油价格大幅下降对汽车行业整体利好，对商用车行业正面影响更大，我们推荐资产负债表调整到位、产品力提升、受益于“一带一路”和原材料成本下跌、15 年盈利弹性巨大的中国重汽；受益于排放监管力度提升，明年有 SUV 新车型推出的江铃汽车；SUV 占比较大、新车型持续推出的长城汽车。

● 风险提示

宏观经济增速不及预期；国际经济、政治变化导致原油价格上升。

行业评级

持有

前次评级

持有

报告日期

2014-12-29

相对市场表现



分析师：张乐 S0260512030010



021-60750618



gfzhangle@gf.com.cn

相关研究：

联系人：闫俊刚 021-60750621

yanjungang@gf.com.cn

联系人：唐哲 021-60750618

tangzhe@gf.com.cn

目录索引

事件：成品油消费税两次上调，油价持续下降.....	4
成品油消费税逐渐成为调节能源消费的工具.....	4
中国原油供需矛盾剧烈.....	4
中国能源利用效率相对低下.....	5
中国原油消费对外依存度较高.....	5
燃油消费税是调节能源消费的有效手段之一.....	6
短期看，油价整体下降对乘用车的 SUV 子领域更加利好.....	7
乘用车消费者对油价的敏感性远低于商用车消费者.....	7
国际原油价格或将保持低位，燃油消费税上调的影响需要时间反应.....	9
保有量偏低和更换需求支撑狭义乘用车低速平稳增长.....	11
油价下降有利于商用车需求稳定.....	12
汽、柴油不对称调税或有利于乘用车柴油化推行.....	15
投资建议.....	16
风险提示.....	16
附件.....	16
国务院关于实施成品油价格和税费改革的通知.....	16
关于提高成品油消费税的通知.....	20
关于进一步提高成品油消费税的通知.....	20

图表索引

图 1: 中国原油储量 (百万吨)、消费量 (百万吨) 及增速情况	4
图 2: 2011 年主要国家能源利用效率 (美元/千克油当量) 情况	5
图 3: 中国原油产量 (百万吨)、销量 (百万吨) 及进口依存度情况	5
图 4: 美国原油产量 (百万吨)、销量 (百万吨) 及进口依存度情况	6
图 5: 代表车型油费占剔除残值后总成本比重	8
图 6: 英国布伦特原油价格 (美元/桶) 走势	9
图 7: WTI 原油价格 (美元/桶) 走势	10
图 8: 实际美元指数走势	10
图 9: 两次燃油税提升带来的月均使用成本增加量 (元)	11
图 10: 燃油税占总成本比重	11
图 11: 城镇居民家庭人均可支配收入 (元) 变化情况	12
图 12: 轻卡使用成本构成	13
图 13: 中卡使用成本构成	13
图 14: 重卡使用成本构成	13
图 15: 义乌道路货物运输价格指数	14
图 16: 我国柴油、汽油分季度销售量 (万吨) 及柴汽消费比变化情况	15
表 1: 分级别代表车型成本测算	8
表 2: 燃油税提高对代表车型使用成本的影响	10
表 3: 分车型油费下降幅度测算	14
表 4: 卡车分车型油费下降对总成本、使用成本弹性测算	15

事件：成品油消费税两次上调，油价持续下降

近日，财政部、国家税务总局两次联合发文上调成品油消费税，经过两次上调后，汽油燃油税上调至1.4元/L，较之前1元/L共提升40.0%，柴油燃油税上调至1.1元/L，较之前0.8元/L共提升37.5%。

同时，受国际原油价格持续下降影响，7月以来我国成品油价格共经历了十次下调，以上海为例，90号汽油累计下降1.65元/L（-25.8%），0号柴油累计下降约2.03元/L（-22.3%）

成品油消费税逐渐成为调节能源消费的工具

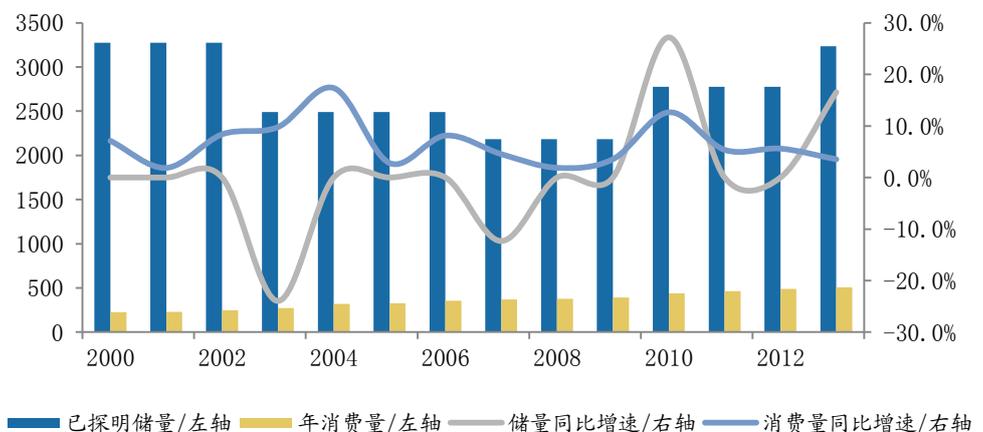
中国是一个典型的人口基数大，资源相对不足的发展中国家。改革开放以来，中国经济持续高速增长，带动能源消费量急剧上升。近年来，能源问题已成为全社会关注的焦点。

具体来看，中国的能源问题主要表现在以下3个方面：

中国原油供需矛盾剧烈

2013年中国消费原油5.07亿吨，较2000年增长126.3%，复合增长率为6.5%。与此同时，中国原油已探明储量从2000年的32.74亿吨降至2013年的32.36亿吨。以2013年统计口径计算，不考虑新增原油消费逐年增长，中国目前的可探明石油储量仅能满足6-7年的需求。

图1：中国原油储量（百万吨）、消费量（百万吨）及增速情况

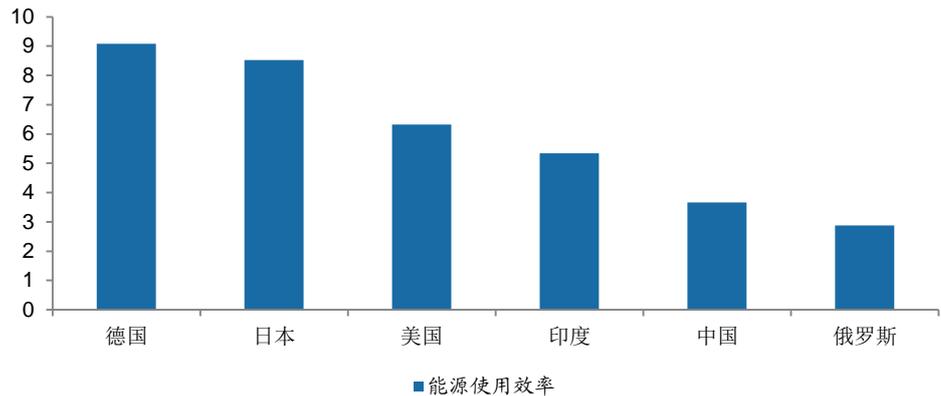


数据来源：美国能源信息署、广发证券发展研究中心

中国能源利用效率相对低下

2000年至2011年，中国单位GDP能耗从3.08美元/千克油当量提高到3.66美元/千克油当量，复合增长率1.6%。但目前中国的能源利用效率不仅与美国、日本等发达国家差距巨大，也远远落后于印度。

