

中国汽车行业月度运行报告(2007年12月)

一、产销形势及特点

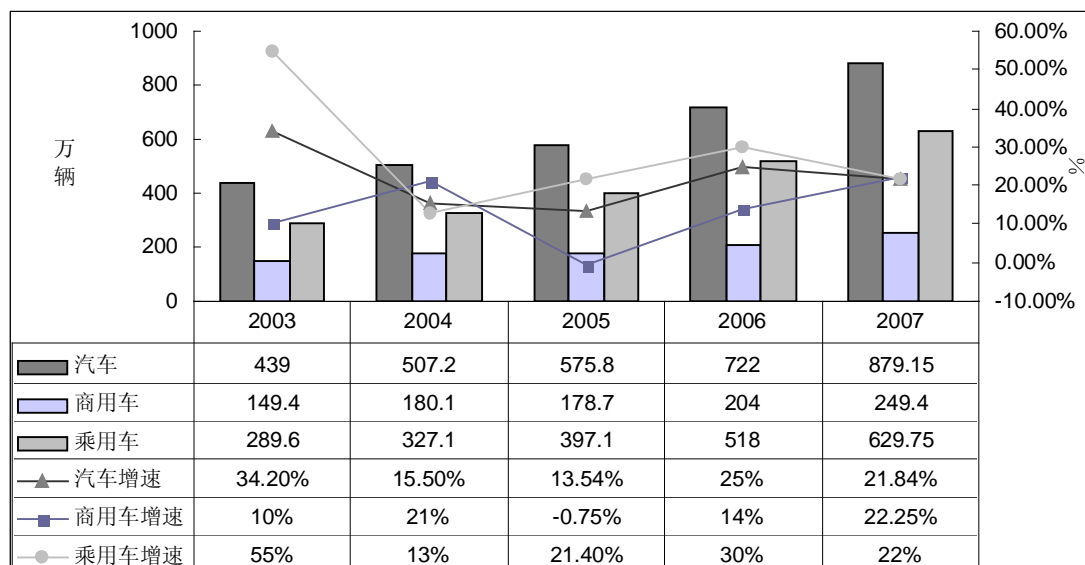
1. 全年汽车产销接近 900 万辆，四年间销量翻番

在国民经济持续快速增长，轿车进入家庭步伐加快的大背景下，2007 年我国汽车产销接近 900 万辆，再创历史新高。

统计显示，2007 年中国汽车产量为 888.24 万辆，同比增长 22.02%，比上年净增 160.27 万辆；汽车销量 879.15 万辆，同比增长 21.84%，比上年净增 157.6 万辆。通过对比历史数据，2007 年我国汽车总销量大致为 2003 年的一倍，短短的 4 年间翻了一番。

近年来汽车市场增长的主力乘用车 2003 年经历爆发式增长后，2004 遭遇阶段性低谷增速显著下降，2005 年底逐渐复苏以来，市场增长趋向于稳定。2007 年产销分别达到 638.11 万辆和 629.75 万辆，同比增长 21.94%和 21.68%，增幅较 2006 年有所减缓，但总体保持稳定增长的基本态势。2007 年商用车产销形势呈良好表现，增幅高于前几年，且呈现出自 2005 年以来继续稳步上升的特征，截至 2007 年底，商用车产销 250.13 万辆和 249.40 万辆，同比增长 22.21%和 22.25%；与 2006 年相比增幅提高 6.96 和 8.02 个百分点，且高于全行业增幅 0.19 个百分点和 0.41 个百分点。

