

# 2012中国进口汽车市场 年度报告

---

ANNUAL REPORT  
ON CHINA'S IMPORTED AUTO MARKET IN 2012

---



让汽车生活更美好

# 目 录

## 前言 /5

### 一、2012 年中国进口汽车市场发展环境 /9

（一）经济环境：国际金融危机仍在延续，全球经济增速持续放缓；国内宏观经济由过去的高速增长转向中速增长，目前仍处于经济周期的下行筑底过程中；经济结构、产业结构、消费结构调整，随着转方式、调结构的深入而不断深化 /9

（二）政策环境：国际贸易摩擦不断，原产美国进口车受到贸易制裁；环保排放政策进一步严格，节能与新能源汽车产业发展规划明确产业转型和技术进步发展方向；限购、限行政策的示范效应呈现放大趋势 /15

（三）市场环境：国产汽车市场进入个位数的“微增长”时代；自主品牌市场空间被挤压；日系品牌受钓鱼岛事件影响，市场份额下降趋势明显；车型结构发生较大变化，SUV 车型增长迅猛/20

### 二、2012 年 1-10 月中国进口汽车市场特点 /23

（一）总体特征：跨国汽车公司过高预期的销售目标导致进口量居高不下，与市场需求增幅迅速回落形成较大反差，使整个行业呈现出库存加大、价格下探、盈利下滑、竞争加剧，甚至厂商关系紧张的局面 /23

（二）需求放缓：由于跨国汽车公司过高预期的销售目标，进口量增速虽有所下降，但仍处于高位，1-10 月海关进口量达 93.8 万辆，同比增长 17.6%；与此同时，进口车销售量增长动力不足，实际上牌量增速放缓趋势明显，导致供需矛盾进一步加剧 /24

（三）品牌分化：欧系品牌，特别是德系品牌市场份额稳步增长，日系品牌受钓鱼岛事件影响，市场份额加速下滑，美系品牌市场份额有所恢复；宝马、奔驰继续领先，豪华品牌竞争加剧 /26

（四）车型调整：乘用车市场份额稳定在 98%；SUV 依然是进口车市场主导车型，市场份额为 52.9%，同比增长 13%；轿车市场份额为 42.5%，同比增长 25.3% /29

（五）排量下移：在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，3.0L 以下车型市场份额达 82.9%，其中 2.5-3.0L 排量区间市场份额最大,1.5-2.0L 排量区间车型份额增长最快 /31

（六）库存高企：进口车市场需求被盲目放大，供给在高预期的销售目标下持续增长，导致行业库存深度大幅上升，终端库存达到上限，经销商盈利能力下降，个别品牌甚至出现全线大幅亏损 /32

（七）价格下探：市场库存压力加大，供大于求的矛盾突出，市场优惠幅度逐月加大，截至 10 月份，进口车市场价格优惠幅度在 10%左右 /33

（八）网络下沉：跨国汽车销售网络加速向二、三线城市拓展，竞争进一步加剧；经销商新车销售盈利能力受到影响，经营信心下降；经销商集团间的兼并、重组初现端倪，中高端品牌经销店向优势经销商集团集中 /34

（九）港口鼎立：南方的黄埔港、上海港进口量发展迅速，与北方的天津港形成“三足鼎立”态势 /35

（十）钓鱼岛事件影响：受突发事件影响，9 月日系车销量环比下滑四成以上,10 月延续销售低迷形势 /37

### 三、2013 年中国进口汽车市场展望 /38

（一）2013 年市场环境分析 /38

- 1、宏观经济面：全球经济增长乏力，国际金融危机的影响仍将继续存在；中国宏观经济持续健康发展，告别高速增长，步入中速增长期，经济在下行中有望筑底，弱势复苏；经济结构战略性调整，经济结构、产业结构、消费结构调整继续深化 /38
- 2、行业政策面：多个城市面临限行、限购政策选择；《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》实施，产品、排量结构调整仍将继续；讨论中的消费税调整政策若出台，将使大排量和高价格产品面临更加严峻的考验 /40
- 3、国产汽车市场面：国产汽车市场进入“微增长”时代，若无刺激性政策出台，预计 2013 年国产汽车市场增长不到 5% /41
- 4、新产品供给面：多款进口车新产品进一步投放中国市场；新产品对市场需求的刺激作用更加明显，紧凑型车与 SUV 车型担当领跑者角色 /42
- 5、突发因素：钓鱼岛事件大大影响日系进口车的销售，2013 年进口车市场的总需求和品牌结构将因此有所改变 /45

## （二）2013 年市场预测与展望 /47

- 1、总量预测：2013 年进口车市场需求增幅将继续回落，预计全年增长 10% 左右；但由于 2013 年行业需消化 2012 年延续下来的两个月左右非正常库存，跨国公司有望下调进口总量，放缓进口节奏，回归合理库存，进口量增速将大幅回落，库存大的品牌将会出现负增长 /47
- 2、品牌结构：日系品牌所失去的市场份额将被欧系、美系瓜分，欧系品牌市场优势进一步扩大，美系品牌市场占有率有望进一步恢复 /48
- 3、车型结构：SUV 市场占有率仍将提升，排量结构继续下移；旅行版、Cross 和改装车等个性化车型增速加快 /50
- 4、排量结构：1.5-2.0L 排量区间车型份额迅猛提升，混合动力车型引进速度加快，进口汽车行业的平均油耗水平将呈明显下降趋势 /51

- 5、价格趋势：行业库存仍将保持高位，市场继续维持较大的优惠幅度，但随着跨国汽车销售目标调整到位，价格有望企稳止跌 /53
- 6、网络结构：跨国汽车公司的网络扩张速度将有所放缓，渠道继续下沉；经销商新车盈利状况将有所改善，多元化盈利模式将成为经销商提升盈利能力的重要手段；经销商集团化趋势加强，兼并、重组将进一步深化 /55

附件：研究背景、研究方法、概念与定义 /57

## 前 言

2012 年前 10 个月，国际金融危机仍在延续，全球经济增速持续放缓。国内经济发展延续了 2011 年下滑的态势，逐季回落，虽然降幅处于平稳、可控的区间，但是内外部宏观经济环境的不确定因素依然不容乐观。一方面，外部经济复苏乏力，美国经济缓慢复苏，复苏趋势较弱；欧盟经济陷入衰退，经济持续呈现疲弱态势。另一方面，中国经济投资、消费、出口“三驾马车”增速均出现不同程度下滑。宏观经济由过去的高速增长转向中速增长，目前仍处于下行筑底过程中。经济结构、产业结构、消费结构调整，随着转方式、调结构的深入而不断深化。

2012 年 1-10 月，汽车产销 1572.01 万辆和 1570.07 万辆，同比分别增长 4.56% 和 3.56%。其中狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）累计销售 1072.78 万辆，同比增长 8.25%。国产汽车市场进入“微增长”时代，由过去十年平均 20%以上的增长进入到个位数增长阶段。

作为中国汽车市场的重要组成部分，中国进口汽车市场由于一些跨国汽车公司销售目标过高导致行业库存大增、价格大幅度下探和经销商大面积亏损。虽然进口车市场供给增幅有所回落，但仍然表现出了较快的增长态势。2012 年 1-10 月，海关进口量 93.8 万辆，同比增长 17.6%，承袭了 2011 年末进口汽车市场所呈现的“增速放缓、结构调整”的发展趋势。

正如中进汽贸 2011 年底的预测，2012 年中国进口汽车市场以“结构调整”为主基调，尤其是《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》对进口车燃油消耗量的单独核算，进一步加快了排量下移趋势。同时，各跨国汽车公司日益提升中国在其全球市场的战略地位，新产品的放量式引进、产品价格的策略性调整，进一步加剧了汽车市场竞争。

2012年1-10月中国进口车市场总体特征为：跨国汽车公司过高预期的销售目标导致进口量居高不下，与市场需求增幅迅速回落形成较大反差，使整个行业呈现出库存加大、价格下探、盈利下滑、竞争加剧，甚至厂商关系紧张的局面。

市场特征具体表现在：**品牌方面**，欧系品牌，特别是德系品牌市场份额稳步增长，日系品牌受钓鱼岛事件影响加速下滑，美系品牌有所恢复；宝马、奔驰继续领先，豪华品牌竞争加剧。**车型方面**，乘用车市场份额稳定在98%；SUV依然是进口车市场主导车型，市场份额为52.9%，同比增长13%；轿车市场份额为42.5%，同比增长25.3%。**排量方面**，在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，3.0L以下车型市场份额达82.9%，其中2.5-3.0L排量区间市场份额最大，1.5-2.0L排量区间车型份额增长最快。**库存方面**，进口车市场需求被盲目放大，供给在高预期的销售目标下持续增长，导致行业库存深度大幅上升，终端库存达到上限，经销商盈利能力下降，个别品牌甚至出现全线亏损。**价格方面**，市场库存压力加大，供大于求的矛盾突出，市场优惠幅度逐月加大，截至10月份，进口车市场优惠幅度在10%左右。**网络方面**，跨国汽车销售网络加速向二、三线城市拓展，竞争进一步加剧；经销商新车销售盈利能力受到影响，经营信心下降；经销商集团间的兼并、重组初现端倪，中高端品牌经销店向优势经销商集团集中。

展望2013年进口汽车市场形势，**从宏观经济面来看**，全球经济增长乏力，国际金融危机的影响仍将继续存在；中国宏观经济持续健康发展，告别高速增长，步入中速增长期，经济在下行中有望筑底，弱势复苏；经济结构战略性调整，经济结构、产业结构、消费结构调整继续深化。**从行业政策面来看**，出台对进口车市场产生较大影响政策的可能性比较小，多个城市面临限行、限购政策选择；《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》实施，产品、排量结构调整仍将继续；讨论

中的消费税调整政策若出台，将使大排量和高价格产品面临更加严峻的考验。**从市场面来看**，国产汽车市场进入“微增长”时代，如无刺激性政策出台，预计 2013 年国产汽车市场增长不到 5%。**从新产品供给面来看**，多款进口车新产品进一步投放中国市场，对市场需求的刺激作用更加明显，紧凑型车与 SUV 车型担当领跑者角色。**从突发因素来看**，钓鱼岛事件大大影响日系进口车的销售，2013 年进口车市场的总需求和品牌结构将因此有所改变。**综合各方面因素**，预计 2013 年进口车市场需求增速将继续回落，同比增长 10%左右。但是，由于行业库存压力过大，2013 年需要消化 2012 年延续下来的两个月左右的非正常库存量，进口量增速将大幅回落，库存大的品牌将会出现负增长。

具体看，**产品方面**，27 款进口车新产品将投放中国，新产品刺激作用更加明显，混合动力车型引入速度将进一步加快。**车型方面**，SUV 市场占有率将提升，但排量结构继续下移；旅行版、Cross 和改装车等个性化产品车型增速加快。**品牌方面**，随着中国中产富裕阶层的日益壮大和对豪华品牌的偏好，豪华汽车将继续领跑进口车市场，但市场增速会有所回落；入门级豪华汽车增速仍将较高。**国别方面**，欧系品牌市场优势进一步扩大，日系品牌颓势难改，美系品牌继续有所恢复。**库存、价格方面**，行业库存仍将维持高位，市场继续保持较大的优惠幅度，但随着跨国汽车公司销售目标调整到位，价格有望企稳止跌。**排量方面**，随着《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》的实施，进口汽车排量结构将继续下移，也将进一步构建跨国汽车公司品牌总经销商集团化整合运作格局。**网络方面**，跨国汽车公司的网络扩张速度将放缓，渠道继续下沉；经销商新车盈利状况将有所改善，多元化盈利模式将成为经销商提升盈利能力的重要手段；经销商集团化趋势加强，兼并、重组将进一步深化。



结合全球经济及中国宏观经济形势，针对 2012 年中国进口车市场的特点，中国进口汽车市场所呈现的趋势性特征已经发出了市场风险预警，进口车市场格局已步入深度结构调整时期，特别是增速放缓、库存高企、排量下移、价格下探，将进一步加剧进口汽车市场竞争。无论跨国汽车公司，亦或经销商，在制定 2013 年市场目标、经营策略时，要适应进口汽车市场新环境、新趋势，共同营造稳定、可持续发展的市场格局。

值得跨国汽车公司、进口车经销商等企业关注的是：随着宏观经济环境的变化和整个市场回归理性状态，需要重新审视及调整各自的战略，以适应中国汽车市场；进一步培育营销体系，提升市场竞争力；此外，目前跨国汽车公司和渠道经销商的上下游紧张关系已经达到临界点，应引起高度重视。

## 一、2012 年中国进口汽车市场发展环境

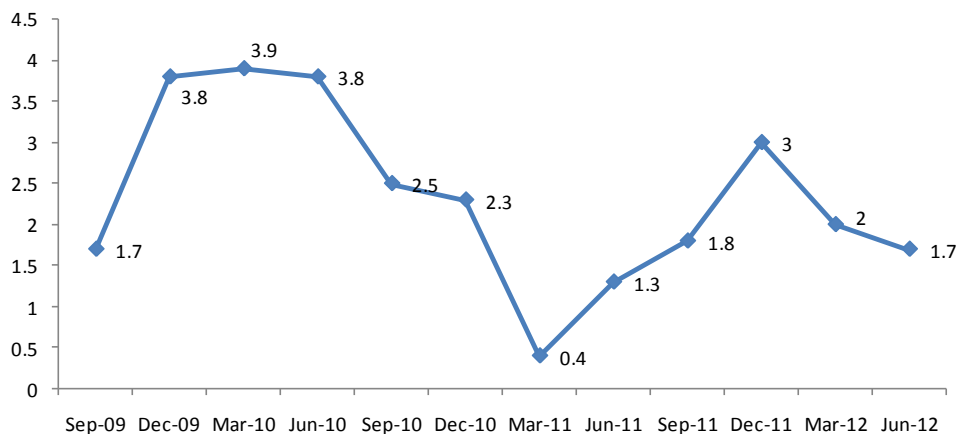
(一) 经济环境：国际金融危机仍在延续，全球经济增速持续放缓；国内宏观经济由过去的高速增长转向中速增长，目前仍处于经济周期的下行筑底过程中；经济结构、产业结构、消费结构调整，随着转方式、调结构的深入而不断深化

国际金融危机仍在延续，全球三大经济体：美国经济出现改善苗头，但复苏的步伐放缓；欧洲主权债务问题短期内难以解决；日本经济发展停滞导致全球经济增速持续放缓。

### 1、美国经济：经济缓慢复苏，复苏趋势较弱，失业率居高不下，制造业经理人采购指数连续下滑

受欧债危机的影响，一、二季度美国经济虽然保持复苏趋势，但是复苏的步伐放缓，一季度美国 GDP 增速为 2.0%，二季度 GDP 增速为 1.7%，二季度增幅环比下降 0.3 个百分点，显示经济复苏步伐在减缓。

图表 1 美国 GDP 增速季度走势



数据来源：美国商务部

9 月份，美国制造业 PMI 回落至 51.5，较 8 月份有所回升，但依然处于自 2011 年 11 月以来的次低点。并且 6-8 月份持续处在 50 以下；非制造业 PMI 自 3 月以来持续下滑，从 2 月的 57.3 回落到 8 月的 52.1，显示经济放缓的压力很大。

截至 2012 年 8 月美国失业率连续 42 个月处在 8% 以上，远远超出了美联储失业率的最高容忍度（5.7%），9 月 13 日，美联储启动新一轮量化宽松货币政策（QE3），旨在刺激经济，增加就业。

虽然美国经济仍面临诸多困难，但是美国经济复苏的趋势并未改变，主要表现在美国的房地产市场出现了回升趋势，个人消费也温和回暖。6 月份，美国房地产市场的新屋开工达到 75.4 套，截至 6 月底成屋销售为 437 万套。不管是从房价指数，还是新屋开工指数，亦或是成屋销售指数来看，美国房地产市场均表现出了回升的态势。据美国商务部公布的数据显示，第二季度非住宅固定投资增长 5.3%，第一季度增长 7.5%。私人部门库存的变动对经济的整体增速正面贡献率为 0.32。另据全美房地产建筑商协会称，8 月该协会房地产市场指数攀升至 +37，创 2007 年 2 月以来的最高值。

7 月和 8 月，美国的个人消费出现回暖，两月增幅分别达到 0.6% 和 0.9%，而此前 2-6 月均为负增长。

美国经济受益于“再工业化”战略，以及“页岩气技术革命”、“出口倍增计划”等，美国经济正在从次贷危机中走出，将保持弱势复苏趋势。

## **2、欧洲经济：欧洲经济陷入衰退，经济持续呈现疲弱态势，短期走出衰退的可能性很小**

2012 年第一季度欧元区经济增长为 0%，第二季度为负增长 0.4%，进入 2012 年以来，欧元区经济就步入了衰退期。

8月30日，欧盟委员会公布的数据显示，欧元区消费者及企业信心降至三年来最低水平。8月，欧元区经济景气指数为86.1，为2009年以来的最低值，且连续五个月下滑。

8月，欧元区制造业PMI为45.1，服务业PMI为47.2，两值持续低于50。

从欧元区的主要核心国德国和法国来看，德国9月份制造业PMI初值为47.3，创6个月以来的最高值；服务业PMI初值为50.6，创近4个月以来的最高值，且高于50枯荣线；法国9月制造业PMI初值为42.6，创41个月以来的新低；服务业PMI为46.1，为近4个月以来的最低值。

从德法两国数据看，尽管德国数据有所改善，但是欧元区私营部门仍面临自2009年以来最严重的经济收缩。

### **3、国内经济：经济短期形势恶化，传统宏观经济调控手段的市场效果变得有限；经济长期面临潜在增长率下降的新变化**

2012年，我国宏观经济出现了一系列的困难，宏观经济增速持续下滑。短期看，自2011年第一季度至今，中国GDP持续7个季度下滑，并且在2012年二季度出现加速下滑的态势。制造业的28个分行业中，有22个行业的产能是过剩的，短期去库存压力巨大，经济形势非常严峻。导致中国经济GDP指标持续下滑的主要原因有：外需收缩与内需不振并行；基础投资开工不足、房地产投资放缓、制造业投资无增长三重叠加，致使中国经济增长持续下滑。

当前中国经济所面临的困境除了内外需同时收缩的双重压力叠加外；还面临着通胀压力持续存在，一部分外需面临大幅度下滑，内需短期难有起色，实体经济面临“空心化”、结构调整急需解决等问题。

长期看，中国经济潜在增长率有下降趋势，主要原因有以下三点：一是刘易斯拐点提前到来，人口红利将逐步消失；二是一部分外需将大幅度下滑，内需短期内难有实质性的提升；三是人口老龄化率逐渐上升。

