

992信息披露

2025年4月29日 星期二
制作:田冬 电话:010-83251716 E-mail:zqrb9@zqrb.sina.net

证券日报

常熟通润汽车零部件股份有限公司 关于公司向银行申请综合授信额度的公告

证券代码:603201 证券简称:常润股份 公告编号:2025-039

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

常熟通润汽车零部件股份有限公司(以下简称“公司”)于2025年4月26日召开第六届董事会第三次会议,审议通过了《关于公司向银行申请综合授信额度的议案》,该议案尚需提交公司2024年年度股东大会审议,现将具体情况公告如下:

为满足公司经营及业务发展需要,公司及合并报表范围内子公司拟向有关银行申请综合授信,授信总额度不超过35亿元人民币。

上述综合授信期限的中间期限自公司2024年年度股东大会审议通过之日起至下一年度股东大会召开之日止。在授权期限内,综合授信额度可循环使用。上述综合授信额度不等于公司的实际融资资金,公司的实际融资金额以银行与公司实际发生的融资金额为准。

提请股东大会授权董事长或其授权代表在上述期限及额度内办理相关事宜并签署上述授信协议内与授信有关的合同、协议等相关文件。

特此公告。

常熟通润汽车零部件股份有限公司董事会
2025年4月29日

常熟通润汽车零部件股份有限公司 关于开展外汇衍生品交易业务的公告

证券代码:603201 证券简称:常润股份 公告编号:2025-040

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

重要内容提示:

- 交易目的、交易品种、交易工具、交易场所和交易金额:常熟通润汽车零部件股份有限公司(以下简称“公司”)为有效防范和控制汇率及利率大幅波动对公司造成的不利影响,增强公司财务稳健性,公司拟与具有外汇衍生品交易业务经营资格、经营稳健且资信良好的金融机构开展外汇衍生品交易业务,包括但不限于外汇远期、期权、外汇掉期(互换)、货币掉期(互换)、利率掉期等产品以及上述产品组合的交易,以锁定交易标的最高合约价值总额度不超过10,000万美元(或等值货币),且动用交易保证金和权利金上限(包括为交易而提供的担保物价值、预计占用的金融机构授信额度、为应急措施所预留的保证金等)在公司最近一期经审计净利润的50%以下,期限为自公司董事会审议通过之日起12个月内,在前述额度及期限范围内可循环滚动使用。
- 履行及拟履行的审议程序:公司于2025年4月26日召开第六届董事会第三次会议,审议通过了《关于开展外汇衍生品交易业务的议案》。
- 风险提示:公司开展外汇衍生品交易业务以防范和控制汇率及利率风险为目的,套期保值为手段,降低汇率、利率波动对企业经营的影响为宗旨,增强公司财务稳健性。但在开展外汇衍生品交易业务时仍存在一定的市场风险、违约风险、流动性风险等,敬请投资者注意投资风险。

(一)交易情况概述

1、交易目的

公司进出口业务遍布全球100多个国家和地区,公司在日常生产经营活动中涉及外汇收、付业务,并持有一定数量的外币资产及外币负债,从而在外汇及利率大幅波动时,会对有效防范和控制汇率及利率大幅波动对公司造成的不利影响,增强公司财务稳健性,公司以经营业务为依托,开展外汇衍生品交易业务,降低汇率、利率波动风险,不做无实际需求的投机性交易,不进行单纯以盈利为目的的外汇衍生品交易。

(二)交易金额

公司开展外汇衍生品交易的最高合约价值总额度不超过10,000万美元(或等值货币),且动用的交易保证金和权利金上限(包括为交易而提供的担保物价值、预计占用的金融机构授信额度、为应急措施所预留的保证金等)在公司最近一期经审计净利润的50%以下,自公司董事会审议通过之日起12个月内,在前述额度及期限范围内可循环滚动使用。

(三)资金来源

公司可使用自有资金或自筹资金开展外汇衍生品交易业务,不涉及募集资金。

(四)交易方式

公司与具有外汇衍生品交易业务经营资格、经营稳健且资信良好的金融机构开展外汇衍生品交易业务,包括但不限于外汇远期、期权、外汇掉期(互换)、货币掉期(互换)、利率掉期等产品以及上述产品组合的交易。

(五)交易期限

本次外汇衍生品交易业务的总额度使用期限自公司董事会审议通过之日起12个月内,在前述额度及期限范围内可循环滚动使用。董事会授权公司董事长或其授权代表在前述额度及期限内签署相关协议文件,并具体实施外汇衍生品交易业务。

二、审议程序

公司于2025年4月26日召开第六届董事会第三次会议,审议通过了《关于开展外汇衍生品交易业务的议案》,同意公司开展总额度不超过10,000万美元(或等值货币)的外汇衍生品交易业务,且动用的交易保证金和权利金上限(包括为交易而提供的担保物价值、预计占用的金融机构授信额度、为应急措施所预留的保证金等)在公司最近一期经审计净利润的50%以下,自公司董事会审议通过之日起12个月内,在前述额度及期限范围内可循环滚动使用。