2003 年以来汽车销量及增长情况



2. 乘用车市场：轿车依旧占据主导地位，MPV 需求保持总体稳定，SUV 异军突起

2007 年，国内轿车需求的增速非常明显，全年销量达到 472.66 万辆，同比增长 23.46%。但是，小排量车型销量的大幅下降以及自主品牌轿车销量的持续上升态势值得关注。2007 年，小排量车型遭遇“滑铁卢”，排量小于 1.3L 的车型市场占有率开始下降。这部分车型共销售 73.02 万辆，占轿车销售总量的 11.60%，与上年同期相比，市场占有率下降了 3.7%。“受灾”更为严重的是排量小于 1.0L 的车型，仅销售 25.17 万辆，同比下降 30.9%。在油价持续上涨的大背景下，节油的小排量车型销量却大幅下滑，这不能不引起足够的重视。与其它排量区间的车型相比，小排量车品牌较少，技术含量不高，这或许是其销量下滑的一大原因。除了小排量车型外，轿车其它排量区间车型的销量都有明显增长。1.6L~2.0L 排量区间车型共销售 144 万辆，同比增长 45.67%，很多小排量车的消费者都转而购

买这一排量区间的车型是大幅增长的主因；2.0L~2.5L 排量区间车型共销售 51.66 万辆，同比增长 26.56%。令人感到意外的是，油价上涨并没有挡住大排量车型的热销，3.0L~4.0L 车型共销售 1.21 万辆，同比增长了 4.5 倍。在销量前 10 名的轿车企业中，一汽-大众、上海大众、上海通用三大巨头稳居前三，而东风日产和长安福特的销量增幅则更为明显。桑塔纳、捷达老而弥坚，在轿车品牌排名中位列前两位，凯越排名第三，凯美瑞经过 2007 年近乎完美的市场表现一举夺得第四名。夏利和伊兰特的销售降幅则比较明显。

MPV 市场继续保持稳定增长，2007 年共销售 22.57 万辆，同比增长 18.14%。在 MPV 向家用化发展的当下，中低排量车型维持着较快的增长速度，1.6L~2.0L MPV 销售 5.28 万辆，同比增长 17.19%，2.0L~2.5L 车型销售 11.94 万辆，同比增长幅度达到 53.42%。而 2006 年呈高速增长 2.5L~3.0L 排量车型销量有所下降，销售 3.91 万辆，同比下降 22.22%，纯商务 MPV 的市场需求开始萎缩，MPV 市场总体向宜商宜家的中档车型转移。与 2006 年相似，奥德赛、别克 GL8 与瑞风三大品牌已经占据市场主导地位，共销售 12.83 万辆，占 MPV 销售总量的 57%。同时，途安和骏逸 则以其较高的性价比，销量增幅明显。

SUV 市场是 2007 年最让人惊喜的乘用车细分市场，即使乐观的预测者也难以预测到 SUV 市场高达 35.74 万辆的累计销量，其 50.09% 的同比增幅已经大大高于乘用车领域的增幅。其中四驱 SUV 与两驱 SUV 销量双双大幅增长，同比分别增长 51.32% 与 48.78%，中低排量 SUV 是 2007 年 SUV “井喷”增长的原动力。四驱产品中，1.6L~2.0L 排量 SUV 销售 6.33 万辆，同比增长 71.71%；2.0L~2.5L 排量 SUV

销售 7.88 万辆，同比增长 59.31%。两驱产品中，1.0L~1.6L 车型销售 1.48 万辆，同比增长 1.4 倍；1.6L~2.0L 车型销售 5.62 万辆，同比增长 1.1 倍。油价的上涨以及国家节能减排力度的加大，也影响到了 SUV 消费者的购车选择。强调外观设计、乘坐舒适性，价格适中的都市型 SUV 是 2007 年 SUV 市场最大的赢家，SUV 市场排行前五位的车型都是都市型 SUV，占 SUV 销售总量的 63%，主导地位十分突出。哈弗、瑞虎等自主品牌都市型 SUV 表现极为抢眼，同比分别增长 99.29%和 77.99%。合资企业方面，东风本田新世代 CR-V 销量也达到 4.57 万辆，同比增长 79.28%。

