THE CHINA SUSTAINABLE ENERGY PROGRAM
中国可持续能源项目

威廉与佛洛拉·休斯基金会
能　源　基　金　会
项目资助号: G-1104-14045

中国乘用车企业平均燃料消耗量发展研究报告 2011

China Passenger Vehicle Corporate Average Fuel Consumption (CAFC) Trend Report 2011

INNOVATION CENTER FOR ENERGY AND TRANSPORTATION
能源与交通创新中心

能源与交通创新中心
2012 年 6 月

致　谢

感谢能源基金会中国可持续能源项目为本报告提供资金支持，同时也诚挚地感谢为本报告提出宝贵意见与建议的所有业内专家与同事。

报告作者

马冬、安锋、康利平、Robert Earley

报告声明

本报告所有观点、解释、结论均属作者个人意见，不代表项目资助方。报告仅限于研究、个人学习或某个组织的内部传阅，不得翻印或者用于商业目的。如有不妥与谬误之处，敬请读者不吝批评和指正。

联系方式

北京市朝阳区光华路丙 12 号数码 01 大厦 1904 室 邮编:100020

电话: 010 -65857324　　传真: 010- 65857394　　网站: www.icet.org.cn

目录

摘要.....1

前言.....4

1. 中国乘用车燃料经济性发展现状.....6

1.1 总体发展概况.....6

1.2 第三阶段限值标准.....9

2. 中国乘用车 CAFC 排名 2011.....12

2.1 主要汽车集团.....17

2.2 主要汽车企业.....19

2.3 自主品牌企业.....22

2.4 合资品牌企业.....24

2.5 进口车经销商.....25

3. 中国乘用车 CAFC 发展趋势(2006-2011).....28

3.1 主要汽车集团.....29

3.2 主要汽车企业.....30

3.3 自主品牌企业.....31

3.4 合资品牌企业.....32

3.5 进口车经销商.....33

4 中国乘用车 CAFC 发展展望(2011-2015).....35

4.1 CAFC 实际值与目标值比值.....36

4.2 整备质量对 CAFC 目标值的影响.....40

5. 总结.....44

附录.....45

图

图 1 中国汽车总销量及乘用车销量(2001-2011)....4
图 2 中国进口汽车海关进口量(2006-2011)....4
图 3 进口汽车占我国新增汽车总量的比重....5
图 4 不同整备质量手动挡车型燃料消耗量分布 8
图 5 不同整备质量自动挡车型燃料消耗量分布....8
图 6 中国主要汽车企业集团分布 14
图 7 中国主要汽车集团组织结构 15
图 8 主要汽车集团 CAFC 排名 2011 18
图 9 主要汽车企业 CAFC 排名 2011 21
图 10 自主品牌企业 CAFC 排名 2011 23
图 11 合资品牌企业 CAFC 排名 2011 24
图 12 进口车经销商 CAFC 排名 2011 26
图 13 中国乘用车 CAFC 总体变化趋势(2006-2011) 28
图 14 主要汽车集团 CAFC 发展趋势(2006-2011) 29
图 15 主要汽车企业 CAFC 发展趋势(2006-2011) 30
图 16 自主品牌企业 CAFC 发展趋势(2006-2011) 31
图 17 合资品牌企业 CAFC 发展趋势(2006-2011) 32
图 18 进口车经销商 CAFC 发展趋势(2006-2011) 33
图 19 主要汽车集团 CAFC 实际值与目标值比值 36
图 20 主要汽车企业 CAFC 实际值与目标值比值 38
图 21 自主品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值 39
图 22 合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值 39
图 23 进口车经销商 CAFC 实际值与目标值比值 40
图 24 整备质量增加情景下 CAFC 目标值变化 41
图 25 整备质量减少情景下 CAFC 目标值变化 42

表

表 1 企业平均燃料消耗量要求 11
表 2 主要数据来源 12
表 3 CAFC 实际值计算过程 13
表 4 CAFC 目标值计算过程 13
表 5 报告计算值与企业计算值对比 13
表 6 不同 CAFC 核算主体定义 14
表 7 主要合资品牌企业 15
表 8 主要自主品牌企业 16
表 9 主要进口车经销商 17
表 10 主要汽车集团 CAFC 排名(2006-2011) 18
表 11 主要汽车企业 CAFC 排名(2006-2011) 19
表 12 自主品牌企业 CAFC 排名(2006-2011) 22
表 13 合资品牌企业 CAFC 排名(2006-2011) 24
表 14 进口车经销商 CAFC 排名(2006-2011) 25
表 15 不同类型企业平均燃料消耗量及技术参数 35
表 16 主要汽车集团 CAFC 排名 2011 45
表 17 主要汽车企业 CAFC 排名 2011 45
表 18 自主品牌企业 CAFC 排名 2011 47
表 19 合资品牌企业 CAFC 排名 2011 47
表 20 进口车经销商 CAFC 排名 2011 48
表 21 手动挡车型第一、二阶段限值及第三阶段目标值 49
表 22 自动挡车型第一、二阶段限值及第三阶段目标值 49

摘要

能源与交通创新中心作为中国汽车燃料经济性标准倡议发起单位之一，密切关注中国汽车燃料经济性标准体系的建设与实施情况，并对最受消费者关注的乘用车市场进行了跟踪，建立了 2006-2011 年中国乘用车燃料经济性数据库，基于该数据库，对中国主要汽车企业平均燃料消耗量（CAFC）的发展现状及发展趋势进行了分析。报告重点分析了 2011 年度中国主要汽车集团、主要汽车企业、自主品牌企业、合资品牌企业及进口车经销商燃料消耗量排名及“十一五”发展状况，并对“十二五”发展趋势进行了展望。

不同类型企业平均燃料消耗量

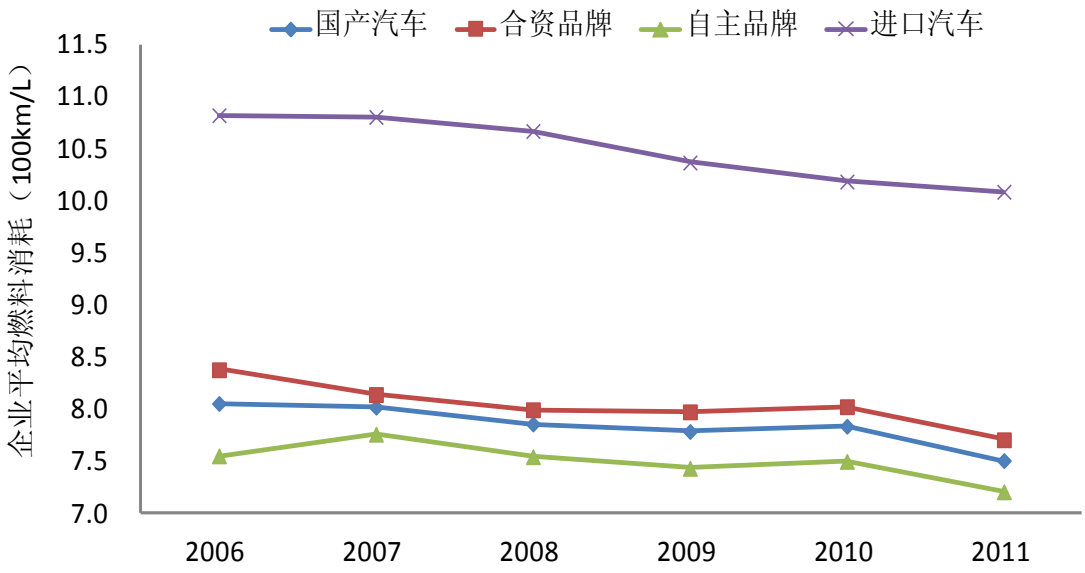
企业类型	2011CAFC实际值（L/100km）	2015CAFC目标值（L/100km）	2011实际值与2015目标值比值
国产汽车	7.5	7.1	106%
自主品牌	7.2	6.8	106%
合资品牌	7.7	7.3	105%
进口汽车	10.1	9.3	109%

CAFC 实际值是将所有车型的综合工况燃料消耗量按车型年度生产量或进口量进行加权平均，CAFC 目标值是将所有车型对应的第三阶段燃料消耗量目标值按年度生产量或进口量进行加权平均，因此企业平均燃料消耗量与企业的产品结构、产品产量及不同的核算主体有重要的关系。2011 年我国国产汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，其中合资品牌企业平均燃料消耗量为 7.7 L/100km，自主品牌企业平均燃料消耗量为 7.2L/100km，合资品牌企业总体高于自主品牌企业。CAFC2011 年实际值与 2015 年目标值比值越大说明企业实际值超出目标值越多，企业压力越大。可以看出，虽然合资品牌 CAFC 实际值比自主品牌高 6.9%，但是实际值与目标值比值却比自主品牌低 1%，自主品牌与合资品牌相比，面临更大节能压力。

2011 年我国汽车整车进口量累计超过 100 万辆，达 103.86 万辆，同比增长 27.7%，进口汽车占到我国全年新增汽车总量的 7%左右。2011 年我国进口汽车企业平均燃料消耗量为 10.1 L/100km，远远高于国产汽车。CAFC2011 年实际值与

2015 年目标值比值也达到了 109%，由于产品类型中以大排量的 SUV、豪华轿车为主，与国产车相比，进口车将面临巨大压力。

“十一五”期间，我国汽车企业平均燃料消耗量总体下降缓慢，仅为 2.7%，合资品牌企业及进口车经销商总体燃料消耗量较高但下降明显为 4.2%和 5.9%，自主品牌企业总体燃料消耗量较低，但下降趋势不明显，仅为 0.7%。作为“十二五”开局之年，由于国家节能减排政策的不断实施，2011 年我国汽车平均燃料消耗量下降明显，同比下降了 3.7 个百分点，其中自主品牌企业下降 3.5%，合资品牌企业下降 4.1%，由于进口车市场需求旺盛，下降不明显，仅为 1%。主要影响因素有企业市场成熟度、国家宏观政策、企业发展战略、以及不同的核算主体等。



中国乘用车 CAFC 总体变化趋势(2006-2011)

整备质量的变化对我国乘用车 CAFC 目标值有很大的影响。当整备质量增加时， CAFC 目标值也随之增加；当整备质量下降时，CAFC 目标值也随之降低。由于第三阶段燃料消耗量限值标准继续沿用了基于整备质量的单车油耗评价体系，依据不同的整备质量段设定不同的车型燃料消耗量目标值，因此随着企业产品整备质量的增加，企业平均燃料消耗量目标值也会随之增加。以目前水平计算，2015 年我国汽车企业平均燃料消耗量目标值为 7.1L/100km，如果不扭转当下汽车大型化、重量化的发展趋势，有可能出现所有企业都满足目标值的要求，而整个汽车行业却无法达到 2015 年 6.9L/100km 目标的情况。因此，在下一阶段燃料消耗量标准设计时，如何限制企业整备质量的增加，加强对汽车行业整体燃料经济性的控制显得至关重要。

2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，照此发展，实现 2015 年 6.9L/100km 的目标问题不大，但是要达到国家提出的 2020 年每百公里 5 升的目标，“十三五”期间需要持续平均每年下降 6-7 个百分点，如无新能源汽车助阵，这个目标是不可能实现的。要达到这样严格的目标，除了大幅提升传统汽车技术水平以外，车辆小型化、轻量化及小排量化也是不可避免的，必须尽快扭转当下汽车大型化、重量化及大排量化发展的趋势。“十一五”期间进口车经销商平均燃料消耗量下降明显，为 5.9 个百分点，但是由于进口车市场需求旺盛，2011 年我国进口车突破百万辆，产品类型中以大排量的 SUV、豪华轿车为主，平均燃料消耗量同比仅下降 1.0%，，因此随着第三阶段燃料消耗量限值标准的实施，进口车也必须调整产品结构，加大技术研发，小排量、小型化、轻量化将成为进口车的发展趋

随着第三阶段燃料消耗量限值标准的进一步实施，广大乘用车生产企业及进口车经销商应当进一步加快产品结构调整，加大研发力度，从而满足第三阶段标准的要求。

前言

2011 年，在全球经济增速放缓、相关鼓励政策纷纷退出的经济背景下，我国汽车工业开始由快速增长向稳步发展转变。据中国汽车工业协会统计数字显示，2011 年我国汽车产销量分别为 1841.89 万辆和 1850.51 万辆，同比分别增长 0.84%和 2.45%，连续三年成为世界第一大汽车市场，但增速明显放缓，乘用车产销量分别为 1448.53 万辆和 1447.24 万辆，同比分别增长 4.23%和 5.19%，高于行业总体增速，如图 1。

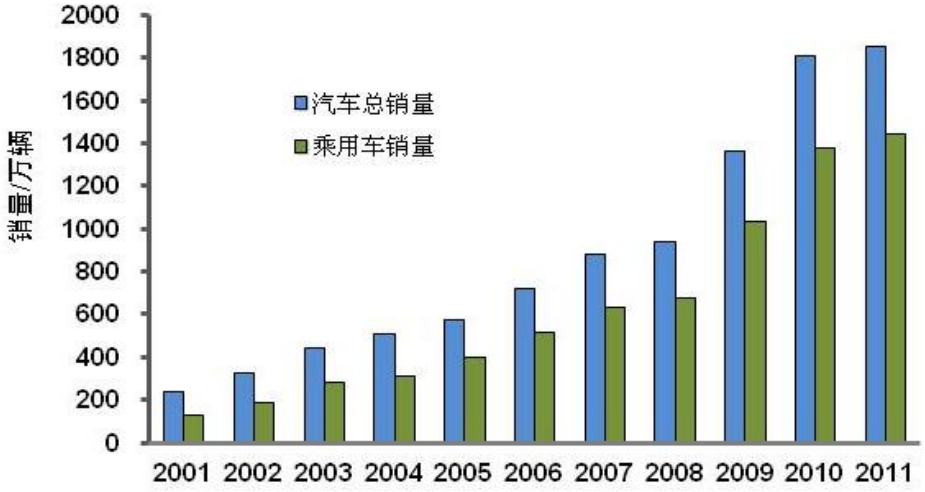


图 1 中国汽车总销量及乘用车销量(2001-2011)[1]

2011 年我国汽车整车进口量累计超过 100 万辆，达 103.86 万辆，同比增长 27.7%，进口汽车占到我国全年新增汽车总量的 7%左右。由于进口车大部分是大排量、高油耗的车型，因此进口汽车的燃料经济性问题更加值得关注。

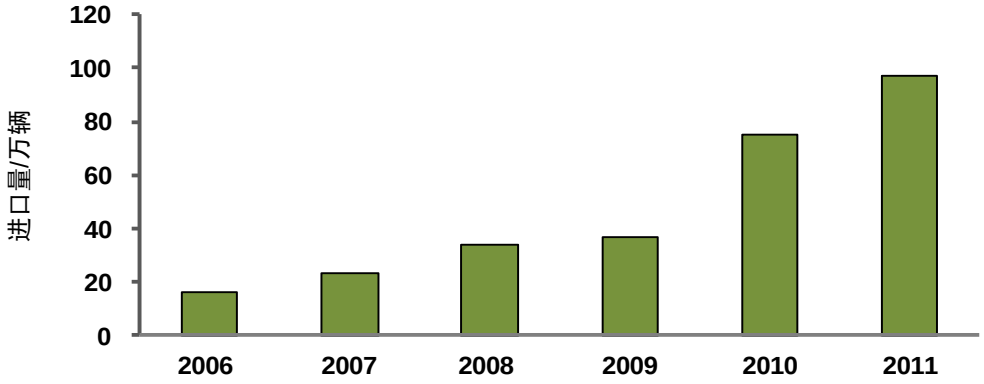


图 2 中国进口汽车海关进口量(2006-2011)[2]

[1] 中国汽车工业发展年度报告 2012 版.中国汽车工业协会.