(一)交易风险分析

公司开展外汇衍生品交易业务遵循合法、审慎、安全有效的原则,不得以投机行为的外汇衍生品交易,但仍存在一定的风险:

1、市场风险:国际、国内经济形勢变化,进而导致外汇市场的波动,汇率、利率等价格波动可能使外汇衍生品交易产生损失。

2、履约风险:外汇衍生品交易业务存在合约到期时无法履约造成违约而带来的风险。

3、客户违约风险:客户因收取业务生存期、客户调整订单等情况将使货款实际回款情况与预期回款情况不一致,可能使实际发生的现金流与主操作的外汇衍生品交易业务期限数无法完全匹配,从而造成公司损失。

4、操作风险:外汇衍生品交易业务专业性较强,复杂程度较高,可能存在人为判断偏差,或未按照既定程序操作而造成损失的风险。

(二)风险控制措施

1、公司外汇衍生品交易业务均以正常生产经营为基础,以具体经营业务为依托,以规避和防范汇率及利率风险,套期保值为目的,在经审批的总额度内开展交易。

2、公司已制定外汇衍生品交易业务管理制度,将风险控制制度规定的操作原则、审批权限、业务流程、风险管理程序,控制措施,并严格执行。

3、公司将聘请专业机构开展外汇衍生品交易业务,并慎重选择与交易对手方签订的合约条款。

4、公司财务部将持续跟踪外汇衍生品交易市场价格或公允价值变动,及时评估外汇衍生品交易的风险敞口变化情况,并定期向公司董事会报告,发现异常情况及时上报,提示风险并执行应急预案。

四、交易对公司的影响及相关会计处理

公司开展外汇衍生品交易业务是以正常生产经营为基础,以具体经营业务为依托,以规避和防范汇率、利率风险为目的,有利于降低汇率、利率波动对经营业绩的不利影响,增强公司财务稳健性,不存在损害公司及全体股东、尤其是中小股东合法权益的情形。

公司根据财政部《企业会计准则第22号——金融工具确认和计量》《企业会计准则第24号——套期会计》及《企业会计准则第37号——金融工具列报》等相关规定及其指南,对拟开展的外汇衍生品交易业务进行相应的会计处理。

特此公告。

常熟通润汽车零部件股份有限公司董事会
2025年4月29日

证券代码:603201 证券简称:常润股份 公告编号:2025-041

常熟通润汽车零部件股份有限公司 关于召开2024年年度股东大会的通知

本公司董事会及全体董事保证本公告内容不存在任何虚假记载、误导性陈述或者重大遗漏,并对其内容的真实性、准确性和完整性承担法律责任。

重要内容提示:

- 股东大会召开日期:2025年5月19日
- 本次股东大会采用的网络投票系统:上海证券交易所股东大会网络投票系统
- 召开会议的基本情况和议题

(一)股东大会类型和届次

2024年年度股东大会

(二)股东大会召集人:董事会

(三)投票方式:本次股东大会所采用的表决方式是现场投票和网络投票相结合的方式

(四)现场会议时间:2025年5月19日 13:30-16:00

网络投票时间:2025年5月19日 9:15-11:30,13:00-15:00

采用上海证券交易网络投票系统,通过交易所股票交易平台的股票时间为股东大会召开当日的9:15-15:00。

(六)融资融券、转融通、约定购回业务账户和沪股通投资者的投票程序,按照《上海证券交易所上市公司自律监管指引第1号——规范运作》等有关规定执行。

(七)涉及征集股东投票权事宜

无

二、会议审议事项

本次股东大会审议议案及投票股东类型

序号	议案名称	投票股东类型
A股		
1	关于公司2024年董事会工作报告的议案	√
2	关于公司2024年监事会工作报告的议案	√
3	关于公司2024年度财务决算报告的议案	√
4	关于公司2024年度利润分配预案的议案	√
5	关于公司2024年度财务决算报告的议案	√
6	关于公司董事及高级管理人员薪酬的议案	√
7	关于公司监事薪酬的议案	√

股东大会还将审议《常熟通润汽车零部件股份有限公司2024年度独立董事报告》

1、各议案审议的时间和披露媒体

上述相关议案已经由2025年4月26日召开的第六届董事会第三次会议、第六届监事会第三次会议审议通过,相关议案的具体内容在中国证监会《上海证券报》、《证券时报》、《证券日报》及上海证券交易所网站(www.sse.com.cn)披露。