2007 年乘用车各车型增速变化情况

	2007 年	同比增长	2006 年	同比增长	增速变化
轿车	472.66	23.46	386.95	39.25	-15.79
MPV	22.57	18.14	19.11	22.62	-4.48
SUV	35.74	50.09	23.81	21.23	28.86
微车	98.78	7.62	91.79	10.40	-2.78
乘用车	629.75	21.68	517.6	30	-8.32

资料来源：中国汽车工业协会

3. 商业车市场：重货成显著亮点，客车全面增长

(1) 货车市场需求整体继续保持稳定增长，重型货车良好表现成为市场最大亮点。

2007 年，在货车主要品种中，随着计重收费政策在全国范围内的大范围实施和 2008 年将实施国 III 排放标准，这也可能促进一些运输企业对于中型尤其是重型货车品种在 2007 年提前购买，综合以上因素进入 2007 年后重型货车市场需求受到极大激发，截至 2007 年底，重型货车（总质量>14 吨）共销售 9.31 万辆，同比增长 69%。与上年相比，重型货车主要品种均呈现明显增长，其中 26 吨及以上品种

销量同比增幅更为迅猛。2007 年，重型货车非完整车辆（重型货车底盘）共销售 21.66 万辆，同比增长 35.76%。在重型货车非完整车辆主要品种中，除 14 吨 <总质量≤19 吨系列与上年相比略有下降外，其它品种均呈明显增长，其中 26 吨<总质量≤32 吨系列增幅最为快速。

(2) 客车市场总体呈良好发展势头，大、中和轻型客车市场需求均呈现较快增长。

2007 年，客车行业产销形势呈现良好发展态势。根据中汽协会的统计，截至 2007 年底，客车（包含底盘）产销双双超过 36 万辆，分别达到 36.26 万辆和 36.04 万辆，同比分别增长 20.61%和 21.57%。此外，客车主要品种市场表现也较为活跃，行业内主导企业实力进一步提升。在客车主要品种中，与 2006 年同期相比，大、中和轻型客车品种市场需求增长均较为明显，其中轻型客车市场表现更为突出。截至 2007 年底，大型客车销售 5.13 万辆，同比增长 17.12%，比 2006 年同期净增 0.75 万辆；中型客车销售 7.15 万辆，同比增长 9.48%，比 2006 年同期净增 0.62 万辆；轻型客车销售 23.76 万辆，同比增长 26.83%，比 2006 年同期净增 5.03 万辆。

2007 年商用车销量增长情况

	销量（辆）	同比增长
客车	24.75	29.56%
货车	151.64	15.11%
半挂牵引车	17.78	91.86%
客车底盘	10.20	4.19%
货车底盘	45.04	31.98%

二、效益增长

1. 销量增长下降背景下效益增长不降反升

2007 年汽车销量同比增速为 21.8%，相对于 2006 年的 25.3% 存在一定程度的下滑，但从效益来看，汽车行业 2007 年效益增长却不降反升，无论是销售收入、利润指标，还是亏损企业减亏指标，都比上年同期有较为明显的改善。其中，规模以上汽车制造企业前 11 月销售收入同比增长 31.2%，增速比 2006 年同期加快 1 个百分点，利润同比增长达到 64%，比 2006 年加快 20 个百分点，亏损企业亏损额同比减少 14%，降幅继续拉大。

进一步与国民经济其他工业行业效益情况对比，汽车行业 2007 年效益情况非常突出。统计显示，1-11 月份，全国规模以上工业实现利润 22951 亿元，比上年同期增长 36.7%，增幅同比上升 6.0 个百分点。39 个工业行业全部实现盈利，其中，交通运输设备制造业利润增长 68.7%，名列增幅榜的首位。而化工行业增长 51.5%，煤炭行业增长 49.1%，钢铁行业增长 47.2%，电力行业增长 39.0%，均低于汽车行业的利润增长。07 年 1-11 月汽车行业实现利润 1102 亿元，远高于 39 个工业行业的 588 亿元的效益平均值，接近行业平均值的 2 倍，汽车行业效益的高基数和高增长成为 07 年全国工业行业的超级亮点。

