

2013年第一季度中国进口汽车市场报告

Report on the Imported Auto Market in China the First Quarter of 2013



目 录

Contents

前言 /5

一、2013 年 1-3 月中国进口汽车市场发展环境 /9

（一）经济环境：全球经济复苏路径依然曲折，欧洲经济的持续疲软抵消了美日经济复苏动力增强的影响，新兴市场持续增长依然是全球经济复苏的最重要拉动力量。国内经济增速仍存在下行压力，虽 PMI 显示一季度经济总体运行态势良好，但主要指数的回升具有季节性，回升幅度弱于历史同期 /9

（二）政策环境：限购、限行政策的示范效应呈现放大趋势；《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》将促进传统汽车与新能源汽车的协调发展及汽车产品结构的继续调整；政府、军队汽车采购政策有新规；汽车节能补贴政策上半年有望出台 /14

（三）国产汽车：2013 年国产汽车市场开局良好，狭义乘用车表现尤为出色；自主品牌恢复速度超过整体市场，日系品牌延续下滑趋势；国产 SUV 车型迅猛增长超过四成 /17

二、2013 年 1-3 月中国进口汽车市场特点 /21

（一）供给调整：2013 年一季度进口车市场延续 2012 年的供给调整趋势，1-3 月海关进口 22.9 万辆，同比大幅下滑 19.4%，行业正经历“去库存”阶段 /21

(二) 需求放缓：2013 年 1-2 月进口车市场销售 18.4 万辆，同比增长 16.6%，相比 2012 年同期市场增长 36%，出现增速明显放缓 /23

(三) 品牌分化：2013 年 1-3 月欧系品牌市场份额有所回落，日系品牌市场份额有所恢复，但仍低于 2012 年平均水平，美系品牌份额大幅提升 /25

(四) 车型调整：乘用车市场份额稳定，2013 年一季度市场份额 98.5%；SUV 依然是进口车市场主导车型，市场份额为 63%，同比增长 11.5%；轿车市场份额为 32.9%，同比负增长 45.1% /27

(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 87.4%，其中 1.5-2.0L 排量区间市场份额首次成为最大的区间，份额达到 35.1% /29

(六) 库存压力略减，但仍处高位：2012 年三季度进口车市场库存压力达到最高峰值，四季度进口车市场供给开始调整，截至 2013 年 3 月，库存压力有所减轻，但仍处于高位 /30

(七) 价格回升：市场库存压力有所减轻，进口车市场价格优惠幅度逐月恢复，截至 2013 年 3 月，进口车市场优惠幅度到 6.2%，比 2012 年最高幅度 11%左右，减少了近 5 个百分点；但 D 级轿车市场价格优惠幅度在 3 月份有所加大 /32

(八) 区域中西部化：2012 年全年进口车销售增长 18.7%，排名前五省份，除了受政策影响的北京外，其他的省份均低于整体增长速度，且市场份额下降；而增速高于平均增速的基本上是中西部的省份，如四川、陕西、河南、湖南等；内蒙古出现需求明显下滑 /34

(九) 港口鼎立：南方的黄埔港、上海港与北方的天津港 “三足鼎立”的态势基本确立，各港口市场份额趋稳 /35

(十) 钓鱼岛事件影响：2012 年 10 月日系车销量环比下滑四成以上，从 2012 年 12 月开始，日系品牌有所恢复 /36

三、2013 年二季度及全年中国进口汽车市场展望 /38

(一) 2013 年二季度及全年市场环境分析 /38

1、宏观经济面：全球经济的复苏力度将会继续增强，但复苏道路依然曲折；中国宏观经济二季度增长将小幅回升，宏观政策仍将以稳增长为主，新城镇化是政策的发力点，预计 2013 年全年 GDP 增长 8%左右 /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；新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；军队系统整治豪华军车禁挂军牌，遏止奢华购车之风，对豪华品牌和高档越野车冲击较大；公务车采购政策倾斜自主品牌，在“双 18”政策基础上，政策细则遏止超标购车 /39