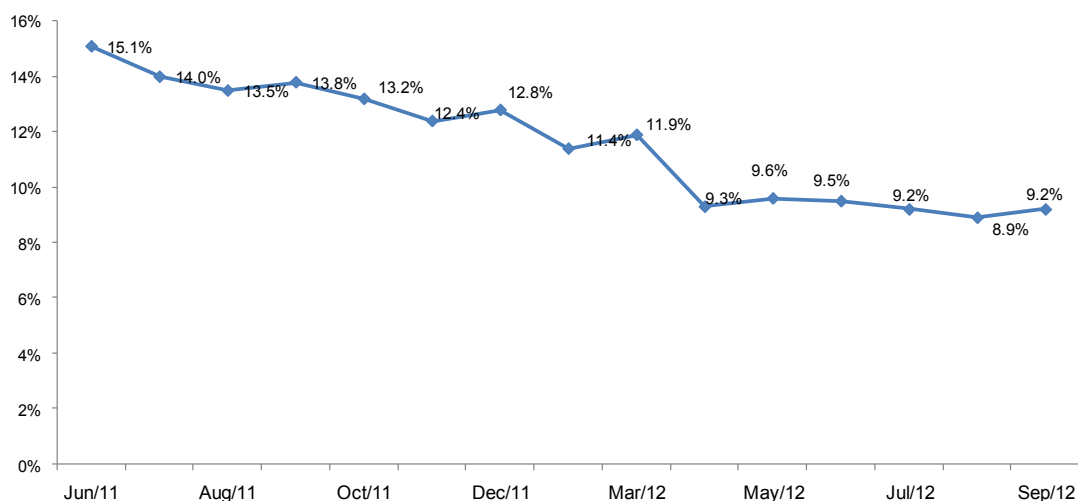
1-9月，经济增速持续下滑，下滑幅度超出市场预期。规模以上工业增加值增速持续下跌，投资、消费均出现回落，外贸形势严峻，进出口“双下滑”。

2012年中国经济主要表现出以下特征：

**特征一：GDP 增速持续回落，先行指标不容乐观，经济下行压力依然存在**

2012年前三季度GDP增速分别为8.1%、7.6%和7.4%，经济增速回落幅度有加大趋势。4-9月，规模以上工业增加值同比增速持续低于10%，8月同比增速8.9%，为近年来的最低值。9月，工业增加值小幅回升至9.2%。9月，制造业采购经理指数为49.8，处于枯荣线50以下，其中，新订单指数为49.8。综合工业增加值增速和PMI值情况判断，未来几个月经济下行风险依然较大。

图表2 规模以上工业增加值月度情况

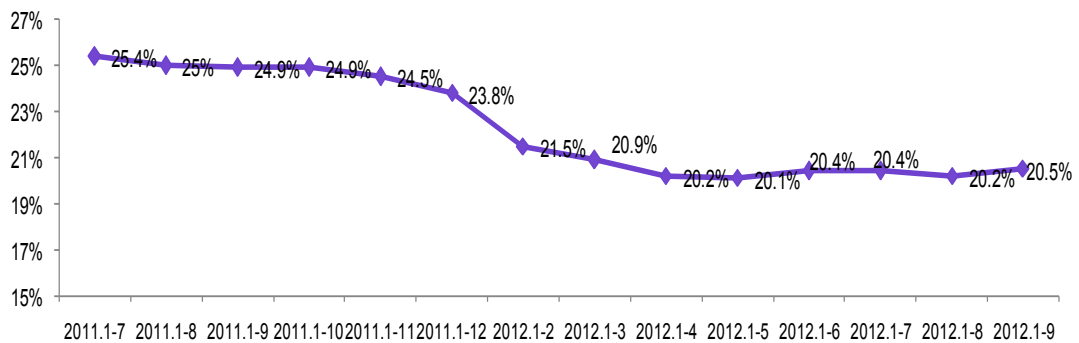


数据来源：国家统计局

### 特征二：固定投资增速回落，房地产首当其冲，固定资产投资的名义增速和实际增速均呈现持续回落

2012年1-9月，全国固定资产投资同比增长20.5%，增速相比2011年1-9月同期下降4.4个百分点，投资增速出现下降。下降的主要原因是在紧缩政策下，由政府主导的投资快速撤出，同时由市场主导的投资动力又显不足。最典型的当属房地产投资，在政府房地产调控政策下，房地产市场投资增长低迷，拖累全国固定资产增速，同时也制约了中国经济的回暖复苏。1-9月，全国房屋新开工面积累计下降8.6%。

图表3 固定资产投资月度情况



数据来源：国家统计局

### 特征三：消费者信心下降，消费增长难有热点，短期内需难当主角

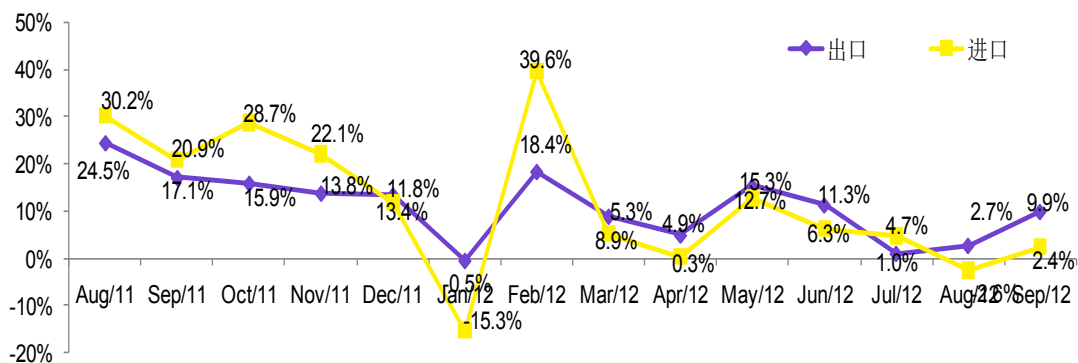
2012年1-9月，社会消费品零售总额同比名义增长14.1%，较2011年同期下降3.6个百分点。2012年8月消费者信心指数为99.4，处于下滑的趋势。

自1978年至2010年，中国城镇与农村人均收入稳定增长，城镇人均收入从1978年的343.4元增长到2010年的19109元，农村人均收入从1978年的133.6元增长到2010年的5919元。但近年来居民消费却没有上升，甚至出现下降。这说明我国还没有建立劳动者收入稳定增长的制度和良好的社会保障制度。

#### 特征四：进出口长期压力依然显著，在世界经济不景气的状况下，进出口均出现回落

受欧洲债务危机的影响，我国对欧出口出现下滑；美国经济复苏乏力，内需萎缩；新兴市场增长放缓等世界经济不景气的多因素综合影响，2012 年中国贸易形势非常严峻。1-9 月，外贸出口同比增长 7.4%，进口同比增长 4.8%，增速均出现明显回落。

图表 4 进出口月度情况

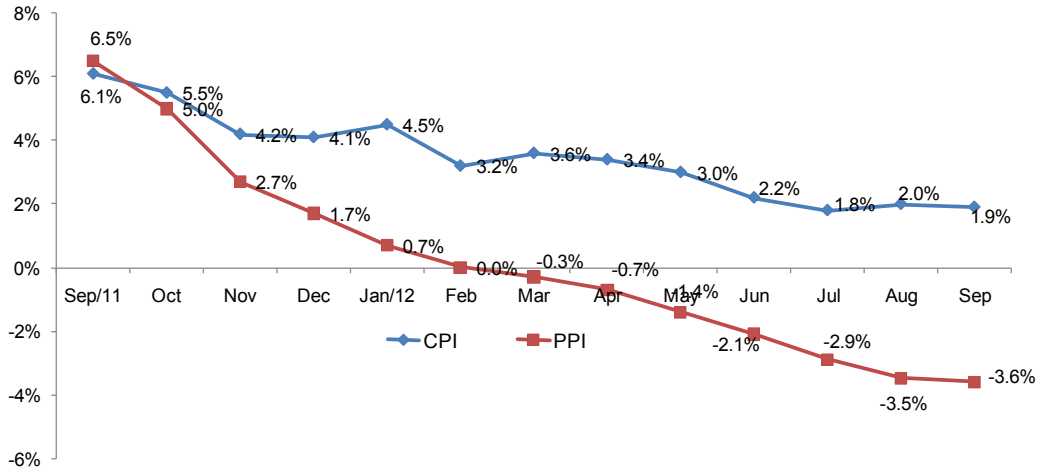


数据来源：国家统计局

#### 特征五：物价增速持续回落，但通货膨胀依然存在

2012 年，物价增速持续回落，7 月份 CPI 同比增长 1.8%，9 月份弱势回升至 1.9%。9 月份 PPI 同比负增长 3.6%，创下了近 35 个月来的新低。但是，由于美国遭遇 50 多年来的极端干旱天气，导致粮食价格有上涨预期；另一方面，全球经济的不景气，世界各国纷纷采取宽松的货币政策，欧央行宣布了一项称为“直接货币交易” (Outright Monetary Transactions, OMT) 的计划，在二级市场上购买欧元区国家短期债券，以此纠正“金融市场中的扭曲”；美联储也正式推出第三轮量化宽松货币政策 (QE3)，这些政策会加剧全球通货膨胀预期，增加中国输入型通货膨胀风险。此外，未来中国政府可能会再次采取投资刺激型的稳增长政策，这也将一定程度上刺激物价反弹。

图表 5 CPI PPI 月度情况



数据来源：国家统计局

## (二)政策环境：国际贸易摩擦不断，原产美国进口车受到贸易制裁；环保排放政策进一步严格，节能与新能源汽车产业发展规划明确产业转型和技术进步发展方向；限购、限行政策的示范效应呈现放大趋势

汽车产业经过几十年的快速发展，已成为中国经济的支柱产业。但是，随着汽车保有量的快速增加，交通拥堵、环境污染、能源消耗等社会问题日益突出。为了促进汽车与社会的和谐发展，政府进一步调整了汽车产业政策的导向，由前两年的以促进消费为主，转变为以鼓励汽车技术进步为主。从 2011 年年末至今，政府有关部门出台了一系列的汽车行业法规条例，涉及进口贸易、自主品牌、节能环保、公车采购等领域。下面重点分析对进口汽车领域影响较大的六项政策措施：

- 1、对部分美国原产汽车征“双反”税：对原产于美国的 2.5 升以上部分进口小轿车和越野车征收反倾销和反补贴税，对进口车市场结构格局产生影响，但对市场基本面影响有限



2011年12月14日，商务部发布关于对美部分进口汽车实施反倾销和反补贴措施的公告，决定从2011年12月15日起，对原产于美国的排气量在2.5升以上的部分进口小轿车和越野车征收反倾销和反补贴税，实施期限2年，到2013年12月14日止。

图表6 近两年美国原产进口汽车主要进口品牌和车型情况

	2010	2011-2012
宝马	X5、X6	X1 (<2.5L)、X3、X5、X6
奔驰	GL、GLK、ML、R	GL、GLK、ML、R (MPV)
克莱斯勒-Jeep	COMPASS (<2.5L)、GRANDCHEROKEE、WRANGLER	Patriot (<2.5L)、COMPASS (<2.5L)、GRANDCHEROKEE、WRANGLER
别克	ENCLAVE	ENCLAVE
道奇	CALIBER (<2.5L)	CALIBER (<2.5L)
丰田	LANDCRUISER、PRADO、SEQUOIA、SIENNA (MPV)、VENZA	LANDCRUISER、PRADO、SEQUOIA、SIENNA (MPV)、VENZA
凯迪拉克	CTS、ESCALADE	CTS、ESCALADE

注：车型后没有标注的为2.5升以上排量小轿车或越野车

2010年和2011年，美国原产进口乘用车占整体进口乘用车市场份额的9.8%和12.2%。其中，2.5升以上美国原产进口小轿车和越野车占整体进口乘用车的市场份额的6.8%和9.0%，2.5升以上美国原产进口小轿车和越野车占美国原产进口乘用车的市场份额在68.9%和73.4%。

从以上数据可以看出，对原产于美国的2.5升乘用车征收“双反”税，对整体进口乘用车市场基本面不会造成“洗牌式”影响，其局部影响主要体现在市场结构方面，包括品牌结构、排量结构和车型结构。

**2、《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》：**该办法的实施将促使企业发展小排量节能车型，加速车企节能技术发展，对进口汽车而言，将促使进口车型的排量结构下移，并促使汽车品牌总经销商格局向多品牌集团化运作方向发展

2012年2月17日，工业和信息化部发布《乘用车企业平均燃耗核算办法》(以下简称《办法》)征求意见稿。该办法于2012年7月1日起正式实施。

《办法》适用于在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。

《办法》所称国产乘用车是指在中国关境内生产的乘用车整车产品。进口乘用车包括原产地为中国关境外的乘用车整车产品和按国家有关规定构成整机特征的在中国关境内组装生产的乘用车整车产品。

《办法》规定,《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;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。

《办法》的实施将对中国进口车市场格局产生较大影响:在排量结构上,将促使进口汽车企业优先进口小排量车型;在总经销商格局上,跨国企业集团为了使集团内不同汽车品牌的车型排量得到合理组合,将采取以多品牌集团化方式组建总经销商,取代以单一品牌组建总经销商的方式。

### 3、北京市率先实施国 5 标准,将进一步加快进口车型的更新换代和新车型的引进,国 4 标准进口车探底销售

北京市政府提出 2012 年在全国率先实施国 5 标准。

国 5 标准相当于欧盟的欧 5 标准,欧盟从 2009 年起开始执行,这一标准对氮氧化物、碳氢化合物等机动车排放物的限制更为严格。北京市分别于 1999 年、2002 年、2005 年、2008 年实施新车排放标准。从国 1 提至国 5,每提高一次标准,单车污染减少 30%至 50%。

北京市在全国率先推行国 5 标准,是改善大气环境的客观要求。随着国 5 标准的推行,国 4 标准的车型有可能限行、国 3 标准的车型有可能退出市场。

目前，北京市场国 4 及以下车型，销售压力较大。国 5 标准的实行，也将进一步加快进口车型的更新换代和新车型的引进。

#### 4、《2012 年度党政机关公务用车选用车型目录》（征求意见稿）：目录的发布将对自主品牌的发展起到积极的促进作用，对豪华车市场以及进口车市场影响有限

2012 年 2 月 24 日，工业和信息化部发布《2012 年度党政机关公务用车选用车型目录》征求意见稿。这是继 2011 年 11 月 18 日《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》要求一般公务用车排量不超过 1.8 升，价格不超过 18 万元后首次公布具体的车型目录。此次公务用车车型目录只包括一般公务用车和执法执勤用车。

此次公布的车型目录共 412 款车型，包括 265 款汽柴油轿车、64 款 MPV、78 款 SUV、5 款新能源车，共涉及 25 家企业。所入选车型均全部为自主品牌，合资企业生产的自主品牌无缘上榜。自主品牌中高端车将从中受益，各地方政府或偏好于采购当地自主品牌车辆。

由于此目录对“领导干部用车”等三类车并无约束，对国产高档车、进口车影响较小。根据 2011 年 11 月发布的《党政机关公务用车选用车型目录管理细则》规定，本细则所称公务用车是指党政机关用于履行公务的机动车辆，即一般公务用车和执法执勤用车，不包含“领导干部用车”、“特种专业技术用车”和“其它用车”。

#### 5、《节能与新能源汽车产业发展规划》：当前重点推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车

2012 年 4 月 18 日，国务院讨论通过《节能与新能源汽车产业发展规划》，

明确了汽车产业未来的技术方向，阶段性销售目标和节能目标：

**技术方向：**规划指出，以纯电驱动为汽车工业转型的主要战略取向，但当前重点是推进纯电动汽车和插电式混合动力汽车产业化，推广普及非插电式混合动力汽车、节能内燃机汽车，提升我国汽车产业整体技术水平；

**数量目标：**争取到 2015 年，纯电动汽车和插电式混合动力汽车累计产销量达到 50 万辆，到 2020 年超过 500 万辆；

**能耗目标：**2015 年当年生产的乘用车平均燃料消耗量降至每百公里 6.9 升，到 2020 年降至 5.0 升；新能源汽车、动力电池及关键零部件技术整体上达到国际先进水平。

规划首次明确提出，普及非插电式混合动力、节能内燃机汽车，政策的导向性明显，实施性很强。预计未来相当长一段时间，混合动力车市场份额将会逐渐增加。

## 6、广州市继上海、北京、贵阳后尘，对全市中小客车试行总量适度调控管理

2012 年 6 月 30 日，广州市政府召开新闻发布会，通报“关于系统改善城市交通及试行中小客车总量调控管理”以及《关于广州市试行中小客车总量调控管理的通告》（试行一年）的相关内容。一年试行期间，全市中小客车增量配额为 12 万辆，按每月 1 万辆进行配置，其中 88% 分配给个人购车使用，12% 分配单位购车使用。

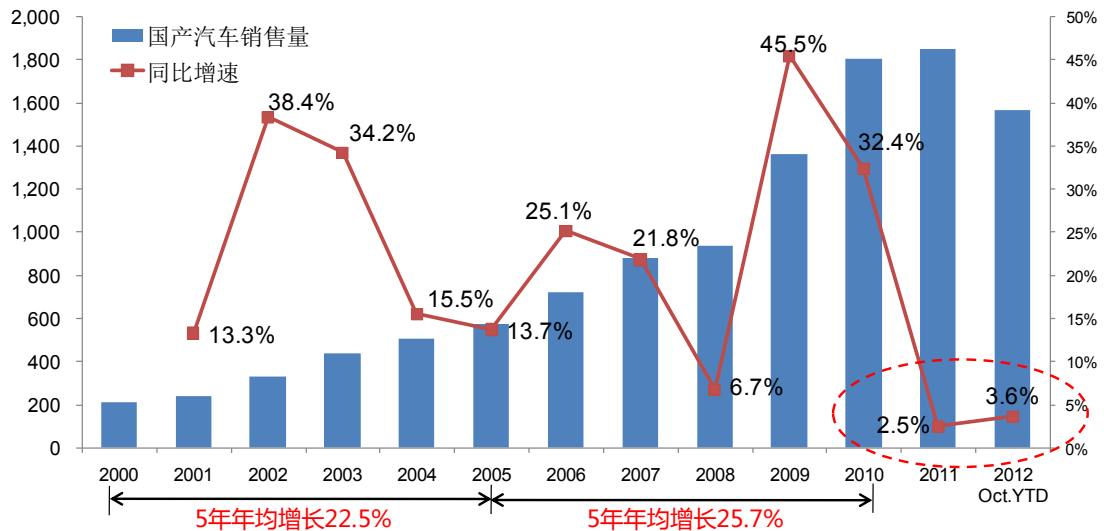
7 月 10 日，广州交通委正式公布广州市中小客车总量调控管理试行办法和实施细则。广州限牌政策实行内的 12 万台车辆增量配额将采取两种分配模式，即一半摇号，一半竞拍。

2011年广州上牌总量22.6万台，月均上牌量1.88万台，而实施限购后，每月限购1万台，月均上牌量将减少47%。根据北京市场的经验，限牌对于进口车市场有一定的冲击，但冲击力度小于国产车。