2006 年以来规模以上汽车制造企业效益指标变化趋势 单位：亿元，%

	产品销售收入		利润总额		亏损企业亏损额	
	累计值	同比	累计值	同比	累计值	同比
200602	1837.72	36.68	80.59	143.84	17.85	-40.5
200603	3205.43	36.68	152.72	87.36	25.21	-20.48
200604	4508.61	33.92	228.26	89.99	26.71	-38.43
200605	5702.61	32.98	283.95	70.83	46.19	-3.21
200606	7000.99	31.83	358.15	58.49	52.95	0.36
200607	8098.06	30.19	405.56	50.28	62.17	1.03

200608	9258.65	30.2	464.15	48.08	67.38	-5.48
200609	10580.85	30.74	529.18	47.52	72.55	-8.73
200610	11724.22	30.18	593.37	46.6	76.76	-9.89
200611	13129.52	30.66	668.88	44.09	78.23	-12.36
200612	14651.32	29.46	752.17	44.44	88.13	-8.8
200702	2507.27	33.32	138.59	70.43	20.05	3.6
200705	7528.85	29.76	456.10	61.57	33.89	-28.65
200708	12441.07	32.75	759.54	64.17	51.61	-27.2
200711	17483.73	31.47	1102.72	64.07	70.19	-14.12

数据来源：国家统计局

2. 效益显著增长的原因分析

2007 年汽车行业销量增速放缓，而收入增长却加快，利润增长加速的主要原因主要有：

一是商用车和乘用车的同步高增长。06 年商用车行业的销量增长仅为 14%，而 07 年达到 22.3%，商用车增速的大幅提升决定了效益的高增长。统计显示，1-11 月国有汽车企业的效益从 3.2 亿元跃升到 37 亿元，成为汽车整车行业中的盈利第二大户。尤其是重卡等车型的旺销带动了企业效益的超高速增长。一汽集团的效益达到 123 亿元也有商用车效益大幅提升的贡献。

二是轿车行业的规模效益进一步体现。中国汽车已经进入规模扩张时代。轿车行业的高速增长带来产能的充分利用。07 年轿车生产企业的产能利用进一步充分，新建的产能大部分即将投产，而前期的产能已经几乎满负荷，因此轿车企业的产能利用率处于较高水平。随着轿车行业的产量迅速提升，可变成本增长较慢，主力企业的职工人数增长缓慢，人均产出大幅增长。而且由此带来的管理费用增长较慢，07 年内仅有 18%，单台固定资产折旧也大幅下降。汽车行业的效益是靠规模形成的，而且连续的高增长带来效益的更快增长。

三是国产化率的提高，确保降价与利润的平衡。从各乘用车企业公布的国产化率看，07年末部分合资企业的整车国产化率最高可达90%以上。同时，超过90%的合资企业新上市的车型起步国产化率超过40%。估计2007年年末，合资企业的平均国产化率达到了80%左右。近两年的主流合资企业的国产化率以每年3%-5%的速度提升，能够化解降价的大部分压力。

四是私车消费升级的趋势加快。随着居民消费能力的提升，消费档次越来越高，需求多样化趋势日益明显，直接的结果就是平均购车价格越来越高，当年的夏利为主的私车主体在前两年已经演变为捷达、凯越，而07年已经到了10几万的卡罗拉、思域、速腾、福克斯等，而且新CRV出现短期供不应求的现象。而高价车型的利润更高。另外，2007年SUV等行业的高增长是巨大的利润增长源。SUV的价格远高于同档次轿车，而且没有明显的厂家促销行为，因此利润贡献巨大。

五是售后服务的利润持续增加。随着合资企业车型的保有量大幅增长，其售后服务的利润也在高速增长。

六是自主品牌的盈利能力改善。在自主品牌07年市场份额逐步下滑的背景下，自主品牌不断开拓海外市场，海外市场成为利润的较大贡献者，尤其是俄罗斯、乌克兰、委内瑞拉等市场的快速开拓，规模效益体现，出口退税等贡献利润较大。奇瑞等自主品牌的出口结构也在快速升级，高端产品的价格优势更加明显，利润也相应较大。