图2：2011年主要国家能源利用效率（美元/千克油当量）情况

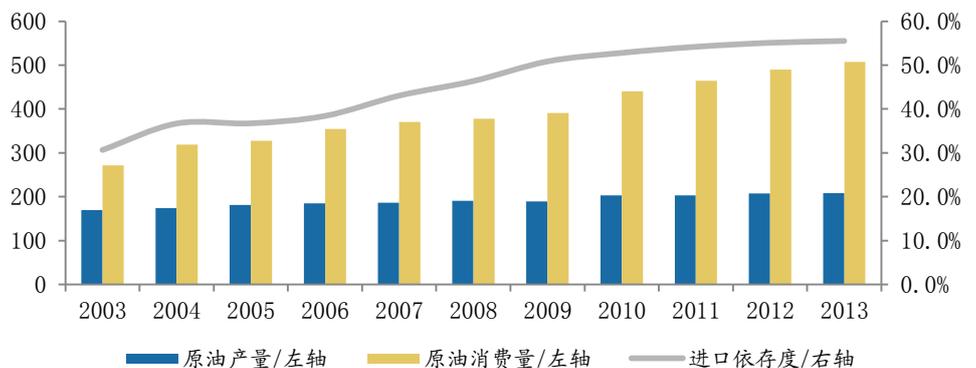


数据来源：世界银行、广发证券发展研究中心

中国原油消费对外依存度较高

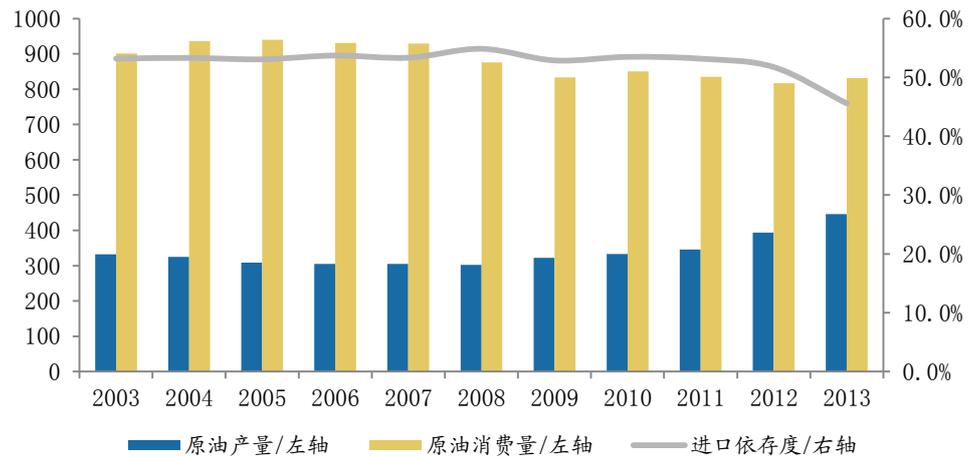
2000年以来中国原油消费对外依存度呈持续增长态势，在2009年首次超过50%的红线，达到50.8%，2013年对外依存度已经高达55.5%。反观美国同期，2000年-2008年间原油消费对外依存度一直处于53%-54%左右，但近年来，美国通过提高国内原油产量，发展新型替代能源等措施，原油消费对外依存度已明显降低，2013年该项指标已降至45.6%。近年来国际原油价格波动严重，呈现“过山车”的现象。高企的原油对外依存度一方面会加剧国际原油价格对还不成熟的国内定价机制的冲击，另一方面也对中国的能源安全战略构成严峻挑战。

图3：中国原油产量（百万吨）、销量（百万吨）及进口依存度情况



数据来源：BP、广发证券发展研究中心

图4: 美国原油产量(百万吨)、销量(百万吨)及进口依存度情况



数据来源: BP、广发证券发展研究中心

我国汽车工业持续保持高速发展态势,由汽车消耗的燃料总量不断增长,汽车能耗在总体燃料消耗中的比例逐年不断增加,2010年汽车燃料消耗占中国汽、柴油表观消费量的80%和42%。随着我国汽车保有量的不断增长,汽车燃料消耗量在我国石油消耗中的比例还会继续提高,由汽车燃料消耗所引起的能源和环境问题日益突出。

燃油消费税是调节能源消费的有效手段之一

中国原油消费量大,对外依存度高,能源问题严峻,而燃油消费税是国家调节成品油消费的重要手段。事实上,许多国家都利用税收对能源消费进行调节。

我们根据公开资料对美国、德国、法国、日本利用税收调节能源消费的情况进行了简要整理:

美国俄勒冈州于1919年开始征收汽车燃油税,1929年各州均征收燃油税,在各个州之上,联邦政府也征收一定比例的燃油税。美国的燃油税联邦税税率全国统一,各州税税率由各州决定,通常高于联邦税税率。

德国为了减少污染、实现环境现代化、保护自然资源,在征收燃油税的基础上,曾于1999年出台生态税法,所征收的生态税鼓励再生资源项目,并将一部分税收用于养老金补贴。德国的生态税共分五步,至2003年,汽油每升含税65.45欧分,其中含生态水每升12.28欧分;柴油每升47.04欧分,其中含生态税12.28欧分。德国的这一举措取得了一定效果,2000年德国交通燃油的销售量下降了2.8%,公共交通乘客两增加了1.2%。

法国的燃油税主要指石油产品国内税,其制定的基本原则是限制油耗、保护环境,燃油税单位征收金额固定。

日本的燃油税分为汽油税、地方道路税、柴油税、天然气税等四类,燃油税属中央和地方共享。日本较高的燃油税率使得低排量的小型车在日本较为普及。

根据中国石化经济技术研究院13年3月份测算,汽油税收占最终零售价格的比例,

美国为11.22%，德国为56.92%，日本为39.30%，中国台湾为26.31%，而按照目前北京92号汽油价格6.63元计算，汽油税负比例约为40%。

我们认为，此次燃油消费税的提高不是短期的权宜之计，而是在节能减排大趋势下，成品油消费税逐渐成为国家调节能源消费的重要工具，而国际原油价格下降导致的我国成品油价连续下跌打开了政策时间窗口，同时实现汽油的加税降价，容易被消费者所接受。

短期看，油价整体下降对乘用车的 SUV 子领域更加利好

油价下调对乘用车需求影响相对有限，但利好SUV等高油耗车型。主要有三个原因：

- 1、乘用车使用成本相对较小，乘用车消费者对油价的敏感性远低于商用车使用者，SUV车型油耗较高相对更加受益；
- 2、受供求关系影响，国际原油价格或在未来相当长一段时间内保持低位，燃油消费税上调对乘用车使用成本的影响较小，且需要时间反应；
- 3、在偏低的千人保有量和更换需求的支撑下，狭义乘用车大概率保持低速平稳增长。

乘用车消费者对油价的敏感性远低于商用车消费者

商用车终端消费者购车主要用于运输，是否能够产生效益是影响其购车与否的主要原因。油价上升会导致商用车终端用户的使用成本增加，尤其是对于大排量的客车、货车而言，油价上涨将增加用户的运营成本，降低其盈利，从而影响商用车终端用户的购车需求，而油价下降的作用相反。商用车消费者对油价的敏感性较高。

乘用车消费者购车主要用于代步，是对生活品质提升的追求，同时，由于乘用车使用成本相对较小，其对油价的敏感性远远低于商用车消费者。油价上升对消费者使用成本的影响与汽车排量有很强的相关性，对大排量车型的消费者使用成本的影响较大，对小排量车型消费者使用成本的影响较小，SUV车型油耗较高，油价下降SUV车型相对更加受益。