**（三）市场环境：国产汽车市场进入个位数的“微增长”时代；自主品牌市场空间被挤压；日系品牌受钓鱼岛事件影响，市场份额下降趋势明显；车型结构发生较大变化，SUV车型增长迅猛**

经过前几年的高速增长，汽车市场已经进入个位数的“微增长”时代，由过去十年平均20%以上的增长进入到个位数增长阶段。中国汽车工业协会的数据显示，1-10月，汽车产销1572.01万辆和1570.07万辆，同比分别增长4.56%和3.56%。

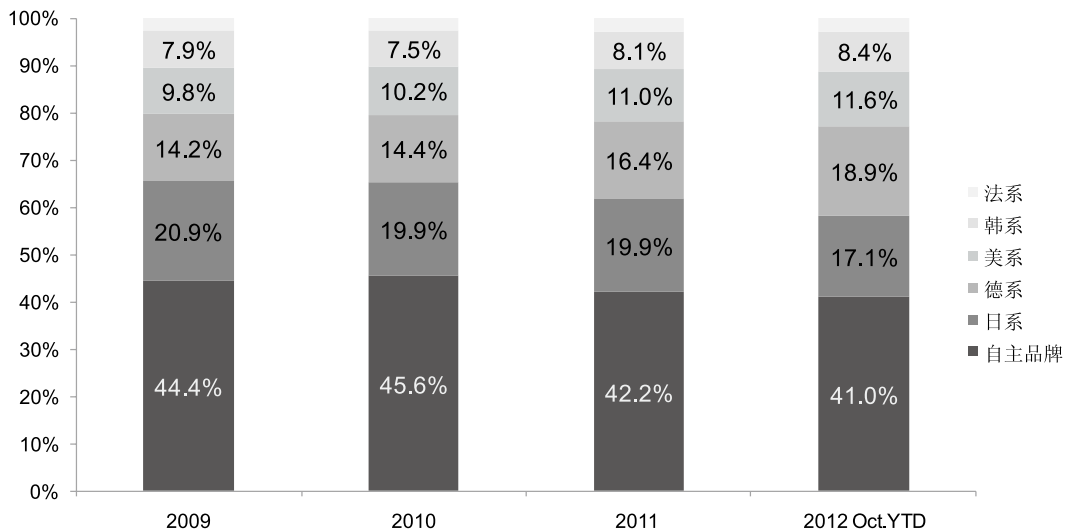
图表7 2000-2012年1-10月中国汽车市场发展趋势



数据来源：中国汽车工业协会

从品牌来看，自主品牌市场份额有所下降，近两个月市场份额有所反弹。据中国汽车工业协会统计，1-10月，自主品牌乘用车销售515.78万辆，比2011年同期增长4.1%，低于乘用车总体增长速度2.8个百分点，占乘用车份额的41%，比2011年同期下降1.1个百分点。其中，10月自主品牌轿车销售28.32万辆，比上月增长0.8%，比上年同期增长14.9%，占轿车销售总量的31.3%，市场占有率比上月提高1个百分点，比上年同期提高2.6个百分点。

图表8 2009-2012年前10个月乘用车分派系市场份额



数据来源：中国汽车工业协会

从车型结构来看，SUV车型仍然保持迅猛的增长势头。1-10月，狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）累计销售1072.78万辆，同比增长8.25%。其中，轿车销售871.42万辆，同比增长5.7%；SUV销售160.41万辆，同比增长27.3%，增长速度最快；MPV销售40.95万辆，同比增长0.8%。

图表9 2012年1-10月中国汽车市场产销情况 单位:万辆

	1-6月			1-10月		
	Y2012	Y2011	同比%	Y2012	Y2011	同比%
汽车销量总计	959.81	932.76	2.9%	1570.07	1516.10	3.56%
狭义乘用车 (轿车+SUV+MPV)	641.80	590.74	8.46%	1072.78	991.06	8.25%
轿车	522.99	495.73	5.5%	871.42	824.43	5.70%
SUV	93.94	71.17	32.0%	160.41	126.01	27.30%
MPV	24.87	23.84	4.3%	40.95	40.63	0.80%
微面	119.55	120.51	-0.8%	184.33	184.70	-0.20%
商用车小计	198.46	221.50	-10.40%	312.96	340.06	-7.97%

数据来源: 中国汽车工业协会

## 二、2012 年 1-10 月中国进口汽车市场特点

(一) 总体特征：跨国汽车公司过高预期的销售目标导致进口量居高不下，与市场需求增幅迅速回落形成较大反差，使整个行业呈现出库存加大、价格下探、盈利下滑、竞争加剧，甚至厂商关系紧张的局面

2012 年 1-10 年，由于跨国汽车公司高预期的销售目标，进口车供给增速虽有下降，但仍处于高位，1-10 月海关进口量达 93.8 万辆，同比增长 17.6%；与此同时，进口车市场需求增幅迅速回落，供需矛盾进一步加剧。供给增速的“虚高”是以厂商和经销商高库存、车型大幅优惠和大批经销商亏损的代价取得的。由于今年以来一直背负着前所未有的“高库存、高资金成本和经营亏损”的压力和风险，进口车经销商信心大幅度下降。

据统计，绝大部分跨国汽车公司制定的 2012 年销售目标是基于 2011 年的市场惯性，销量目标增幅超过 40%甚至 50%，其中个别企业高达 70%，远远高于实际需求增长。由于市场供给高速增长，而需求增速在宏观经济下行趋势下迅速回落，供求关系背离导致进口车经销商库存短期内快速增长。

为了缓解库存压力，完成厂家制定的过高销量目标，经销商被迫大幅降价，回笼资金，以降低资金成本和保持正常的现金流。进口车终端销售价格开始一路“深度下探”。从中国进口车近两年的终端市场优惠幅度走势图分析，自 2011 年 5 月以来，进口车整体终端市场呈现优惠销售状态。随着经济的持续下滑，进口车终端销售市场压力持续加大，到 2011 年 11 月，进口车终端优惠幅度迅速放大，优惠品牌、车型增多。截至 2012 年 10 月份，进口车市场优惠幅度在 10%左右。



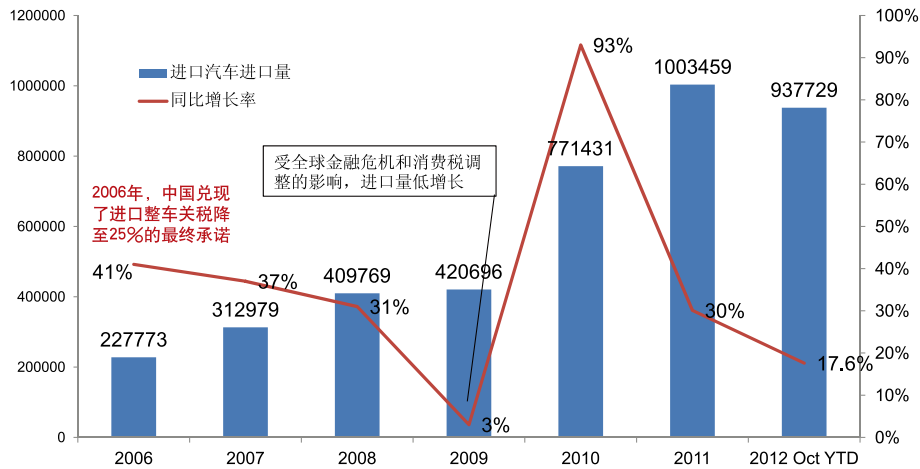
由于新车销售亏损，资金成本居高不下和日常运营费用过高，大批进口车经销商陷入亏损状态。进口车经销商经营信心指数已跌至最低点。许多经销商进货积极性下降，跨国汽车公司与经销商的上下游紧张关系已经达到临界点。

**（二）需求放缓：**由于跨国汽车公司过高预期的销售目标，进口量增速虽有所下降，但仍处于高位，1-10月海关进口量达93.8万辆，同比增长17.6%；与此同时，进口车销售量增长动力不足，实际上牌量增速放缓趋势明显，导致供需矛盾进一步加剧

2011年，在对汽车行业影响大的一系列刺激政策的继续作用下，海关进口量快速拉升。跨国汽车公司对市场保持着高预期，纷纷制定了乐观的2012年销售目标。但随着欧债危机的全面爆发，加上中国经济的深层次结构矛盾凸显，宏观经济自2012年第一季度开始连续下滑，加上消费刺激政策的全面退出，进口车行业增速也下滑，行业步入调整期。

1-10月，海关累计进口汽车93.8万辆，同比增长17.6%，较2011年全年30%的增速有所回落，但仍处于高位运行。

图表 10 2006 年-2012 年 1-10 月海关进口量 单位：辆

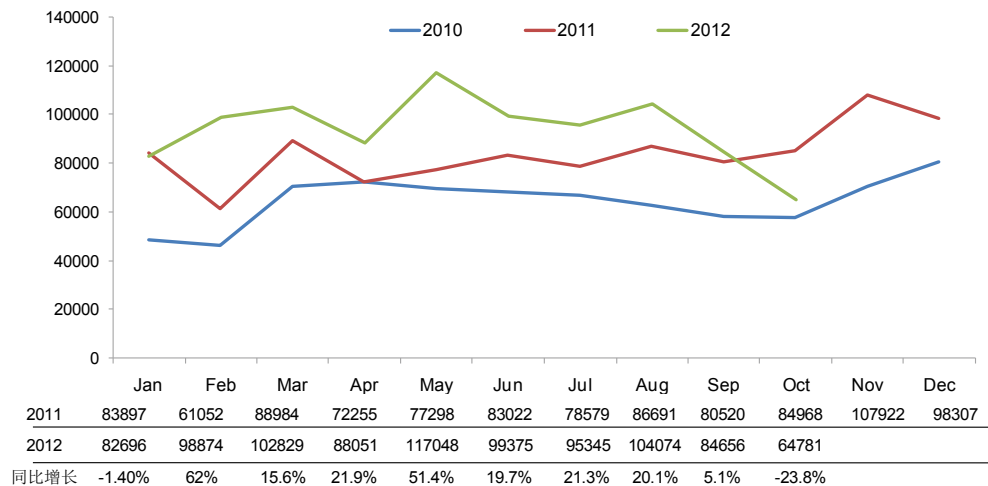


数据来源：中国进口汽车市场数据库

\*本年度报告中关于进口汽车相关数据均来源于中国进口汽车市场数据库，不再赘述。

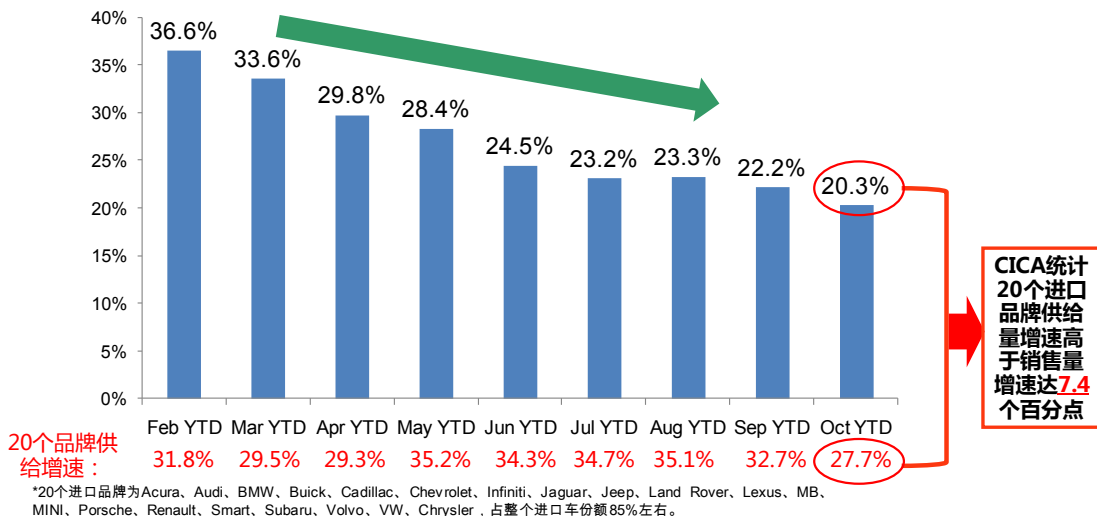
从月度走势看，除了 1 月、2 月由于春节因素外，供给面的月度走势基本与去年保持同步，从单月看，2012 年 3 月、5 月和 8 月三个单月海关进口量突破 10 万辆，10 月份海关进口 64781 辆，创近 4 年单月同比最大降幅。

图表 11 2010-2012 海关进口量月度走势



与此同时，受经济下滑等诸多因素的影响，进口车市场需求放缓，销量增长动力不足，中国进口汽车市场信息联席会统计的 20 个进口品牌累计销售量同比增速从年初的 36.6% 下滑到 10 月份的 20.3%，增速回落幅度超过 16 个百分点。而前 10 个月累计进口量增长达到 27.7%，高于前 10 个月销售量累计增速 20.3% 达 7.4 个百分点。而且，进口车实际的上牌量增速放缓趋势明显，供需矛盾进一步加剧。

图表 12 2012 年进口车联席会统计 20 个进口品牌\*终端销售量累计增速



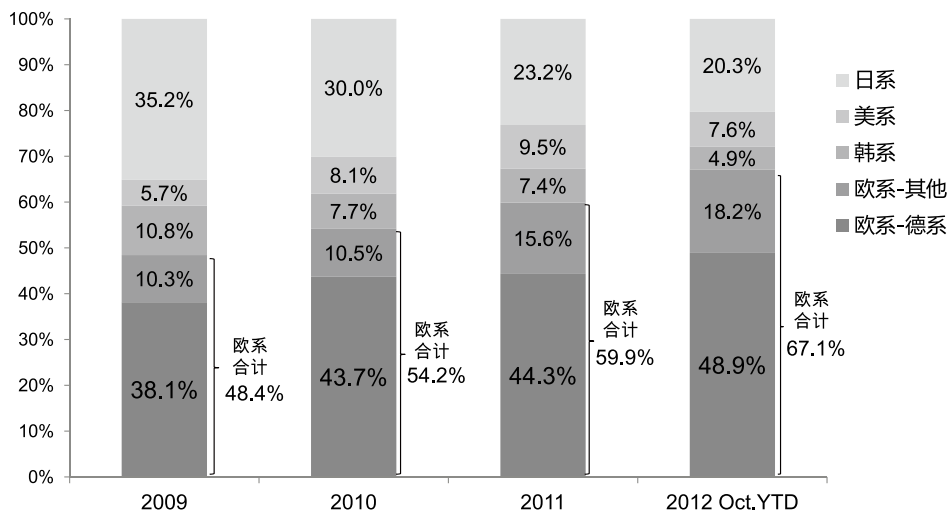
数据来源：中国进口车市场信息联席会 CICA

**（三）品牌分化：欧系品牌，特别是德系品牌市场份额稳步增长，日系品牌受钓鱼岛事件影响，市场份额加速下滑，美系品牌市场份额有所恢复；宝马、奔驰继续领先，豪华品牌竞争加剧**

从品牌国别看，欧系品牌近 4 年来的市场份额稳步提升，从 2009 年的 48.4% 稳步提升到目前的 67.1%。在进口量排名前 15 位的品牌中，欧系品牌占据 9 席，

成为中国进口车市场的绝对主力。欧系品牌中的德系品牌表现更加出色，从 2009 年的 38.1% 稳步提升到目前的 48.9%。

图表 13 2009-2012 年 10 月分来源国海关进口市场份额情况



数据来源：中国进口汽车市场数据库

欧系品牌，特别是德系品牌之所以取得良好的市场业绩，主要原因在于：一是欧系车大多是强势豪华品牌，进入中国市场的时间早，品牌深得中国消费者青睐；二是欧洲汽车厂商注重技术开发，特别是小排量发动机和变速箱技术，比如涡轮增压、双离合变速箱等，与中国汽车消费政策相吻合；三是欧系多数品牌车型丰富，覆盖面大，市场受众广，竞争力强。

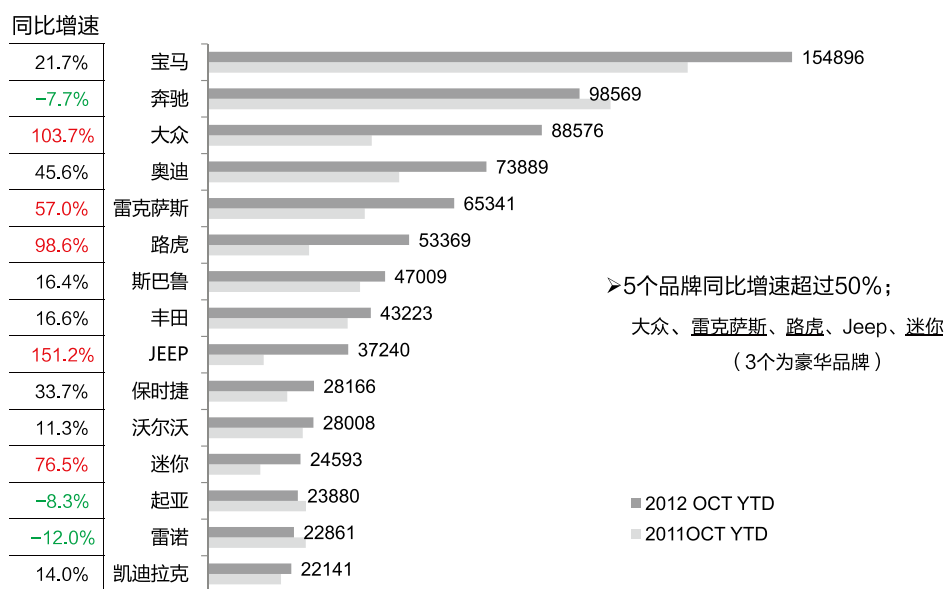
相对于欧系车的强势增长，日系车由于受钓鱼岛事件影响，加速了下滑态势，美系车则有所恢复。

从 1-10 月累计进口量来看，宝马、奔驰、大众、奥迪和雷克萨斯排名前五位。其中，位居第一位的宝马遥遥领先于第二、三位的奔驰和大众。1-10 月，

宝马品牌累计进口 15.5 万辆，同比增长 21.7%，成为进口品牌中的领先者。而同期奔驰累计进口 9.86 万辆，同比负增长 7.7%。导致奔驰负增长的主要原因有以下几点：一是其 SUV 车型换代，GLK 国产，导致其 SUV 车型负增长；二是其 B 级车和 E 级车出现同比大幅负增长，分别负增长 70.6% 和 48.4%；三是奔驰渠道整合一波三折，网络发展和市场推广受到影响。

进口量排名前 15 位的品牌中同比增长超过 50% 的有 5 个品牌，分别是大众、雷克萨斯、路虎、JEEP 和 MINI。其中，大众和 JEEP 增速分别高达 103.7% 和 151.2%。但是进口车市场也第一次出现超过 25 个品牌进口车出现负增长的局面，比如奔驰、英菲尼迪、三菱、现代、起亚、雷诺等品牌。