三、进出口

1. 进口情况

(1) 汽车进口保持较快增长，累计进口金额超过 100 亿美元

2007 年，汽车累计进口量达到 31.42 万辆，同比增长 37.80%，与上年同期相比，进口量净增 8.62 万辆；累计进口金额达到 106.80 亿美元，同比增长 41.40%，与上年同期相比，进口金额净增 31.27 亿美元，占全部汽车商品进口总额的 41%。从各季度汽车进口情况来看，基本呈现逐季走高态势。2007 年一季度，汽车进口 5.91 万辆；二季度汽车进口 7.99 万辆；三季度汽车进口 8.27 万辆；四季度进口 9.25 万辆。

从 2007 年汽车主要进口品种来看，轿车和越野车进口与上年同期相比继续保持较快增长，分别达到 13.99 万辆和 14.22 万辆；同比分别增长 25.13%和 64.91%。小型客车进口 1.91 万辆，同比下降 5.29%。2007 年，上述三个品种共进口 30.12 万辆，占汽车进口总量的 96%。

(2) 轿车进口呈平稳增长 来自德国的进口车仍占最大比重

2007 年，轿车累计进口 13.99 万辆，同比增长 25.13%，占汽车进口总量的 45%；累计进口金额 50.10 亿美元，同比增长 25.41%，占汽车进口总额的 47%。在主要轿车进口品种中，与上年相比，2.5 升及以上系列同比增长比较明显，其中 2.5~3 升系列进口 4.46 万辆，同比增长 3.36%，进口金额 14.88 亿美元，同比增长 30.79%；排量大于 3 升系列进口 4.85 万辆，同比增长 47.25%，进口金额 24.74 亿美元，同比增长 26.39%。2007 年，上述两大系列共进口 9.31 万辆，占轿车进口总量的 67%，进口金额 39.62 亿美元，占轿车进口总额的

79%。

2007 年，从轿车主要进口国家来看，从德国进口车市场占有率依旧稳居第一，达到 6.38 万辆，占轿车进口总量的 46%；从日本和美国进口车分列二、三位，分别进口 2.97 万辆和 1.80 万辆，与上年同期相比，从美国进口车不但数量明显增加且市场占有率也有所提升。2007 年，上述三国共进口轿车 11.15 万辆，约占轿车进口总量的 80%。

(3) 越野车进口呈高速增长，各主导品种市场表现均较为活跃

2007 年，越野车进口需求再度高涨，累计进口 14.22 万辆，同比增长 64.91%，与上年同期相比增幅提高 34.2 个百分点；进口金额 43.74 亿美元，同比增长 72.30%，与上年同期相比增幅提高 32.8 个百分点。2007 年，1.5—2.5 升系列越野车进口 2.08 万辆，同比增长 1.3 倍；2.5—3 升系列越野车进口 4.46 万辆，同比增长 27.79%；排量大于 3 升系列越野车进口 6.98 万辆，同比增长 71.39%。2007 年，上述三大系列越野车共进口 13.52 万辆，占越野车进口总量的 95%。另外，柴油越野车各品种总体表现也较为突出，其中 1.5—2.5 升系列越野车进口 4476 辆，同比增长近 3 倍；排量大于 2.5L 系列越野车进口 1140 辆，同比增长 2.5 倍。

在越野车主要进口国家中，来自日本的进口车占有率仍然最高，共进口 6.68 万辆，占越野车进口总量的 47%；来自韩国和美国进口车继续位居第二和第三位，分别进口 2.87 万辆和 1.57 万辆。2007 年，上述三国共进口 11.12 万辆，占越野车进口总量的 78%。发动机、