在乘用车消费者的整个使用周期中，乘用车消费者承担的支出主要包括购置成本、使用成本，其中购置成本主要包括车辆价格、车辆购置税、挂牌费、车船税等，使用成本主要包括油费、停车费、维修保养费、交强险等；消费者可能的收入主要是二手车交易（或车辆残值）带来的收入。

我们综合考虑安路勤各级别车型的代表车型及销量情况，选取A00、A0、A、B、C级轿车以及MPV、SUV的代表车型，分析消费税上调对消费者支出的影响。其中，选取奥拓作为A00级别轿车代表车型，赛欧作为A0级轿车代表车型，朗逸作为A级轿

车代表车型，凯美瑞作为B级轿车代表车型，奥迪A6L作为C及轿车代表车型，别克GL8作为MPV代表车型，哈弗H6作为SUV代表车型。

车辆含税价格按照以经销商报价计算的车型代表价格计算，车辆购置税为不含增值税价格的10%，车船税按排量缴税，假设上牌费为300元，交强险6座以上1100元、6座以下950元，停车费每月300元，油费按照上海12月13日92号汽油零售价6.59计算，百公里油耗按照中国汽车燃料消耗量网给出的市区工况下百公里油耗计算，同时假设消费者的换车周期是5年，年行驶里程是2万公里。根据公开资料，二手车评估师在计算二手车价值时，普遍采用“十年折旧法”，以一辆车“使用年限为10年”来计算，扣除残值后，前3年每年按价值减少15%来计算，中间4年(第4、5、6、7年)每年按价值减少10%来计算，最后3年每年按价值减少5%来计算，即使用5年后车辆的残值为购置价格的35%。

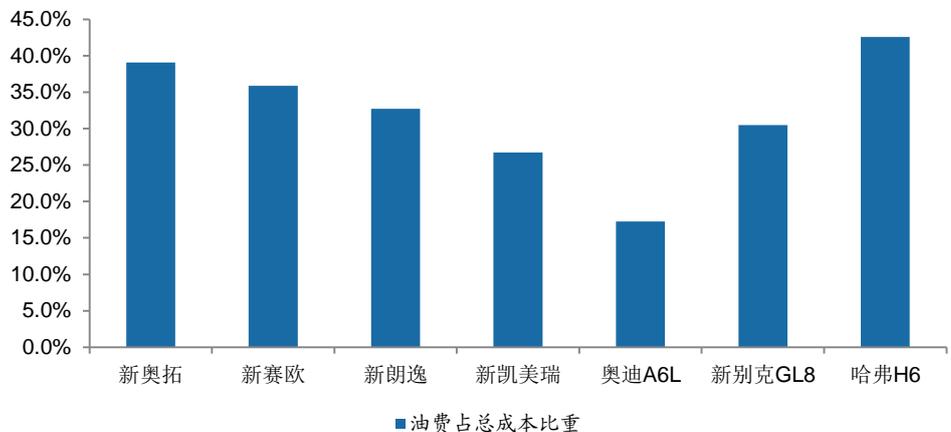
根据我们测算，A00级、A0级、A级、B级、C级轿车、MPV、SUV代表车型油费占剔除残值后总成本比重分别为39.1%、35.9%、32.7%、26.7%、17.2%、30.5%、42.6%。

表 1: 分级别代表车型成本测算

级别	代表车型	行驶里程 (公里)	百公里油 耗 (L)	购置成本 (元)			使用费用 (元)					剔除残值 后总成本 (元)
				含税价 格	购置 税	上牌 费	车船 税	油费	停车费	保养 费	交强 险	
A00 级	新奥拓	100000	6.4	45650	3902	300	300	42176	18000	8805	4750	107,905
A0 级	新赛欧	100000	6.6	62425	5335	300	1500	43494	18000	7363	4750	121,319
A 级	新朗逸	100000	9.4	126400	10803	300	1500	61946	18000	9817	4750	189,276
B 级	新凯美瑞	100000	10.6	203550	17397	300	3300	69854	18000	15552	4750	261,461
C 级	奥迪 A6L	100000	12.6	451900	38624	300	6000	83034	18000	37236	4750	481,679
MPV	新别克 GL8	100000	16.2	268000	22906	300	6000	106758	18000	16563	5500	350,227
SUV	哈弗 H6	100000	12.9	111550	9534	300	3300	85011	18000	6330	4750	199,733

数据来源：公开资料整理、汽车之家、广发证券发展研究中心

图5: 代表车型油费占剔除残值后总成本比重



数据来源：公开资料整理、汽车之家、广发证券发展研究中心

国际原油价格或将保持低位，燃油消费税上调的影响需要时间反应

14年6月起，国际原油价格进入下降通道，截止12月23日，英国布伦特原油期货价格收于59美元/桶，较6月初下降45.9%，WTI原油价格收于57美元/桶，较6月初下降44.5%。本次国际原油价格暴跌，主要由供需关系及美元走势导致。

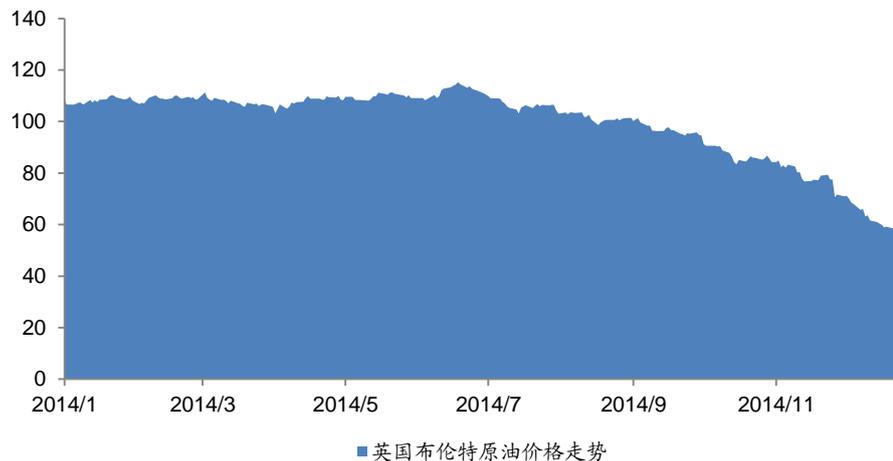
供需方面，由于美国页岩油产量不断增长，且OPEC在11月末的会议中决定保持石油生产目标在3000万桶/日不变，原油供给维持高位。而在全球经济增长放缓的背景下，全球石油需求增长放缓，国际能源署在12月12日发布的月报中将2015年全年石油每日需求增长预估下调23万桶至90万桶，OPEC在12月10日公布的月报中称，全球2015年对OPEC原油的日需求量将减少30万桶至2890万桶。供需失衡是导致国际原油价格大幅下降的主要原因之一。

美元持续走强也是影响国际原油价格的主要原因之一。14年4月以来，实际美元指数持续持续上涨，至11月为93.89，较5月上涨8.5%。美元持续走强导致以美元计价的大宗商品价格下跌，影响国际原油价格。

我们认为，从原油供需情况来看，由于短期内全球经济增速并没有明显回暖的迹象，而OPEC维持石油生产目标的主要目的在于击溃页岩油和其他高成本产油国，只有当国际原油价格到达一定的低价区间，导致页岩油等因开采成本过高而盈亏失衡，迫使其他产油国减少原油开采时，国际原油价格才会出现回升，且应维持在较低水平。而长期来看，全球经济回暖是原油价格进一步上升的主要动力。