图表 14 2012 年 1-10 月累计进口车前 15 大品牌情况 单位：辆

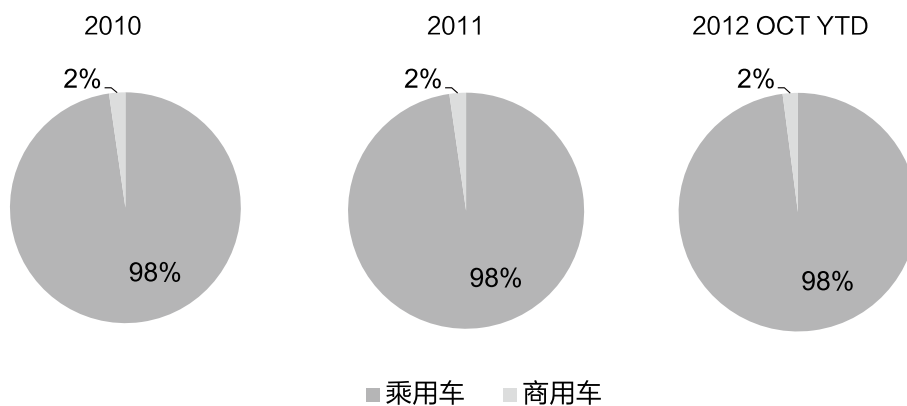


进口量排名前 15 位的品牌中，豪华品牌以品牌力强、品质高、车型丰富赢得了 9 个席位，市场份额进一步扩大。

从中国进口汽车市场信息联席会统计的跨国汽车公司中的 20 个品牌（约占进口汽车市场份额 85%）的终端销售数据显示，1-10 月累计销售 68.6 万辆，同比增长 20.3%。20 个品牌中，13 个为豪华品牌，7 个为基础品牌。豪华品牌终端销售量为 51.4 万辆，同比增长 22.3%；基础品牌终端销售量为 17.1 万辆，同比增长 14.6%。豪华品牌的销售增速明显高于基础品牌，而基础品牌的增长动力主要来自于 JEEP 品牌。

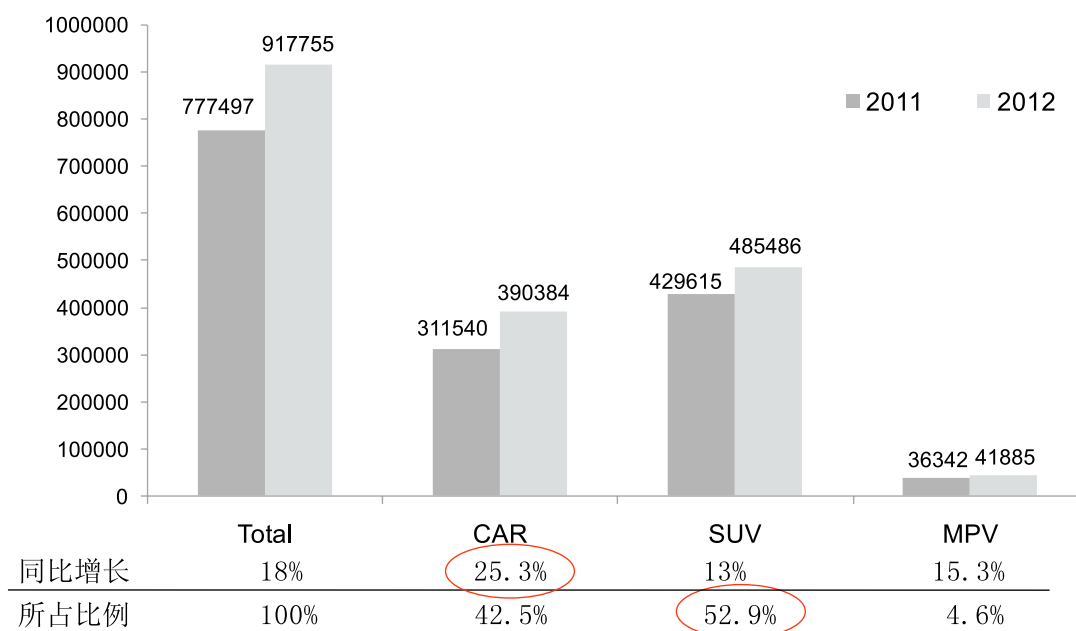
**（四）车型调整：乘用车市场份额稳定在 98%；SUV 依然是进口车市场主导车型，市场份额为 52.9%，同比增长 13%；轿车市场份额为 42.5%，增长 25.3%**

乘用车作为进口汽车的主力，占总进口量的比例一直稳定在 98%。



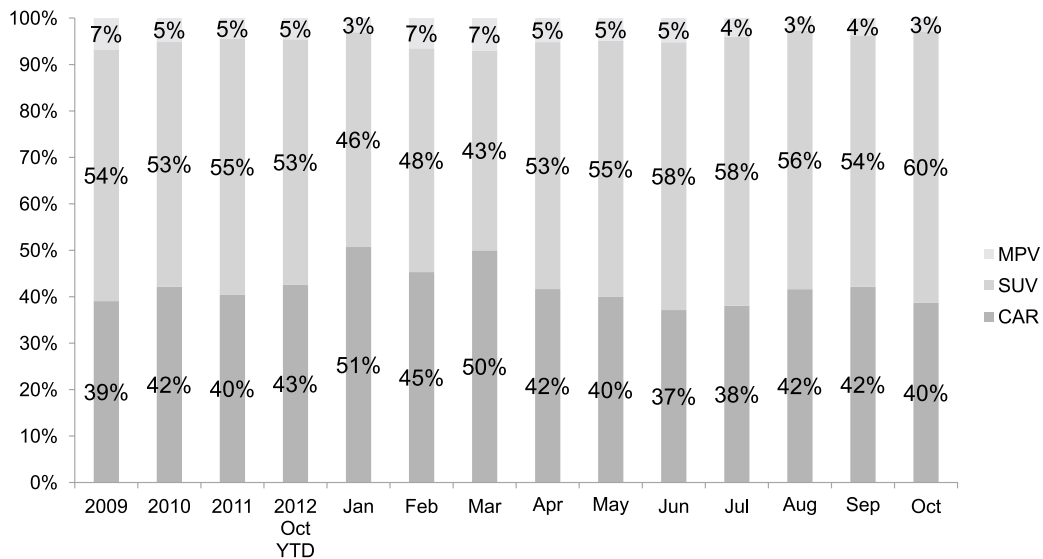
2012年1-10月，乘用车累计进口917755辆，同比增长18%；其中轿车进口390384辆，同比增长25.3%，在三大车型中增速最高；SUV进口485486辆，同比增长13%；MPV进口41885辆，同比增长15.3%。

图表 16 2012年1-10月乘用车累计进口量（分车型） 单位：辆



从分车型的海关进口量占比看，SUV进口量占比在一季度有所下滑，主要源自一些主力车型进口量减少，如科雷傲、雷克萨斯RX270、宝马X1和X3等；随着二季度这些车型进口量的恢复，进口SUV市场份额重返50%以上水平，仍是进口车市场主导车型。

图表 17 2009-2012 年分车型市场份额情况



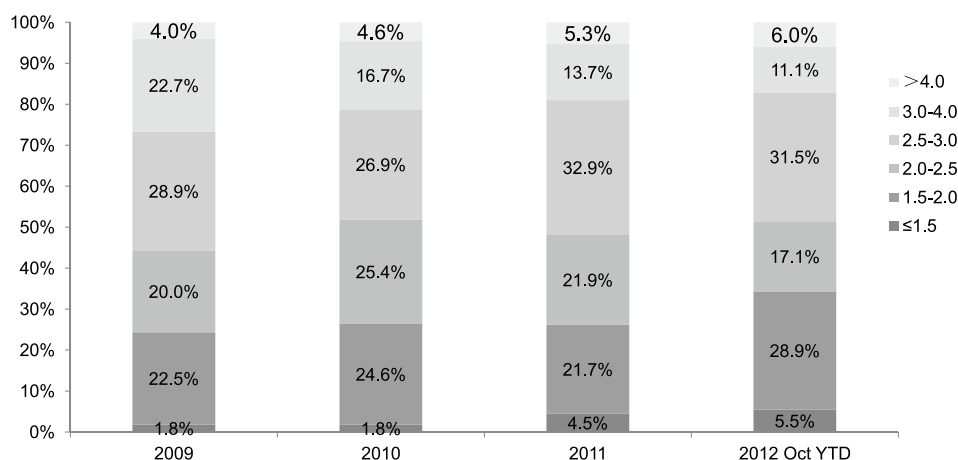
**(五) 排量下移：在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，3.0L 以下车型市场份额达 82.9%，其中 2.5-3.0L 排量区间市场份额最大，1.5-2.0L 排量区间车型份额增长最快**

在国家相关政策引导下，2012 年 1-10 月，3.0L 以下排量车型占整个进口汽车市场份额的 82.9%，已经成为市场的绝对主力车型。其中，1.5-2.0L 市场份额增长最快；2.5-3.0L 排量区间累计进口量 29.2 万辆，市场份额最大，占 31.5%。

1-10 月，1.5-2.0L 排量区间车型进口量 26.8 万辆，同比增长 56.4%。这一排量区间大幅增长的原因主要是新车型拉动，其中包括 BMW 1 系（1.6L）、BMW Z4（2.0L）、X3（2.0L）、GOLF R（2.0L）、MAGOTAN（2.0L）、SHARAN（2.0L）、雷克萨斯 CT200h（1.8L）、路虎极光（2.0L）等 20 多款新车型。1.5-2.0L 排量区间 1-10 月累计进口的新车型 8.1 万辆，占据整个进口车新增量 14 万辆的“半壁江山”以上。



图表 18 2012 年 1-10 月各排量区间累计进口量所占份额分析

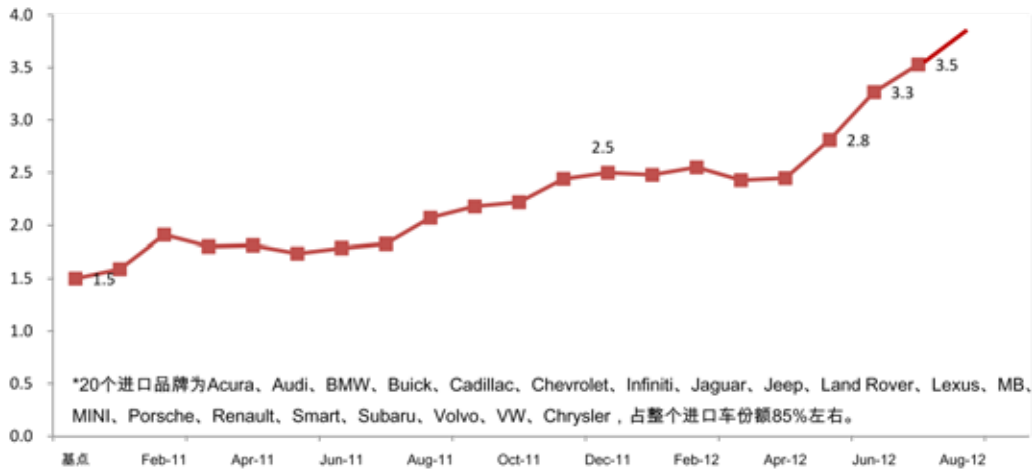


**（六）库存高企：进口车市场需求被盲目放大，供给在高预期的销售目标下持续增长，导致行业库存深度大幅上升，终端库存达到上限，经销商盈利能力下降，个别品牌甚至出现全线大幅亏损**

2011 年，海关进口量和上牌量之间有 14.8 万辆的差额；2012 年 1-10 月，乘用车累计进口 91.8 万辆，同比增长 18.0%，进口车行业如此高增速的供给与中国进口车市场需求增幅迅速回落形成较大反差，供需矛盾突出，累积了较高的库存。

中国进口汽车市场信息联席会采用 20 个品牌的海关进口汽车数量和市场零售数据差值来度量行业库存。进口车行业库存深度是以累计的总经销商与经销商两者的库存量除以月平均零售量计算的，合理的行业库存水平一般为 1.5-2 左右。根据调查，2010 年底的行业库存深度为 1.5，截止到 2012 年 10 月，部分品牌进口车库存深度已经超过 3，经销商库存也达到上限，经销商盈利能力大幅度下降，个别品牌甚至出现全线大幅亏损。

图表 19 2011 年-2012 年 10 月进口乘用车市场 20 个品牌累计库存深度



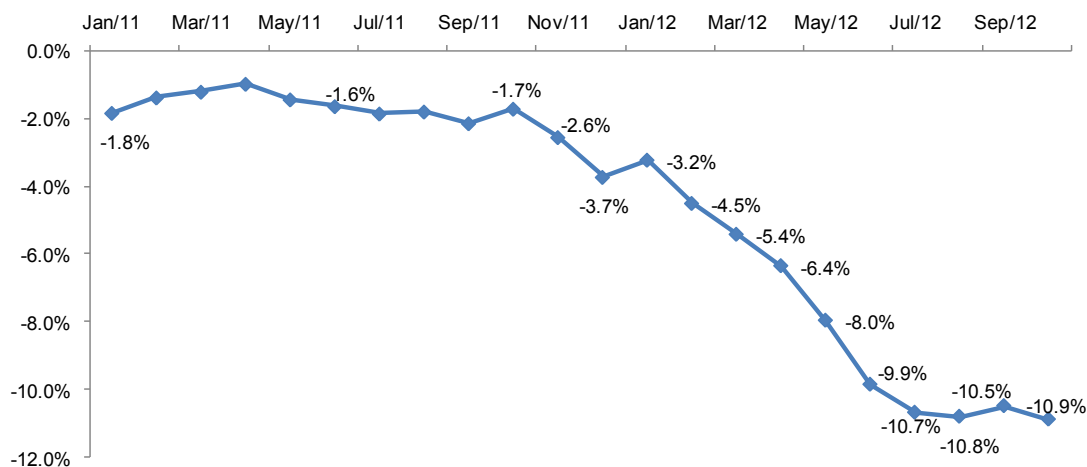
注：行业库存包含总经销商和经销商两部分库存

数据来源：中国进口汽车市场信息联席会

**（七）价格下探：市场库存压力加大，供大于求的矛盾突出，进口车市场价格优惠幅度逐月加大，截至 10 月份，进口车市场优惠幅度超过 10%**

从 2011-2012 年 10 月中国进口汽车市场终端市场价格优惠幅度走势图分析，2011 年 1-10 月，进口车市场的平均优惠幅度在 1.8% 以内。从 2011 年 11 月开始，进口车终端优惠幅度开始加大，2011 年底进口车优惠幅度达到 3.7%。2012 年由于供大于求的矛盾突出，进口车市场优惠幅度进一步加大，截至 2012 年 10 月进口车市场平均优惠金额达 7.8 万元，优惠幅度在 10% 左右，即相当于整个市场平均 9 折销售。

图表 20 2011 年-2012 年 10 月中国进口汽车终端市场价格优惠幅度



**（八）网络下沉：跨国汽车销售网络加速向二、三线城市拓展，竞争进一步加剧；经销商新车销售盈利能力受到影响，经营信心下降；经销商集团间的兼并、重组初见端倪，中高端品牌经销店向优势经销商集团集中**

随着北京、上海等一线地区在近十年的汽车普及后，汽车保有水平已达到较高水平，市场逐渐饱和，甚至出台限购、限行政策。低保有率、高人口基数的二、三线地区为汽车需求增长提供广阔空间，对于跨国汽车公司的吸引力越来越大。跨国汽车公司的销售网络拓展方向在谋求积极转变，加速向二、三线城市拓展。

近两年来，国产汽车市场增速回落到个位数，而进口汽车市场仍保持快速增长，经销商投资人对建立进口品牌 4S 店积极性很高，因此跨国汽车公司的销售网络扩张明显。但是跨国汽车公司对 2012 年的销售目标预期过高，导致行业库存高企，终端市场价格优惠不断加大，市场竞争加剧，经销商在新车销售环节盈

利能力大受影响，特别是对于新建经销商，由于没有基盘客户的维修保养支持，经营愈加困难，经营信心下降明显。

在渠道出现经营困难的情况下，部分经销商周转资金出现困难，部分外资投资人认为汽车经销商的盈利能力和水平将出现拐点，兼并、重组在汽车经销商行业中初见端倪，特别是具备资金优势的上市公司的汽车经销商集团开始收购中高端品牌经销商。

同时，这种汽车流通领域的兼并、重组也符合流通领域的“十二五规划”的内容。规划指出“十二五”期间将培育 30 家主营业务收入超 100 亿元的区域性汽车流通企业，3-5 家超 1000 亿元的大型汽车流通企业，支持有条件的汽车流通企业通过跨地区兼并重组、发展连锁经营、创新管理制度。在政策支持和行业趋势的双重刺激之下，经销商集团间的兼并、重组在未来几年势必成为行业最受关注的趋势之一，而在现有店面数量，特别是一线城市经销商数量逐渐饱和的情况下，并购将成为集团扩张的主要手段，行业集中度不断增强，中高端品牌经销商将向优势经销商集团集中。

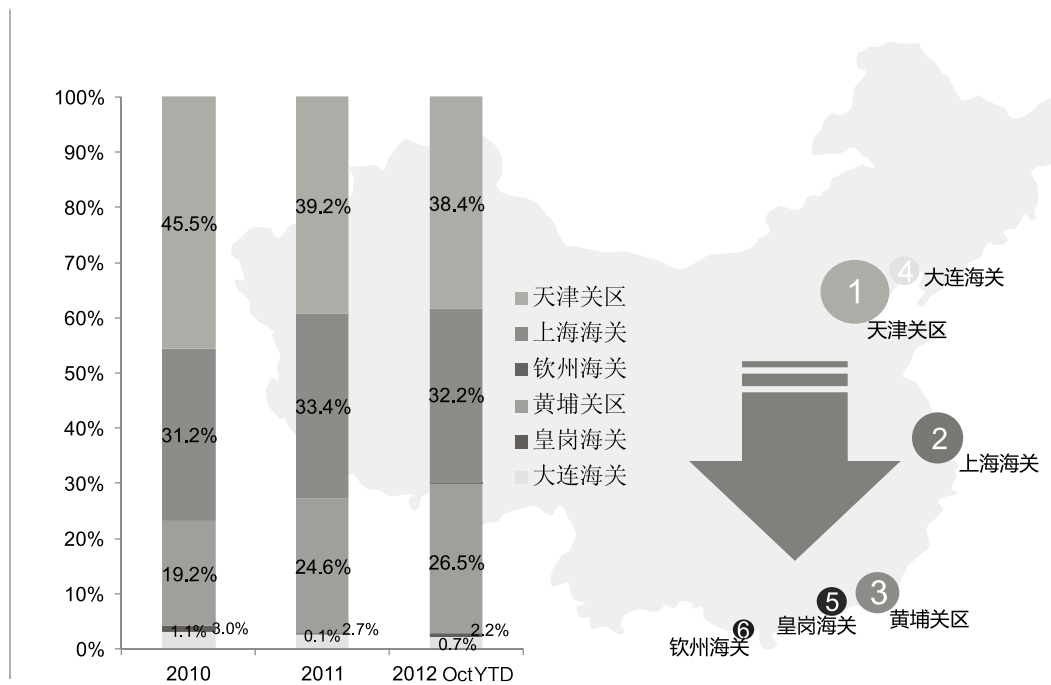
**（九）港口鼎立：随着进口汽车市场规模的不断扩大，加上消费区域不断向二、三线城市延伸，进口车需要合理安排物流。在此背景下，南方的黄埔港、上海港进口量发展迅速，与北方的天津港呈现“三足鼎立”态势**