(二)特别决议议案:无

3、对中小投资者单独计票的议案:4、7

4、涉及关联股东回避表决的议案:无

应回避表决的关联股东名称:无

5、涉及优先股股东参与表决的议案:无

三、股东大会投票事项

(一)同一表决权出现现场、本所网络投票平台或其他方式重复进行表决的,以第一次投票结果为准。

(二)股东对所有议案均表决完毕才能生效。

(三)本所认可的其他方式网络投票系统投票流程、方法和注意事项。

四、会议出席人员

(一)股权登记日收市后在中国证券登记结算有限责任公司上海分公司登记在册的公司股东有权出席股东大会(具体情况详见下表),并可以以书面形式委托代理人出席会议和参加表决。该代理人不必是公司股东。

(二)会议投票系统

投票代码:603201 投票简称:常润股份

投票起止时间:2025年5月13日 9:15-11:30,13:00-15:00

2、登记地点:江苏省常熟经济技术开发区新龙腾工业园常熟通润汽车零部件股份有限公司会议室

(二)信函或传真登记

1.联系地址:江苏省常熟经济技术开发区新龙腾工业园常熟通润汽车零部件股份有限公司 董秘办(邮编:215500)

2.传真:0512-52343322

传真或信函以登记时间内收到为准,并请在传真或信函上注明联系电话。

六、其他事项

(一)出席会议的股东及股东代理人携带相关证件原件出席会议。

(二)与会股东一费用自理。

(三)请各位股东协助工作人员做好会议登记工作,并按时到场参会。

(四)会议联系人:周可舒、马小霞

电话:0512-52341053

电话:0512-52343322

特此公告。

常熟通润汽车零部件股份有限公司董事会
2025年4月29日

附件1:授权委托书

7、备查文件

拟召开本次股东大会的董事会决议

附件1:授权委托书

常熟通润汽车零部件股份有限公司
常熟 先生(女士)代表本单位(或本人)出席2025年5月19日召开的贵公司2024年年度股东大会,并代为行使表决权。

大会,并代为行使表决权。

委托人持普通股权:

受托人持优先股:

受托人持有账户:

序号 事项 董事或监事姓名 职务 是否 反对 弃权

1 关于公司2024年度董事会工作报告的议案

2 关于公司2024年度监事会工作报告的议案

3 关于公司2024年度财务决算报告的议案

4 关于公司2024年度利润分配预案的议案

5 关于公司2024年度财务决算报告的议案

6 关于公司2024年度财务决算报告的议案

7 关于公司董事及高级管理人员薪酬的议案

8 关于公司监事薪酬的议案

受托人签名(盖章): 受托人姓名:

受托人身份证号: 受托人身份证号:

受托人姓名: 受托人姓名:

备注:

委托人应当在委托书中“同意”、“反对”或“弃权”意向中选择一个并打“√”,对于委托人在本授权委托书中未作具体指示的,受托人有其自己意思表示进行表决。

常熟通润汽车零部件股份有限公司 2024年年度报告摘要

第一节 重要提示

1、本年度报告摘要来自年度报告全文,为全面了解本公司的经营成果、财务状况及未来发展规划,投资者应当到www.sse.com.cn网站仔细阅读年度报告全文。

2、本公司董事会、监事会及董事、监事、高级管理人员保证年度报告内容的真实性、准确性、完整性,不存在虚假记载、误导性陈述或重大遗漏,并承担个别和连带的法律责任。

3、公司全体董事出席了董事会会议。

4、容诚会计师事务所(特殊普通合伙)为公司出具了标准无保留意见的审计报告。

5、董事会决议通过的本报告期利润分配预案或公积金转增股本预案

经容诚会计师事务所(特殊普通合伙)审计,截至2024年12月31日,公司2024年度实现归属于上市公司股东的净利润245,268,103.62元,母公司实现净利润68,224,630.20元,公司报表中期末未分配利润为232,335,435.93元。经公司第六届董事会第三次会议决议,公司2024年度拟以实施权益分派股权登记日登记的总股本为基数分配利润。本次利润分配、公积金转增股本方案如下:

(一)公司拟向全体股东每10股派发现金红利4.10元(含税)。截至2025年4月26日,公司总股本为158,365.435股,以此计算本次拟派发现金红利(64,929,828.35元(含税))。2024年度公司已实施中期利润分配(半年度利润分配)时,每10股派发现金红利0.7元(含税),计派发现金红利11,047,605.45元(含税)。本年度现金分红(包括中期已分配的现金红利)合计为75,977,433.80元(含税),合计每10股派发现金红利4.8元(含税),现金分红总额占2024年度归属于上市公司普通股股东的净利润的比例为30.98%。本次利润分配后,剩余未分配利润留存以后年度分配。

(二)公司向全体股东每10股以资本公积转增股本1股。以截至2025年4月26日公司总股本158,365.435股为基数进行测算,本次转增后,公司的总股本增加至190,038,522股,公司总股本以中国证券登记结算有限责任公司上海分公司最终登记结果为准。如有尾差,采取四舍五入。