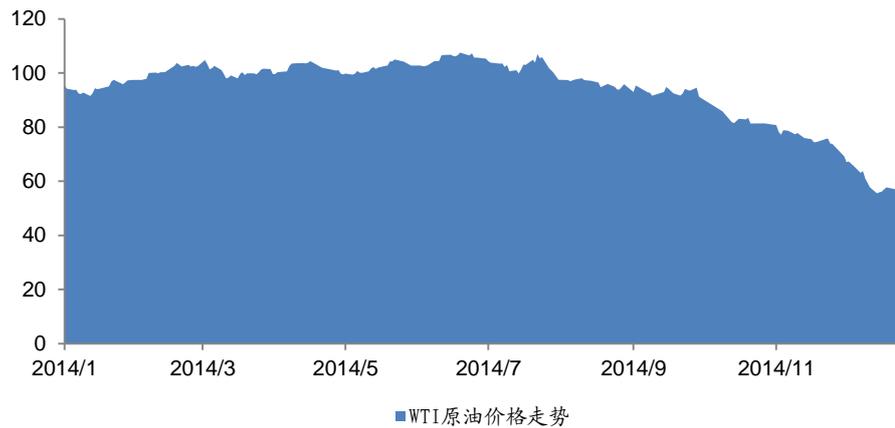
因此，我们认为，在一定期间内，国际原油价格或将保持较低水平。

图6：英国布伦特原油价格（美元/桶）走势



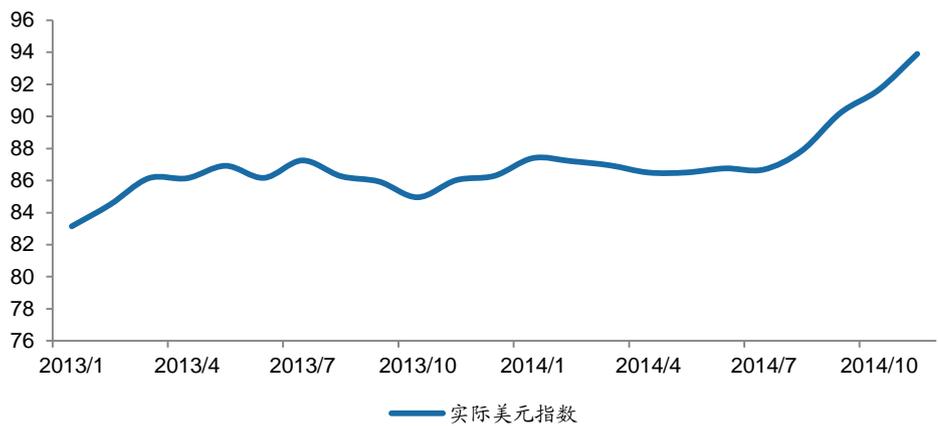
数据来源：Wind、广发证券发展研究中心

图7: WTI原油价格 (美元/桶) 走势



数据来源: Wind、广发证券发展研究中心

图8: 实际美元指数走势



数据来源: 美联储、广发证券发展研究中心

同时, 根据我们测算, 燃油消费税上调对乘用车消费者使用成本的影响较小。

根据我们测算, 经过两次提升后, 燃油税占各级别代表车型总成本的比重在1.0%到2.6%之间, 燃油税对消费者总成本的影响较小。两次燃油税提升给消费者带来的每月新增成本在40到110元之间, 燃油税上调给消费者带来的新增成本较低。

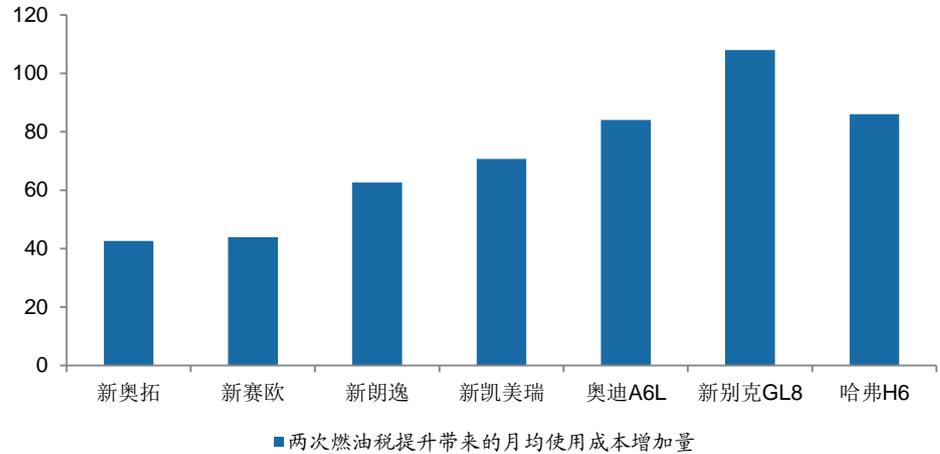
表 2: 燃油税提高对代表车型使用成本的影响

级别	代表车型	燃油税增加值 (元)
A00 级	新奥拓	2,560
A0 级	新赛欧	2,640
A 级	新朗逸	3,760
B 级	新凯美瑞	4,240
C 级	奥迪 A6L	5,040
MPV	新别克 GL8	6,480

SUV	哈弗 H6	5,160
-----	-------	-------

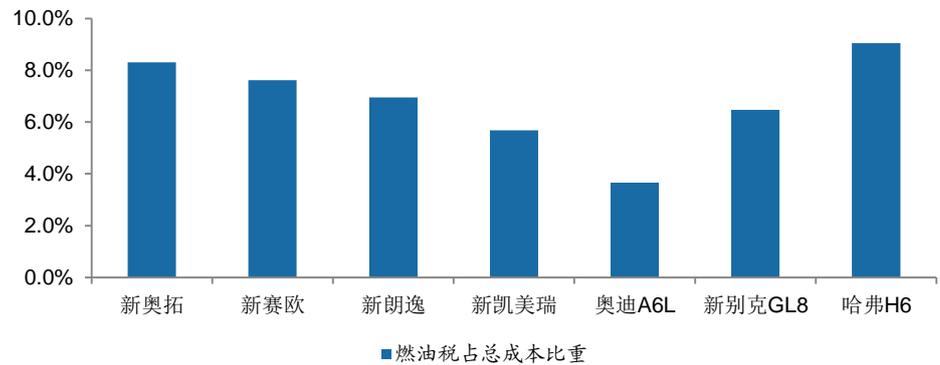
数据来源：广发证券发展研究中心

图9：两次燃油税提升带来的月均使用成本增加量（元）



数据来源：广发证券发展研究中心

图10：燃油税占总成本比重



数据来源：广发证券发展研究中心

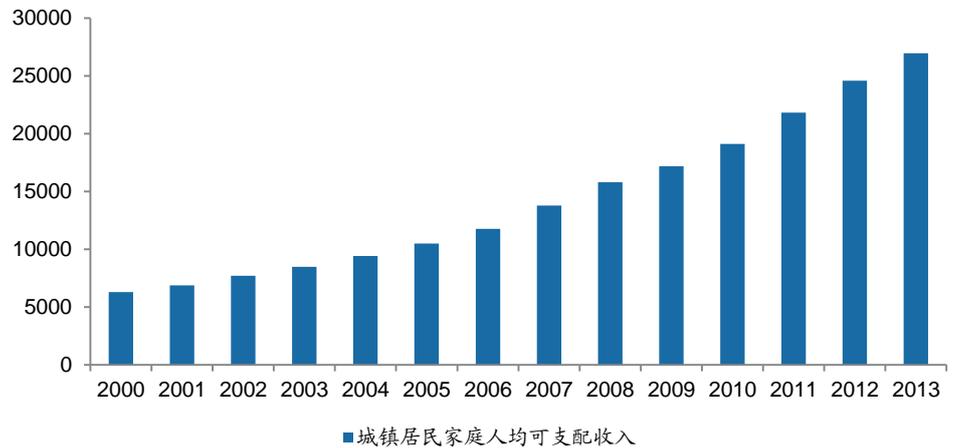
保有量偏低和更换需求支撑狭义乘用车低速平稳增长

随着我国经济发展，我国人均可支配收入水平快速提高。根据国家统计局数据，2013年我国城镇家庭人均可支配收入达到2.7万元，较2000年提高329.2%。人均可支配收入水平的提升和人们对于生活品质追求的提升带来有效购车需求的提升，也促使我国汽车工业经历了黄金时期。