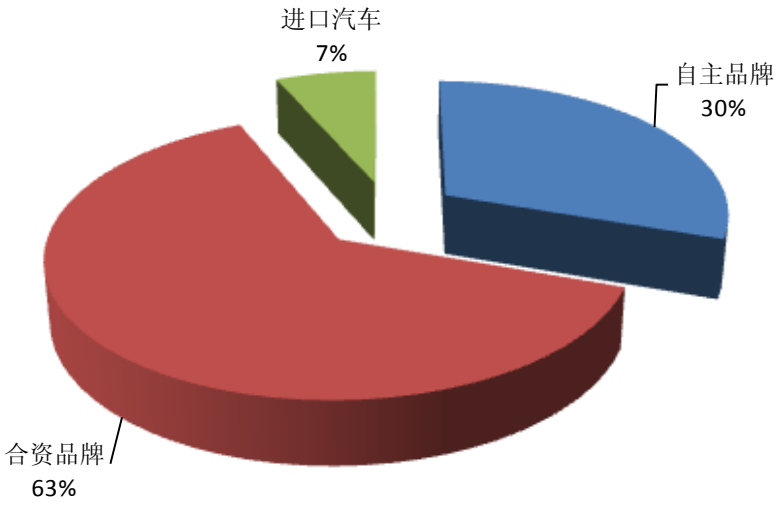


图 3 进口汽车占我国新增汽车总量的比重

随着汽车市场的快速增长，我国石油对外依存度不断提高，2011 年超过了 56%[3]，同时环境压力也日渐增大。为缓解汽车保有量不断增长所引起的能源和环境问题，进一步降低我国汽车燃料消耗量水平，我国先后于 2005 年 7 月 1 日和 2008 年 1 月 1 日发布实施了《乘用车燃料消耗量限值》第一阶段和第二阶段标准，对促进汽车节能技术的发展和应用，提高乘用车燃料经济性水平发挥了重要作用。2011 年 12 月 30 日，由工业和信息化工业部提出、中国汽车技术研究中心联合国内主要汽车企业起草的《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（即《乘用车燃料消耗限值》第三阶段）获得国家批准，于 2012 年 1 月 1 日起实施[4]。

第三阶段限值标准引入了“企业平均燃料消耗量（Corporate Average Fuel Consumption，CAFC）”和“企业平均燃料消耗量目标值”的概念，将汽车企业作为评价对象，根据乘用车产品的车型燃料消耗量和对应的产量计算得到制造商的企业平均燃料消耗量，在确保实现汽车节能总体目标的同时，给予企业更多的灵活性，有助于推动汽车行业技术进步和结构调整，促进传统汽车和新能源汽车协调发展。

---

[2] 中国进口汽车市场数据库.http://www.ctcai.com/

[3] 国家发改委：2011 年中国石油对外依存度超过 56%. http://news.ifeng.com/mainland/detail_2012_02/07/12354122_0.shtml

[4] 《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》国家标准发布. http://chinaafc.miit.gov.cn/n2257/n2260/c79834/content.html

1. 中国乘用车燃料经济性发展现状

为促进汽车节能技术的应用与发展，提高乘用车燃料经济性水平，控制乘用车燃料消耗总量，缓解燃料消耗引起的能源和环境问题，我国于 2004 年起制定并实施了一系列的相关标准及政策法规。

1.1 总体发展概况

我国于 2004 年发布了 GB19578-2004《乘用车燃料消耗量限值》国家标准。这是我国控制汽车燃料消耗量的第一项强制性国家标准。该分两个阶段实施，从 2005 年 7 月 1 日和 2006 年 7 月 1 日开始分别对新认证车辆及在生产车实施第一阶段限值要求，从 2008 年 1 月 1 日和 2009 年 1 月 1 日分别对新认证车辆及在生产车实施第二阶段限值要求。

第一、二阶段标准采用按质量分组的单车燃料消耗量评价体系，按照车辆的整备质量将车辆划分成 16 个不同的质量段，并对每个质量段内的车辆设定统一的单车最高燃料消耗量限值油耗限值。如果某种车型的油耗不达标，将不准生产、销售。考虑到小型车绝对油耗低的情况，在不同的质量段之间，对低质量段的限值适当放松，对高质量段的限值适当加严，从而鼓励质量轻、油耗低的小型车的发展，并对质量重、油耗高的大型车进行控制。

2011 年 12 月，我国正式发布 GB27999-2011《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》，于 2012 年 1 月 1 日起实施。与前两个阶段不同的是，第三阶段限值标准不再对单车油耗进行限制，引入“企业平均燃料消耗量”和“企业平均燃料消耗量目标值”的概念，将制造商作为评价对象，根据乘用车产品的车型燃料消耗量目标值和对应的产销量设定制造商的企业平均燃料消耗量目标值，制造商可以根据自身情况灵活调整产品结构，在满足企业平均燃料消耗量要求的前提下保持产品结构的多样性。

企业平均燃料消耗量实际值是将所有车型的综合工况燃料消耗量按车型年度生产量或进口量进行加权平均，计算公式如下：

$$CAFC = \frac{\sum_{i}^{N} FC_i \times V_i}{\sum_{i}^{N} V_i}$$

其中：

N 表示乘用车车型序号；

FC_i 表示第 i 个车型的燃料消耗量；

V_i 表示第 i 个车型的年度生产量或进口量。

企业平均燃料消耗量目标值是将所有车型对应的燃料消耗量目标值按年度生产量或进口量进行加权平均，计算公式如下：

$$T_{CAFC} = \frac{\sum_{i}^{N} T_i \times V_i}{\sum_{i}^{N} V_i}$$

其中：

N 表示乘用车车型序号；

T_i 表示第 i 个车型对应燃料消耗量目标值；

V_i 表示第 i 个车型的年度生产量或进口量。

考虑到某些特殊技术和结构对燃料消耗量的不利影响，允许具有以下一种或多种结构特征的车辆采用略为宽松的燃料消耗量限值：（1）具有三排或三排以上座椅（2）装有非手动挡变速器，此类车辆称为特殊车辆，主要是自动挡车辆。不具有此类特征的车辆称为普通车辆，主要是手动挡车辆。2011 年我国不同整备质量手动挡车型及自动挡车型（含具有三排或三排以上座椅车型）燃料消耗量分布如图 4、图 5 所示。可以看出，中国汽车行业总体满足第二阶段限值标准，但离第三阶段目标值还有一定的距离。在已满足第三阶段目标值的车型中，高整备质量段车型较多，且以柴油 SUV、MPV 车型为主，由于柴油车燃料经济性高于汽油车，而第三阶段标准中同整备质量段的汽油车、柴油车采用同一目标值，因此柴油车更具有优势。为进一步加强节能减排，未来中要考虑不同燃料类型对汽车燃料经济性的影响，同时要进一步加严中大型车的目标值，加大小型车技术研发力度，提高燃料经济性水平。

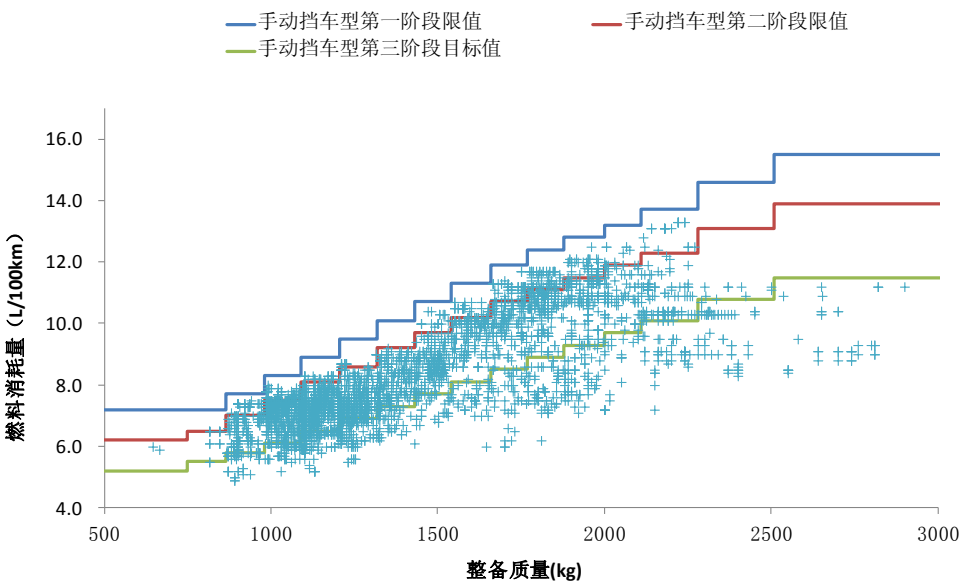


图 4 不同整备质量手动挡车型燃料消耗量分布

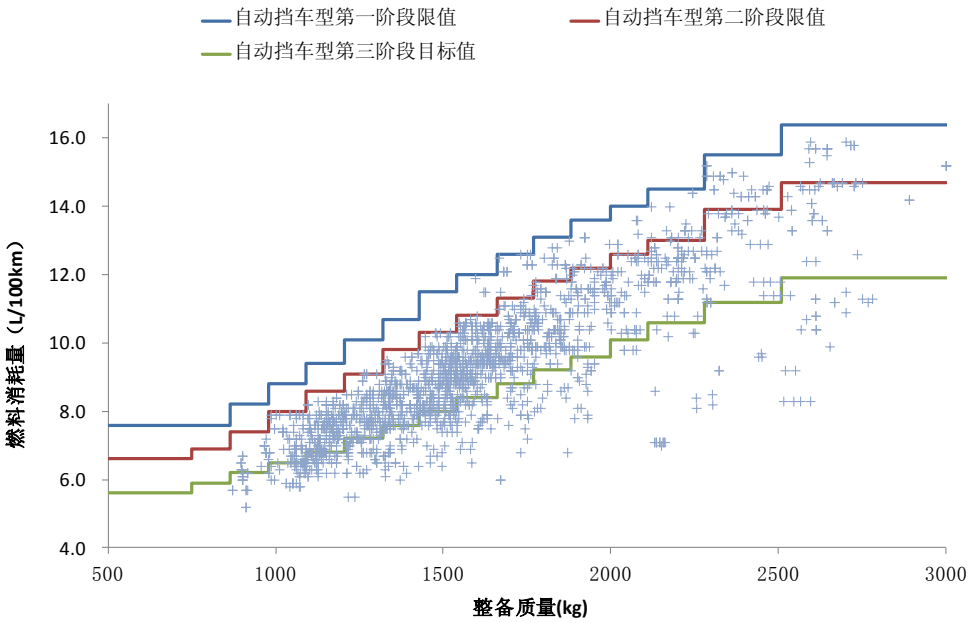


图 5 不同整备质量自动挡车型燃料消耗量分布

2010 年 6 月，为进一步加大工作力度确保实现“十一五”节能减排目标，引导和鼓励汽车生产企业加大节能技术研发投入，促进产品结构优化升级，逐步降低油耗水平，国家发改委、财政部、工信部等组织开展了“节能产品惠民工程”节能汽车推广活动，凡排量在 1.6 升以下，综合工况燃料消耗量优于第三阶段目标值的乘用车，即可获得一次性 3000 元/辆的补贴，由生产企业在销售时兑付给购买者[5]。2012 年 5 月，国务院研究决定安排 60 亿元支持推广 1.6 升及以下排量节

[5] 关于印发《“节能产品惠民工程”节能汽车（1.6 升及以下乘用车）推广实施细则》的通知. http://chinaafc.miit.gov.cn/n2257/n2339/c79064/content.html

能汽车，继续鼓励支持节能汽车的发展[6]。据能源与交通创新中心统计，2010 年我国 1.6 升及以下排量新认证车型平均综合油耗为 7.2 L/100km，2011 年 1.6 升及以下排量新认证车型平均综合油耗为 6.9 L/100km，随着我国节能汽车补贴政策的实施，汽车行业油耗水平有明显的下降。

为进一步促进节能与新能源汽车产业的发展，财政部、税务总局、工信部等部门出台政策，自 2012 年 1 月 1 日起，对节约能源的车辆，减半征收车船税；对使用新能源的车辆，免征车船税。目前，我国在北京、深圳、杭州、上海、合肥、长春等六城市开展了私人购买新能源汽车财政补贴试点工作，同时还在国内 25 个城市启动了十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程。国务院讨论通过的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》指出，争取到 2015 年，我国乘用车平均燃料消耗量降至 6.9L/100km，到 2020 年降至 5L/100km [7]。根据能源与交通创新中心研究，2011 作为“十二五”的开局之年，我国乘用车平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，照此发展，实现 2015 年 6.9L/100km 的目标问题不大，但是要达到国家提出的 2020 年每百公里 5 升的目标，“十三五”期间需要持续平均每年下降 6-7 个百分点，如无新能源汽车助阵，这个目标是不可能实现的。要达到这样严格的目标，除了大幅提升传统汽车技术水平以外，车辆小型化、轻量化及小排量化也是不可避免的，必须尽快扭转当下汽车大型化、重量化及大排量化发展的趋势。

1.2 第三阶段限值标准

2011 年 12 月，由工业和信息化工业部提出、中国汽车技术研究中心联合国内主要汽车企业起草的《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》（即《乘用车燃料消耗限值》第三阶段）获得国家批准，于 2012 年 1 月 1 日起实施。

第三阶段标准适用于能够燃用汽油或柴油燃料的、最大设计总质量不超过 3500kg 的 M1 类车辆。标准继续采用基于整车整备质量的单车油耗评价体系，但在具体策略上进行了调整，采取了更加灵活的措施。乘用车燃料消耗量在满足第二阶段限值要求的基础上，以车型燃料消耗量目标值取代单车限值作为乘用车燃料消耗量的评价指标；同时引入“企业平均燃料消耗量”和“企业平均燃料消耗量目

[6] 温家宝主持国务院常务会 补贴 60 亿支持节能汽车.http://auto.people.com.cn/GB/1049/17906985.html
[7] 国务院讨论通过节能与新能源汽车产业发展规划.http://chinaafc.miit.gov.cn/n2257/n2260/c80857/content.html

标值”的概念，不再对单车油耗进行限制，允许企业生产、销售单车燃料消耗量超过对应目标值的车型，但是企业必须还要生产一定量单车燃料消耗量低于对应目标值的车型，保证企业平均燃料消耗量实际值不超过目标值，从而满足标准要求。标准不再以单车作为评价对象，而是将制造商作为评价对象，制造商可以根据自身情况灵活调整产品结构，在满足企业平均燃料消耗量目标值要求的前提下保持产品结构的多样性。

2012 年 2 月，工信部公开征集《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法（征求意见稿）》意见，该办法将于 2012 年 7 月 1 日起开始实施，同时乘用车企业平均燃料消耗量管理办法也在制定当中[8]。

核算办法指出核算的车型包括中国关境内销售的能够燃用汽油或柴油燃料的乘用车以及纯电动、插电式混合动力、燃料电池乘用车。2015 年及以前，对于纯电动、燃料电池乘用车综合工况燃料消耗量实际值按零计算，综合工况燃料消耗量实际值小于或等于 2.5L/100km 的车型（含纯电动、燃料电池车型），按 3 倍数量计入核算基数之和。核算的企业包括列入工信部《车辆生产企业及产品公告》的乘用车生产企业及已获得乘用车产品进口许可的进口汽车经销商，国产车与进口车分别进行核算。原则上《车辆生产企业及产品公告》内每一个独立法人乘用车生产企业、每一个单独注册的进口汽车经销商作为一个企业平均燃料消耗量核算主体。但是国内汽车生产企业之间或进口汽车经销商之间，可按照自愿原则申请成立企业组合，作为一个核算主体进行企业平均燃料消耗量核算。核算年度为每年 1 月 1 日至 12 月 31 日。

为充分考虑汽车企业产品规划的影响和产品的换型周期，给企业产品技术升级和换代预留充分的准备时间，核算办法为汽车制造企业设定了适当的导入计划。企业平均燃料消耗量目标值的要求将从 2012 年开始导入，但并不要求制造商在第一时间达到企业平均燃料消耗量目标值，而是允许制造商逐年降低燃料消耗量水平，最终在 2015 年达到企业平均燃料消耗量目标值要求。企业平均燃料消耗量实际值优于目标值的核算主体，可将优于目标值的额度转结至下一年度使用，但结转额度不得转让给其他核算主体。

[8] 公开征集《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》意见. http://www.miit.gov.cn/n11293472/n11293862/n11301570/14466611.html

表 1 企业平均燃料消耗量要求

年度	企业平均燃料消耗量实际值与企业平均燃料消耗量目标值的比值	放松幅度
2012 年	109%	9%
2013 年	106%	6%
2014 年	103%	3%
2015 年及以后	100%	完全实施