3、国产汽车市场面：良好开局显示市场需求仍然处于强劲增长中，考虑到一线城市因城市交通拥堵和大气污染而可能颁布的限购政策，预计全年潜在增长 5-8% /42

4、新产品供给面：2013 年 4-12 月将有 42 款进口车新产品投放中国市场，其中中型车与轿车担当主角，豪华品牌产品占据半数。新产品将进一步刺激消费升级需求，但是刺激力度相比 2012 年有所减弱 /43

(二) 2013 年二季度及全年市场预测与展望 /46

1、总量预测：2013 年第二季度，进口车市场将逐步结束调整态势，海关进口量和销量将会逐步恢复正增长；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 /46

- 2、品牌结构：欧系品牌中的德系或将略有回落，英系和韩系品牌显示出增长潜力；日系品牌市场份额逐步恢复，美系品牌市场占有率有望进一步回升 /48
- 3、车型结构：因国产 SUV 产品供给速度加快、品种增多，SUV 市场占有率仍将提升但空间有限，排量结构继续下移；旅行版和 Cross 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：随着跨国汽车销售目标调整，海关进口量连续 6 个月下降后，库存压力有所缓解，终端价格有望企稳 /54
- 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 /56

附件：研究背景、研究方法、概念与定义 /57

前 言

全球经济复苏路径依然曲折，欧洲经济的持续疲软抵消了美日经济复苏动力增强的影响，新兴市场持续增长依然是全球经济复苏的最重要拉动力量。国内经济增速仍存在下行压力，虽 PMI 显示一季度经济总体运行态势良好，但主要指数的回升具有季节性，且回升幅度弱于历史同期。

2013 年 1-3 月，汽车产销 539.71 万辆和 542.45 万辆，同比增长 12.81% 和 13.18%。其中狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）累计销售 391.97 万辆，同比增长 25.4%。国产汽车市场由前两年的“微增长”，在 2013 年一季度增速重新回到 10%以上。

作为中国汽车市场的重要组成部分，2012 年中国进口汽车市场由于一些跨国汽车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，2012 年四季度进口汽车市场供给开始调整，海关进口汽车量出现 25%的下调，这种调整趋势延续到 2013 年的第一季度。2013 年 1-3 月，海关进口量 22.9 万辆，同比下降 19.4%。从市场销售来看，1-2 月进口车累计销售 18.4 万辆，同比增长 16.6%，相比 2012 年同期增长 36%和 2012 年全年增长 18.7%，出现需求增速的下滑。

正如国机汽车 2012 年底的预测，2013 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，进行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。

2013年1-3月中国进口车市场总体特征为：进口汽车市场正处于“去库存”阶段。随着市场供给的逐渐调整，整个行业呈现库存减少但压力犹存、需求放缓、价格略升、结构调整、竞争加剧的局面。

市场特征具体表现在：**品牌方面**，欧系品牌市场份额有所回落，日系品牌市场份额有所恢复，但仍低于2012年平均水平，美系品牌份额大幅提升。**车型方面**，乘用车市场份额稳定，一季度市场份额98.5%；SUV依然是进口车市场主导车型，市场份额为63%，同比增长11.5%；轿车市场份额为32.9%，同比负增长45.1%。**排量方面**，在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，一季度3.0L以下车型市场份额达87.4%，其中1.5-2.0L排量区间市场份额首次成为最大的区间，份额达到35.1%。**库存方面**，2012年三季度进口车市场库存压力达到高峰，四季度进口车市场供给开始调整，截止到2013年3月，库存压力有所减轻，但是仍处于高位。**价格方面**，市场库存压力有所减轻，进口车市场价格优惠幅度逐月恢复，截至3月份，进口车市场优惠幅度到6.2%，比2012年最高幅度11%左右，减少了近5个百分点；但D级轿车市场优惠幅度在3月份有所加大。**区域方面**，2012年进口车销售排名前五省份，除了受政策影响的北京外，其他的省份均低于整体增长速度，且市场份额下降；而增速高于平均增速的基本上是中西部的省份，如四川、陕西、河南、湖南等。