随着我国汽车产销突破2千万辆/年，在没有总体刺激政策出台的情况下，汽车行业销量高速增长的情况较难出现。由于交通拥堵，能源紧缺以及环保污染等压力，我们预计针对汽车行业的整体性刺激政策将难以出台。在稳增长的基调下，打压汽车行业的总体政策也较难出台。

我们认为，汽车行业千人保有量偏低和更新需求决定现阶段汽车行业销量增长仍有一定的惯性，在宏观经济平稳、没有总体政策出台的情况下，汽车行业大概率保持低速平稳增长。我们认为，燃油消费税的在一定范围内的调整对汽车行业销量的影响可能较小，更多的可能是对于车型结构的影响。

图11：城镇居民家庭人均可支配收入（元）变化情况



数据来源：国家统计局、广发证券发展研究中心

油价下降有利于商用车需求稳定

国4排放升级导致商用车终端使用者购车成本的提高，而在运价大致平稳的前提下，柴油价格下降将降低终端使用成本，从而稳定商用车需求。

根据我们草根调研，轻卡的国4升级成本约为2-3万元，重卡的国4升级成本低于3万元。从使用成本构成来看，油费占轻卡使用成本的50-65%，占中卡、重卡使用成本的60%、50%。

截止12月26日，2014年国内成品油调价窗口共开启25次，其中包含14次下调、4次上调和7次未调整。自7月以来，上海0号柴油价格累计下降2.03元/L。

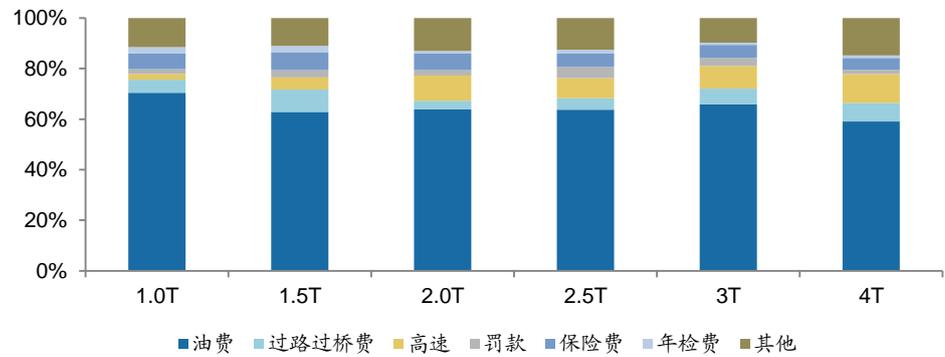
根据经验数据，假设轻卡年行驶公里为4.4-6.6万公里，百公里耗油量为7.2-18L，柴油价格下降2.02元/L对应轻卡年使用成本下降6400-24000元；假设中卡年行驶公里为8.8-11万公里，百公里油耗量为18-22L，柴油价格下降2.02元/L对应中卡年使用成本下降3-5万元；假设重卡年行驶公里为11万公里，百公里油耗量为40L，柴油价格下降2.02元对应重卡年使用成本下降9万元，目前重卡用户的年盈利水平也与之相差不大了，更何况实际上部分优质客户一年的实际运行里程可能达到18-20万公里以上。

以上海0号柴油计算，6月24日上海0号柴油价格为7.87元/L，经过12月26日下调后预计约为5.84元/L。以柴油价格下降2元/L计算，假设更换周期为10年，残值为0，油价下降对轻卡、中卡、重卡总成本的弹性分别为16.1%、18.1%、14.6%，对其购置成本的弹性分别为158.8%、242.0%、275.0%。油费下降一定程度上可以

抵消国4升级带来的成本提高。

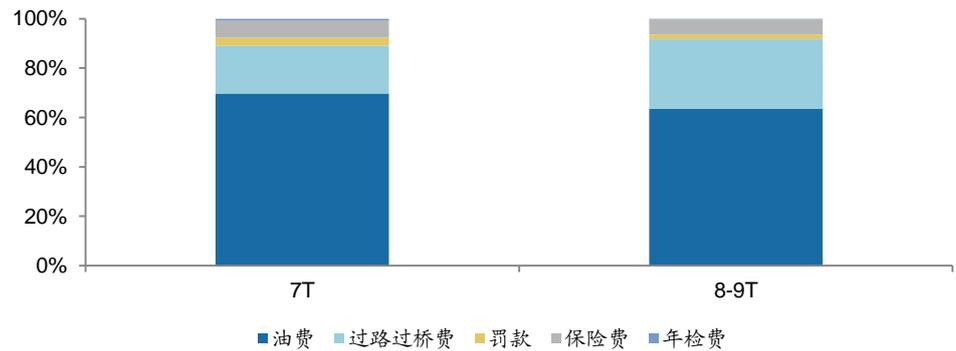
另外，对于皮卡、工程车、轻客、微客，在合理假设下，油价下降2.02元/升对应其使用成本下降6000元、5000到30000元、9000元、4000元。

