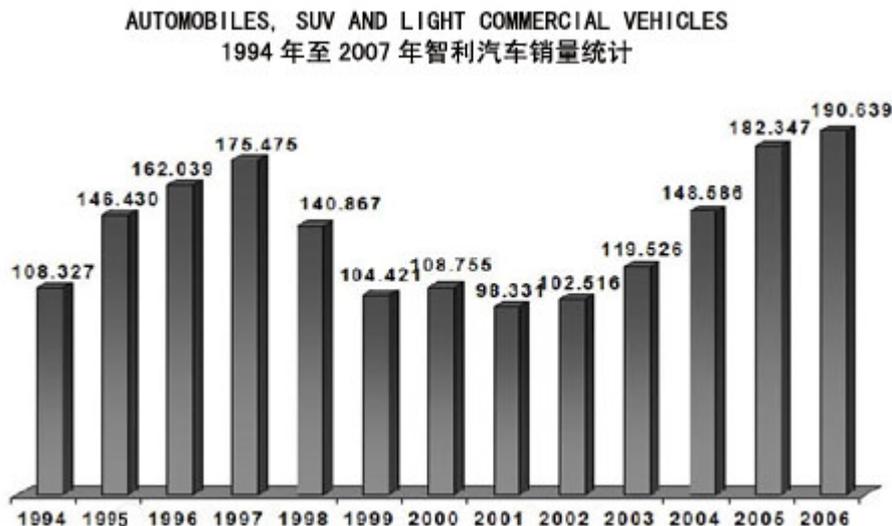


智利汽车产业简介

在南美地图上看，智利是个小国，领土由延着太平洋一带的狭长的地带构成，面积仅75.6万平方公里，人口1600万人。由于经济发展水平及市场窄小等原因，并未进入国际厂商们投资目的地的候选之内。

一、智利汽车产业发展概况



尽管二十世纪九十年代早期曾经度过一段繁荣期，智利汽车产量不久开始进入衰退时期，源自1997-98年间的亚洲金融危机。如今该国汽车生产厂商也就是由通用五十铃投资的生产LUV的企业了，产品出口到拉美其他国家，如墨西哥等。

2004年，PSA在当Automotores Franco Chilena终止了它生产标志206的Casilla工厂，该公司曾于2001年生产406，2003年放弃生产306。PSA停产的主要原因是由于安第斯共同体国家与欧盟之间签订的贸易协定，该项协议于2004年1月正式生效，从欧洲生产并将产品运往安第斯国家的成本比从智利生产要低。

如今，智利汽车生产量2002年产量曾达18,000辆，其三分之二是由现在正步入成熟期的LUV占据，这种车型如今仍然是该国唯一出产的车型。

二、智利汽车零配件市场发展简介

智利汽车持有量约为250万辆，汽车配件市场的规模大约为4亿美元。由于当地没有汽车配件生产企业，所有的汽车配件均需要进口。

2004 年到 2006 年智利汽车配件市场统计

(单位: 百万美元)

年 份	2004	2005*	2006*
市场容量	400	424	445
本地化产值	0	0	0
进口(再进口)	0.05	0.05	0.06
从美国进口量	58	61	64

(*) 与当地贸易商会谈得到。

从产地上看, 亚洲是智利最大的配件提供地区, 但是一些技术条件要求高的或是特殊用途的配件, 如发动机、转动系统、变速箱、轮轴等, 主要是从美国、日本、欧洲、巴西等地进口。

美国汽车零部件向智利出口统计

(单位: 千美元)

年 份	1999	2000	2001	2002	2003	2004
智利进口量	36,289	38,477	44,277	57,710	58,840	57,828

智利汽配市场增长情况主要依赖于当地经济运行情况, 历史上几次大的波动主要是因为外汇利率的变动造成的。

配件进口商都代理特定的品牌产品, 因此被称为“品牌产品进口商”。对于他们进口的产品, 都在进口配件的外包装盒上印上相关厂商标记与 OEM 系列号, 以此于标识它们的“正品”身份。

三、汽车后市场情况

智利汽车后市场配件主要来自于直接进口(约占总量的 75%), 还有 25% 来自原厂配件进口。而直接配件进口又分为两种形势: 单一品牌与多品牌进口。

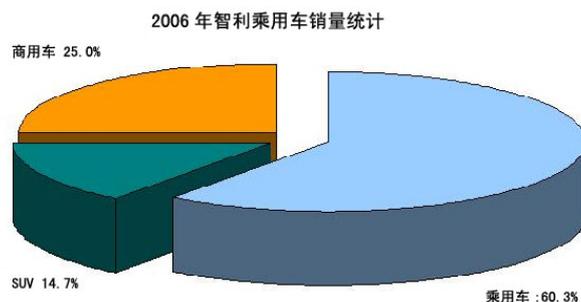
配件直接进口与原厂配件进口的主要区别在于, 如果直接进口配件标明可作为原厂配件的替代口, 直接进口的配件成本要比原厂配件低 30% 左右。而且直接进口配件包装上没有原厂标识。

智利拥有 500 多家规模较小的配件进口商, 每个月的进口量在 1 万美元以下, 他们绝大多数位于圣地亚哥市区的配件集中区上, 名称被称为 10 de Julio Huamachuco 与 Av. Brasil。较大的汽车配件进口商每月购买量超过 5 万美元。

四、汽车销售市场

智利 2007 年汽车销售市场仍将呈现高速增长之势, 上半年销量增长约 21%, 比 2006 年增长 9% 高出两倍还要多。这反映出智利 GDP 快速增长的势头(大约 6%), 而 2006 年这个

数字仅有 4.5%。



在拉丁美洲地区，智利人均 GDP 为 8,300 美元，地区排名第一，而且汽车渗透率高达 13.1%，高于地区平均水平的 10%。智利全国汽车协会估计，智利的汽车拥有量到 2010 年时将达到每 5 人一辆车，分别赶上阿根廷和巴西。家庭轿车和经济实用的客货两用车占据了智利汽车市场的大部分份额。预计 2007 年智利汽车销量会突破 15 万辆，并在 2010 年末达 20 万辆，而在 2006 年，这一数字为 11.7 万辆。

更多相关资讯，请参阅：<http://cn.gasgoo.com>