2011 年进口汽车市场规模已达 100 万辆，10 余个品牌销售量超过 5 万辆。伴随着市场规模的扩大，跨国汽车公司以前仅靠一个港口进口汽车已经不能满足全国销售网络的需求。为进一步降低运输成本、缩短物流时间，跨国汽车公司不断开拓新港口进口车业务。第一大进口车港口——天津港地位有所减弱。2010

年天津港进口量为 346061 辆,市场份额从 2009 年的 49%下降至 45.5%;2011 年,天津港累计海关进口量为 389559 辆,市场份额继续下滑到 39.2%。2012 年 1-10 月,天津港的市场份额下滑到 38.4%,市场份额逐年下降。

近两年,华中、华南沿海地区进口汽车需求快速增长,带动上海港和广州黄埔港业务规模迅速扩大。2012 年 1-10 月,上海港和广州黄埔港市场份额分别达到 32.2%和 26.5%。

图表 21 2010-2012 年 10 月各港口进口量状况



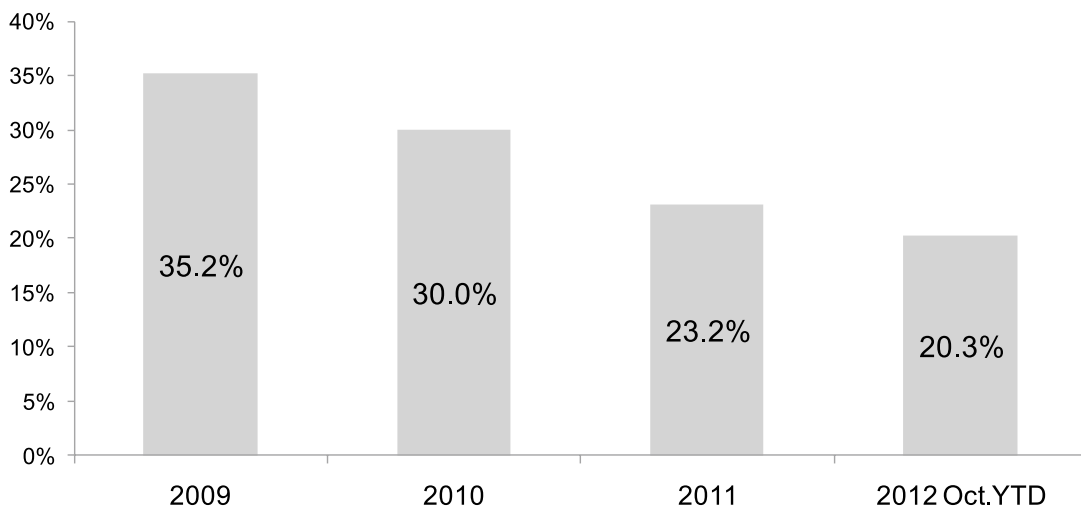
另外,随着西部市场的快速增长,广西钦州保税港区已成为继天津、大连、上海、广州黄埔、深圳皇岗后,西部沿海唯一的整车进口口岸。

## （十）钓鱼岛事件影响：受突发事件影响，9月日系车销量环比下滑四成以上，10月延续销售低迷形势

近几年进口车市场中，日系品牌市场份额持续下滑，截至2012年10月市场份额跌至20%左右。中日钓鱼岛争端导致的反日情绪，加速了这一下滑趋势，严重影响了日系品牌的销售。

根据中国进口汽车市场信息联席会相关数据显示，9月份日系品牌雷克萨斯、斯巴鲁、英菲尼迪和讴歌的累计销量环比下滑四成以上，10月延续销售低迷形势。

图表 22 日系进口乘用车市场份额变化趋势



### 三、2013 年中国进口汽车市场展望

#### (一) 2013 年市场环境分析

1、宏观经济面：全球经济增长乏力，国际金融危机的影响仍将继续存在；中国宏观经济持续健康发展，告别高速增长，步入中速增长期，经济在下行中有望筑底，弱势复苏；经济结构战略性调整，经济结构、产业结构、消费结构调整继续深化

2012 年世界经济增速放缓，欧洲经济开始出现衰退，美国经济复苏乏力、失业率居高不下，新兴经济体增长出现下滑。在这样的背景下，世界各国纷纷采取宽松的货币政策刺激经济。

2012 年 9 月 6 日欧洲央行推出新的量化宽松策略 OMT(直接货币交易计划)，9 月 13 日美联储宣布实施第三轮量化宽松政策 (QE3)，9 月 19 日日本央行宣布进一步加强量化宽松政策。在当前开放的货币体系下，发达国家纷纷加大实施量化宽松政策。

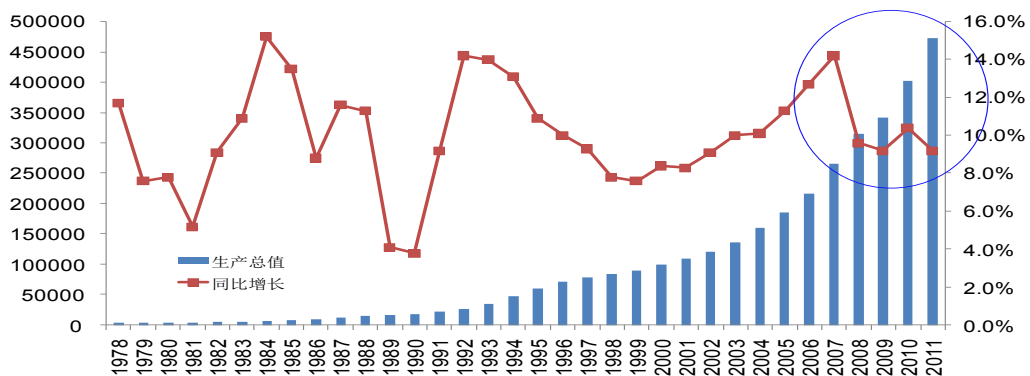
世界银行于 2012 年 6 月 12 日在其最新的经济展望报告中称，由于欧洲债务问题对投资者人气及经济增长前景的影响，全球经济将面临长达数年的动荡。2013 年即使危机减轻、经济增速温和加快，由于发达经济体已经成为全球经济面临的一个长期风险因素，未来数年全球经济仍将经历较大起伏。

世界银行新总裁金墉在其上任后发表的第一份长篇讲话中表示，世行担心欧洲债务危机会影响世界其它地区。即使欧债危机得到遏制，它也会使世界大多数地区经济增长率降低 1.5%。欧洲持续的危机将使发展中国家国民生产总值减少 4%以上，引发全球经济衰退，威胁到以往在与贫困作斗争过程中所取得的很多成果。

2012 年，中国经济遭遇短期形势恶化，行业库存普遍过剩；外贸形势严峻，出口严重萎缩；投资放缓；内需不足。多重不利因素的叠加，使 2012 年中国经济出现持续下滑，形势一度恶化。

过去 30 年中国经济保持 9-11% 的高速增长，未来中国所面临的发展机遇和风险挑战前所未有，但总体上机遇大于挑战。未来中国经济虽然面临增速下移，但是只要抓住了机遇，实现中长期的稳定中速增长是完全可以的。

图表 23 中国 GDP 年度同比增长走势



数据来源：国家统计局

面对中国宏观经济的当前局面，中国政府加大了政策调控的力度，从 2012 年 7 月开始，国家发改委加大了对城市轨道交通，机场建设的审批力度。同时，在全球各国纷纷采取宽松货币政策刺激经济的大环境下，中国的货币政策也将是继续稳健的货币政策。

国内外知名的研究机构、投资银行和证券公司预测 2013 年中国宏观经济增速的观点不尽相同。高盛集团预测 2013 年中国经济增长 8%；摩根大通预测 2013 年中国经济增长 8.3%，IMF 预测 2013 年中国经济增长 8.2%，中金公司预测 2013

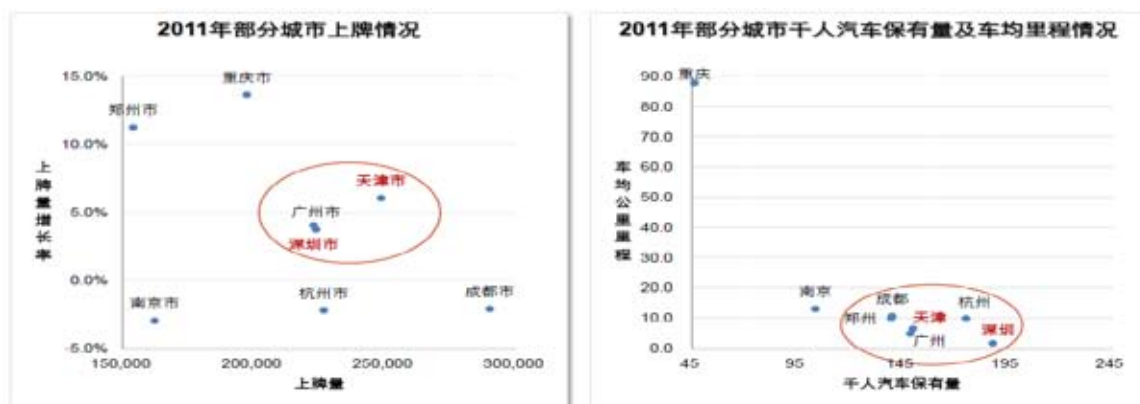


年中国经济增长 8%。综合分析来看，2013 年宏观经济有望在下行中筑底，实现弱势复苏，经济结构、产业结构、消费结构调整继续深化。

## 2、行业政策面：多个城市面临限行、限购政策选择；《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》实施，产品、排量结构调整仍将继续；讨论中消费税调整政策若出台，将使大排量和高价格产品面临更加严峻的考验

一、二级城市普遍受到交通、环保、能耗等社会环境压力，“限购”政策 2013 年有蔓延趋势，多个城市面临限行、限购的政策选择。

图表 24 中国城市汽车上牌量、保有量及车均道路分析



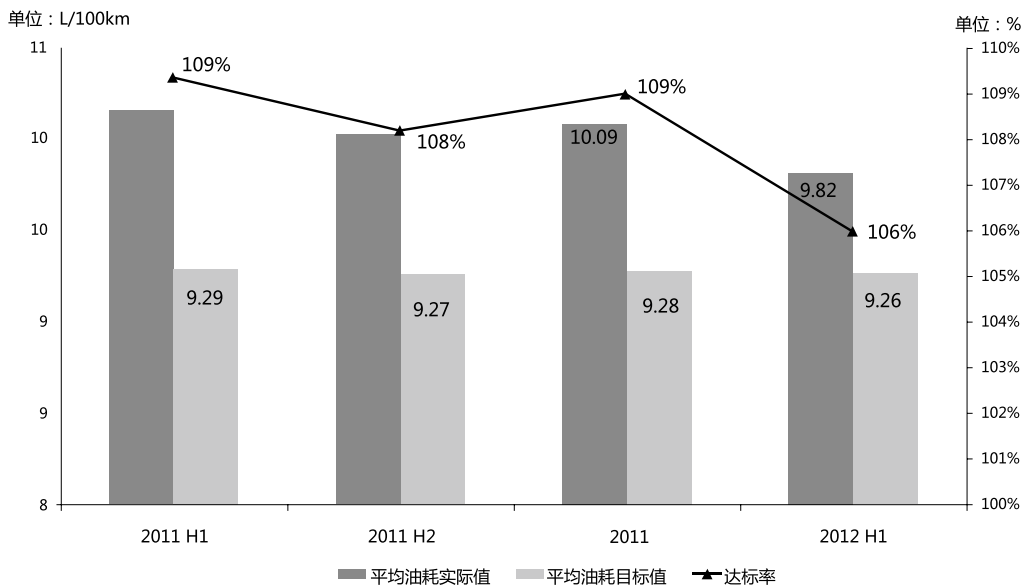
数据来源：中国进口汽车市场数据库

2012 年 7 月 1 日《乘用车企业平均燃料消耗量管理核算办法》实施。2013 年 3 月 1 日前，每一核算主体应向工业和信息化部递交 2012 年度企业平均燃料消耗量实际情况。

据测算，2011 年进口乘用车行业的达标率为 109%（实际燃料消耗量除以目标燃料消耗量的比值），2012 年上半年达标率为 106%，基本领先 1 年左右（缓冲期达标要求为：2012 年达标率不超过 109%，2013 年达标率不超过 106%，2014 年达标率不超过 103%，2015 年达标率不超过 100%）。预计 2013 年进口乘用车达

标率达到政策执行缓冲期的 106% 问题不大，但是各个进口车总经销商的达标率面临不同的区间，因此行业中产品、排量结构调整仍将继续。

图表 25 进口乘用车行业燃料消耗量情况



2012 年处在讨论中的消费税调整政策若出台，加上《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》的实施，将使大排量和高价格产品面临更严峻的考验。

### 3、国产汽车市场面：国产汽车市场进入到“微增长”时代，若无刺激性政策出台，预计 2013 年国产汽车市场增长不到 5%

中国汽车工业协会发布的数据显示，2012 年 9 月，汽车生产 166.09 万辆，同比增长 3.67%；销售 161.74 万辆，环比增长 8.17%，同比下降 1.75%，为 2012 年 2 月以来首次月度同比下降。1-10 月，汽车产销 1572.01 万辆和 1570.07 万辆，同比分别增长 4.56% 和 3.56%，增幅较前 9 个月略有回升。

其中国产狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）1-10月累计销售1072.78万辆，同比增长8.25%。其中，轿车销售871.42万辆，同比增长5.7%；MPV销售40.95万辆，同比增长0.8%；SUV销售160.41万辆，同比增长27.3%；增幅较前9个月略有回升。中日钓鱼岛争端导致的反日情绪，大大影响了日系品牌的销售，日系乘用车品牌9月销售总量为16万辆，环比下降29.49%，同比下降则达到了40.82%，这将对整个四季度汽车市场销售形成较大冲击，全年国产汽车市场销售增长率达到5%有难度，这使得2012年汽车市场整体基数不会太高。

全国乘用车联席会对2013年国产汽车市场的增长预测是不高于5%；国家信息中心预计2013年乘用车市场增长10%左右，新华信预计2013年乘用车市场增长7-8%。综合多家机构的信息，若无刺激政策出台，预计2013年国产汽车市场增长不到5%。

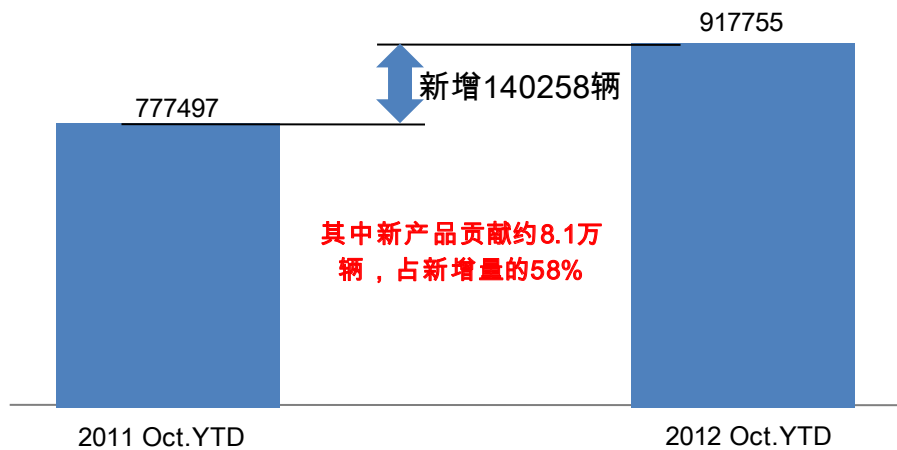
#### **4、新产品供给：2012-2013年将有27款进口车新产品投放中国市场，新产品对市场需求的刺激作用更加明显，紧凑型车与SUV车型担当领跑者角色**

据统计，2012年1-10月进口车市场有42款新车陆续上市。其中，主要涉及三大类新产品，一是全新或改款SUV，如Jeep自由客、指南者，雷克萨斯LX570、新RX，标致4008，马自达CX5，奥迪Q3，讴歌RDX、菲亚特菲跃、福特探索者以及奔驰的全新ML；二是通过油电混合或者装配小排量发动机适应市场节油要求的新产品，如雷克萨斯GS450h、CT200h，奥迪Q5混动、本田CR-Z等；三是跨界或旅行版车型，如斯巴鲁XV，沃尔沃V60，迈腾Alltrack等。1-10月进口车市场引进的新产品走的是SUV、小排量和个性化的路线。

根据中国进口汽车市场数据库统计显示，2012年1-10月新产品供给拉动超过1/2的销量增量，远高于2010年和2011年新产品拉动销售增量的1/3。在整

体市场增长放缓的背景下，新产品刺激作用更加明显。这一“新产品效应”也将进一步助推 2013 年中国进口汽车市场的持续、稳定发展。

图表 26 2012 年 1-10 月新产品增量贡献图



据不完全统计，2012 年 10 月至 2013 年，预计将有 13 款新车、8 款换代车、6 款增添版本，共 27 款新车型（含新产品）引入中国市场，其中包括 10 款轿车、12 款 SUV、2 款 Wagon 和 3 款 MPV。

新产品供给也显示出进口车市场结构调整的特征。未来即将投入市场的新车型有一半集中于紧凑车型，而排量结构也呈现继续下移的趋势。2013 年，进口车厂商继续将 SUV 车型作为主攻的细分市场，12 款 SUV 新产品即将上市，将会促进 SUV 市场的较快增长。