图12: 轻卡使用成本构成



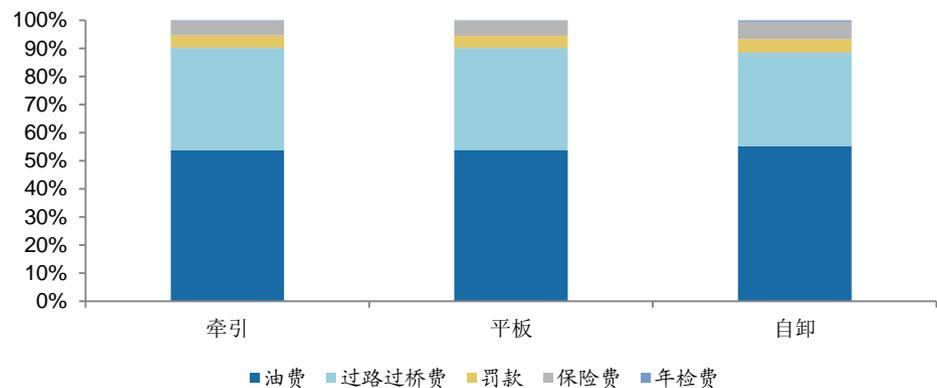
数据来源: 专家交流、广发证券发展研究中心

图13: 中卡使用成本构成



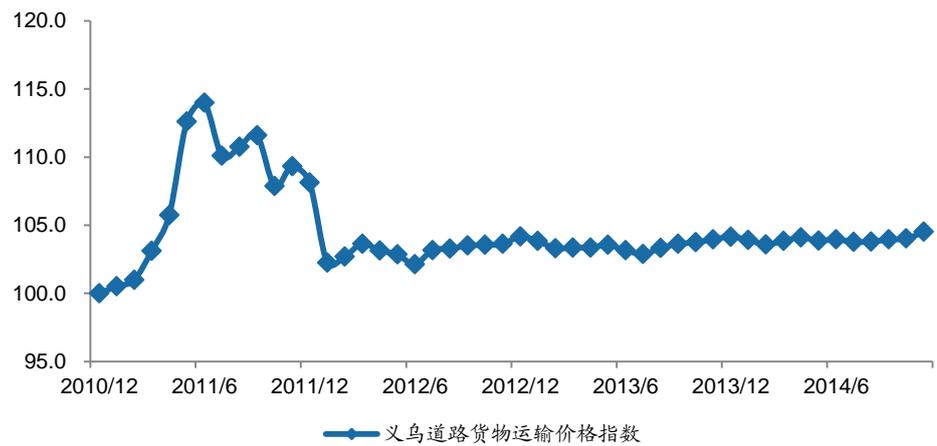
数据来源: 专家交流、广发证券发展研究中心

图14: 重卡使用成本构成



数据来源: 专家交流、广发证券发展研究中心

图15: 义乌道路货物运输价格指数



数据来源: 义乌物流网、广发证券发展研究中心

表3: 分车型油费下降幅度测算

	年里程 (公里)	油耗 (升/百公里)	油价下降幅度 (元/升)	油费下降幅度 (元)
轻卡				
1.0T	44000	7.2	2.03	6431
1.5T	46000	8.3	2.03	7750.5
2.0T	48000	9.1	2.03	8867
2.5T	59000	10.8	2.03	12935
3T	64000	15	2.03	19488
4T	66000	18	2.03	24116
中卡				
7T	88000	18	2.03	32155
8/9T	110000	22	2.03	49126
重卡				
平板	110000	35	2.03	78155
牵引	110000	40	2.03	89320
自卸	83000	42	2.03	70766
皮卡				
柴油	25000	11.5	2.03	5836.3
工程车				
单缸	20000	13	2.03	5278
双缸	20000	18	2.03	7308
轻型	36000	20	2.03	14616
中型	60000	26	2.03	31668
轻客				
乘用	40000	10.7	2.03	8688.4
兼用	40000	10.9	2.03	8850.8
货用	40000	11.4	2.03	9256.8

微客				
	26000	7.5	2.03	3958.5

数据来源：专家交流、广发证券发展研究中心

表 4: 卡车分车型油费下降对总成本、使用成本弹性测算

车型	购置成本 (万元)	使用成本 (万元)	总成本 (万元)	油价下降 (元/L)	油费下降 (万元)	油价下降对总成本弹性	油价下降对购置成本弹性
轻卡	5.5	48.7	54.2	2	8.7	16.1%	158.8%
中卡	20	246.8	266.8	2	48.4	18.1%	242.0%
重卡	28	501.0	529.0	2	77.0	14.6%	275.0%

数据来源：公开资料整理、专家交流、广发证券发展研究中心

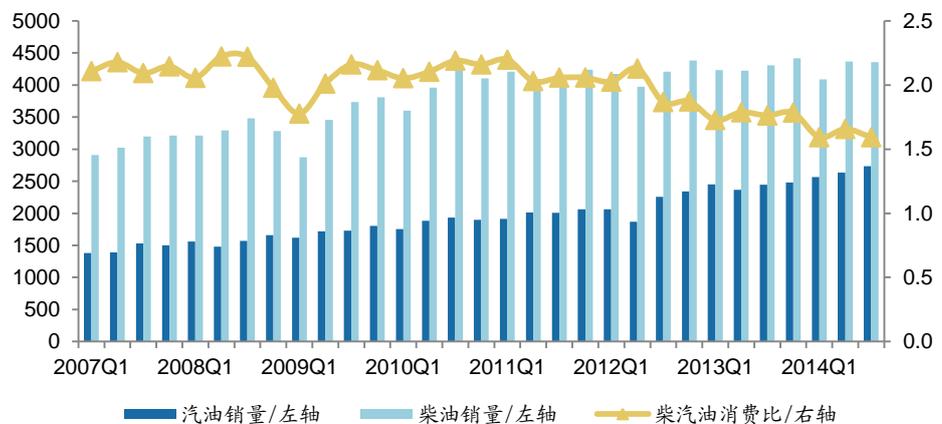
汽、柴油不对称调税或有利于乘用车柴油化推行

从12年1季度以来，我国柴汽油消费比进入下降通道。根据国家统计局数据，14年3季度我国柴汽油消费比约为1.6，较12年1季度下降0.43。在产量基本稳定的情况下，柴汽油消费比下降，说明柴油存在相对过剩的情况。

经过两次燃油税上调，汽油燃油税上调至1.4元/L，较两次调整之前的1元/L共提升40.0%，柴油燃油税上调至1.1元/L，较两次调整之前的0.8元/L共提升37.5%。柴油燃油税不论从绝对值还是上调幅度来看，都低于汽油燃油税，可能与我国固定资产投资增速放缓、柴油相对过剩有关。

柴油车较汽油车有更明显的节能作用，乘用车柴油化是达到四阶段油耗标准的有效途径之一。如果国家通过补贴或税收进行引导，乘用车柴油化有望得到快速发展。

图16: 我国柴油、汽油分季度销售量(万吨)及柴汽消费比变化情况



、数据来源：专家交流、广发证券发展研究中心

投资建议

汽、柴油价格大幅下降对汽车行业整体利好，对商用车行业正面影响更大，我们推荐资产负债表调整到位、产品力提升，受益于“一带一路”和原材料成本下跌、15年盈利弹性巨大的中国重汽；受益于排放监管力度提升，明年有SUV新车型推出的江铃汽车；SUV占比较大、新车型持续推出的长城汽车。

风险提示

宏观经济增速不及预期；国际经济、政治变化导致原油价格上升。

附件

国务院关于实施成品油价格和税费改革的通知

国发〔2008〕37号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

为建立完善的成品油价格形成机制和规范的交通税费制度，促进节能减排和结构调整，公平负担，依法筹措交通基础设施维护和建设资金，国务院决定实施成品油价格和税费改革。现通知如下：

一、实施成品油价格和税费改革的必要性

我国现行成品油价格和交通税费政策，对保障国内成品油市场供应，加快交通基础设施建设步伐，促进国民经济平稳较快发展，起到了积极作用。但随着我国石油需求不断增加，经济社会发展与资源环境之间的矛盾日益突出；以费代税、负担不公平等弊端日益显现；二级收费公路规模过大，结构不合理，与地方经济发展和群众出行的矛盾越来越尖锐。迫切需要理顺成品油价格和交通税费机制。

近期国际市场油价持续回落，为实施成品油价格和税费改革提供了十分难得的机遇。及时把握当前有利时机，推进成品油价格和税费改革，对规范政府收费行为，公平社会负担，促进节能减排和结构调整，依法筹措交通基础设施维护和建设资金，促进交通事业稳定健康发展，都具有重大而深远的意义。

二、改革的主要内容

（一）关于成品油税费改革。

提高现行成品油消费税单位税额，不再新设立燃油税，利用现有税制、征收方式和征管手段，实现成品油税费改革相关工作的有效衔接。

1. 取消公路养路费、航道养护费、公路运输管理费、公路客货运附加费、水路运输管理费、水运客货运附加费等六项收费。

2. 逐步有序取消政府还贷二级公路收费。抓紧制定实施方案和中央补助支持政策，由省、自治区、直辖市人民政府根据相关方案和政策统筹研究，逐步有序取消政府还贷二级公路收费。各地可以省为单位统一取消，也可在省内区分不同情况，分步取消。实施方案由国家发展改革委同交通运输部、财政部制订，报国务院批准后实施。