《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准仅适用于燃用汽油或柴油燃料的车辆，不适用于单一使用气体燃料或醇醚燃料的车辆，而且没有对汽油和柴油车辆进行区分，同整备质量段的汽油车、柴油车采用同一目标值。对于新能源汽车的燃料消耗量核算办法较为简单，2015 年及以前，将纯电动汽车、燃料电池汽车燃料消耗量按零计算，插电式混合动力汽车仅考虑其燃料消耗部分，且对燃料消耗量低于 2.5L/100km 的车型（含纯电动、燃料电池汽车），按 3 倍数量计入核算基数之和。未来中应当考虑不同燃料类型的影响，尤其是对电力消耗的核算，对于科学评价企业的燃料消耗水平，促进汽车工业的可持续发展有着重要的意义。

与前两个阶段相比，《乘用车燃料消耗量限值》第三阶段标准既保证了评价体系的延续性，又有助于全面提高各类车型燃料经济性水平。企业在保证车辆整体燃料消耗量下降的前提下，能够通过灵活调整产品结构来满足标准的要求，既考虑了各车型实际燃料消耗量与目标值的差距，又有利于企业整体燃料经济性的提高。政府相关部门也可从整体上掌握各企业的平均燃料消耗水平和全国平均燃料消耗水平，通过有效制定相关政策法规，加强对汽车行业节能管理。新标准的实施将进一步完善汽车节能标准体系，促进低能耗车辆的生产和使用，使我国汽车结构向小型化、轻量化发展，全面提高我国汽车行业的燃料经济性水平。

2. 中国乘用车 CAFC 排名 2011

能源与交通创新中心作为燃料经济性标准在国内的倡议发起单位之一，始终关注中国汽车燃料经济性标准制度体系建立情况，并对最受消费者关注的乘用车市场进行了跟踪，对 2011 年度中国乘用车企业平均燃料消耗量的发展情况进行了评估。评估所采用了 GB27999-2011《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》及《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法（征求意见稿）》中规定的企业平均燃料消耗量计算方法，主要数据来源如表 2 所示。由于数据来源问题，计算车型仅包括传统汽车及混合动力汽车（对于插电式混合动力汽车，仅考虑燃料消耗，暂不考虑电力消耗），不包括纯电动汽车及燃料电池汽车。

表 2 主要数据来源[9]

部门机构	数据类型	数据来源
中华人民共和国工业和信息化部 Ministry of Industry and Information Technology of the People's Republic of China	燃料消耗量、整备质量等数据	轻型汽车燃料消耗量通告
中国汽车工业协会 China Association Of Automobile Manufacturers	年度生产量	中国汽车工业发展年度报告
国机集团 中国进口汽车贸易有限公司 CHINA AUTOMOBILE TRADING CO., LTD	年度进口量	中国进口汽车市场数据库

本次评估以中国汽车工业协会年度生产量数据及中国进口汽车数据库年度进口量数据为基础，将工信部发布的车型燃料消耗量数据与之进行匹配。2011 年共匹配出国内汽车企业 38 家，其中自主品牌企业 20 家，合资品牌企业 18 家，车型 6742 款，共计年度生产量约 1381 万辆，占 2011 年度国内乘用车生产总量的 95.4%；进口汽车企业 16 家，车型 976 款，共计年度进口量约 97 万辆，占 2011 年度乘用车进口总量的 93.3%。

由于中国汽车工业协会及中国进口汽车数据库中没有燃料消耗数据，需要将工信部的油耗数据与之匹配。但是生产量及进口量数据与工信部燃料消耗数据不是一一对应的，工信部中有每个具体型号的燃料消耗数据，但工业协会及进口汽车数据库中的数据只有某一车型的生产量及进口量，没有具体型号的数据。因此

[9] 中国汽车燃料消耗量网站. http://chinaafc.miit.gov.cn/index.html
中国汽车工业发展年度报告 2012 版.中国汽车技术研究中心.中国汽车工业协会.2012 年 4 月.
中国进口汽车市场数据库. http://www.ctcai.com/

在匹配中，对同一车型的不同型号燃料消耗数据进行了平均处理，表 3 及表 4 分别为 2011 年北京奔驰 CAFC 实际值及 2015 年 CAFC 目标值的案例计算过程。

表 3 CAFC 实际值计算过程

企业	车型	年产量（辆）	燃料消耗量（L/100km）	生产量×燃料消耗量	2011 实际值（L/100km）
北京奔驰	奔驰 E1.8	25946	9.2	238703.2	
	奔驰 E3.0	21072	10.7	225470.4	
	奔驰 C 1.6	13136	8.3	109028.8	
	奔驰 C 1.8	18682	8.6	160665.2	
	奔驰 C 2.5	225	9.7	2182.5	
	奔驰 C 3.0	609	10.3	6272.7	
	奔驰 GLK	502	11.3	5672.6	
合计		80172		747995.4	9.3

表 4 CAFC 目标值计算过程

企业	车型	年产量（辆）	对应目标值（L/100km）	生产量×对应目标值	2015 目标值（L/100km）
北京奔驰	奔驰 E1.8	25946	8.9	230919.4	
	奔驰 E3.0	21072	9.0	189648	
	奔驰 C 1.6	13136	8.4	110342.4	
	奔驰 C 1.8	18682	8.4	156928.8	
	奔驰 C 2.5	225	8.4	1890	
	奔驰 C 3.0	609	8.4	5115.6	
	奔驰 GLK	502	9.6	4819.2	
合计		80172		699663.4	8.7

由于数据来源及处理方法不同，报告计算结果会与企业计算结果有所差异，表 5 为报告计算值与宝马公司提供的计算值对比。因此本报告计算结果仅供学习研究参考使用，不作为权威发布，最终结果以工信部公布数据为准。

表 5 报告计算值与企业计算值对比

类型	CAFC2011 实际值（L/100km）	CAFC2015 目标值（L/100km）	进口量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
报告计算值	10.0	9.3	162207	1824	2.7	204
企业计算值	9.6	9.2	166159	1805	2.7	198

排名以企业平均燃料消耗量为参考依据，分析了主要汽车集团、主要汽车企业、合资品牌企业、自主品牌企业及进口车经销商五大类 2011 年度的企业平均燃料消耗量发展状况。不同的 CAFC 核算主体定义如表 6 所示。

表 6 不同 CAFC 核算主体定义

类别	定义
主要汽车集团	由中方控股的企业及集团
主要汽车企业	独立的汽车企业，包括合资品牌企业和自主品牌企业
合资品牌企业	由中方与外方共同出资生产，采用外方品牌的汽车企业
自主品牌企业	由中方独资生产，采用中方品牌的汽车企业
进口车经销商	在中国已获得乘用车产品进口许可的进口汽车经销商

2011 年主要对上汽、东风、一汽等 14 家汽车集团进行了研究分析，主要汽车企业集团分布如图 6 所示，可以看出我国汽车工业主要分布在东部沿海及长江流域地区。

图 6 中国主要汽车企业集团分布

2011 年，中国主要的乘用车企业共计 62 家[10]，隶属与不同的汽车集团。图 7 为中国主要汽车集团上汽、一汽、东风、长安、北汽和广汽等的组织结构。

[10]中国汽车工业发展年度报告 2012 版.中国汽车技术研究中心.中国汽车工业协会.2012 年 4 月.

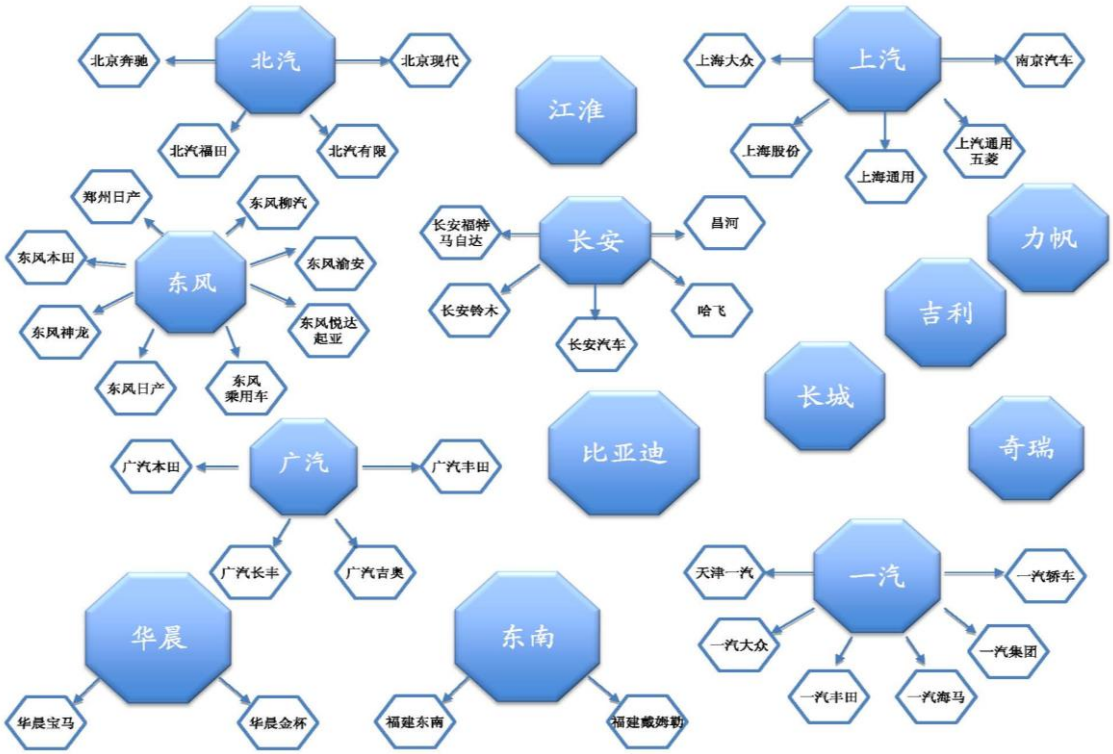


图 7 中国主要汽车集团组织结构

2011 年共分析了合资品牌企业 18 家，合资品牌主要企业组成如表 7 所示。

表 7 主要合资品牌企业

企业	商标	企业组成
奔驰		北京奔驰、福建戴姆勒
现代		北京现代、东风悦达
福特		长安福特马自达
铃木		长安铃木
本田		东风本田、广汽本田
标致雪铁龙		东风神龙
日产		东风日产、郑州日产
丰田		广汽丰田、一汽丰田
宝马		华晨宝马
大众		上海大众、一汽大众
通用		上海通用、上汽通用五菱

2011 年共分析了自主品牌企业 20 家，自主品牌主要企业组成如表 8 所示。

表 8 主要自主品牌企业

企业	商标	企业组成
比亚迪		比亚迪
北汽		北汽福田
长安		长安汽车、昌河、哈飞
长城		长城
东风		东风渝安、东风乘用车、东风柳汽
东南		东南
华晨		华晨金杯
吉利		吉利
江淮		江淮
奇瑞		奇瑞
上汽		上海股份
一汽		天津一汽、一汽海马、一汽集团、一汽轿车
力帆		重庆力帆

2011 年共分析进口车经销商 16 家，进口车经销商品牌组成如表 9 所示。

表 9 主要进口车经销商

进口车经销商	商标	品牌组成
奔驰		奔驰、精灵、迈巴赫
现代		现代、起亚
菲亚特		克莱斯勒、道奇、吉普、法拉利、玛莎拉蒂、菲亚特
铃木		铃木
本田		本田、讴歌
标致雪铁龙		标致、雪铁龙
日产		日产、英菲尼迪
丰田		丰田、雷克萨斯、斯巴鲁
宝马		宝马、迷你、劳斯莱斯
大众		大众、奥迪、保时捷、宾利、兰博基尼
塔塔		捷豹、路虎
通用		别克、凯迪拉克、欧宝、雪弗兰、吉姆西
马自达		马自达
雷诺		雷诺
沃尔沃		沃尔沃
三菱		三菱

2.1 主要汽车集团

图 8 重点分析了 14 家国内主要汽车集团 2011 年度企业平均燃料消耗量的排名情况。表 10 为 2006-2011 年度排名前五名的主要汽车集团。

表 10 主要汽车集团 CAFC 排名(2006-2011)

排名 \ 年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	奇瑞	长安	长安	比亚迪	比亚迪	比亚迪
2	吉利	比亚迪	比亚迪	奇瑞	长安	奇瑞
3	比亚迪	东风	吉利	长安	奇瑞	长安
4	长安	奇瑞	奇瑞	北汽	吉利	力帆
5	一汽	吉利	东风	吉利	北汽	吉利

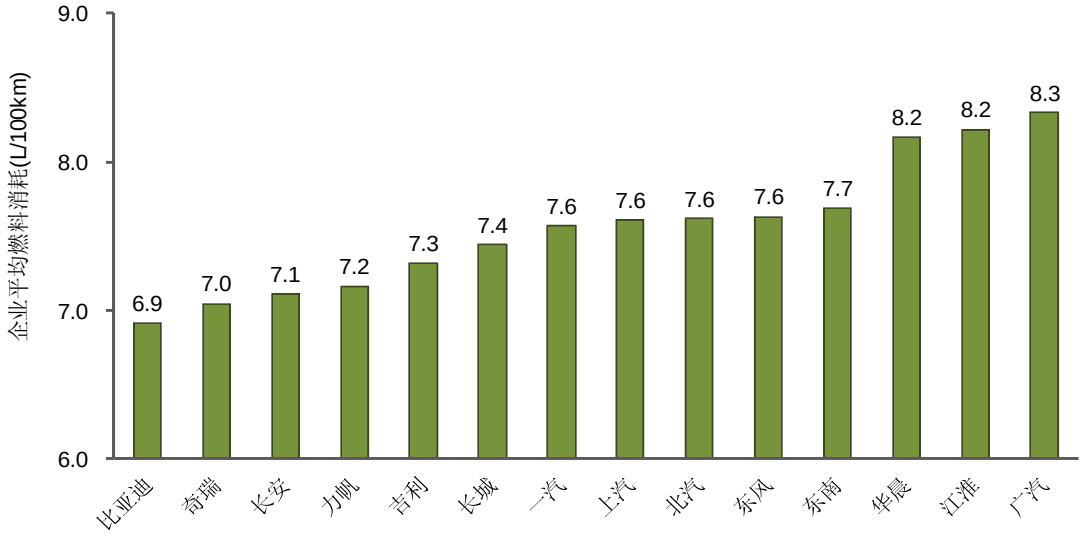


图 8 主要汽车集团 CAFC 排名 2011

2011 年，主要汽车集团中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是比亚迪、奇瑞和长安，与去年相比变化不大。主要汽车集团中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是广汽、江淮和华晨。2011 年比亚迪全年销售量 45 万辆，同比下降 13.5%，虽然比亚迪推出许多新车型，涵盖轿车、SUV 等，但市场销量最大的车型一直是 F3 和 F0 等小型车，从而企业平均燃料消耗量整体较低。同时比亚迪还不断加大研发力度，与戴姆勒合资成立比亚迪戴姆勒新技术公司，推出“DENZA 腾势”品牌，继续引领中国新能源车的发展。奇瑞虽然也推出了瑞麒、威麟、开瑞等新品牌，但市场接受较高的车型还是 QQ、旗云等小排量车型，因此整体油耗水平也比较低。油耗水平较高的广汽集团则以本田雅阁、丰田凯美瑞、汉兰达等大排量轿车、SUV 为主，整体油耗较高。与去年相比，变化最大的企业是长城汽车，油耗下降明显，长城汽车在进一步巩固在 SUV 市场优势的同时，推出腾翼系列轿车产品，其中腾翼 C30 年产量达 16 万辆，成为长城的主打产品。在工信部发

布的第二批《节约能源使用新能源车辆减免车船税》车型目录中，长城汽车共计 7 款车型 15 个型号的车型入选，轿车、SUV、MPV 均有入选，成为入选减免车船税车型最多的企业。因此，企业的平均燃料消耗量与企业产品结构及产品生产量有着密切的关系。