图表 27 2012 年 10 月-2013 年即将上市的进口车新产品

品牌/车型	上市时间	所属细分市场	换代/新品
英菲尼迪/JX	2012 年 10 月	大型豪华 SUV	新车上市
菲亚特/菲跃 3.6L 四驱版	2012 年 10 月	紧凑型 SUV	增添版本
奥迪/A4 Allroad Quattro	2012 年 10 月	中型 Wagon	新车上市
现代/新胜达	2012 年 11 月	中型 SUV	换代
奥迪/S6	2012 年 11 月	中大型豪华 Car	新车上市
克莱斯勒/新大捷龙	2012 年 11 月	中型 MPV	换代
讴歌/ILX 混动版	2012 年 11 月	紧凑型豪华 Car	新车上市
欧宝/ Insignia	2012 年 11 月	中型 Wagon	新车上市
三菱/新欧蓝德 EX	2012 年 12 月	紧凑型 SUV	换代
别克/昂克雷 前驱版	2012 年年底	大型 SUV	增添版本
本田/Insight	2012 年年底	紧凑型混合动力 Car	新车上市
宝马/X6 M	2012 年年底	中型豪华 SUV	换代
本田/飞度混动版	2012 年年底	紧凑型 Car	增添版本
欧宝/赛飞利	2012 年年底	紧凑型 MPV	换代
福特/福克斯 ST	2012 年年底	紧凑型 Car	新车上市
奥迪/Q5	2012 年年底	紧凑型豪华 SUV	增添版本
MINI/PACEMAN	2013 年 3 月	小型豪华 SUV	新车上市
保时捷/911 Carrera 4 四驱版	2013 年 1 季度	大型豪华 Car	增添版本
奔驰 AMG/GL63	2013 年 1 季度	大型豪华 SUV	增添版本
沃尔沃/V40	2013 年 2 季度	紧凑型豪华 Car	新车上市
大众/E-UP	2013 年	小型纯电动 car	新车上市
福特/探险者	2013 年	中型 SUV	换代
讴歌/RLX	2013 年	大型豪华 Car	新车上市
路虎/全新揽胜	2013 年	大型豪华 SUV	换代
沃尔沃/XC30	2013 年	紧凑型豪华 SUV	新车上市
奔驰/CLS Shooting Break	2013 年	中型豪华 Car	新车上市
起亚/新 Carens	2013 年	紧凑型 MPV	换代

## 5、突发因素：钓鱼岛事件大大影响日系进口车的销售，2013 年进口车市场的总需求和品牌结构将因此有所改变

2012 年 9 月 11 日，日本政府不顾中方反对，与所谓的土地所有者签订“购岛”合同。钓鱼岛争端恶化成危机，导致国内反日情绪高涨，日本汽车企业在国内的合资公司被迫在华减产或暂时停产，日系品牌总经销商减少进口量或暂停进口。

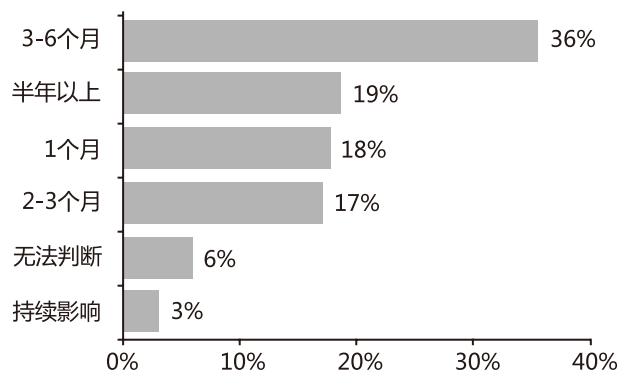
据不完全统计，日产、本田以及马自达等合资工厂 9 月 18 日暂时停工。日产两家合资生产企业于 9 月 17 日停止生产，停工至 18 日；本田两家工厂于 19 日暂时停工，工厂约 1.5 万名员工带薪休假；长安福特与长安马自达在南京的合资工厂于 9 月 18 日开始进行为期三天的临时关闭；包括天津、成都在内的一汽丰田工厂 9 月 18 日暂时停产。

9 月 25 日，日本丰田汽车透露，丰田汽车在中国的销量减少、库存增加，公司将削减面向中国市场的汽车的产量。其中，雷克萨斯的产量削减约 20%，包括削减在日本福冈县一工厂的雷克萨斯 ES、小型雷克萨斯混合动力车 CT200h 等车型产量，日产量从原来的 1300 辆降至 1000 辆。

近几年进口车市场中，日系品牌市场份额不断下滑，截至 2012 年 9 月市场份额下滑到 20%左右。根据中国进口汽车市场信息联席会相关数据，9 月份日系品牌雷克萨斯、斯巴鲁、英菲尼迪和讴歌的累计销量环比下滑四成以上。

反日情绪对日系品牌进口车销售的影响，短期内无法根除。威尔森调研公司 8 月底从全国 7 大区域、17 个重点城市，采集了近 400 个样本进行分析调查。五大日系品牌 9 月上半月终端客流及订单指数受事件影响较重，客流平均下降 17%，订单平均下降 14%。另一方面，经销商普遍认为事件对日系车销量的影响将持续 3-6 个月，甚至更长时间。

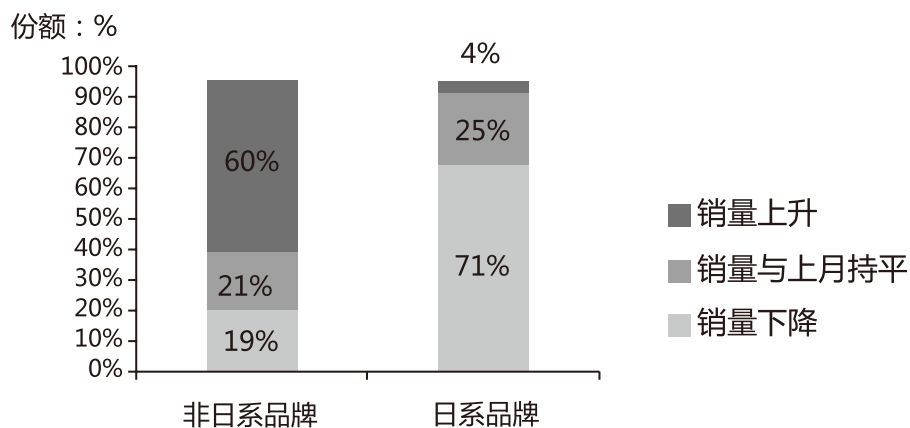
图表 28 钓鱼岛事件对销售的影响时长



数据来源：威尔森

销售人员对未来销售信心在日系和非日系品牌中表现差别很大，显示钓鱼岛事件影响力度较大。如果中日关系延续目前的走势，2013 年日系进口车销售将受到较大影响，从而影响进口车市场的结构和总量。

图表 29 销售人员对 9 月市场销售信心分析



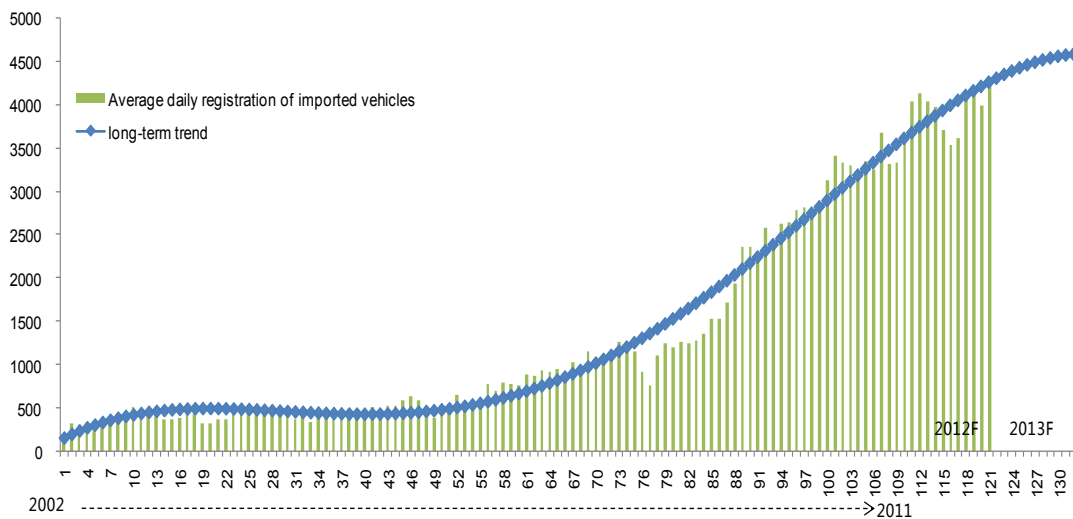
数据来源：威尔森

## （二）2013 年市场预测与展望

- 1、总量预测：2013 年进口车市场需求增幅将继续回落，预计全年增长 10%左右；但由于 2013 年行业需消化 2012 年延续下来的两个月左右非正常库存，跨国公司有望下调进口总量，放缓进口节奏，回归合理库存，进口量增速将大幅回落，库存大的品牌将会出现负增长

结合宏观经济、行业政策、国产汽车市场、新产品供给和突发因素的分析，运用国机汽车暨中进汽贸开发的中国进口汽车市场日均销售量预测模型，预计 2013 年进口车市场需求增速将继续回落，市场进入中速平稳增长期，市场需求（上牌量）增长 10%左右。

图表 30 进口车日均上牌量与长期趋势图



根据中国进口汽车市场信息联席会数据统计测算，截至 10 月份，部分品牌进口车库存深度已超过 3，预计 2012 年底库存深度将进一步加大，行业库存处于高位，因此 2013 年进口车将背负 2012 年延续下来的两个月左右非正常库存，跨国汽车公司有望下调进口总量，放缓进口节奏以回归理性库存。海关进口量增

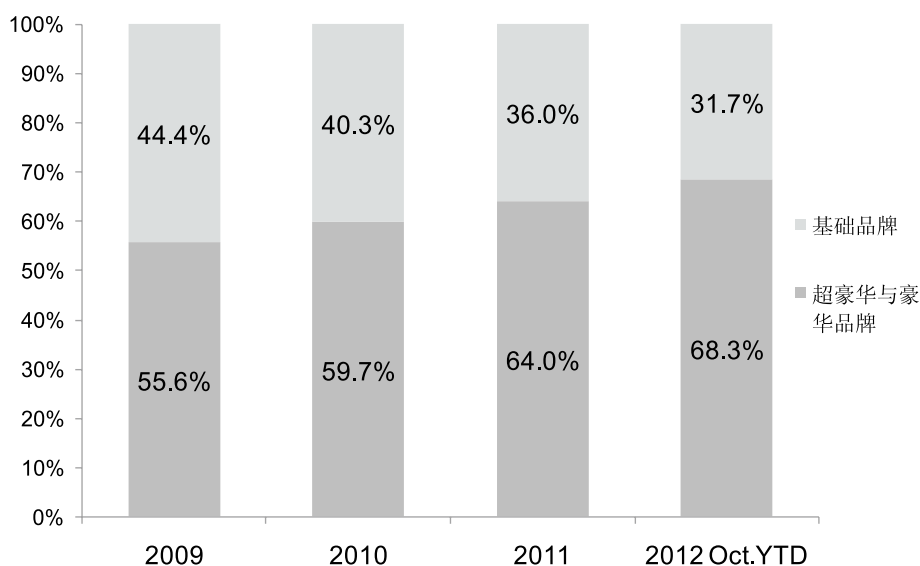


幅有望大幅回落，库存大的品牌或将出现负增长。

## 2、品牌结构：日系品牌所失去的市场份额将被欧系、美系瓜分，欧系品牌市场优势进一步扩大，美系品牌市场占有率有望进一步恢复

近四年来，豪华品牌和超豪华品牌在进口车市场中所占比重持续增加，体现出消费升级特征。

图表 31 2009-2012 年 10 月分品牌市场份额情况



2012 年 1-10 月进口车前 15 位品牌中，豪华品牌占据 9 席。尽管豪华车整体增速在 2012 年有所放缓，但其份额增长明显。由于豪华品牌满足了消费升级的需求，是个性化消费趋势的反映，随着这一趋势愈加明显，豪华品牌在进口汽车中所占份额还将持续提升。

相比之下，超豪华品牌由于与经济发展水平关系密切，受 2012 年至 2013 年经济增速放缓拖累，其市场增速在一定时期内将有所回落。未来随着经济下行中有望实现筑底，超豪华品牌有望实现再突破。IHS Automotive 预测，到 2015 年，

宾利、兰博基尼、玛莎拉蒂和法拉利等超豪华车在中国市场的销量将接近翻倍，年销量约 8100 辆。

从国别来看，自 2009 年以来，欧系品牌始终保持较高增速，在进口车市场的占有率已从 48.4% 增至目前的 67.1%，占据三分之二的市场份额。欧系品牌成为中国进口车市场的绝对主力。2012 年 1-10 月，进口量排名前 4 位的进口车品牌依次是宝马、奔驰、大众、奥迪，这四家德系品牌的总进口量 41.6 万辆，占进口汽车市场份额的 45.3%，成为中国进口车市场的领先品牌。

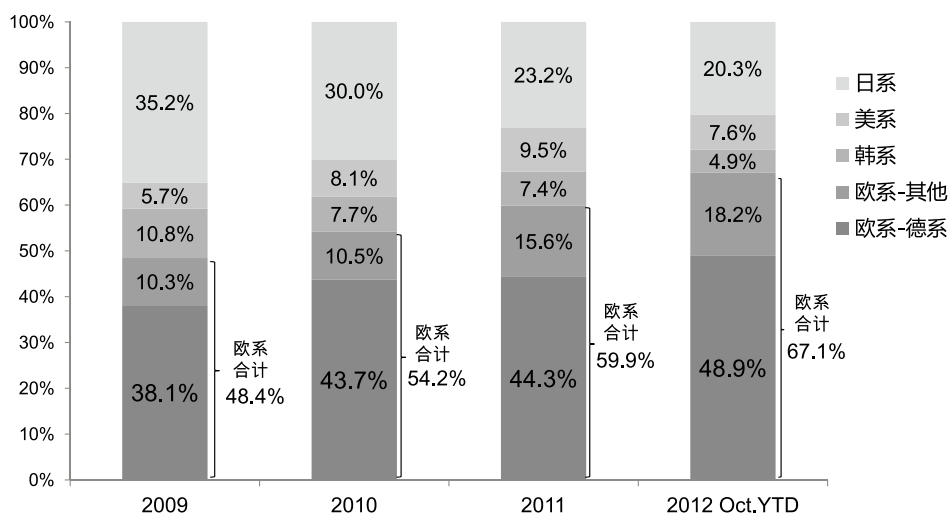
欧系品牌在中国市场战略、产品技术、节能与新技术等层面，优势不断增强；在品牌塑造上，欧系品牌相对更注重满足中国消费者对于质量与安全性等方面的特殊需求。因此欧系品牌有望在中国消费者偏好不断转变的过程中长期受益，其份额将继续提升。

2011 年底实行的“双反”政策，导致美系品牌市场份额有一定的下滑。随着逐步消化“双反”政策影响，其份额将继续恢复。

近四年，日系品牌在进口车市场中的份额呈现出了持续下降趋势：自 2009 年市场占有率达到 35.2% 后，已连续三年下降，2012 年 1-10 月，日系车在国内市场份额仅为 20.3%。

由于近期政治因素带来的重大负面影响，造成日系品牌销量大幅下跌状况。虽然一些车企此前已发布了积极的中国市场战略，并开始减少进口，但是由于目前政治形势还存在很大的不确定性，这种状况或将在很长一段时期内难以改观。如果未来中日外交关系恶化，日系品牌认同度可能进一步下滑，与德系品牌的差距将进一步拉大，份额将继续下滑。

图表 32 2009-2012 年 10 月分来源国市场份额情况



数据来源：中国进口汽车市场数据库

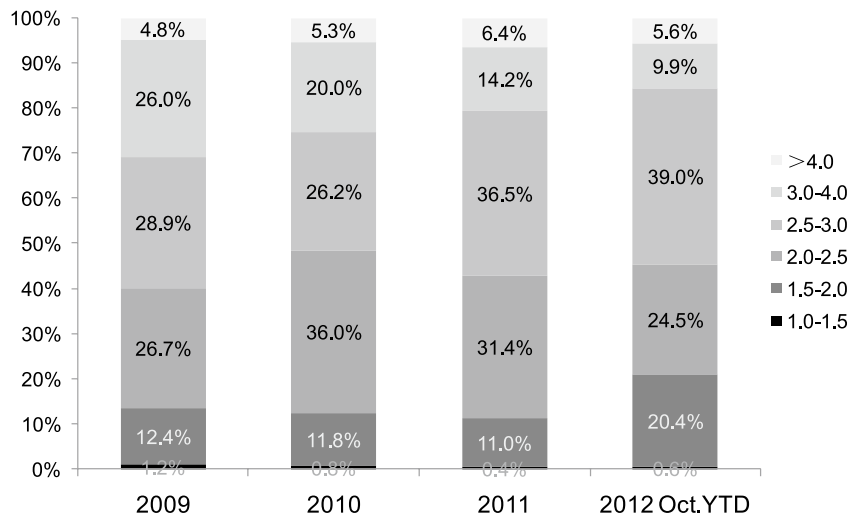
### 3、车型结构：SUV 市场占有率将提升，排量结构继续下移；旅行版、Cross 和改装车等个性化车型增速加快

随着汽车消费市场换购和增购消费者对 SUV 车型的偏好，近年来 SUV 车型需求增长很快。2012 年初虽然由于部分进口 SUV 的国产导致 SUV 增长有所放缓，但是随着新产品的引入，SUV 的市场占有率逐步回升到 55%，依然是进口车市场的主导车型。

2013 年，随着新产品如沃尔沃 XC30，三菱欧蓝德，MINI PACEMAN，全新奔驰 GL63 AMG，路虎全新揽胜等车型引进中国市场，SUV 市场份额将继续提升。

当然，SUV 市场也面临结构调整，全新引入的 SUV 车型集中于紧凑型，排量结构也将继续下移。

图表 33 2009-2012 年 10 月进口 SUV 排量结构变化



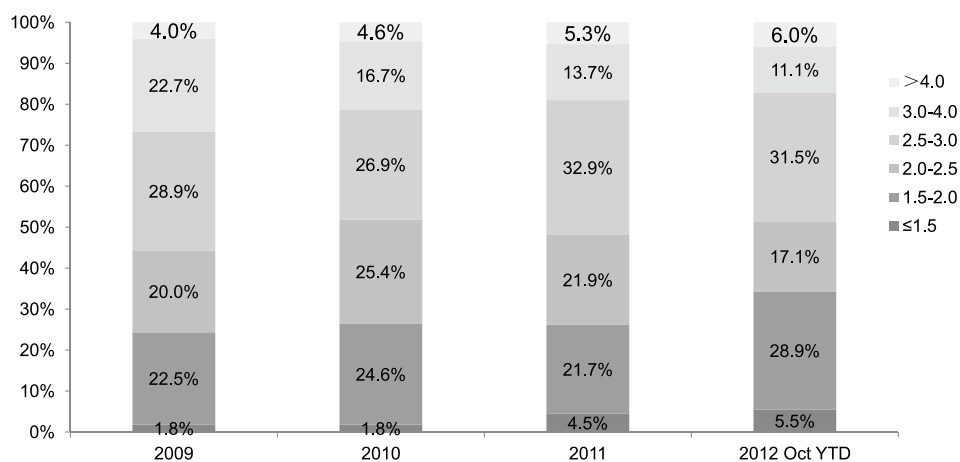
随着国内消费者逐步认同汽车功能性的多样化，旅行版以及跨界车型开始被大众接受。除了目前已经供给中国市场的奔驰 C 级旅行版、大众迈腾旅行版和 Alltrack、宝马 5 系旅行版、沃尔沃 V60、大众高尔夫旅行版和 Cross 版、斯巴鲁 XV、奥迪 A4 Allroad Quattro 以外，2013 年还将引入沃尔沃 V40、奔驰 CLS Shooting Break 等，共同作为旅行版和跨界车型市场的先导产品，不断培育该车型细分市场的需求。旅行版和跨界车型市场份额有望持续扩大。