3. 提高成品油消费税单位税额。汽油消费税单位税额每升提高0.8元，柴油消费税单位税额每升提高0.7元，其他成品油单位税额相应提高。加上现行单位税额，提高后的汽油、石脑油、溶剂油、润滑油消费税单位税额为每升1元，柴油、燃料油、航空煤油为每升0.8元。

4. 征收机关、征收环节和计征方式。成品油消费税属于中央税，由国家税务局统一征收（进口环节继续委托海关代征）。纳税人为在我国境内生产、委托加工和进口成品油的单位和个人。纳税环节在生产环节（包括委托加工和进口环节）。计征方式实行从量定额计征，价内征收。

今后将结合完善消费税制度，积极创造条件，适时将消费税征收环节后移到批发环节，并改为价外征收。

5. 特殊用途成品油消费税政策。提高成品油消费税单位税额后，对进口石脑油恢复征收消费税。2010年12月31日前，对国产的用作乙烯、芳烃类产品原料的石脑油免征消费税；对进口的用作乙烯、芳烃类产品原料的石脑油已纳消费税予以返还。航空煤油暂缓征收消费税。对外购或委托加工收回的已税汽油生产的乙醇汽油免征消费税；用自产汽油生产的乙醇汽油，按照生产乙醇汽油所耗用的汽油数量申报纳税。对外购或委托加工收回的汽油、柴油用于连续生产甲醇汽油、生物柴油的，准予从消费税应纳税额中扣除原料已纳消费税税款。

6. 新增税收收入的分配。新增成品油消费税连同由此相应增加的增值税、城市维护建设税和教育费附加具有专项用途，不作为经常性财政收入，不计入现有与支出挂钩项目的测算基数，除由中央本级安排的替代航道养护费等支出外，其余全部由中央财政通过规范的财政转移支付方式分配给地方。改革后形成的交通资金属性不变、资金用途不变、地方预算程序不变、地方事权不变。具体转移支付办法由财政部会同交通运输部等有关部门制定并组织落实。新增税收收入按以下顺序分配：

一是替代公路养路费等六项收费的支出。具体额度以2007年的养路费等六费收入为基础，考虑地方实际情况按一定的增长率来确定。

二是补助各地取消政府还贷二级公路收费。每年安排一定数量的专项补助资金，用途包括债务偿还、人员安置、养护管理和公路建设等。

三是对种粮农民增加补贴，对部分困难群体和公益性行业，考虑用油量和价格水平变动情况，通过完善成品油价格形成机制中相应的配套补贴办法给予补助支持。

四是增量资金，按照各地燃油消耗量、交通设施当量里程等因素进行分配，适当体现全国交通的均衡发展。

（二）关于完善成品油价格形成机制。

国产陆上原油价格继续实行与国际市场直接接轨。国内成品油价格继续与国际市场有控制地间接接轨。成品油定价既要反映国际市场石油价格变化和企业生产成本，又要考虑国内市场供求关系；既要反映石油资源稀缺程度，促进资源节约和环

境保护，又要兼顾社会各方面承受能力。

1. 国内成品油出厂价格以国际市场原油价格为基础，加国内平均加工成本、税金和适当利润确定。当国际市场原油一段时间内平均价格变化超过一定水平时，相应调整国内成品油价格。

2. 汽、柴油价格继续实行政府定价和政府指导价。(1) 汽、柴油零售实行最高零售价格。最高零售价格由出厂价格和流通环节差价构成。适当缩小出厂到零售之间流通环节差价。(2) 汽、柴油批发实行最高批发价格。(3) 对符合资质的民营批发企业汽、柴油供应价格，合理核定其批发价格与零售价格价差。(4) 供军队、新疆生产建设兵团和国家储备用汽、柴油供应价格，按国家核定的出厂价格执行。

(5) 合理核定供铁路、交通等专项部门用汽、柴油供应价格。(6) 上述差价由国家发展改革委根据实际情况适时调整。

3. 在国际市场原油价格持续上涨或剧烈波动时，继续对汽、柴油价格进行适当调控，以减轻其对国内市场的影响。

4. 航空煤油等其他成品油价格继续按现行办法管理。液化气改为实行最高出厂价格管理。

5. 国家发展改革委根据上述完善后的成品油价格形成机制，另行制定石油价格管理办法。

(三) 关于完善成品油价格配套措施。

1. 继续发挥石油企业内部上下游利益调节机制作用。当国际市场原油价格大幅上涨，国家实施有控制地调整汽、柴油价格措施时，原油加工企业会出现暂时性困难，中石油、中石化两公司要继续按照石油企业内部上下游利益调节机制，平衡好内部利益关系，调动炼油企业生产积极性，保证市场供应。

2. 完善相关行业价格联动机制。(1) 铁路货运价格，根据上年国内柴油价格上涨影响铁路运输成本增加的情况，由铁路运输企业消化20%，其余部分通过提高铁路货物运输价格疏导，原则上每年调整一次。具体幅度由国家发展改革委商铁道部确定。(2) 民航国内航线旅客运输价格，首先在运价浮动机制内，由航空公司自主调整具体票价，需要调整燃油附加时，根据航空煤油价格影响民航运输成本变化情况，由航空公司消化20%，其余部分通过调整燃油附加标准或基准票价的方式疏导。调整燃油附加标准间隔时间原则上不少于半年。燃油附加具体收取标准由国家发展改革委同民航局按照上述原则确定。(3) 出租车和道路客运价格，由各地进一步完善价格联动机制，根据油价变动情况，通过法定程序，决定调整运价或燃油附加。

3. 完善对种粮农民、部分困难群体和公益性行业补贴的机制。(1) 种粮农民。当年成品油价格变动引起的农民种粮增支，继续纳入农资综合直补政策统筹考虑给予补贴。对种粮农民综合直补只增不减。(2) 城市公交、农村道路客运(含岛际和农村水路客运)、林业、渔业(含远洋渔业)。成品油价格调整影响上述行业增加的成本，由中央财政通过专项转移支付的方式给予补贴。补贴比例按现行政策执行，补贴标准随成品油价格的升降而增减，具体补贴办法由财政部商有关部门另行制定。新的补贴办法从2009年起执行。(3) 出租车。在运价调整前，因油价上涨增加的成本，继续由财政给予临时补贴。(4) 低收入困难群体。各地综合考虑成品油、液化气等调价和市场物价变动因素，继续做好城乡低保对象等困难群体基本生活保障

工作。

4. 继续实行石油涨价收入财政调节机制。为合理调节石油涨价收入，妥善处理各方面利益关系，继续按相关规定征收石油特别收益金。

（四）妥善解决改革的相关问题。

1. 妥善安置交通收费征稽人员。妥善做好改革涉及人员的安置工作，是成品油税费改革顺利推进的重要保证。要按照转岗不下岗、待安置期间级别不变、合规合理的待遇不变的总体要求，由省、自治区、直辖市人民政府负总责，多渠道安置，有关部门给予指导、协调和支持，确保改革稳妥有序推进。各地要锁定改革涉及的征稽收费人员数量，严格把关，防止突击进入。