(三)如在本次实施权益分派股权登记日后至本次股东大会发生变动,公司将维持每股分配及转增比例不变,相应调整分配总额及转增股份总数。

本公司尚需提交公司2024年年度股东大会审议。

第二节 基本情况

一、公司简介

股票简称	股票上市交易所	公司股票简称	股票代码	变更前股票简称
A股	上海证券交易所	常熟通润	603201	不适用

联系人和联系方式	董事姓名	公司注册地址	证券事务代表
方式	周可舒	常熟	
地址	江苏省常熟经济技术开发区新龙腾工业园金湖路9号	江苏省常熟经济技术开发区新龙腾工业园金湖路9号	
电话	0512-52341053	0512-52341053	
传真	0512-52343322	0512-52343322	
电子邮箱	dmd@tongrunjks.com	dmd@tongrunjks.com	

2、报告期公司主营业务简介

公司所处行业为通用设备制造及汽车零部件及配件制造业。公司主要从事汽车维修保养设备、汽车配套零部件产品的研发、制造和销售,产品应用于汽车后市场中的汽车维修保养以及整车配套市场。所处行业的市场空间主要由汽车产销量及保有量所决定,同时也受汽车平均车龄以及消费者的消费习惯等因素影响。

汽车后市场的行业概况

汽车后市场(After Market)是指汽车在销售之后维修保养服务及其所包含的汽车零部件、汽车用品和材料交易市场,它涵盖了消费者买车后所需要的一切服务。AM市场客户一般为大型商用车、汽车修理连锁店、汽配零售商、汽车售后店、汽车改装店以及个人消费者等。汽车后市场的发展与汽车保有量和平均车龄密切相关。

根据安永咨询报告2018年发布的《THE AUTOMOTIVE AFTERMARKET IN 2030》,2017年度全球汽车后市场的总体规模约为8,000亿欧元,预计整个汽车后市场将以每年3%左右的速度增长,到2030年将达到12,000亿欧元。

从区域来看,欧美等主要发达国家的汽车后市场相对成熟,而中国、巴西、印度、东盟等新兴国家的汽车后市场正在快速发展,将成为未来15年全球汽车后市场的主要增长点。

汽车后市场中,欧美区域的个人消费者主要通过大型商超、汽车修理连锁店(如Walmart、Autzone或AAP等)购买产品,且自行进行维修保养;以上公司均为公司售后服务的主要客户。中国区域的个人消费者则更多依赖修理连锁店、汽配零售商、汽车售后店、汽车改装店等“专业化汽车维修服务”。随着中国汽车工业的发展以及汽车保有量的迅速增长,我国汽车后市场的行业规模增长较快。根据汽车工业协会统计,截至2024年底,全国汽车保有量达3.53亿辆,汽车保有量持续增长,但千人汽车保有量仍低于美国、法国、日本、英国、德国等发达国家,也低于全球平均水平。中国汽车市场的渗透率较低,中国汽车保有量快速增长,中国汽车后市场规模不断扩大。

根据发达市场发展历程,车龄超过5年将进入维修保养高峰期,对售后服务市场规模的贡献也将不断提升。据安永咨询预测,2010-2018年间,我国预期有在5年以上的车辆占比呈逐年上升趋势,从39%提升至47%。车龄的增长将直接带来更多的维修保养需求,为售后市场的快速发展奠定了良好的基础。

2、汽车整车行业及配套市场概况

从世界总体格局来看,汽车行业已经进入了产业发展的成熟阶段,增长趋势放缓。目前,全球汽车市场中前两大阵营,欧洲、北美两大阵营,以及中国、日本、韩国、印度等新兴市场,均呈现出增长放缓、竞争加剧、产品同质化严重、价格战激烈等特点。在欧洲,德国、法国、意大利、英国、西班牙等国家,汽车产量均呈下降趋势。在中国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在北美,美国、加拿大、墨西哥三国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在印度,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴西,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在俄罗斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在土耳其,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在印度尼西亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在泰国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马来西亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在菲律宾,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在越南,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在老挝,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在柬埔寨,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在缅甸,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(金),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(布),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赤道几内亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在加蓬,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在刚果(刚),汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在安哥拉,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莫桑比克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在津巴布韦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马拉维,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在赞比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在博茨瓦纳,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在南非,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在纳米比亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在莱索托,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯威士兰,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在毛里求斯,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在塞舌尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在马尔代夫,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在斯里兰卡,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在尼泊尔,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在孟加拉国,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在巴基斯坦,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在阿富汗,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在伊拉克,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在叙利亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在也门,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在索马里,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在肯尼亚,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在乌干达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在卢旺达,汽车产量在2017年达到峰值后,开始进入下降通道。在布隆迪,汽车产量在20