经能源与交通创新中心统计计算，2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，高于平均值和低于平均值的集团基本各占一半，其中生产量居前六名的汽车集团当中，上汽、东风、一汽、北汽等基本处于同一水平企业平均燃料消耗量为 7.6L/100km。长安本身就是以小型车为主，兼并重组昌河与哈飞后，在微型、小型车领域有更大的优势，平均燃料消耗仅为 7.1L/100km,成为六大集团中油耗最低的集团。广汽以本田雅阁、丰田凯美瑞、汉兰达等大排量的轿车、SUV 为主，加上刚刚兼并的在 SUV 市场保持领先优势的广汽长丰，致使广汽的企业平均燃料消耗量居高不下，达到 8.3L/100km。

2.2 主要汽车企业

图 9 重点分析了国内 38 家主要汽车企业 2011 年度企业平均燃料消耗量的发展情况。表 11 为 2006-2011 年度排名前五名的主要汽车企业。

表 11 主要汽车企业 CAFC 排名(2006-2011)

年度 / 排名	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	天津一汽	长安铃木	长安铃木	昌河	天津一汽	天津一汽
2	奇瑞	昌河	天津一汽	天津一汽	长安铃木	昌河
3	昌河	东风本田	昌河	长安铃木	昌河	长安铃木
4	哈飞	哈飞	东风本田	东风神龙	比亚迪	比亚迪
5	吉利	长安汽车	长安汽车	比亚迪	长安汽车	长安汽车

2011 年，主要汽车企业中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是天津一汽、昌河和长安铃木，除长安铃木外，均为自主品牌企业，主要畅销车型以微型、小型车为主，排量在 1.6L 以下，企业平均燃料消耗较低。主要汽车企业中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是福建戴姆勒、北京奔驰和广汽丰田，全部为合资

品牌企业，主要畅销车型以中型、中大型车为主，排量在 2.0L 以上，企业平均燃料消耗较高。同样，主要企业 CAFC 排名与其产品结构及产品产量有着密切的关系。例如天津一汽，以夏利、威志等微型车、小型车为主，平均燃料消耗仅为 6.2L/100km，而福建戴姆勒则以唯雅诺、威霆等豪华 MPV 车型为主，平均燃料消耗达到 12.3L/100km，几乎是天津一汽的两倍。

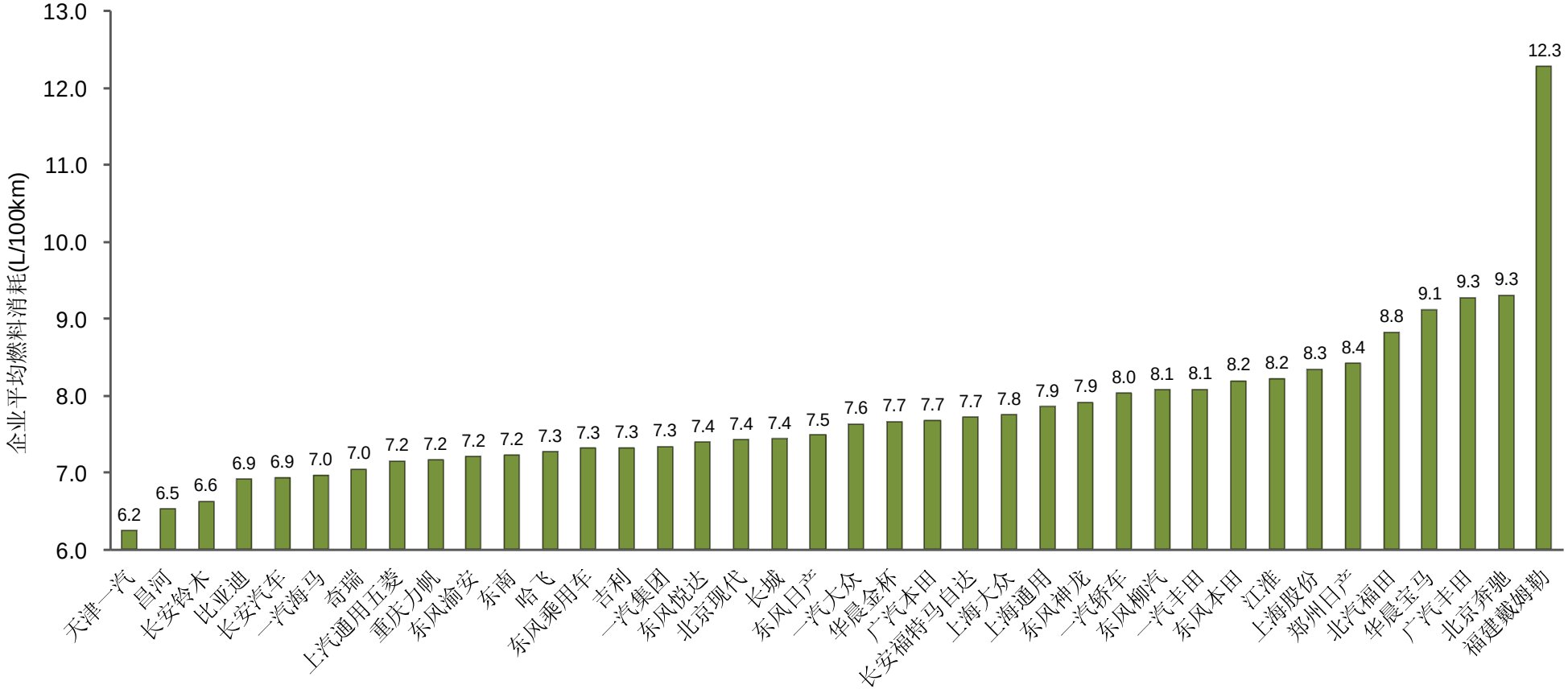


图 9 主要汽车企业 CAFC 排名 2011

此外，同一集团中不同企业的平均燃料消耗差异也比较大。以微车为主的上汽通用五菱平均燃料消耗为 7.2L/100km，而以中型、中大型车为主的上海大众和上海通用的平均燃料消耗为 7.8L/100km 和 7.9L/100km。不同的核算主体，排名也有很大差异。例如，东南汽车以生产紧凑型轿车为主，福建戴姆勒以生产豪华 MPV 为主，如果单独进行核算，两者差异较大，东南汽车为 7.2 L/100km，福建戴姆勒为 12.3 L/100km，但是如果将两家企业作为一个核算主体，平均燃料消耗仅为 7.7L/100km。2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，高于平均值和低于平均值的企业基本各占一半，在排名靠前的企业当中，大部分是自主品牌。由于自主品牌企业主要以小排量、低油耗的微型、小型车为主，而合资品牌企业则以中型、中大型车为主，因此合资品牌企业的平均燃料消耗量总体高于自主品牌企业。

2.3 自主品牌企业

图 10 重点分析了国内 20 家主要自主品牌企业 2011 年度企业平均燃料消耗量的发展情况。表 12 为 2006-2011 年度排名前五名的自主品牌企业。.

表 12 自主品牌企业 CAFC 排名(2006-2011)

年度 / 排名	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	天津一汽	昌河	天津一汽	昌河	天津一汽	天津一汽
2	奇瑞	哈飞	昌河	天津一汽	昌河	昌河
3	昌河	长安汽车	长安汽车	比亚迪	比亚迪	比亚迪
4	哈飞	天津一汽	哈飞	长安汽车	长安汽车	长安汽车
5	吉利	重庆力帆	比亚迪	哈飞	哈飞	一汽海马

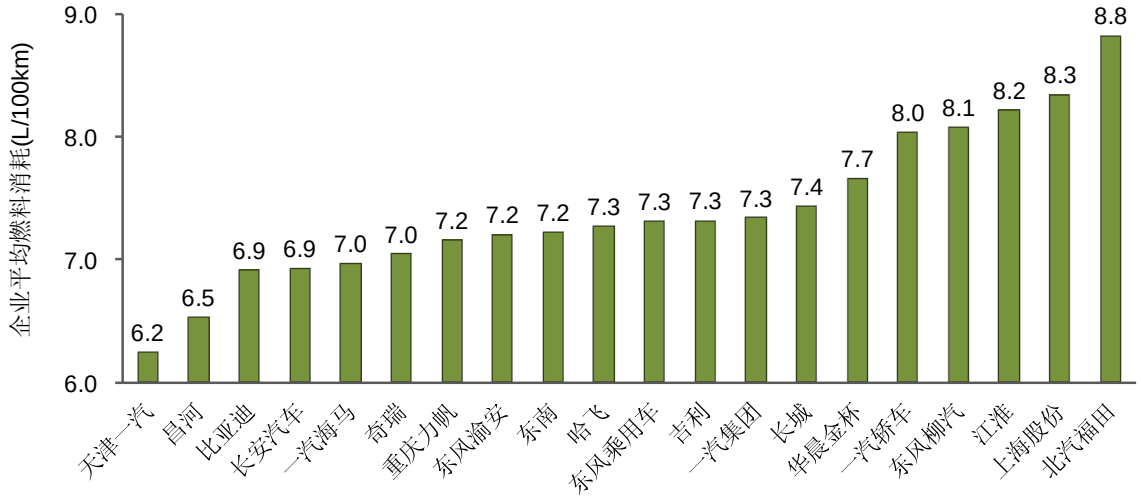


图 10 自主品牌企业 CAFC 排名 2011

2011 年，自主品牌企业中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是天津一汽、昌河和比亚迪，主要畅销车型主要为小型、微型车。自主品牌企业中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是北汽福田、上海股份和江淮，主要车型为中型车及 MPV、SUV 等车型，企业平均燃料消耗较高。虽然自主品牌企业不断推出新车型，产品拓展到轿车、SUV、MPV 等领域，但符合市场需求的产品并不多，市场认可度不高，主要畅销车型主要还是以小型车为主，平均燃料消耗量为 7.2 L/100km。

2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，自主品牌企业中有 2/3 的企业低于平均值，可见，自主品牌企业在燃料消耗水平上有很大的优势。但是，同时也应当看到自主品牌企业平均燃料消耗量较低的主要原因与其产品结构有关，大部分自主品牌企业以生产小排量、低油耗的小型车为主。随着我国汽车产品消费的不断升级，市场需求逐步向大排量、大型化发展，而自主品牌企业技术水平不高，产品竞争力差，面临着严重的市场压力。不少自主品牌企业加大了在中型车市场的开发力度，有向高端化、大型化发展的趋势，但从长远来看，自主品牌企业应当集中精力做好小型车，进一步提升产品的技术含量及品质，巩固在小车型领域的优势，在保证安全、舒适的同时，降低燃料消耗，提高产品的竞争力。

2.4 合资品牌企业

图 11 重点分析了国内 18 家主要合资品牌企业 2011 年度企业平均燃料消耗量的发展情况。表 13 为 2006-2011 年度排名前五名的合资品牌企业。

表 13 合资品牌企业 CAFC 排名(2006-2011)

排名 \ 年度	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	长安铃木	长安铃木	长安铃木	长安铃木	长安铃木	长安铃木
2	上汽通用五菱	东风本田	东风本田	东风神龙	上汽通用五菱	上汽通用五菱
3	东风悦达	上汽通用五菱	东风悦达	上汽通用五菱	北京现代	东风悦达
4	东风神龙	上海大众	上汽通用五菱	北京现代	一汽大众	北京现代
5	广州本田	东风神龙	东风日产	一汽大众	东风悦达	东风日产

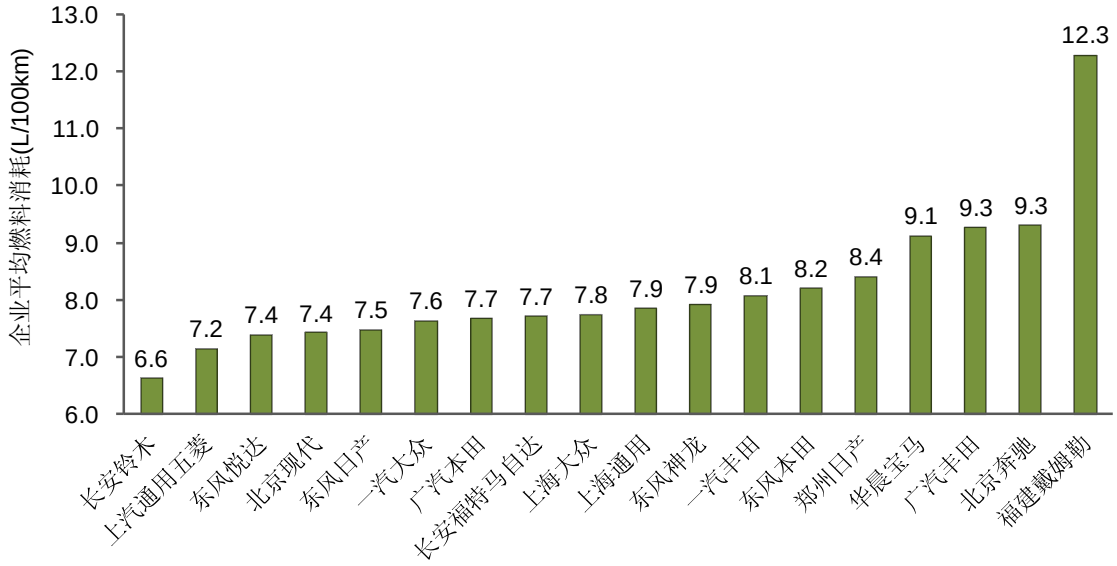


图 11 合资品牌企业 CAFC 排名 2011

2011 年，合资品牌企业中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是长安铃木、上汽通用五菱和东风悦达，主要车型为小型车、紧凑型车，平均燃料消耗较低。合资品牌企业中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是福建戴姆勒、北京奔驰和广汽丰田，主要车型为中大型车及 SUV、MPV 等，平均燃料消耗较高。合资品牌在巩固中大型车市场优势的同时，积极向小型车市场渗透，纷纷推出合资自主品牌，进一步挤占自主品牌主导的中低端市场。例如东风日产的启辰、广汽本田的理念及上汽通用五菱的宝骏等，通过开发新的品牌，采用合资企业的技术及销售渠道，进一步向中低端市场拓展。

2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，除长安铃木、上汽通用五菱、东风悦达和北京现代以外，其他企业都高于平均值。2011 年合资品牌企业的平均燃料消耗量为 7.7 L/100km，自主品牌企业的平均燃料消耗量为 7.2 L/100km，合资品牌企业总体高于自主品牌企业。主要因为合资品牌企业产品结构中主要以高油耗、大排量的中大型车、SUV、MPV 为主，随着合资品牌企业向小型车市场的进一步拓展，企业平均燃料消耗将不断降低。

2.5 进口车经销商

图 12 重点分析了国内 16 家主要进口车经销商 2011 年度企业平均燃料消耗量的发展情况。表 14 为 2006-2011 年度排名前五名的进口车经销商。

表 14 进口车经销商 CAFC 排名(2006-2011)

年度 / 排名	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	标致雪铁龙	标致雪铁龙	标致雪铁龙	标致雪铁龙	标致雪铁龙	标致雪铁龙
2	马自达	铃木	马自达	铃木	铃木	铃木
3	铃木	马自达	铃木	马自达	马自达	马自达
4	雷诺	雷诺	雷诺	雷诺	三菱	沃尔沃
5	现代	通用	三菱	三菱	雷诺	三菱