零部件等商品进口金额稳定增长 累计进口总额超过 150 亿美元

(4) 来自进口金额前十国的累计进口额超过 230 亿美元

2007 年，来自发达国家和地区的进口金额所占比重依然最大，据统计，进口金额超过 1 亿美元的国家和地区共有 18 个，累计进口金额 253.85 亿美元，占汽车商品进口总额的 98%。其中，进口金额位居前十位的国家依次是：日本、德国、韩国、美国、英国、法国、斯洛伐克、匈牙利、瑞典和墨西哥，进口金额分别达到 88.33 亿美元、72.23 亿美元、25.40 亿美元、20.44 亿美元、7.14 亿美元、6.77 亿美元、5.80 亿美元、5.71 亿美元、4.23 亿美元和 2.77 亿美元，与上年同期相比，韩国、法国进口金额略有下降，其他国家呈不同程度增长，其中斯洛伐克和匈牙利增幅比较明显；另外从排名变化来看，前四位国家排名与上年相比没有变化，英国超过法国位居第五，瑞典由第七位下滑至第九位，墨西哥由第九位滑至第十位，匈牙利则由第十位升至第八位，相比较而言，斯洛伐克表现最为出色，由去年的第十三位升至第七，台湾则退出前十名的行列。2007 年，上述十个国家进口金额超过 230 亿美元，达到 238.81 亿美元，占汽车商品进口总额的 92%。

2007 年汽车产品进口 单位：辆

	12 月	全年累计	累计同比
汽车和汽车底盘	36947	312979	37.9
其中：小轿车（包括整套散件）	17811	139867	25.1
四轮驱动轻型越野车（包括整套散件）	15569	142228	64.9
小客车（9 座及以下，包括整套散件）	2326	19144	-5.3
卡车（包括整套散件）	615	7659	40.5
非公路用自卸车（包括整套散件）	63	337	139
专用汽车	51	435	-30.8

30 座及以上的客车	8	109	-25.3
10 座及 29 座的客车	154	1449	-14.5
装有引擎的汽车底盘（单位：台）	86	894	195

数据来源：同上

2. 出口情况

(1) 汽车累计出口再创历史新高，各主导品种出口均有上佳表现

2007 年，汽车出口总体延续了上年高速增长势头，其中出口量超过 60 万辆，达到 61.27 万辆，同比增长 78.95%；出口金额超过 70 亿美元，达到 73.12 亿美元，同比增长 1.3 倍，出口量及出口金额再创历史新高。在统计的十大类主要汽车出口品种中，除汽车底盘、其他载人机动车、未列名载人机动车与上年相比有所下降外，其他品种均呈快速增长。其中载货车出口总量依旧名列第一，共出口 24.77 万辆，同比增长 59.28%；轿车表现同样出色，除 1 月和 3 月外，各月轿车出口均超过 1 万辆，11 月和 12 月出口都超过 2 万辆。2007 年，轿车累计出口 18.86 万辆，同比增长 1 倍多。客车和越野车出口也继续保持迅猛增长，分别出口 8.51 万辆和 2.57 万辆，同比分别增长 2.1 倍和 2.2 倍。

(2) 汽车出口贸易依然活跃出口前十国累计金额超过 220 亿美元

2007 年，汽车出口贸易总体表现依然活跃，在统计的近 220 余个出口国家和地区中，累计出口金额超过 1 亿美元的国家和地区共有 53 个，累计出口金额 376.89 亿美元，占汽车商品出口总额的 92%。其中出口金额排名前十位的国家依次是：美国、日本、俄罗斯、韩国、

德国、伊朗、荷兰、英国、加拿大和 阿联酋，出口金额分别达到 89.72 亿美元、36.35 亿美元、18.50 亿美元、16.80 亿美元、12.04 亿美元、10.64 亿美元、10.26 亿美元、9.33 亿美元、8.85 亿美元和 8.09 亿美元，同比分别增长 21.98%、24.34%、250%、48.16%、58.53%、79.97%、26.29%、87.51%、10.89%和 50.20% 2007 年，上述十个国家共出口金额 220.58 亿美元，占汽车商品出口总额的 54%。