展望2013年进口汽车市场形势，**从宏观经济面来看**，全球经济的复苏力度将会继续增强，但复苏道路依然曲折；中国宏观经济二季度增长将小幅回升，

宏观政策仍将以稳增长为主，新城镇化是政策的发力点，预计 2013 年全年 GDP 增长 8%左右。**从行业政策面来看**，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；新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；军队系统整治豪华军车禁挂军牌，遏止奢华购车之风，对豪华品牌和高档越野车冲击较大；公务车采购政策倾斜自主品牌，在“双 18”政策基础上，政策细则遏止超标购车。**从国产车市场面来看**，良好开局显示市场需求仍然处于强劲增长中，考虑到一线城市因城市交通拥堵和大气污染而可能颁布的限购政策，预计全年潜在增长 5-8%。**从新产品供给面来看**，2013 年 4-12 月将有 42 款进口车新产品投放中国市场，其中中型车与轿车担当主角，豪华品牌产品占据半数。新产品将进一步刺激消费升级需求，预计刺激力度相比 2012 年有所减弱。**综合各方面因素**，预计 2013 年第二季度，进口车市场将逐步结束调整态势，海关进口量和销售量将会逐步恢复正增长，2013 年全年进口车市场需求增幅将继续回落，预计全年增长 10%左右。

具体看，**产品方面**，42 款进口车新产品将投放中国，新产品刺激依然存在，混合动力车型引入速度将进一步加快。**车型方面**，因国产 SUV 产品供给速度加快、品种增多，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**，欧系品牌中的德系或将回落，英系和韩系品牌显示出增长潜力；日系品牌市场份额逐步恢复，美系品

牌市场占有率有望进一步回升。**库存、价格方面**，行业库存下降，市场的优惠幅度有望继续回升，但 D 级轿车优惠价格回升压力较大。随着“去库存”阶段的结束，价格将企稳。**排量方面**，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。**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。

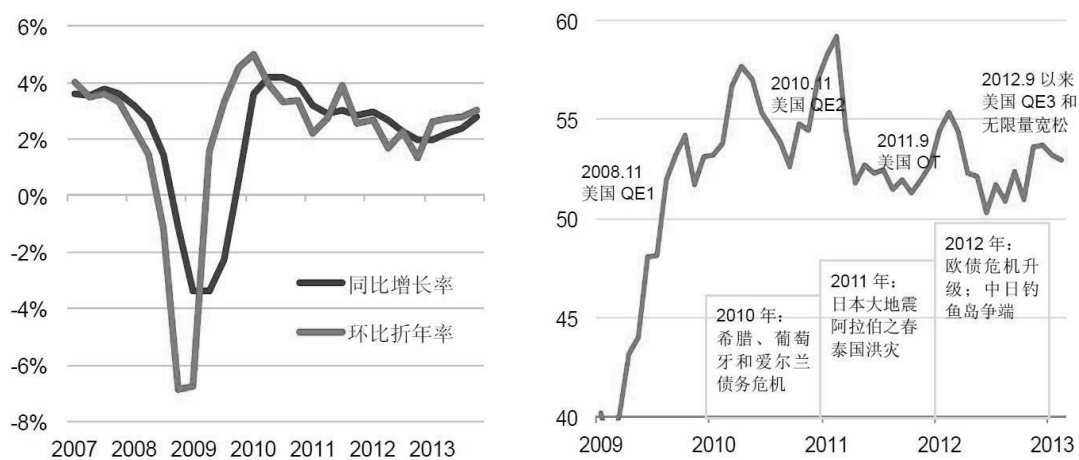
值得跨国汽车公司、进口车经销商等企业关注的是：随着宏观经济环境的变化和整个市场回归理性状态，需要重新审视及调整各自的战略，以适应中国汽车市场；进一步培育营销体系，提升市场竞争力；此外，目前跨国汽车公司和渠道经销商的上下游紧张关系仍处于临界点，应引起高度重视。

一、2013 年中国进口汽车市场发展环境

(一) 经济环境：全球经济复苏路径依然曲折，欧洲经济的持续疲软抵消了美日经济复苏动力增强的影响，新兴市场持续增长依然是全球经济复苏的最重要拉动力量。国内经济增速仍存在下行压力，虽 PMI 显示一季度经济总体运行态势良好，但主要指数的回升具有季节性，回升幅度弱于历史同期