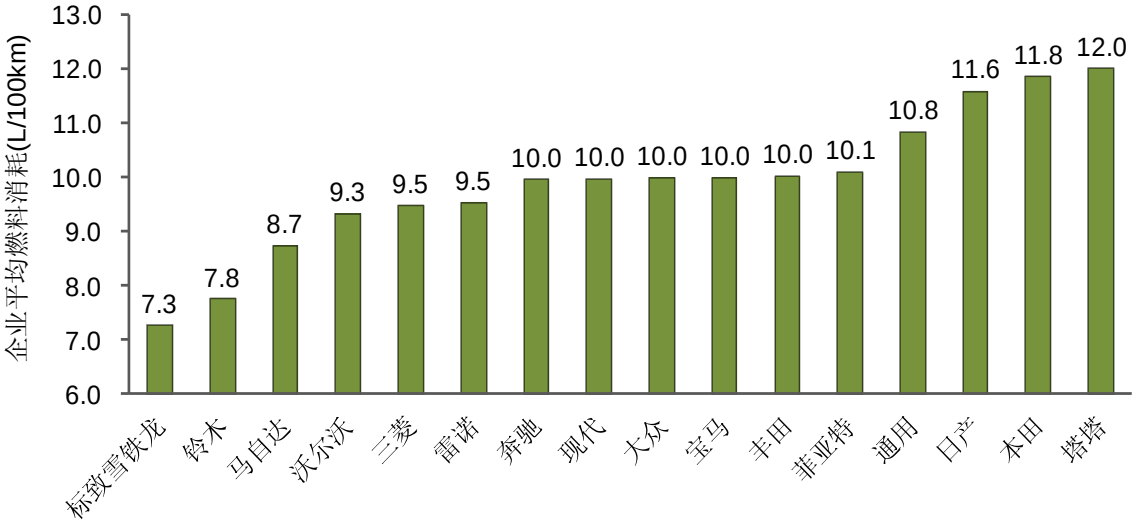


图 12 进口车经销商 CAFC 排名 2011

2011 年，进口车经销商中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是标致雪铁龙、铃木和马自达，主要车型以中型轿车为主。进口车经销商中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是塔塔、本田和日产，主要车型以 SUV、跑车为主，整体油耗较高。2011 年，汽车整车进口突破百万辆，达 103.86 万辆，在产品构成上以 SUV、豪华轿车和 MPV 等乘用车为主，其中，SUV 进口 43 万辆，豪华轿车进口 41 万辆，MPV 进口 16 万辆，三种车型进口量占到进口总量的 96.7%。

2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km，除标致雪铁龙外，其他品牌都高于平均值，2011 年进口车经销商的平均燃料消耗量为 10.1L/100km，远远高于国产车平均燃料消耗量，节能减排压力很大。随着第三阶段燃料消耗量限值标准的实施，进口车在保持高端汽车市场优势的同时，也在向小排量、低油耗车型市场拓展，例如宝马 120i、奔驰 C180K、奔驰 B200、奥迪 A1 等在内的入门级进口豪华汽车，由于销售价格大都在 20 万～30 万元之间，具有较强的市场竞争力。为了满足日益严格的国内标准，进一步国内拓展市场，小排量、小型化、轻量化将成为进口车的发展趋势。

小结

研究结果发现，企业的产品结构不同，企业排名不同。例如 2011 年，以华晨宝马、广州丰田为例：企业集团以宝马、凯美瑞及汉兰达等大排量轿车、SUV 为主，企业平均燃料消耗较高，而比亚迪、长安等，企业集团以微型车、小型车为主，故企业平均燃料消耗较低。

产品产量不同，企业排名不同。例如 2011 年，广汽丰田和广汽本田，两家企业产品结相似，均有中高级轿车同时也有紧凑型轿车，但广州本田旗下紧凑型车销量远高于广州丰田，因此广州本田的企业平均燃料消耗较低。

核算主体不同，企业排名不同。东南汽车以生产紧凑型轿车为主，福建戴姆勒以生产豪华 MPV 为主，如果单独进行核算，两者差异较大，东南汽车为 7.2 L/100km，福建戴姆勒为 12.3 L/100km，但是如果将两家企业作为一个核算主体，平均燃料消耗仅为 7.7L/100km。因此除了对汽车集团进行核算外，对单个企业进行核算也很重要。

合资品牌企业的平均燃料消耗量总体高于自主品牌企业。根据能源与交通创新中心研究，2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5 L/100km。自主品牌企业中有 2/3 的企业低于平均值，而合资品牌企业中只有 4 家企业低于平均值。因此，从燃料消耗水平来看，我国自主品牌企业拥有很大的优势。但是，同时也应该看到自主品牌企业平均燃料消耗量较低的主要原因与其产品结构有关，大部分自主品牌企业以生产小排量、低油耗的小型车为主。

因此广大乘用车生产企业应当调整产品结构，开发节能环保汽车，降低单车燃料消耗。同时大力推广节能环保汽车，扩大节能环保汽车的比重。国家应当引导汽车行业整合资源，优化配置，推动企业兼并重组，促进中国汽车产业做大做强。

3. 中国乘用车 CAFC 发展趋势(2006-2011)

国务院讨论通过的《节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）》指出，争取到 2015 年，我国乘用车平均燃料消耗量降至 6.9L/100km，到 2020 年降至 5L/100km。根据能源与交通创新中心研究，“十一五”期间我国汽车平均燃料消耗量下降不明显，仅为 2.7 个百分点，2011 作为“十二五”的开局之年，我国汽车平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，照此发展，实现 2015 年目标问题不大，但是要达到国家提出的 2020 年 5L/100km 的目标，“十三五”期间需要持续平均每年下降 6-7 个百分点，如无新能源汽车助阵，这个目标是不可能实现的。要达到这样严格的目标，除了大幅提升传统汽车技术水平以外，车辆小型化、轻量化及小排量化也是不可避免的，必须尽快扭转当下汽车大型化、重量化及大排量化发展的趋势，大力发展节能环保型汽车，尤其是小型、低排量及新能源汽车，在保证安全、舒适的同时，降低能源消耗及污染排放。

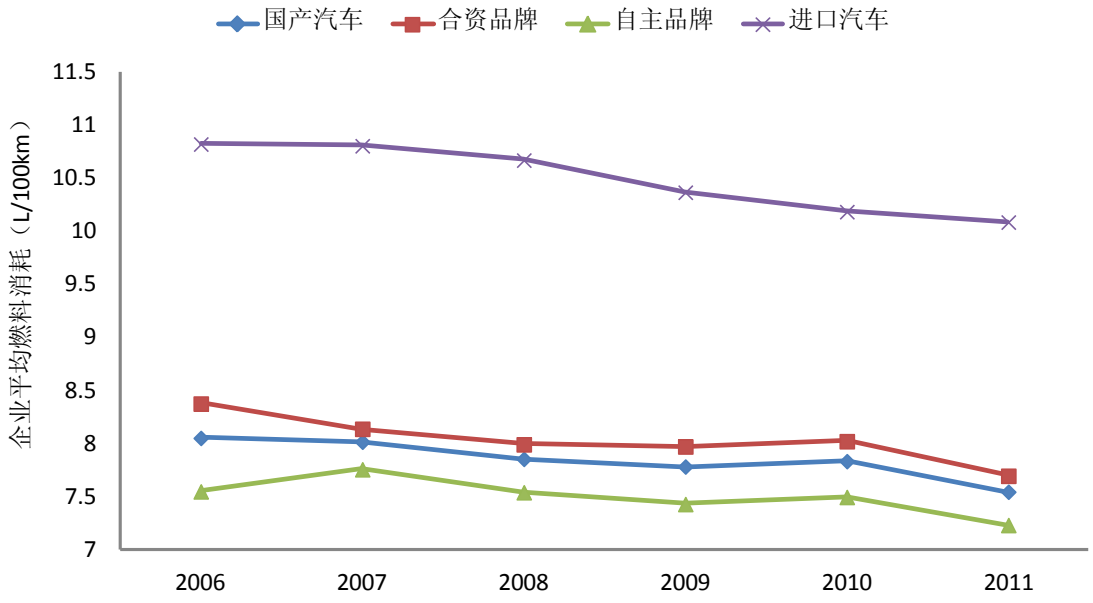


图 13 中国乘用车 CAFC 总体变化趋势(2006-2011)

本报告重点分析了主要汽车集团、主要汽车企业、合资品牌企业、自主品牌企业、进口车经销商等五类核算主体 2006-2011 期间企业平均燃料消耗量变化发展趋势状况。

3.1 主要汽车集团

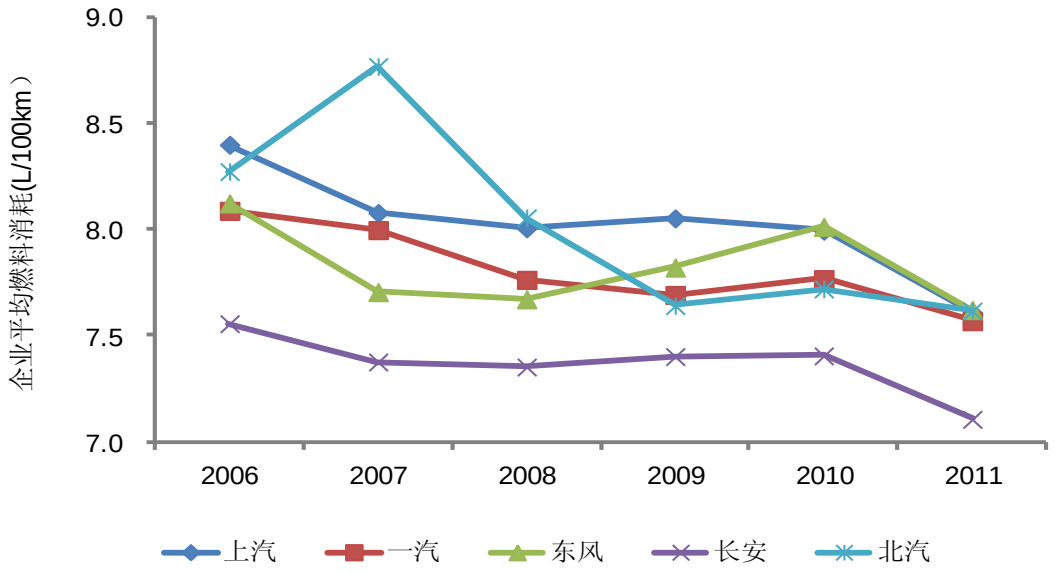


图 14 主要汽车集团 CAFC 发展趋势(2006-2011)

通过对 2011 年产销量前 5 位的汽车集团平均燃料消耗量发展趋势进行分析，发现大部分企业 2006 年总体水平较高，2007 年有一个比较明显的降幅，2008 年到 2009 年趋于平缓，2010 年又略有回升,2011 年整体呈下降趋势。

为了提高乘用车燃料经济性水平，控制乘用车燃料消耗，我国于 2006 年 7 月 1 日对在生产车实施《乘用车燃料消耗量限值》第一阶段限制要求，导致 2007 年企业平均燃料消耗普遍下降。在经过 2008 年的过渡期后，随着经济的稳步快速发展，汽车消费水平的提高，小型车因为动力性、安全性和舒适性等因素问题，消费者消费欲望降低；同时因为小型车生产的利润较少，企业研发、生产小型车的积极性不高，导致微型车及小型车产销量下滑，企业产品结构及产品产销量发生变化，部分企业平均燃料消耗量有所回升。随着我国对节能与新能源汽车鼓励政策的进一步实施，2011 年我国汽车平均燃料消耗量整体呈下降趋势。

“十一五”期间我国汽车平均燃料消耗量下降不明显，仅为 2.7 个百分点，2011 作为“十二五”的开局之年，我国汽车平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，下降趋势明显，可以看出我国汽车行业节能减排政策效果有所显现。

3.2 主要汽车企业

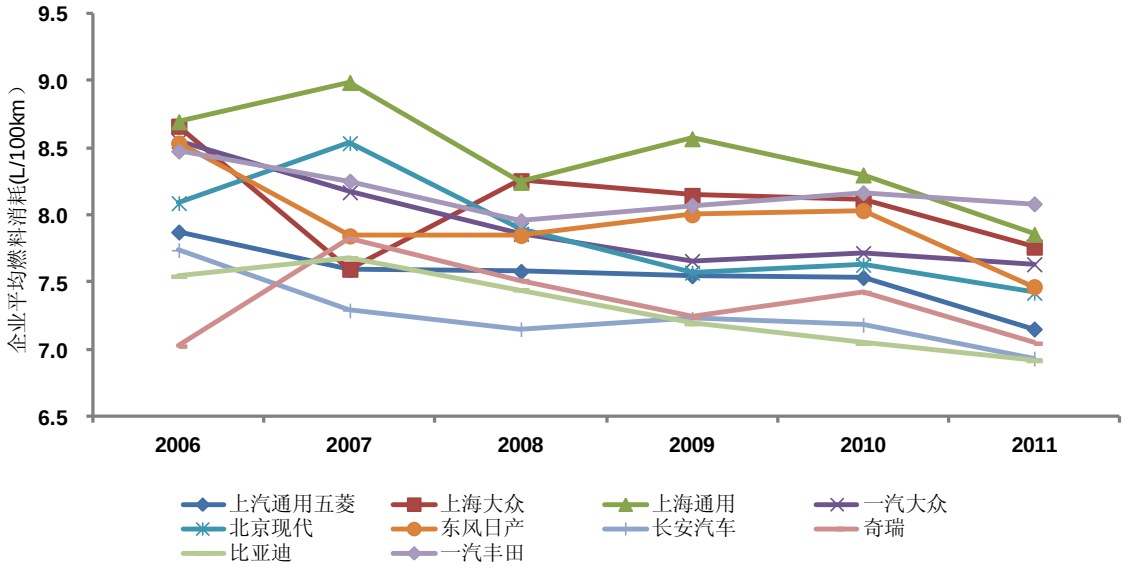


图 15 主要汽车企业 CAFC 发展趋势(2006-2011)

由于汽车企业较多，主要分析了 2011 年产销量前 10 位的汽车企业。随着燃料经济性标准的实施，主要汽车企业总体呈下降趋势。2007 年和 2010 年多家企业平均燃料消耗量有略微上升的趋势，主要原因是标准实施的效果有一定的滞后性，2006 年和 2009 年分别对在生产车实施第一、第二阶段限值后，油耗高于标准的车型将不再允许生产，因此企业对已生产车型进行优惠促销，导致次年的企业平均燃料消耗有小幅上升。

2009 年 1 月 1 日对在生产车实施第二阶段限值要求后效果并不明显。主要原因是企业调整产品结构和发展战略，虽然应用大量的先进技术，但是由于车型变大，变重，抵消了技术改进带来的经济性优势，企业平均燃料消耗量有所回升。一方面要加快推动汽车向小型化、轻量化及小排量化发展，一方面要加大技术研发，进一步降低企业平均燃料消耗。目前，各大汽车公司将注意力集中到节能与新能源汽车领域，大力发展混合动力、纯电动等新型汽车，一方面有利于缓解能源与环境的压力，一方面也有利于提高企业的燃料经济性，促进汽车工业的健康稳定可持续发展。

“十一五”期间我国汽车平均燃料消耗量下降仅为 2.7 个百分点，自主品牌与合资品牌差别较大。其中，合资品牌企业平均燃料消耗量“十一五”期间整体油耗水平较高，但下降幅度较大，为 4.2 个百分点；而自主品牌企业整体“十一五”

期间整体油耗水平较低，但下降幅度不大，为 0.7 个百分点，部分企业还有上升的趋势。

3.3 自主品牌企业

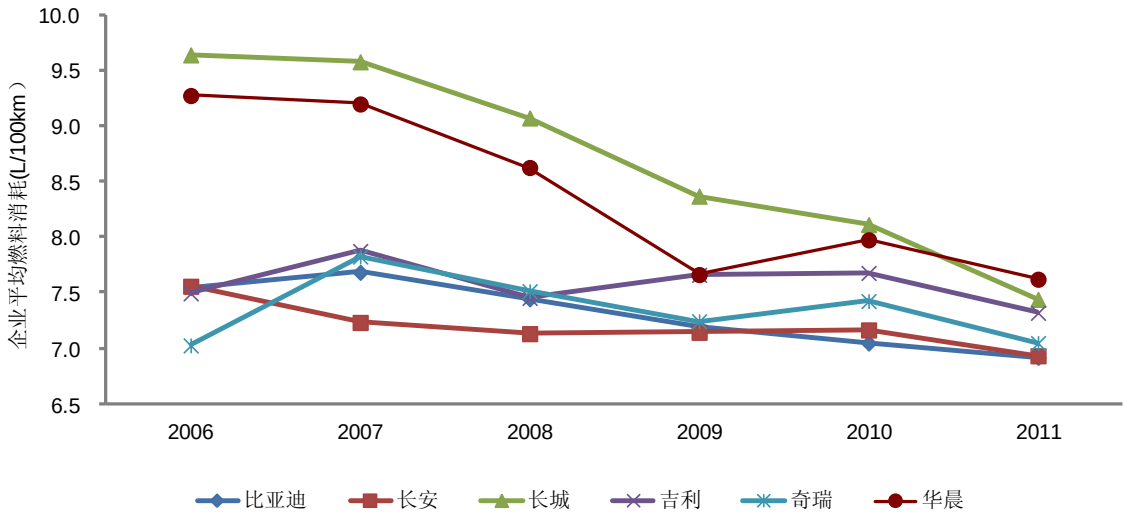


图 16 自主品牌企业 CAFC 发展趋势(2006-2011)