2006 年以来各月累计汽车和汽车底盘出口

	出口量 (辆)	同比增长%	出口金额 (万美元)	同比增长%
200601	61320	79.3	19435	156.4
200602	108737	41.4	39792	138.4
200603	213428	62.5	62512	139
200604	342320	73.2	87682	128.8
200605	491088	76.4	112605	103.5
200606	639441	69.9	139718	88.2
200607	774505	67.9	171250	89.8
200608	926318	68.9	208133	88.1
200609	1091065	66.7	246728	90.7
200610	1288868	66.5	279400	90.8
200611	1532754	59.6	318012	87
200612	1642396	51.9	352649	85.3
200701	33356	-6.4	29681	64.4
200702	68954	25.2	65014	77.2
200703	96404	44	96329	76.3
200704	138124	51.7	143854	92.9
200705	184729	57.6	193701	106.6
200706	236556	63.3	247793	114.9
200707	288961	63.6	307442	116.4
200708	348810	60	377987	118.4
200709	409621	59.9	443104	114.6
200710	465549	62.6	507944	118.5
200711	532219	68.2	589048	123.9
200712	608331	75.7	681009	131.8

数据来源：同上

四、价格

2007 年，汽车市场价格继续保持稳中小幅下降走势。据对全国 36 个大中城市监测，至 12 月份国产汽车价格环比下降 0.89%，同比下降 4.86%， 月均下降幅度由上年的 0.14%扩大到 0.41%。全年除 6 月份价格与上月持平外，其余月份价格均有不同程度下降。其中，乘用车比上年 12 月份价格降幅超过 6%，成为拉动汽车价格走低的主要因素。2007 年汽车市场价格有如下表现：

1. 乘用车价格大幅下降

2007 年乘用车价格全年逐月走低，至 12 月份乘用车价格比上年末下降 6.03%，月均降幅比上年扩大近 0.3 个百分点，累计比上年同期下降 3.55%。其中基本型、运动型乘用车与微型客车价格分别比上年末下降 7.33%、7.32%和 1.93%。监测品种中，降幅较大的基本型乘用车夏利 N3 与运动型乘用车华泰特拉卡降幅分别达到 23.52%和 22.42%。

2. 商用车价格总体呈下降态势，不同车型价格涨跌各异。

2007 年 12 月份，商用车价格累计比上年同期下降 1.83%。一至三季度商用车价格小幅振荡，第四季度降幅加深，环比降幅分别为 0.27%、0.21%和 0.80%；其中商用客车价格大幅下降，12 月份价格比上年末下降 6.02%；不同品种中，轻型、大型客车分别比上年末价格下降 6.02%和 5.99%。

商用货车受需求稳定及成本上升等因素影响价格稳中有升，除个别月份略有下降外，其余月份价格均不同程度上升。12 月份商用货车价格比上年末上涨 1.09%；其中轻型、重型商用货车价格分别比上

年末上涨 0.51%和 4.37%，中型商用货车价格则比上年末下降 3.77%。

3. 进口汽车价格全年涨幅较大，并呈波浪式振荡走高态势

2007 年 1—4 月价格在低位小幅波动，随着新款进口车型的陆续上市及批量到货，价格在消费拉动下连续 3 个月走高，至 7 月份进口汽车价格比上年末上涨 5.50%，为全年最大涨幅。其后价格振荡加剧，至 12 月份价格比上年末上涨 4.44%，累计比上年同期上涨 0.96%。其中，进口轿车与进口越野车价格分别比上年末上涨 6.65%和 1.55%，累计比上年同期上涨 0.75%和 1.24%。

制作：



中国发展门户网 www.chinagate.com.cn/

友情站点：



全球招标投标网 <http://www.toubiao.info/>



www.china.com.cn/economic/node_5001716.htm



中国采购与招标网 <http://www.chinabidding.com.cn/>