中国豪华车消费者还显现出对定制和改装的强烈需求，这个性化消费升级趋势对目前占主流的欧系改装车型是利好。预计未来三年国内改装车产业将以每年不低于 20% 的速度递增，而进口改装业务增长将高于国内改装车整体平均增速。

#### 4、排量结构：1.5-2.0L 排量区间车型份额迅猛提升，混合动力车型引入速度加快，进口汽车行业的平均油耗水平将呈现明显下降趋势

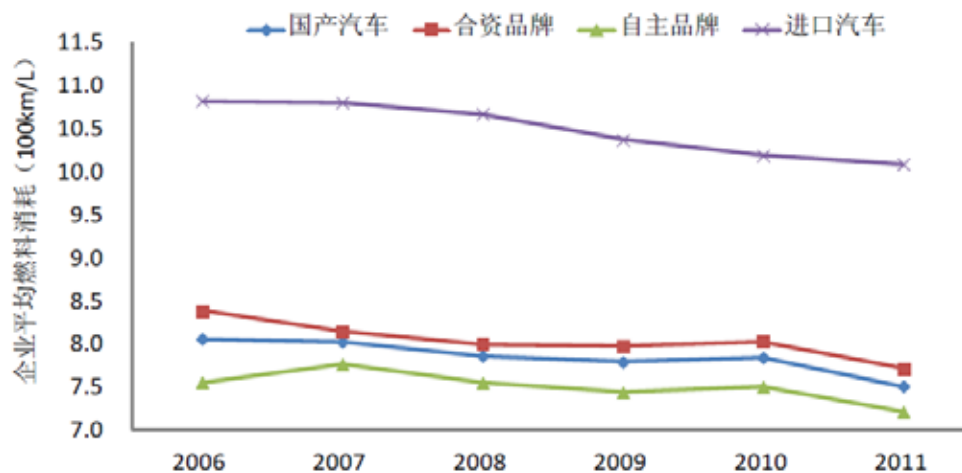
在国家消费政策对小排量汽车的鼓励之下，汽车消费的意识正不断趋于理性，1.5-2.0L 排量区间车型进口增速迅猛提升，2012 年上半年增长 53.1%，1-10 月增长 56.4%。随着 1.5-2.0L 排量发动机涡轮增压技术的普及，预计未来这一排量区间的车型份额还将维持较快增长。

图表 34 2009 年-2012 年 10 月各排量区间所占份额



此外,《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》已于 2012 年 7 月正式实施,明确提出进口车单独核算,因此进口汽车的油耗平均水平下降趋势明显,排量下调是必然趋势。

图表 35 2006-2011 年中国乘用车企业平均燃料消耗量 (CAFC) 总体变化趋势



数据来源: 中国乘用车企业平均燃料消耗量发展研究报告 2011

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, 平均燃料消耗量与目标值的比率为 109-110%之间, 短期来看仍有一年的调整期, 长期看进口车市场的节能减排压力很大。随着《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》的实施, 进口车在保持高端汽车市场优势的同时, 为了满足日益严格的国内标准, 进一步拓展市场, 小排量、小型化、轻量化将成为新的发展趋势。

《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020 年)》首次提出普及非插电式混合动力、节能内燃机汽车, 实施性很强。预计未来相当长一段时间, 混合动力车市场份额将逐渐增加。跨国汽车公司的混合动力车型引入速度加快。

目前进口车市场中的混合动力车型包括雷克萨斯 CT 系列、GS450h、凯迪拉克凯雷德、保时捷的卡宴、Panamera、本田 Civic、大众途锐、奥迪 Q5、本田 CR-Z、雷克萨斯 ES300h、讴歌 ILX, 即将引入的还有 Fit 混合动力版、本田 Insight 等, 混合动力车型的引入速度进一步加快。

排量下移和混合动力车型的引入将带动进口汽车的平均油耗水平明显下降, 以满足《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》的相关要求。

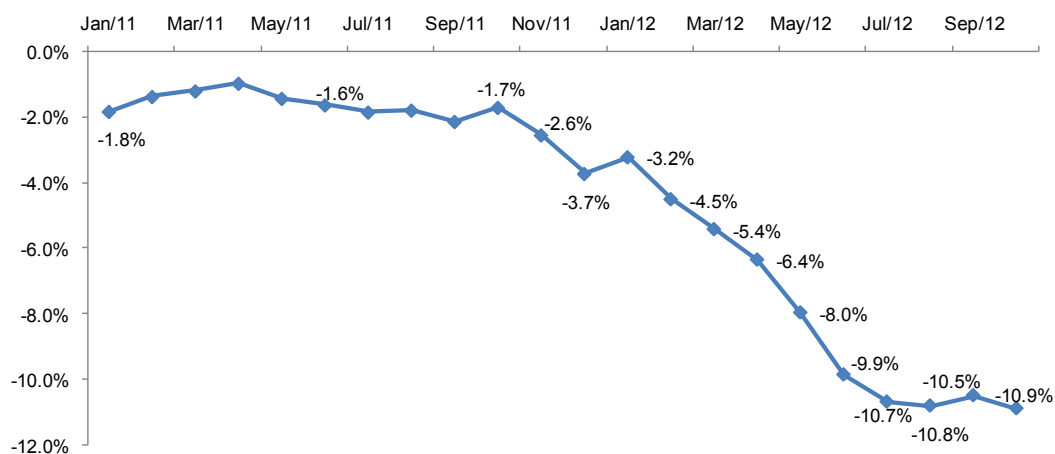
#### **5、价格趋势：经销商库存将维持高位，市场继续维持较大的优惠幅度，但随着跨国汽车公司销售目标调整到位，价格有望企稳止跌**

随着近几年进口车市场的快速增长, 跨国汽车公司销量目标的不断攀升, 进口车供给持续增加。2012 年以来, 国内外经济环境低迷, 消费者购买力的下降导致进口车市场需求增幅迅速回落, 进口车市场的供需关系发生转变, 终端库存压力凸显, 进口车经销商被迫大幅降价促销。

据国机汽车暨中进汽贸的进口汽车价格监测数据显示, 从 2012 年 1 月份开

始，进口车的优惠指数持续 7 个月逐月增加，10 月份进口车市场平均优惠金额达 7.8 元，优惠幅度在 10%左右。

图表 36 2011 年-2012 年 10 月中国进口汽车终端市场优惠幅度



一方面，优惠幅度增大、单车利润大幅缩水，经销商无力维系当前的亏损销售，减少进车数量，使车源供应出现非正常性不足；另一方面，大多数跨国汽车公司虽未调整 2012 年的销量目标，但已经开始由上半年的向经销商压库转向密切关注经销商库存及价格，加大支持力度，帮助经销商去库存以维持其利润水平。经双方共同疏通市场通道之后，供需状况有所改善。

2012 年三季度开始，在营销策略调整的作用下，部分进口车车型出现优惠回调。奔驰旗下几乎所有的轿车车型成交价均环比上升，带动奔驰品牌市场成交价环比有所上升；宝马的优惠幅度减少，终端优惠进入了回收通道。受主要豪华品牌带动，进口车市场优惠幅度在 9、10 月份有所回收，出现企稳迹象。

但从市场整体表现来看，优惠幅度略微回收并不意味着市场价格进入上行通道，高库存依然需要较长时间消化，而突发的外部因素的影响有可能使日系品牌面临再一次价格调整。

在宏观调控政策与供求关系不会发生太大改变前提下，2012 年年底，进口车行业库存压力达到极限。预计 2013 年年初，经销商库存仍将维持在高位，市场仍将保持较大的优惠幅度，随着跨国汽车销售目标调整到位，价格有望企稳止跌。

建议各大跨国汽车公司进一步调整进口车的供货速度和结构，以免造成经销商的生存困境。同时，应更注重品牌内涵，更多地通过关注品牌塑造和个性化服务体现自身价值。

**6、网络结构：跨国汽车公司的网络扩张速度将有所放缓，渠道继续下沉；经销商新车盈利状况将有所改善，多元化盈利模式将成为经销商提升盈利能力的重要手段；经销商集团化趋势加强，兼并、重组将进一步深化**

2012 年海关进口汽车数量维持高位，而进口车市场销售增速迅速回落，导致库存高企、价格下探。

2012 年对于进口车经销商来说，是经营比较困难的一年，出现大面积的亏损现象，投资人申请新店的积极性有所下降。此外，跨国汽车公司已经意识到市场需求放缓，2013 年在网络扩张速度方面将会有所放缓，对现有经销商来说，竞争压力将会有所减轻。

随着区域经济的发展、消费需求的增长，以及进口车销售渠道下沉，二、三级市场份额将为进口汽车市场的稳定增长注入新动力，因此跨国汽车公司将会继续采取渠道下沉策略。

2013 年，跨国汽车公司网络扩张速度将放缓，加上预期进口量的调整带来库存压力减小，使得经销商的生存环境会有所好转，新车盈利状况将有所改善。经过 2012 年市场的洗礼，经销商将会改变过去主要靠销售新车的盈利模式，大



力开拓维修、租赁、金融、保险、精品等全服务链条水平业务，以提升全方位的盈利能力。

特别值得关注的是，2013 年由于宏观经济环境和行业环境仍未得到根本改变，中小经销商仍将面临经营压力，行业兼并、重组有望继续，资金实力强、管理运营水平高的经销商集团将会加大行业内的兼并、重组力度，其强势地位进一步显现。

## 附件

### (一) 研究背景

得益于中国进口汽车市场二十年的发展，中国进口汽车贸易有限公司（以下简称“中进汽贸”）随之成长壮大。在此期间，中进汽贸在此领域深耕细作，时刻关注进口汽车市场的变化和发展，形成具有行业权威的市场研究成果，包括月度、季度、年度进口汽车市场分析报告，政策研究、专题性分析等。这些研究成果既能让行业了解进口汽车市场的真实情况，也能为有进口汽车业务的企业提供制定发展战略的参考。在这些研究成果中，中进汽贸公布的季度报告和年度报告影响范围最广，特别是报告中对未来季度、年度性预测部分，已经成为行业和企业必读的重要内容。感谢进口汽车行业企业对中进汽贸的支持，感谢进口汽车行业企业对市场分析报告的关注，中进汽贸将一如既往，与大家分享数据，分享研究成果。

### 市场研究产品屋

							
宏观经济分析报告	进口车行业政策研究	进口车市场可持续发展策略报告	海关汽车进口量分析报告	进口车市场研究报告	进口车产品跟踪与研究	进口车市场价格指数分析	进口车经销商调研报告
<ul style="list-style-type: none"> <li>宏观经济指标</li> <li>经济政策</li> <li>经济形势展望</li> <li>对进口车行业影响</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>现行政策梳理及解读</li> <li>未来可能实施政策跟踪</li> <li>新政策解读与影响评估</li> <li>对合作伙伴提供应对建议</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>战略定位及市场策略</li> <li>产品策略</li> <li>品牌提升策略</li> <li>渠道策略</li> <li>后服务策略</li> <li>综合应变能力</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>总体趋势分析</li> <li>分车型分析</li> <li>细分市场分析</li> <li>分品牌排名</li> <li>分排量分析</li> <li>整体/车型库存分析</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>上牌总量与增速</li> <li>各车型分析</li> <li>细分市场分析</li> <li>分排量分析</li> <li>中进经营品牌表现</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>跟踪新车上市</li> <li>跟踪未来上市产品</li> <li>特定产品详细研究</li> <li>洞察进口产品趋势</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MSRP跟踪</li> <li>市场成交价格收集</li> <li>成交价格指数</li> <li>终端优惠指数</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>销售表现</li> <li>销售订单</li> <li>库存状态</li> <li>消费信贷</li> <li>客流量/人气</li> <li>成交价格</li> <li>信心指数</li> </ul>
月度	即时	年度	月度	月/季/年度	即时	月度	月度



为了进一步达成顺畅的行业交流，中进汽贸还为行业、企业搭建沟通平台，举办中国进口汽车高层论坛。论坛每年举办一次，旨在服务于中国进口汽车市场，为国家政府部门、政策研究机构、全国汽车生产和销售企业、国际汽车厂商等提供交流机会。自 2004 年以来，中国进口汽车高层论坛已成功举办八届，论坛邀请到国家有关部委领导、国内外汽车厂家代表、汽车行业市场分析专家就中国宏观经济走势对汽车市场的影响，以及国内主要区域汽车市场现状等重要议题发表演讲。

## （二）研究方法

### 1、中国进口汽车市场数据库

中国进口汽车市场数据库是由中国进口汽车贸易有限公司首家开发建设、以进口汽车市场为主要内容。进口汽车作为整体汽车的重要组成部分，近几年得到了快速发展，进口汽车市场也越来越受到人们的关注。中国进口汽车市场数据库的诞生，有助于业内外人士全面、系统、深入地了解进口汽车市场，促进行业内的沟通和交流，推动、引导进口汽车行业健康发展。

图表 1 中国进口汽车市场数据库

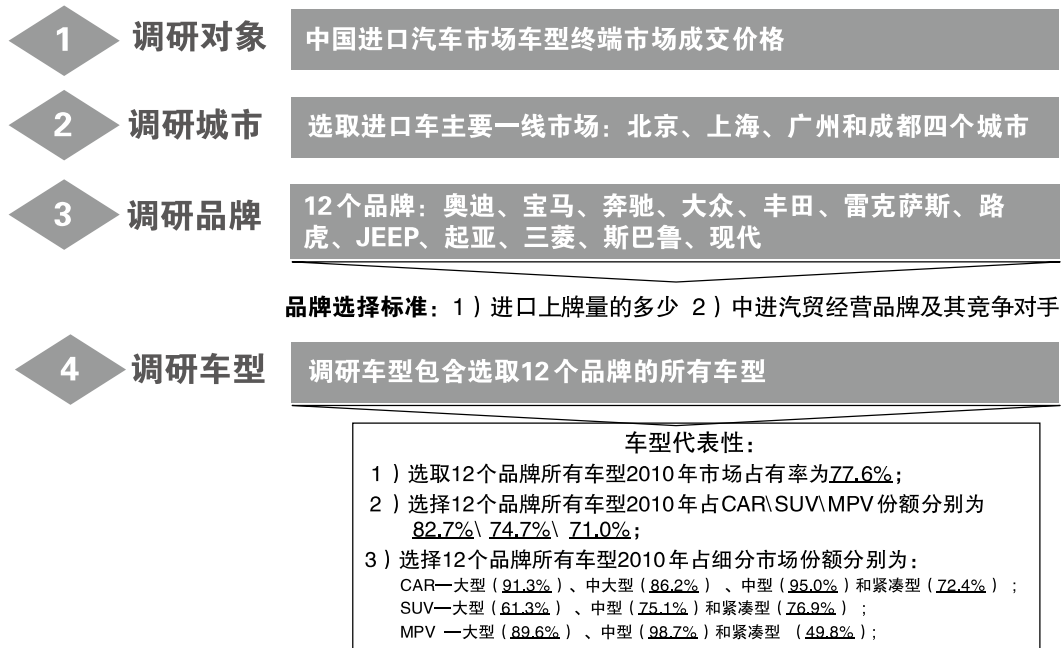


中国进口汽车市场数据库不仅涵盖了进口汽车及其相关市场的权威数据，还集成了进口汽车市场的相关信息和权威的市场研究报告。目前中国进口汽车市场数据库的数据量达到了 300 万条，信息量也有近万条。

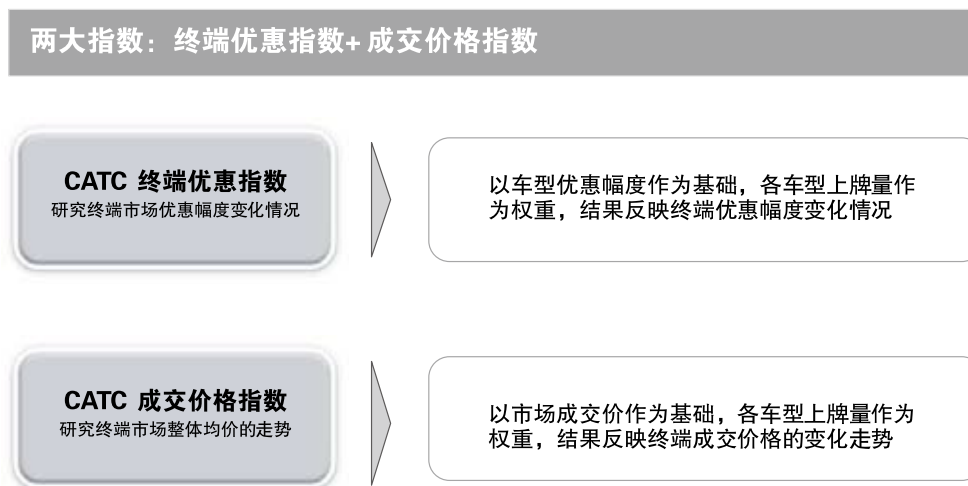
中国进口汽车市场数据库的市场数据包括海关进口数据、市场销售数据、市场价格数据、车型数据、海外市场数据和经济数据等数据模块，市场数据可以实现按月更新。市场信息包括每日资讯、政策动态、政策法规、产品动态、价格趋势、金融信息等信息模块，市场信息可以实现按日更新。研究报告实时收集中国进口汽车贸易有限公司和其他权威机构的市场研究产品。中国进口汽车市场数据库具有数据权威、内容完整、功能齐全、更新及时、操作简便、使用灵活等特点。