对 2011 年产销量居前 5 位的自主品牌企业平均燃料消耗量发展趋势进行了分析，发现虽然自主品牌企业总体燃料消耗量变化不大，但不同企业间变化很大。长城、华晨呈不断下降的趋势，其他企业 2006 年总体水平较低，2007 有一个比较明显的涨幅，2008 年、2009 年有下降的趋势,2010 年又有略微的上升，2011 年呈整体下降趋势。由于我国的自主品牌企业起步较晚，水平较低，企业发展受市场影响较大，在开拓市场初始，以微型车和小型车为主，总体燃料消耗较低。随着企业的发展，产品结构进行调整，逐渐发展紧凑型车和中型车，燃料消耗水平有所提升。随着技术的进步以及《乘用车燃料消耗量限值》要求的实施，企业平均燃料消耗有不同程度的下降。

“十一五”期间我国自主品牌企业平均燃料消耗量下降不明显，仅为 0.7 个百分点，2011 年在国家节能汽车补贴政策的实施下，以小车型为主的自主品牌企业油耗水平有明显的下降，同比下降 3.5%。

3.4 合资品牌企业

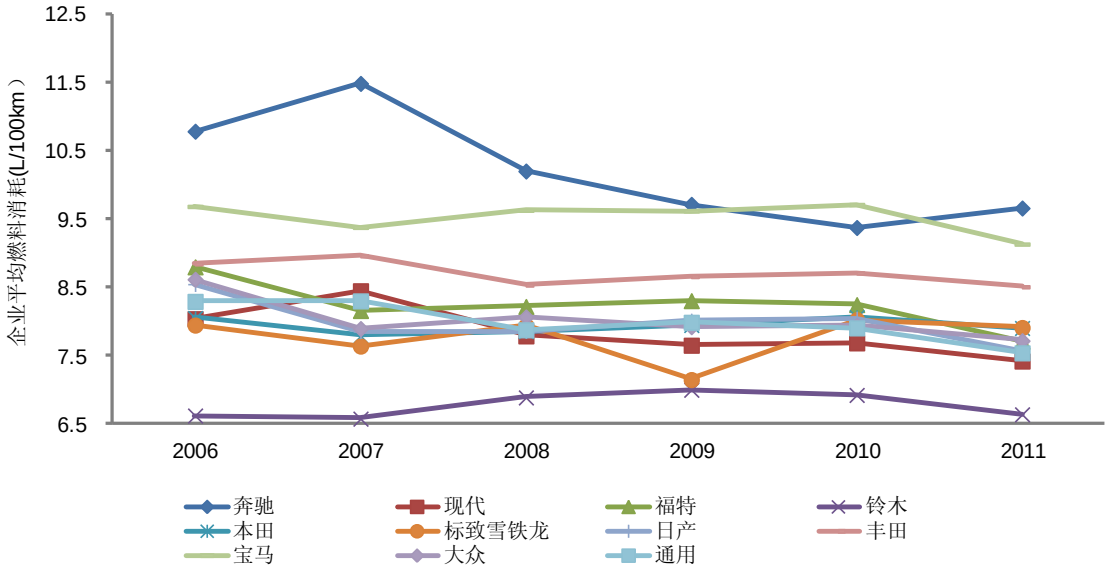


图 17 合资品牌企业 CAFC 发展趋势(2006-2011)

合资品牌企业总体燃料消耗量较高且下降明显，但在具体企业中，除个别企业变化明显外，大部分企业平均燃料消耗量变化不大。由于合资企业技术储备较多，受燃料经济性标准影响较小。 随着市场的发展，消费者对汽车安全性、舒适性的要求提高，导致车型有大型化，重量化的发展趋势，2009 年开始大部分企业平均燃料消耗量略有上升，2011 年呈整体下降趋势。

在合资品牌企业中，铃木、福特和标致雪铁龙三家企业平均燃料消耗量呈上升趋势的企业，其中铃木上升明显。主要原因是铃木进入中国时，以节油的微型车为主，随着市场的发展，逐步向小型车和紧凑型车发展，企业平均燃料消耗量也呈上升的趋势。奔驰、大众和日产等企业平均燃料消耗量呈下降趋势，以奔驰最为明显。由于产品技术水平不断提高，同时车型不断向小排量、轻量化发展，导致这些企业的平均燃料消耗量不断降低。 “十一五”期间我国合资品牌企业平均燃料消耗量下降明显，为 4.2 个百分点，2011 年在国家节能汽车补贴政策的实施下，合资品牌企业也不断推出节能车型，油耗水平有明显的下降，同比下降 4.1%。

3.5 进口车经销商

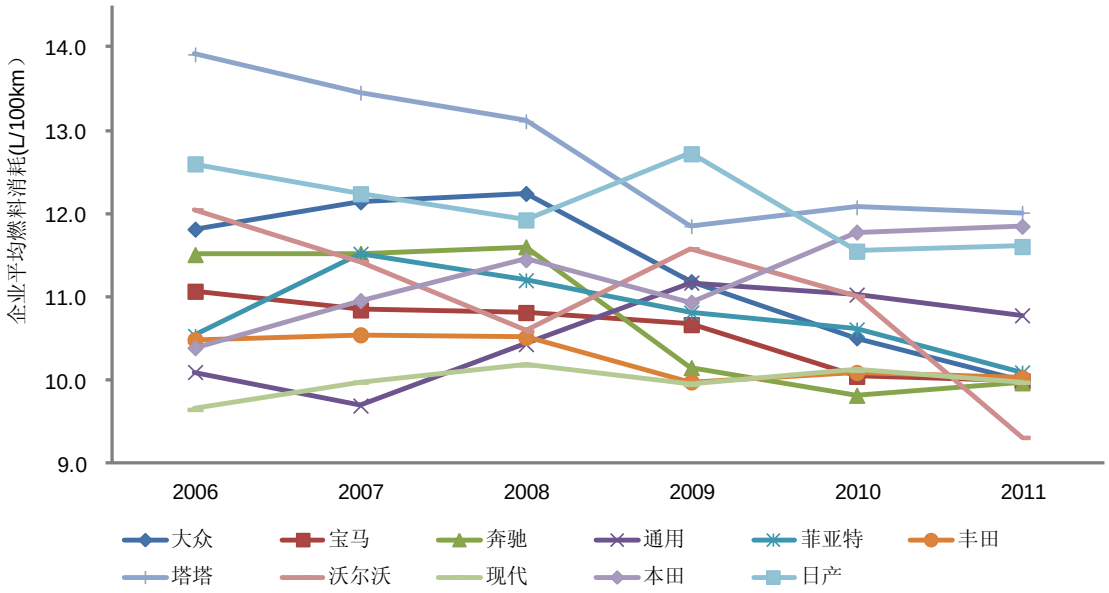


图 18 进口车经销商 CAFC 发展趋势(2006-2011)

进口车经销商总体燃料消耗量较高，除个别企业变化明显外，大部分企业平均燃料消耗量变化不大。由于进口车大部分是大排量、高油耗的 SUV 及豪华车，因此整体燃料消耗量较高。随着第三阶段燃料消耗量限值标准的实施，进口车在保持高端汽车市场优势的同时，也在向小排量、低油耗车型市场拓展，小排量、小型化、轻量化将成为进口车的发展趋势。

2011 年，进口车经销商中平均燃料消耗量最低的前三家企业分别是标致雪铁龙、铃木和马自达，主要车型以中型轿车为主。进口车经销商中平均燃料消耗量最高的前三家企业分别是塔塔、本田和日产，主要车型以 SUV、跑车为主，整体油耗较高。

在进口车经销商中，现代、通用和本田三家企业平均燃料消耗量呈上升趋势，随着企业的发展及对中国市场的高度重视，纷纷引入高端豪华车型，企业平均燃料消耗量呈不断上升的趋势。塔塔、日产和沃尔沃等企业呈下降趋势，以塔塔较为明显。随着市场的发展，不少企业不断向中端市场拓展，排量不断下降，导致这些企业的平均燃料消耗量不断降低。“十一五”期间进口车经销商平均燃料消耗量下降明显，为 5.9 个百分点，但是由于进口车市场需求旺盛，2011 年我国进口

车突破百万辆，产品类型中以大排量的 SUV、豪华轿车为主，同比仅下降 1.0%，因此如果将国产车与进口车单独进行核算，进口车经销商将面临巨大压力。

小结

研究结果发现，“十一五”期间，我国汽车企业平均燃料消耗量总体下降缓慢，仅为 2.7%，合资品牌企业及进口车经销商总体燃料消耗量较高但下降明显为 4.2%和 5.9%，自主品牌企业总体燃料消耗量较低，但下降趋势不明显，仅为 0.7%。由于 2010 年大排量、高油耗汽车有一定的增长，导致 2010 年我国企业平均燃料消耗量与 2009 年相比略有上升。2011 年，由于国家节能减排政策的不断实施，我国汽车平均燃料消耗量下降明显，同比下降了 3.7 个百分点，其中自主品牌企业下降 3.5%，合资品牌企业下降 4.1%，由于进口车市场需求旺盛，下降不明显，仅为 1%。

“十一五”期间我国汽车企业平均燃料消耗量总体变化不大，但自主品牌与合资品牌差别较大。其中，合资品牌企业平均燃料消耗量“十一五”期间整体油耗水平较高，但下降幅度较大，为 4.2 个百分点；而自主品牌企业整体“十一五”期间整体油耗水平较低，但下降幅度不大，为 0.7 个百分点，部分企业还有上升的趋势。主要原因归结于企业在创业初期，产品以微型车、小型车为主，企业平均燃料消耗较低。市场成熟后，逐渐加大产品研发力度，扩大紧凑型车比例，推出中级轿车，企业平均燃料消耗出现一定的上升趋势。

合资品牌企业总体燃料消耗量较高且下降明显，但在具体企业中，除个别企业变化明显外，大部分企业平均燃料消耗量变化不大。主要原因是合资品牌企业的产品及市场比较成熟，受政策和市场的影响不大。自主品牌企业总体燃料消耗量变化不大，但不同企业间变化很大。由于市场相对不成熟，受政策和市场的影响较大，企业燃料消耗量变化趋势比较明显。

“十一五”期间进口车经销商平均燃料消耗量下降明显，为 5.9 个百分点，但是由于进口车市场需求旺盛，2011 年我国进口车突破百万辆，产品类型中以大排量的 SUV、豪华轿车为主，同比仅下降 1.0%，因此如果将国产车与进口车单独进行核算，进口车经销商将面临巨大压力。

4 中国乘用车 CAFC 发展展望(2011-2015)

“十一五”期间我国汽车平均燃料消耗量下降不明显，仅为 2.7%，为实现国家提出的 “十二五”末期我国乘用车平均燃料消耗量 6.9L/100km 的目标，整个“十二五”期间我国汽车平均燃料消耗量要下降 11.5%，如何有效降低汽车企业平均燃料消耗量，加强汽车企业整体的节能减排成为社会关注的热点。报告通过分析中国主要汽车集团、主要汽车企业、自主品牌企业、合资品牌企业和进口车经销商 2011 年 CAFC 实际值与 2015 年目标值比值情况及整备质量的变化对我国乘用车 CAFC 目标值的影响，对“十二五”期间我国乘用车 CAFC 的发展趋势进行了展望。

2011 年作为“十二五”的开局之年，我国汽车平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，随着我国节能汽车补贴政策的实施，对汽车行业的节能减排产生了重要的推动作用。表 15 是不同类型企业平均燃料消耗量及技术参数，可以看出，不同企业类型在燃料消耗及技术参数方面差距较大，尤其是进口汽车油耗明显较高，在未来中面临很大压力。从 2011 年 CAFC 实际值与 2015 年目标值比值来看，国产汽车有两年的缓冲期，而进口汽车只有一年的缓冲期，虽然合资品牌 CAFC 实际值比自主品牌高 6.9%，但是实际值与目标值比值却比自主品牌低 1%，自主品牌与合资品牌相比，面临更大的节能压力。

表 15 不同类型企业平均燃料消耗量及技术参数

企业类型	CAFC实际值（L/100km）	CAFC目标值（L/100km）	实际值与目标值比值	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
国产汽车	7.5	7.1	106%	1274	1.6	86
自主品牌	7.2	6.8	106%	1192	1.4	73
合资品牌	7.7	7.3	105%	1313	1.7	93
进口汽车	10.1	9.3	109%	1847	2.8	171

4.1 CAFC 实际值与目标值比值

为充分考虑汽车企业产品规划的影响和产品的换型周期，给企业产品技术升级和换代预留充分的准备时间，第三阶段燃料限值标准设定了适当的导入计划。企业平均燃料消耗量目标值的要求将从 2012 年开始导入，最终在 2015 年正式实施。2015 年前，并不要求制造商在第一时间达到企业平均燃料消耗量目标值，而是允许制造商的企业平均燃料消耗量超出目标值一定幅度，其中，2012 年为 9%，2013 年为 6%，2014 年为 3%，最终在 2015 年所有制造商的企业平均燃料消耗量必须满足目标值的要求。图 19-图 23 主要对我国主要汽车集团、主要汽车企业、自主品牌企业、合资品牌企业和进口车经销商 2011 年 CAFC 实际值与 2015 年目标值比值进行了分析。

4.1.1 主要汽车集团

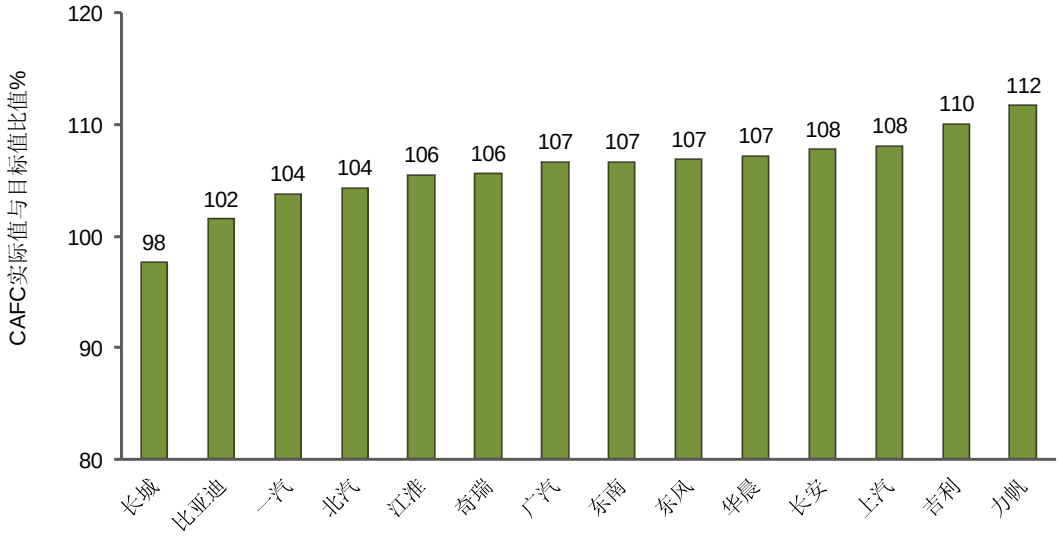


图 19 主要汽车集团 CAFC 实际值与目标值比值

主要汽车集团 CAFC 实际值与目标值比值平均水平为 106%，还有两年的缓冲期，因此，在未来的两年中，我国汽车企业要加快产品技术升级，调整产品结构，努力降低燃料消耗水平。除长城外，其他汽车集团 2011 年 CAFC 实际值都超过了 2015 年目标值。比值最高的企业有力帆、吉利，超出目标值 10%以上，已经超过 9%的宽松幅度，需要加大研发力度，努力降低燃料消耗。比值最低的企业有长城

和比亚迪，低于 103%，有较强的竞争优势。自 2008 年起，长城汽车极力推进自身转型，转攻轿车市场，推出精灵、炫丽、腾翼等多款经济型轿车，企业平均燃料消耗量有明显下降。同时，长城不断加大技术投入，开发多款哈弗柴油 SUV 车型，燃料经济性大大提高。比亚迪虽然推出众多新车型，但市场比较认可的车型主要集中在 F0 和 F3 等微型、小型车，企业平均燃料消耗较低。