对公路养路费征稽人员的安置措施：一是交通运输行业内部转岗；二是税务部门接收；三是地方人民政府统筹协调，多种渠道安置改革涉及人员。

人员安置工作指导意见由交通运输部会同中央编办、财政部、人力资源社会保障部、税务总局制订，报国务院批准后实施。

2. 研究解决普通公路建设发展，特别是二级公路发展问题。地方要以这次改革为契机，利用中央财政给予的支持政策，整合现有资源，更好地用于发展二级公路。同时有关部门要按照六费原有资金功能不变的原则，抓紧研究建立和理顺普通公路投融资体制，促进普通公路健康发展。

3. 加强成品油市场监管。加强油品市场监测和监管，坚决禁止成品油生产企业为规避税收只开具发票而无实际货物交付和突击销售成品油等非正常销售成品油行为，严厉打击油品走私、经营假冒伪劣油品以及合同欺诈等违法行为，确保成品油市场稳定。

（五）实施时间。完善成品油价格形成机制，理顺成品油价格，自发文之日起实施。成品油税费改革自2009年1月1日起实施。

三、切实做好改革的实施工作

成品油价格和税费改革是党中央、国务院做出的重大决策，是贯彻落实科学发展观、促进经济社会平稳较快发展的重要举措。各地区、各有关部门要统一思想，充分认识改革的必要性和紧迫性，切实把思想和行动统一到中央的决策部署上来，精心组织，周密部署，共同做好有关工作，确保改革方案平稳实施。

（一）加强组织领导。国务院有关部门组成的成品油价格和税费改革部际协调小组，要切实做好改革方案的组织实施工作；各省、自治区、直辖市人民政府要成立由主要负责同志牵头的改革领导小组，主要负责同志负总责，发展改革、价格、财政、交通、税务、编制、人事等相关部门密切配合，落实责任，确保改革措施落实到位。

（二）保证队伍稳定和资金有效衔接。地方各级人民政府要切实担负起安置人员和维护稳定的责任，把人员安置的工作摆在推进改革的突出位置，提前筹划，周全安排，妥善安置。各级财政部门要做好改革前后资金安排及预算衔接工作；中央财政要通过向地方预拨资金，确保养护管理及人员经费等需要，保障改革平稳顺利推进。

（三）确保取消收费政策到位，严格禁止乱收费。各地要按照改革方案的统一

安排，在2009年1月1日零时全部取消公路养路费等多项收费，已经提前预收的要及时清退，要加强检查，确保取消收费政策落到实处。对确定撤销的政府还贷二级公路收费站点，省级人民政府要及时向社会公布其位置和名称，接受社会监督；同时做好财务清理工作，防止国有资产流失和逃废银行债务。绝不允许任何地方、部门、单位和个人，以任何理由、任何名义继续收取或变相收取明令取消的各项收费。违反规定的，要严肃查处，并追究相关责任人的责任。国家发展改革委、财政部要会同有关部门尽快制定下发配套文件，并加大督查力度。

(四) 加强宣传解释工作。要通过广播、电视、报纸、网络等多种媒体，有针对性地开展宣传解释工作，取得群众的理解和支持，为改革的顺利实施创造有利的舆论环境。地方各级人民政府要结合本地实际情况，加强舆论引导。

(五) 确保社会大局稳定。成品油价格和税费改革涉及面广，情况复杂。各地要密切关注市场情况和社会动态，针对改革过程中可能出现的新情况、新问题，提前做好应对预案，并妥善处理，切实维护社会稳定的大局。

各地区、各有关部门贯彻落实情况，要及时向国务院报告。

国务院

二〇〇八年十二月十八日

关于提高成品油消费税的通知

财税〔2014〕94号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、国家税务局，新疆生产建设兵团财务局：

为促进环境治理和节能减排，经国务院批准，现将提高成品油消费税问题通知如下：

一、将汽油、石脑油、溶剂油和润滑油的消费税单位税额在现行单位税额基础上提高0.12元/升。

二、将柴油、航空煤油和燃料油的消费税单位税额在现行单位税额基础上提高0.14元/升。航空煤油继续暂缓征收。

三、本通知自2014年11月29日起执行。

财政部 国家税务总局

2014年11月28日

关于进一步提高成品油消费税的通知

财税〔2014〕106号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、国家税务局，新疆生产建设兵团财务局：

为促进环境治理和节能减排，现将提高成品油消费税问题通知如下：

一、将汽油、石脑油、溶剂油和润滑油的消费税单位税额由1.12元/升提高到1.4元/升。

二、将柴油、航空煤油和燃料油的消费税单位税额由0.94元/升提高到1.1元/升。航空煤油继续暂缓征收。

三、本通知自2014年12月13日起执行。

财政部 国家税务总局

2014年12月12日

广发汽车行业研究小组

- 张乐：首席分析师，华中科技大学发动机专业学士、暨南大学企业管理专业硕士，5年半汽车相关产业工作经历，5年卖方研究经验。2014年新财富最佳汽车行业分析师第五名，2011、2012、2013年“新财富”最佳汽车行业分析师第七名；水晶球公募基金最佳汽车行业分析师2012年、2014年第五名、2013年第四名；2013年、2014年金牛奖第三名；2012年加入广发证券发展研究中心。
- 闫俊刚：联系人，吉林工业大学汽车专业学士，13年汽车产业工作经历，2013年加入广发证券发展研究中心。
- 唐哲：联系人，复旦大学金融学硕士，浙江大学金融学学士，CPA，2014年加入广发证券发展研究中心。

广发证券—行业投资评级说明

- 买入：预期未来12个月内，股价表现强于大盘10%以上。
- 持有：预期未来12个月内，股价相对大盘的变动幅度介于-10%~+10%。
- 卖出：预期未来12个月内，股价表现弱于大盘10%以上。

广发证券—公司投资评级说明

- 买入：预期未来12个月内，股价表现强于大盘15%以上。
- 谨慎增持：预期未来12个月内，股价表现强于大盘5%-15%。
- 持有：预期未来12个月内，股价相对大盘的变动幅度介于-5%~+5%。
- 卖出：预期未来12个月内，股价表现弱于大盘5%以上。

联系我们

	广州市	深圳市	北京市	上海市
地址	广州市天河北路183号 大都会广场5楼	深圳市福田区金田路4018 号安联大厦15楼A座 03-04	北京市西城区月坛北街2号 月坛大厦18层	上海市浦东新区富城路99号 震旦大厦18楼
邮政编码	510075	518026	100045	200120
客服邮箱	gfyf@gf.com.cn			
服务热线	020-87555888-8612			

免责声明

广发证券股份有限公司具备证券投资咨询业务资格。本报告只发送给广发证券重点客户，不对外公开发布。

本报告所载资料的来源及观点的出处皆被广发证券股份有限公司认为可靠，但广发证券不对其准确性或完整性做出任何保证。报告内容仅供参考，报告中的信息或所表达观点不构成所涉证券买卖的出价或询价。广发证券不对因使用本报告的内容而引致的损失承担任何责任，除非法律法规有明确规定。客户不应以本报告取代其独立判断或仅根据本报告做出决策。

广发证券可发出其它与本报告所载信息不一致及有不同结论的报告。本报告反映研究人员的不同观点、见解及分析方法，并不代表广发证券或其附属机构的立场。报告所载资料、意见及推测仅反映研究人员于发出本报告当日的判断，可随时更改且不予通告。

本报告旨在发送给广发证券的特定客户及其它专业人士。未经广发证券事先书面许可，任何机构或个人不得以任何形式翻版、复制、刊登、转载和引用，否则由此造成的一切不良后果及法律责任由私自翻版、复制、刊登、转载和引用者承担。