## 2、中国进口汽车市场 CATC 价格指数

图表 2 进口车价格调研体系



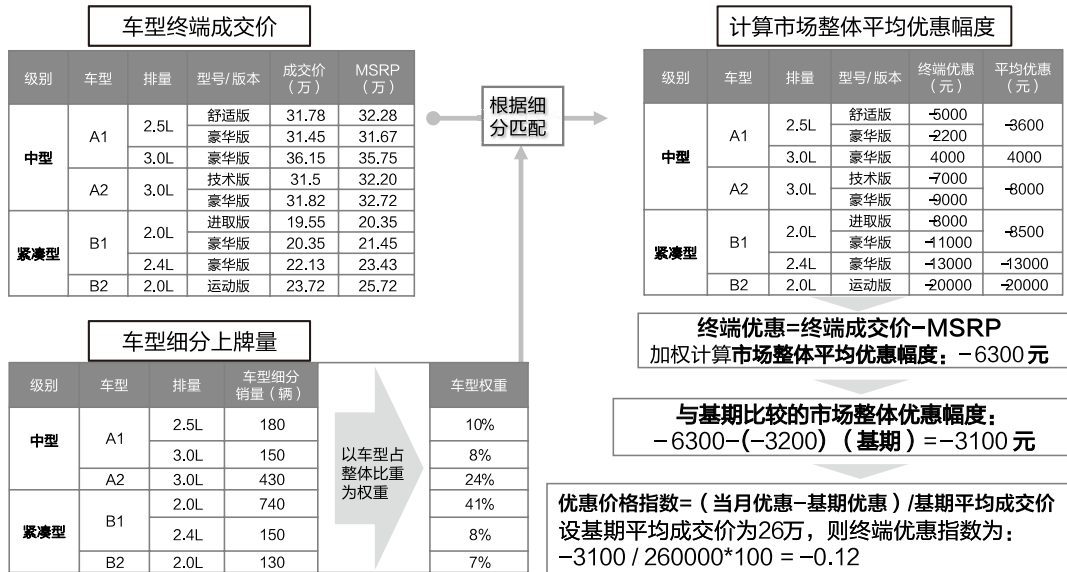
图表 3 CATC 进口车价格指数组成



图表 4 终端优惠指数计算方法

## CATC终端优惠指数是反映中国进口车市场终端优惠幅度变化的综合指数体系

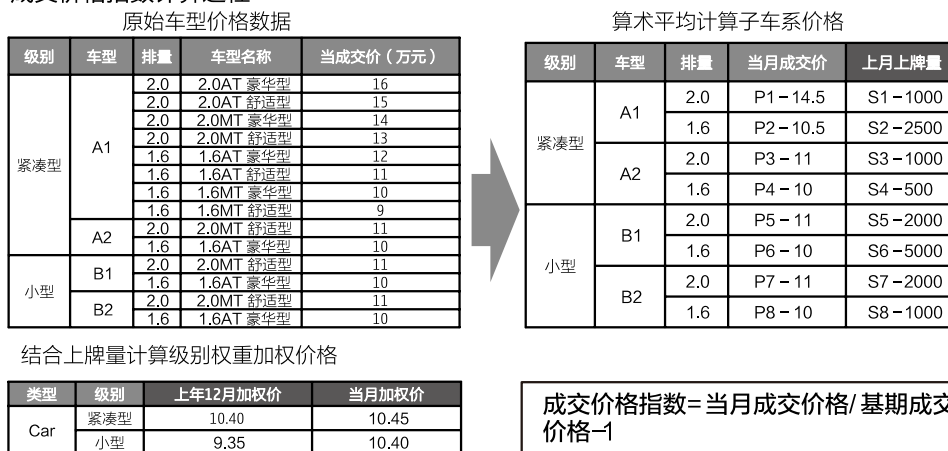
终端优惠指数计算过程示例：



图表 5 成交价格计算方法

## CATC成交价格指数反映中国进口车市场实际销售价格变化趋势的综合指数体系

成交价格指数计算过程



CAR成交价格=大型CAR加权价\*大型CAR权重+中型CAR加权价\*中型CAR权重+……

整体成交价格=SUV加权价\*SUV权重+CAR加权价\*CAR权重+MPV加权价\*MPV权重

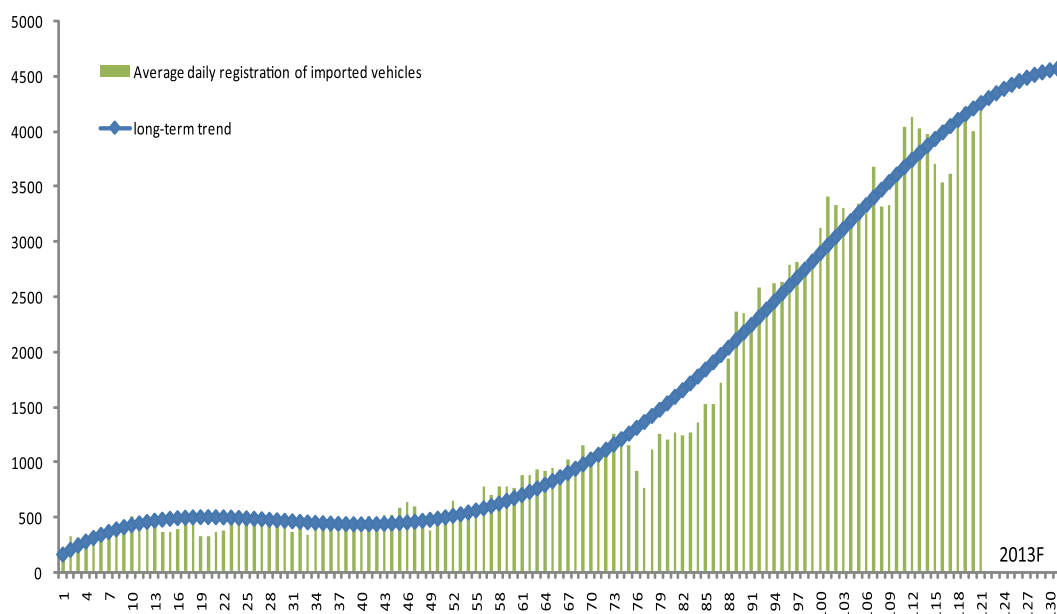
大型SUV成交价格=大型豪华SUV加权价\*大型豪华SUV权重+大型基础SUV加权价\*大型基础SUV权重+……

### 3、中国进口汽车市场需求预测模型

长期趋势线加季节因子的预测模型：

- 以上牌量作为基础数据，反映真正的市场需求
- 以工作日均上牌量作为构建模型的数据，减少月度上牌量的波动，同时一定程度上反映月度市场消费特点（淡旺季、金九银十……）
- 为了减少 1 月或 2 月春节因素的影响，将 1 月和 2 月合并看作一个月数据

图表 6 进口车日均上牌量与趋势图



### (三) 概念定义

#### 1、车型

CAR	大型	超豪华	ASTON MARTIN-DB	兰博基尼-GALLAARDO	法拉利-458 ITALIA	玛莎拉蒂-others
			ASTON MARTIN-one-77	兰博基尼-OTHERS	法拉利-CALIFORNIA	玛莎拉蒂-QUATTROPORTE
			ASTON MARTIN-V8 Vantage	劳斯莱斯-GHOST	法拉利-FF	迈巴赫-MAYBACH
		豪华	宾利-CONTINENT	劳斯莱斯-PHANTOM	法拉利-FIORANO	世爵-C8
			奥迪-A8	奔驰-S	保时捷-911	捷豹-XJL
			奥迪-R8	奔驰-SL	保时捷-CARRERA	凯迪拉克-XLR
			奥迪-S8	博速-奔驰S	保时捷-PANAMERA	雷克萨斯-LS
	宝马-6		大众-PHAETON	雪佛兰-CORVETTE	林肯-TOWNCAR	
	基础	宝马-7	捷豹-XJ			
	中大型	豪华	双龙-CHAIRMAN	现代-EQUUS		
			宝马-5	捷豹-XF	奔驰-E	讴歌-RL
			保时捷-BOXSTER	捷豹-XK	林肯-MKZ	沃尔沃-S80
			保时捷-CAYMAN	雷克萨斯-GS	英菲尼迪-M	英菲尼迪-G
		基础	奔驰-CLS			
	中型	豪华	福特-MUSTANG	现代-ROHENS	现代-AZERA	雪佛兰-CAMARO
			雷诺-LATITUDE			
			奥迪-A4	奔驰-SLS	宝马-M	讴歌-TL
			奥迪-A5	凯迪拉克-CTS	宝马-Z4	萨博-9-3
			奥迪-S5	雷克萨斯-ES	奔驰-C	沃尔沃-C70
		基础	奥迪-TTCOUPE	雷克萨斯-IS	奔驰-CLK	沃尔沃-S60
			宝马-3	雷克萨斯-LF	奔驰-SLK	
			阿尔法罗密欧-ALFAROMEO	丰田-CAMRY	大众-MAGOTAN	起亚-CADENZA
			本田-ACCORD	丰田-ZELAS	大众-PASSAT	日产-370Z
			标致-407	雷诺-LAGUNA	大众-R36	日产-GT-R
			大众-CC	铃木-KIZASHI	丰田-AVENSIS	日产-leaf
			斯巴鲁-LEGACY	雪铁龙-C5		
			奥迪-A3	奔驰-B	雷克萨斯-CT	沃尔沃-C30
	紧凑型	豪华	宝马-1	大众-NEWBEETLE		
			本田-CIVIC	雷诺-MEGANE	大众-SCIROCCO	起亚-SHUMA
		基础	大众-EOS	马自达-MAZDA3	菲亚特-BRAVO	三菱-LANCER
大众-GOLF CROSS			马自达-MX-5	丰田-WISH	斯巴鲁-IMPREZA	
大众-GOLF R			欧宝-ASTRA	雷诺-FLUENCE	现代-Veloster	
小型	基础	雪佛兰-VOLT	雪铁龙-C4			
MPV	大型	奔驰-A	奥迪-A1	迷你-MINI	斯玛特-SMART	
		标致-207CC	菲亚特-500			
	中大型	豪华	奔驰-R			
		基础	丰田-ALPHARD	克莱斯勒-Town & Country		
	中型	基础	现代-H1			
		豪华	奔驰-VIANO	丰田-SIENNA		
	紧凑型	基础	大众-MULTIVAN	起亚-VQ	丰田-PREVIEW	日产-QUEST
		基础	雷诺-SCENIC	欧宝-ZAFIRA	马自达-MAZDA 5	起亚-CARENS



SUV	大型	豪华	奔驰-G	凯迪拉克-ESCALADE	悍马-H1	林肯-NAVIGATOR	
			奔驰-GL	雷克萨斯-LX	悍马-H2	路虎-RANGEROVER	
			博速-奔驰GL	林肯-MKT	悍马-PREDATOR	英菲尼迪-QX	
	中型	基础	别克-ENCLAVE	丰田-SEQUOIA	丰田-LANDCRUISER	雪佛兰-SUBURBAN	
			奥迪-Q7	雷克萨斯-GX	奔驰-ML	讴歌-MDX	
		豪华	宝马-X5	雷克萨斯-RX	大众-TOUAREG	沃尔沃-XC90	
			宝马-X6	林肯-MKX	悍马-H3	英菲尼迪-FX	
			保时捷-CAYENNE	路虎-DISCOVERY	凯迪拉克-SRX	讴歌-RDX	
		基础	GMC-TERRAIN	马自达-CX-7	丰田-PRADO	双龙-Rexton	
			JEEP-GRANDCHEROKEE	起亚-BORREGO	丰田-VENZA	双龙-RX	
			JEEP-WRANGLER	日产-MURANO	福特-EDGE	斯巴鲁-TRIBECA	
			丰田-FJ CRUISER	日产-PATROL	福特-EXPLORER	现代-VERACRUZ	
			丰田-FORTUNER	三菱-PAJERO	福特-FLEX		
			奥迪-Q5	路虎-EVOQUE	奔驰-GLK	沃尔沃-XC60	
		紧凑型	豪华	宝马-X1	路虎-FREELANDER	路虎-DEFENDER	英菲尼迪-EX
				宝马-X3			
				JEEP-COMPASS	欧宝-ANTARA	丰田-4-RUNNER	双龙-KORANDO
			基础	JEEP-PATRIOT	起亚-SORENTO	福特-MAVERICK	双龙-KYRON
	大众-TIGUAN			三菱-ASX	雷诺-KOLEOS	斯巴鲁-FORESTER	
	道奇-CALIBER			三菱-OUTLANDER	铃木-GRANDVITARA	斯巴鲁-OUTBACK	
	道奇-JOURNEY			双龙-ACTYON	马自达-TRIBUTE	现代-SANTAFE	
		雪佛兰-CAPTIVA					
	小型	豪华	迷你-COUNTRYMAN				
微型	基础	铃木-JIMNY					

## 2、区域

一级	北京市	深圳市	杭州市	重庆市	天津市
	成都市	苏州市	上海市	广州市	
二级	保定市	青岛市	贵阳市	温州市	南京市
	长春市	泉州市	哈尔滨市	无锡市	南宁市
	长沙市	绍兴市	合肥市	武汉市	南通市
	常州市	沈阳市	济南市	西安市	宁波市
	崇左市	石家庄市	嘉兴市	厦门市	鄂尔多斯市
	大连市	台州市	金华市	烟台市	福州市
	东莞市	太原市	昆明市	郑州市	淄博市
	潍坊市	唐山市	临沂市		
三级	安阳市	商丘市	惠州市	镇江市	银川市
	鞍山市	泰安市	吉林市	中山市	榆林市
	包头市	泰州市	济宁市	株洲市	运城市
	滨州市	通辽市	江门市	珠海市	枣庄市
	沧州市	威海市	揭阳市	吕梁市	张家口市
	长治市	乌鲁木齐市	晋城市	洛阳市	邯郸市
	承德市	芜湖市	晋中市	绵阳市	菏泽市
	赤峰市	西宁市	来宾市	南昌市	衡水市
	大庆市	忻州市	兰州市	南阳市	呼和浩特市
	大同市	新乡市	廊坊市	平顶山市	湖州市
	德州市	邢台市	丽水市	齐齐哈尔市	日照市
	东营市	徐州市	聊城市	秦皇岛市	汕头市
	佛山市	许昌市	临汾市	曲靖市	龙岩市
	赣州市	盐城市	柳州市	扬州市	海口市

四级	阿坝州	双鸭山市	衡阳市	楚雄州	襄阳市
	阿克苏地区	朔州市	红河州	达州市	孝感市
	阿拉善盟	四平市	呼伦贝尔市	大理州	新余市
	阿勒泰地区	松原市	葫芦岛市	大兴安岭地区	信阳市
	阿里地区	宿迁市	怀化市	丹东市	兴安盟
	安康市	宿州市	淮安市	德宏州	宣城市
	安庆市	绥化市	淮北市	德阳市	雅安市
	安顺市	随州市	淮南市	迪庆州	延安市
	巴彦淖尔市	遂宁市	黄冈市	定西市	延边州
	巴中市	塔城地区	黄南州	鄂州市	阳江市
	巴州	天门市	黄山市	恩施州	阳泉市
	白城市	天水市	黄石市	防城港市	伊春市
	白山市	铁岭市	鸡西市	抚顺市	伊犁州
	白银市	通化市	吉安市	抚州市	宜宾市
	百色市	铜川市	济源市	阜新市	宜昌市
	蚌埠市	铜陵市	佳木斯市	阜阳市	宜春市
	宝鸡市	铜仁地区	嘉峪关市	甘南州	益阳市
	保山市	吐鲁番地区	焦作市	甘孜州	鹰潭市
	北海市	渭南市	金昌市	固原市	营口市
	本溪市	文山州	锦州市	广安市	永州市
	毕节地区	乌海市	荆门市	广元市	玉林市
	亳州市	乌兰察布市	荆州市	贵港市	玉树州
	博州	吴忠市	景德镇市	桂林市	玉溪市
	昌都地区	梧州市	九江市	果洛州	岳阳市
	昌吉州	武威市	酒泉市	哈密地区	云浮市
	常德市	西双版纳州	喀什地区	海北州	湛江市
	巢湖市	锡林郭勒盟	开封市	海东地区	张家界市
	朝阳市	仙桃市	克拉玛依市	海南省省直辖	张掖市
	潮州市	咸宁市	克州	海南州	漳州市
	郴州市	咸阳市	拉萨市	海西州	昭通市
	池州市	湘潭市	莱芜市	汉中市	肇庆市
	滁州市	湘西州	乐山市	和田地区	中卫市
	河池市	舟山市	七台河市	那曲地区	临沧市
	河源市	周口市	潜江市	南充市	临夏州
	贺州市	驻马店市	黔东南州	南平市	六安市
	鹤壁市	资阳市	黔南州	宁德市	六盘水市
	鹤岗市	自贡市	黔西南州	怒江州	陇南市
	黑河市	遵义市	钦州市	攀枝花市	娄底市
	上饶市	三亚市	清远市	盘锦市	泸州市
	韶关市	山南地区	庆阳市	平凉市	漯河市
	邵阳市	汕尾市	衢州市	萍乡市	马鞍山市
	神农架林区	商洛市	日喀则地区	莆田市	茂名市
	十堰市	石嘴山市	三门峡市	濮阳市	眉山市
	石河子市	三明市	连云港市	普洱市	梅州市
	丽江市	凉山州	辽阳市	辽源市	牡丹江市
	林芝地区	内江市			

#### （四）中国进口汽车市场信息联席会介绍

目前进口汽车市场研究数据出现不健全、不准确、不及时等问题，如进口汽车上牌量缺失，现有的豪华品牌交换数据局限于少数品牌，占进口汽车市场份额低于 50% 等，从而造成市场研究结果不精准。

为了解决上述问题，全国乘用车市场信息联席会和中国进口汽车贸易有限公司联合成立中国进口车市场信息联席会。中国进口汽车贸易有限公司作为中国进口车市场信息联席会的秘书长单位负责具体工作，首要工作是收集各成员单位分享的相关市场数据，格式化、整合和汇总数据（包含国产乘用车产销数据）并在成员单位内部分享，提高数据的覆盖面和时效性；第二，撰写并在会员内部分享进口车行业（政策、市场与预测）研究报告；第三，通过组织半年一次的内部会议加强会员间的交流学习，提高会员的工作水平。

目前中国进口车市场信息联席会收集的进口汽车品牌达到 20 个，销售量占整个进口车市场销售量的 80% 以上，基本能反映进口汽车市场的发展趋势和特点。

## 法律声明

本报告为中国进口汽车贸易有限公司制作，报告中所有文字、图形、图片、表格均受到法律保护知识产权条例的版权保护。未经过本公司书面许可，任何机构、个人不得使用本报告作为商业目的之用。

本报告中相关市场预测主要为本公司研究员采用自身研发的数据模型，市场调研和行业交流后再研发所得。本报告只提供给客户作为市场参考资料，本公司对该报告的数据准确性不承担法律责任。

### 公司研究产品咨询

中国进口汽车贸易有限公司

地址：北京海淀区中关村南三街 6 号中科资源大厦北楼

中国进口汽车数据库网址：<http://insight.ctcai.com.cn>

报告购买/咨询：8610-82169177 [wangcun@ctcai.com](mailto:wangcun@ctcai.com)



Add: 北京市海淀区中关村南三街6号  
No. 6, Zhongguancun-Nansanjie Street, Haidian District, Beijing  
Tel: 8610-82169288 82169388  
<http://www.sinomach-auto.com>  
<http://www.ctcai.com>