4.1.2 主要汽车企业

主要汽车企业 CAFC 实际值与目标值比值平均水平为 106%，除长城和一汽大众外，其他企业 CAFC 实际值都超过了目标值，其中，超过 9%的企业有 9 家，既有以大排量、高油耗车型为主的广汽丰田和福建戴姆勒，也有以小排量、低油耗车型为主的上汽通用五菱和哈飞等；低于 6%的企业有 14 家，既有以大排量、高油耗车型为主的上海通用和广汽本田，也有以小排量、低油耗车型为主的比亚迪和一汽海马等。可见，CAFC 实际值低的企业，实际值与目标值比值不一定低，CAFC 实际值高的企业，实际值与目标值比值不一定高，两者之间关系不大。在 CAFC 实际值与目标值比值超过 9%的 9 家企业中，自主品牌企业 6 家，合资品牌企业 3 家；在低于 6%的 14 家企业中，自主品牌企业 6 家，合资品牌企业 8 家，相对而言，合资品牌比自主品牌更有优势。

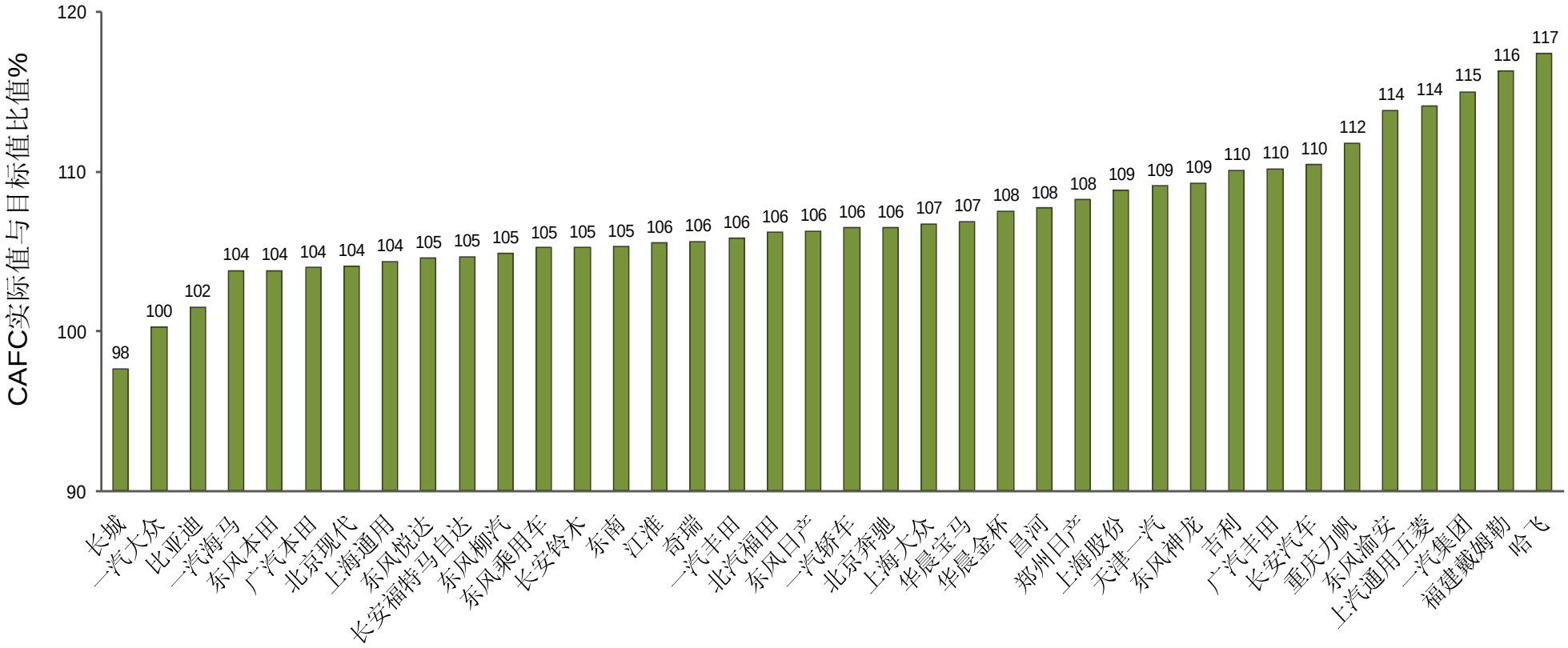


图 20 主要汽车企业 CAFC 实际值与目标值比值

4.1.3 自主品牌企业

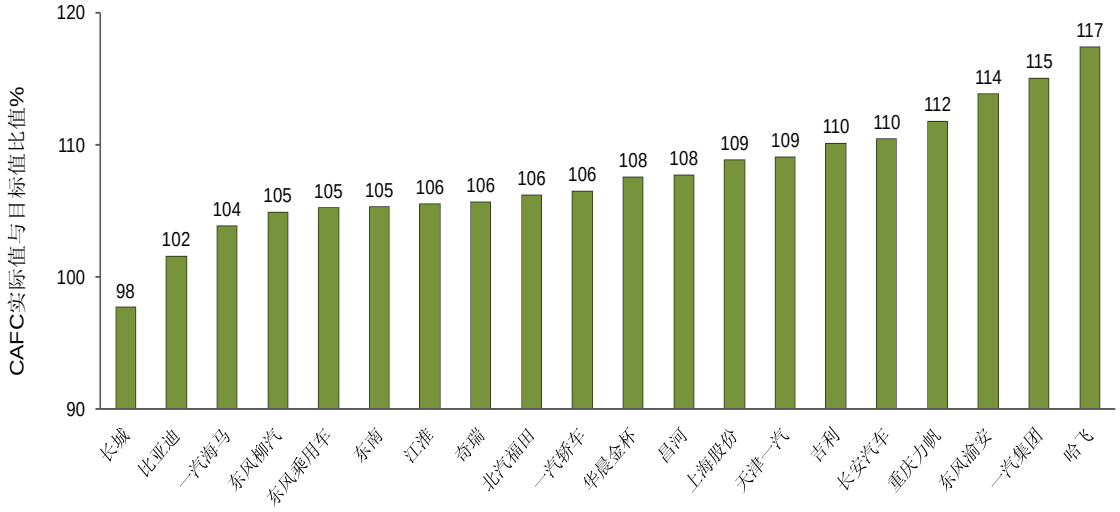


图 21 自主品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值

自主品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值平均水平为 106%，除长城外，其他企业 CAFC 实际值都高于目标值。合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值超过 9%的有 6 家，低于 6%的也有 6 家。一些生产小型车的企业如昌河、东风渝安、哈飞等，企业平均燃料消耗量实际值相对较低，但是实际值与目标值比值却相对较高，这是值得我们注意的一个地方。小型车企业在“十二五”应当进一步加大技术研发，提高产品技术水平，努力降低燃料消耗量，同时国家适当放松小型车目标限值，鼓励发展小型、低排量汽车。

4.1.4 合资品牌企业

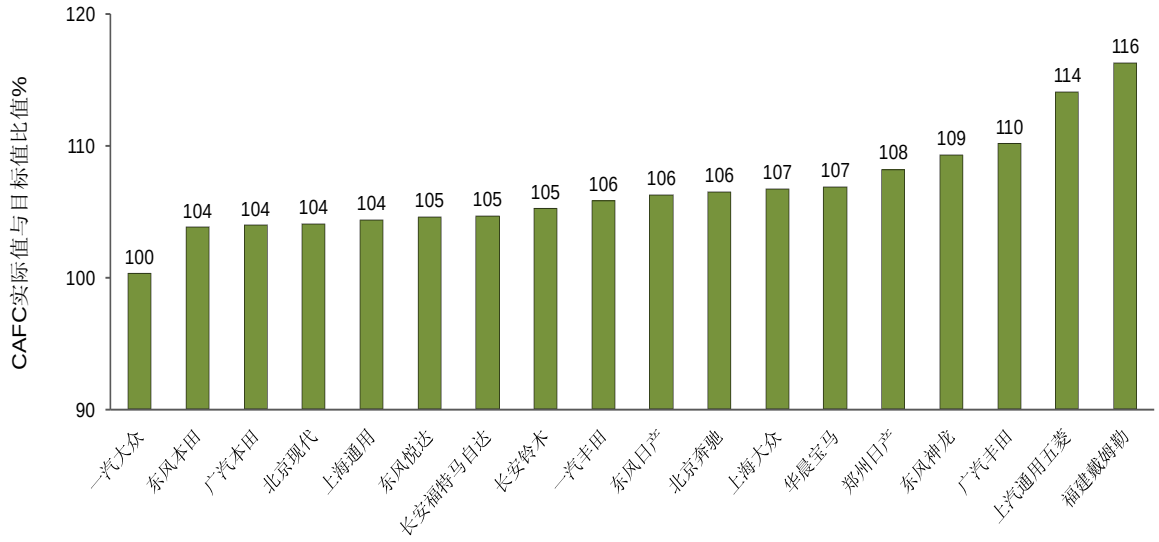


图 22 合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值

合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值平均水平为 105%，除一汽大众外，其他企业 CAFC 实际值都高于目标值。合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值超过 9%的有 3 家，低于 6%的有 8 家，与自主品牌相比优势明显。合资品牌企业以中型、中大型车为主，CAFC 实际值相对较高，但实际值与目标值比值却相对较低，一方面说明合资品牌企业技术优势明显，另一方面也说明对于中大型车辆的目标限值相对宽松，因此国家应当进一步加严中大型车目标限值，提高我国燃料经济性水平。

4.1.5 进口车经销商

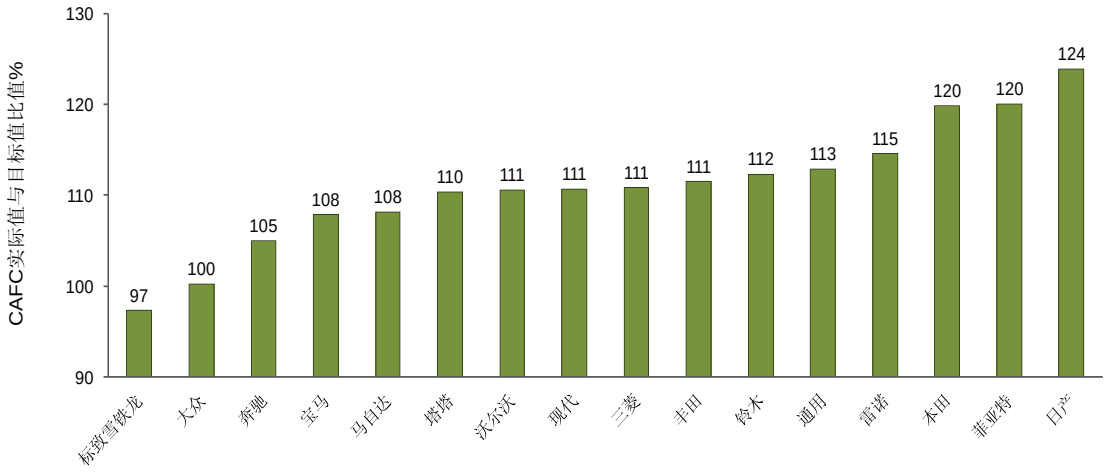


图 23 进口车经销商 CAFC 实际值与目标值比值

进口车经销商 CAFC 实际值与目标值比值平均水平为 109%，除标致雪铁龙和大众外，其他企业 CAFC 实际值都高于目标值。合资品牌企业 CAFC 实际值与目标值比值超过 9%的有 11 家，低于 6%的有 3 家，节能降耗形势严峻。随着第三阶段燃料消耗量限值标准的实施，进口车在保持高端汽车市场优势的同时，也在向小排量、低油耗车型市场拓展，小排量、小型化、轻量化将成为进口车的发展趋势。

4.2 整备质量对 CAFC 目标值的影响

第三阶段限值标准引入了“企业平均燃料消耗量（Corporate Average Fuel Consumption ,CAFC）目标值”的概念，用车型燃料消耗量目标值取代了单车限值作为评价的指标。在 CAFC 目标值设定时以整备质量为基准参数，按不同质量段

划分不同目标值。因此，整备质量的变化对我国乘用车 CAFC 目标值有很大的影响。我们以 2011 年为基准，假设了整备质量增加和减少两种情景来分析整备质量对 CAFC 目标值的影响。

4.2.1 整备质量增加情景

图 24 是整备质量增加 5%、10%、15%、20%的情况下，国产汽车、合资品牌、自主品牌和进口汽车 CAFC 目标值的变化情况。

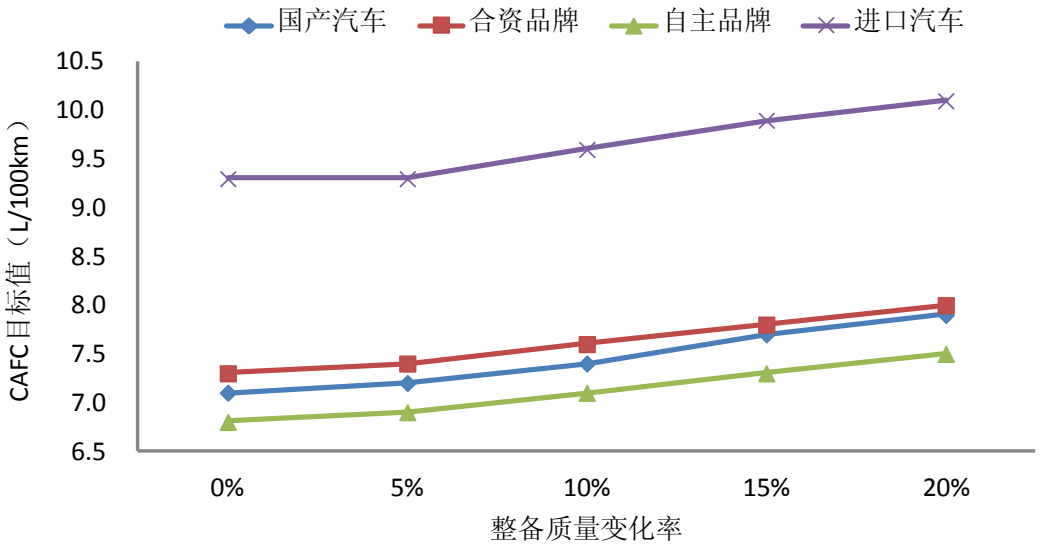


图 24 整备质量增加情景下 CAFC 目标值变化

可以看出，随着整备质量的不断增加，企业平均燃料消耗量目标值也在不断增加。当整备质量增加 5%，CAFC 目标值平均增加 1.4%，变化不大，当整备质量继续增加时，CAFC 目标值增加幅度明显加快，整备质量增加 20%时，CAFC 目标值平均增加 10%左右。以 2011 年为基准计算得到的 2015 年我国汽车企业平均燃料消耗量目标值为 7.1L/100km，因此如果不尽快扭转当下汽车大型化、重量化及大排量化发展的趋势，距离 2015 年企业平均燃料消耗量 6.9L/100km 目标会越来越远。

4.2.2 整备质量减少情景

图 25 是整备质量减少 5%、10%、15%、20%的情况下，国产汽车、合资品牌、自主品牌和进口汽车 CAFC 目标值的变化情况。

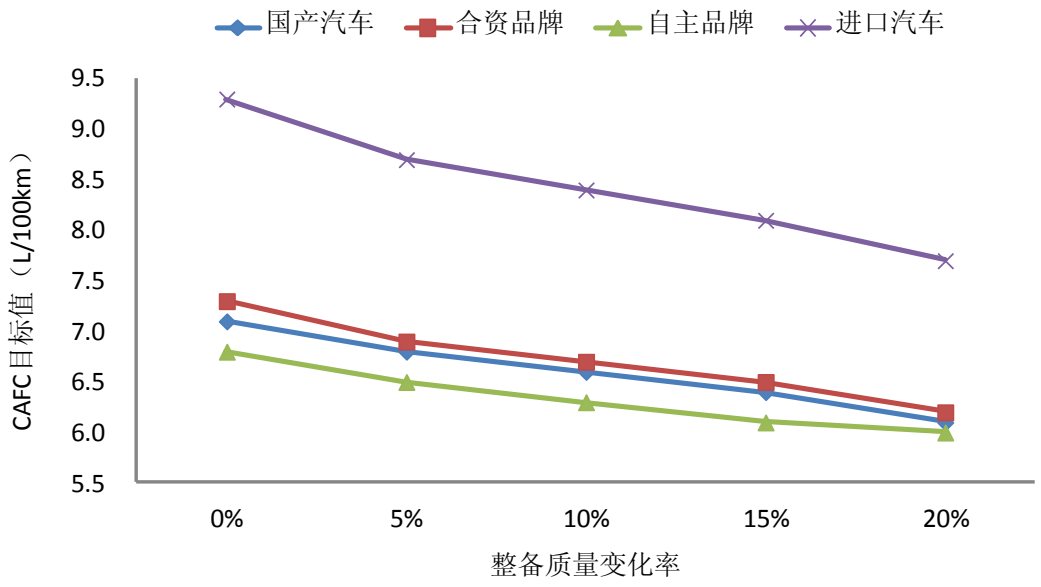


图 25 整备质量减少情景下 CAFC 目标值变化

可以看出，随着整备质量的不断减少，企业平均燃料消耗量目标值也在不断降低。当整备质量下降 5%，CAFC 目标值平均下降 4.5%，下降明显，当整备质量继续减少时，CAFC 目标值降低幅度相对放缓，整备质量减少 20%时，CAFC 目标值平均降低 14.5%。对比图 24、图 25 可以看出，整备质量减少对 CAFC 目标值的影响更大一些。仅从整备质量角度考虑，2011 年我国汽车企业平均整备质量为 1274kg，如果“十二五”期间降低 5%，2015 年企业平均燃料消耗量目标值将下降为 6.8L/100km，有望实现国家 2015 年目标。

小结

报告通过分析中国主要汽车集团、主要汽车企业、自主品牌企业、合资品牌企业和进口车经销商 2011 年 CAFC 实际值与 2015 年目标值比值情况，发现虽然合资品牌 CAFC 实际值比自主品牌高 6.9%，但是实际值与目标值比值却比自主品牌低 1%，自主品牌与合资品牌相比，面临更大节能压力。与国产汽车相比，进口汽车只有一年的缓冲期，未来中面临很大压力。

CAFC 实际值低的企业，实际值与目标值比值不一定低，CAFC 实际值高的企业，实际值与目标值比值不一定高，两者之间关系不大。对于 CAFC 实际值，自主品牌占有一定优势，但对于 CAFC 实际值与目标值比值，合资品牌比自主品牌更有优势。因此自主品牌应当加大研发力度，努力降低燃料消耗。同时为了鼓励

支持小型、低排量汽车的发展，国家应当对标准限值作适当调整，适当放松小排量汽车的目标限值，加严中大型汽车的目标限值。进口汽车也应当积极调整产品结构，向小排量、小型化、轻量化方向发展，从而满足第三阶段标准的要求。

整备质量的变化对我国乘用车 CAFC 目标值有很大的影响。当整备质量增加 5%时，CAFC 目标值变化不大，当整备质量继续增加时，CAFC 目标值增加幅度明显加快；当整备质量下降 5%时，CAFC 目标值下降明显，当整备质量继续减少时，CAFC 目标值降低幅度相对放缓，整备质量减少对 CAFC 目标值的影响更大一些。由于第三阶段燃料消耗量限值标准继续沿用了基于整备质量的单车油耗评价体系，依据不同的整备质量段设定不同的车型燃料消耗量目标值，因此随着企业产品整备质量的增加，企业平均燃料消耗量目标值也会随之增加。以目前水平计算，2015 年我国汽车企业平均燃料消耗量目标值为 7.1L/100km，如果不扭转当下汽车大型化、重量化的发展趋势，有可能出现所有企业都满足目标值的要求，而整个汽车行业却无法达到 2015 年 6.9L/100km 目标的情况。因此，在下一阶段燃料消耗量标准设计时，如何限制企业整备质量的增加，加强对汽车行业整体燃料经济性的控制显得至关重要。

5. 总结

通过对我国主要汽车集团、主要汽车企业、合资品牌企业、自主品牌企业及进口车经销商五大类几十家企业及集团 2006-2011 年度的企业平均燃料消耗量发展状况进行研究分析发现，我国乘用车 CAFC 排名中合资品牌企业的平均燃料消耗量总体高于自主品牌企业，主要影响因素主要有企业的产品结构、不同产品的销量以及不同的核算主体等。我国乘用车 CAFC 企业的发展趋势总体呈下降趋势，不同企业间变化明显；合资品牌企业及进口车经销商总体变化明显，但不同企业间变化不大；自主品牌企业总体变化不大，但不同企业间变化明显。主要影响因素有企业市场成熟度、国家宏观政策、企业发展战略、以及不同的核算主体等。

根据能源与交通创新中心研究，2011 年我国汽车企业平均燃料消耗量为 7.5L/100km，同比下降了 3.7 个百分点，照此发展，实现 2015 年 6.9L/100km 的目标问题不大，但是要达到国家提出的 2020 年每百公里 5 升的目标，“十三五”期间需要持续平均每年下降 6-7 个百分点，如无新能源汽车助阵，这个目标是不可能实现的。要达到这样严格的目标，除了大幅提升传统汽车技术水平以外，车辆小型化、轻量化及小排量化也是不可避免的，必须尽快扭转当下汽车大型化、重量化及大排量化发展的趋势。“十一五”期间进口车经销商平均燃料消耗量下降明显，为 5.9 个百分点，但是由于进口车市场需求旺盛，2011 年我国进口车突破百万辆，产品类型中以大排量的 SUV、豪华轿车为主，同比仅下降 1.0%，因此如果将国产车与进口车单独进行核算，进口车经销商将面临巨大压力。

国务院讨论通过的 《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020 年）》指出，争取到 2015 年，我国乘用车平均燃料消耗量降至 6.9L/100km，到 2020 年降至 5L/100km。随着标准的进一步实施，广大乘用车企业及进口车经销商应当进一步加快产品结构调整，加大节能研发力度，全面提高企业的燃料经济性水平。

附录

1、主要汽车集团

表 16 主要汽车集团 CAFC 排名 2011

排名	企业集团	CAFC 实际值（L/100km）	CAFC 目标值（L/100km）	年产量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
1	比亚迪	6.9	6.8	449425	1219	1.5	80
2	奇瑞	7.0	6.7	629386	1162	1.4	71
3	长安	7.1	6.6	1376984	1122	1.4	69
4	力帆	7.2	6.4	124228	1086	1.4	67
5	吉利	7.3	6.6	435476	1168	1.6	80
6	长城	7.4	7.6	366452	1414	1.8	84
7	一汽	7.6	7.3	2294074	1323	1.7	93
8	上汽	7.6	7.0	3681892	1258	1.5	81
9	北汽	7.6	7.3	831996	1327	1.7	98
10	东风	7.6	7.1	2332781	1285	1.7	91
11	东南	7.7	7.2	116425	1291	1.7	96
12	华晨	8.2	7.6	286564	1406	1.8	100
13	江淮	8.2	7.8	218352	1485	1.7	90
14	广汽	8.3	7.8	668702	1447	2.1	114

2、主要汽车企业

表 17 主要汽车企业 CAFC 排名 2011

排名	企业集团	CAFC 实际值（L/100km）	CAFC 目标值（L/100km）	年产量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
1	天津一汽	6.2	5.7	253631	884	1.1	53
2	昌河	6.5	6.1	119284	987	1.2	55
3	长安铃木	6.6	6.3	219889	1020	1.3	67
4	比亚迪	6.9	6.8	449425	1219	1.5	80
5	长安汽车	6.9	6.3	542492	1044	1.2	55
6	一汽海马	7.0	6.7	152018	1171	1.4	71
7	奇瑞	7.0	6.7	629386	1162	1.4	71
8	上汽通用五菱	7.2	6.3	1201829	1055	1.1	55
9	重庆力帆	7.2	6.4	124228	1086	1.4	67

10	东风渝安	7.2	6.3	245600	1081	1.2	55
11	东南	7.2	6.9	105862	1200	1.6	92
12	哈飞	7.3	6.2	75799	1051	1.1	49
13	东风 乘用车	7.3	7.0	28207	1226	1.6	81
14	吉利	7.3	6.6	435476	1168	1.6	80
15	一汽集团	7.3	6.4	103212	1084	1.2	58
16	东风悦达	7.4	7.1	431265	1275	1.7	95
17	北京现代	7.4	7.1	743888	1285	1.7	93
18	长城	7.4	7.6	366452	1414	1.8	84
19	东风日产	7.5	7.0	814123	1247	1.8	95
20	一汽大众	7.6	7.6	1017802	1414	1.7	100
21	华晨金杯	7.7	7.1	188336	1289	1.5	74
22	广汽本田	7.7	7.4	396176	1340	1.9	107
23	长安福特 马自达	7.7	7.4	419520	1327	1.8	95
24	上海大众	7.8	7.3	1178421	1321	1.6	86
25	上海通用	7.9	7.5	1207445	1383	1.7	99
26	东风神龙	7.9	7.2	405935	1309	1.7	85
27	一汽轿车	8.0	7.5	239141	1390	1.9	97
28	东风柳汽	8.1	7.7	101998	1469	1.7	94
29	一汽丰田	8.1	7.6	528270	1419	2.0	111
30	东风本田	8.2	7.9	253854	1479	2.1	117
31	江淮	8.2	7.8	218352	1485	1.7	90
32	上海股份	8.3	7.7	94197	1441	1.7	103
33	郑州日产	8.4	7.8	51799	1482	1.8	89
34	北汽福田	8.8	8.3	7936	1645	1.9	79
35	华晨宝马	9.1	8.5	98228	1630	2.5	151
36	广汽丰田	9.3	8.4	272526	1603	2.3	123
37	北京奔驰	9.3	8.7	80172	1680	2.1	146
38	福建 戴姆勒	12.3	10.6	10563	2201	2.5	138

3、自主品牌企业

表 18 自主品牌企业 CAFC 排名 2011

排名	企业集团	CAFC 实际值（L/100km）	CAFC 目标值（L/100km）	年产量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
1	天津一汽	6.2	5.7	253631	884	1.1	53
2	昌河	6.5	6.1	119284	987	1.2	55
3	比亚迪	6.9	6.8	449425	1219	1.5	80
4	长安汽车	6.9	6.3	542492	1044	1.2	55
5	一汽海马	7.0	6.7	152018	1171	1.4	71
6	奇瑞	7.0	6.7	629386	1162	1.4	71
7	重庆力帆	7.2	6.4	124228	1086	1.4	67
8	东风渝安	7.2	6.3	245600	1081	1.2	55
9	东南	7.2	6.9	105862	1200	1.6	92
10	哈飞	7.3	6.2	75799	1051	1.1	49
11	东风乘用车	7.3	7.0	28207	1226	1.6	81
12	吉利	7.3	6.6	435476	1168	1.6	80
13	一汽集团	7.3	6.4	103212	1084	1.2	58
14	长城	7.4	7.6	366452	1414	1.8	84
15	华晨金杯	7.7	7.1	188336	1289	1.5	74
16	一汽轿车	8.0	7.5	239141	1390	1.9	97
17	东风柳汽	8.1	7.7	101998	1469	1.7	94
18	江淮	8.2	7.8	218352	1485	1.7	90
19	上海股份	8.3	7.7	94197	1441	1.7	103
20	北汽福田	8.8	8.3	7936	1645	1.9	79

4、合资品牌企业

表 19 合资品牌企业 CAFC 排名 2011

排名	企业集团	CAFC 实际值（L/100km）	CAFC 目标值（L/100km）	年产量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
1	长安铃木	6.6	6.3	219889	1020	1.3	67
2	上汽通用五菱	7.2	6.3	1201829	1055	1.1	55
3	东风悦达	7.4	7.1	431265	1275	1.7	95
4	北京现代	7.4	7.1	743888	1285	1.7	93
5	东风日产	7.5	7.0	814123	1247	1.8	95
6	一汽大众	7.6	7.6	1017802	1414	1.7	100

7	广汽本田	7.7	7.4	396176	1340	1.9	107
8	长安福特马自达	7.7	7.4	419520	1327	1.8	95
9	上海大众	7.8	7.3	1178421	1321	1.6	86
10	上海通用	7.9	7.5	1207445	1383	1.7	99
11	东风神龙	7.9	7.2	405935	1309	1.7	85
12	一汽丰田	8.1	7.6	528270	1419	2.0	111
13	东风本田	8.2	7.9	253854	1479	2.1	117
14	郑州日产	8.4	7.8	51799	1482	1.8	89
15	华晨宝马	9.1	8.5	98228	1630	2.5	151
16	广汽丰田	9.3	8.4	272526	1603	2.3	123
17	北京奔驰	9.3	8.7	80172	1680	2.1	146
18	福建戴姆勒	12.3	10.6	10563	2201	2.5	138

5、进口车经销商

表 20 进口车经销商 CAFC 排名 2011

排名	企业集团	CAFC 实际值（L/100km）	CAFC 目标值（L/100km）	进口量（辆）	平均整备质量（kg）	平均排量（L）	平均额定功率（kW）
1	标致雪铁龙	7.3	7.5	3470	1407	1.6	99
2	铃木	7.8	6.9	3565	1237	1.7	83
3	马自达	8.7	8.1	14274	1534	2.2	110
4	沃尔沃	9.3	8.4	36862	1619	2.2	146
5	三菱	9.5	8.6	28306	1657	2.4	120
6	雷诺	9.5	8.3	32507	1598	2.4	122
7	奔驰	10.0	9.5	143164	1872	3.0	167
8	现代	10.0	9.0	68748	1783	2.4	131
9	大众	10.0	10.0	156614	2040	2.9	203
10	宝马	10.0	9.3	162207	1824	2.7	204
11	丰田	10.0	9.0	155350	1766	2.8	152
12	菲亚特	10.1	8.4	37918	1609	2.5	139
13	通用	10.8	9.6	56217	1930	2.9	169
14	日产	11.6	9.4	19837	1870	3.0	211
15	本田	11.8	9.9	5951	2022	3.6	225
16	塔塔	12.0	10.9	43602	2290	3.6	213

6、 手动挡车型

表 21 手动挡车型第一、二阶段限值及第三阶段目标值

整备质量 CM (kg)	第一阶段限值 (L/100km)	第二阶段限值 (L/100km)	第三阶段目标值 (L/100km)
CM≤750	7.2	6.2	5.2
750＜CM≤865	7.2	6.5	5.5
865＜CM≤980	7.7	7	5.8
980＜CM≤1090	8.3	7.5	6.1
1090＜CM≤1205	8.9	8.1	6.5
1205＜CM≤1320	9.5	8.6	6.9
1320＜CM≤1430	10.1	9.2	7.3
1430＜CM≤1540	10.7	9.7	7.7
1540＜CM≤1660	11.3	10.2	8.1
1660＜CM≤1770	11.9	10.7	8.5
1770＜CM≤1880	12.4	11.1	8.9
1880＜CM≤2000	12.8	11.5	9.3
2000＜CM≤2110	13.2	11.9	9.7
2110＜CM≤2280	13.7	12.3	10.1
2280＜CM≤2510	14.6	13.1	10.8
2510＜CM	15.5	13.9	11.5

7、自动挡车型

表 22 自动挡车型第一、二阶段限值及第三阶段目标值

整备质量 CM (kg)	第一阶段限值 (L/100km)	第二阶段限值 (L/100km)	第三阶段目标值 (L/100km)
CM≤750	7.6	6.6	5.6
750＜CM≤865	7.6	6.9	5.9
865＜CM≤980	8.2	7.4	6.2
980＜CM≤1090	8.8	8	6.5
1090＜CM≤1205	9.4	8.6	6.8
1205＜CM≤1320	10.1	9.1	7.2
1320＜CM≤1430	10.7	9.8	7.6
1430＜CM≤1540	11.5	10.3	8
1540＜CM≤1660	12	10.8	8.4
1660＜CM≤1770	12.6	11.3	8.8
1770＜CM≤1880	13.1	11.8	9.2
1880＜CM≤2000	13.6	12.2	9.6
2000＜CM≤2110	14	12.6	10.1
2110＜CM≤2280	14.5	13	10.6
2280＜CM≤2510	15.5	13.9	11.2
2510＜CM	16.4	14.7	11.9