从 2012 年底到 2013 年一季度，全球制造业与服务业综合 PMI 指数再度返回枯荣线之上，全球经济复苏力度再度增强。但欧洲经济持续疲软，塞浦路斯危机很有可能是一个示范效应，之前仅仅是经济层面的债务危机，而现在已深化到银行业，进而会影响实体经济。

图表 1 全球 GDP 增长率与全球制造业与服务业综合 PMI 指数



数据来源：BloomBerg 中国银行

1、美国经济：经济数据向好，内生动力有望推动持续增长

美国经济持续增长的内在动力正在累积，美国零售支出稳定增长，新屋和成屋销售也持续增长，工业产出增长明显。就业市场在政府部门就业减少的情况下持续上升，私有部门新增雇员较大幅度增长，失业率已下降到 7.7% 左右。

3 月 26 日，标准普尔公司发布的标普/凯斯席勒房价指数报告显示，2013 年 1 月份美国大城市房价涨速加快，涨幅创 2006 年美国房地产泡沫破灭以来的最高水平。

3 月 28 日，美国商务部公布的终值数据显示，2012 年第四季度美国实际国内生产总值按年率计算增长 0.4%，实现连续 14 个季度增长。

3 月 29 日，美国商务部公布的数据显示，2013 年 2 月份美国个人收入环比增长 1.1%，当月个人消费开支环比增长 0.7%，美国密歇根大学和路透社联合发布的报告显示，美国 3 月份消费者信心指数终值为 78.6，高于前一个月的 77.6。

尽管全球经济形势的种种不确定性，使得美国在 2013 年仍面临着诸多挑战，且居高不下的财政赤字和政府的长期债务问题，也将威胁着美国经济的增长，但美国经济数据接连向好，意味着复苏势头有可能得以延续。

2、欧洲经济：徘徊衰退边缘，政策维持宽松

2013 年一季度，欧元区经济“二次衰退”已经持续 6 个季度，欧洲经济迄今仍然徘徊在衰退边缘。经过 2012 年以来欧洲央行大手笔的宽松举措，以及欧盟各国推进一体化进程的努力，欧债危机出现企稳的曙光，但由于政策效果的滞后性，实体经济仍处于持续衰退的困境中。目前，欧洲各项经济数据指标状

况普遍不佳。英法两国的 GDP 数据均显示其经济有在此后再度陷入多重底衰退的可能，同时欧元区经济景气指数也相当糟糕，这都显示，即使能够从当前的危机脱身，欧洲的经济前景也仍无法令人乐观。

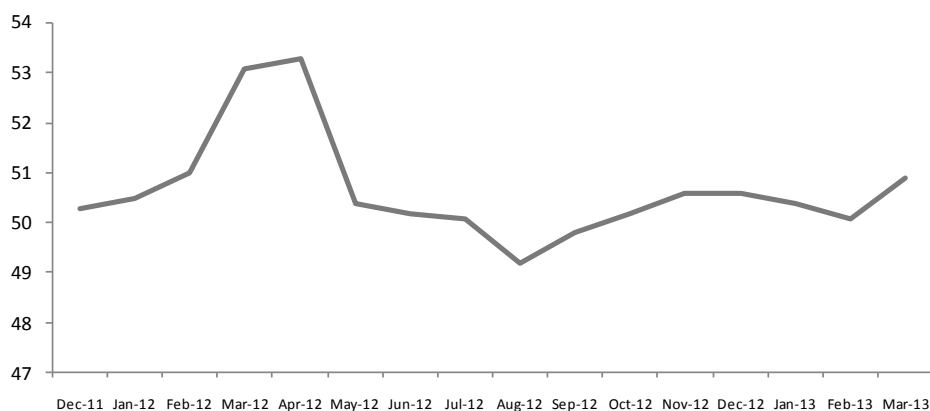
近日，地中海岛国塞浦路斯成为新一轮欧债危机的风暴眼。银行业危机、主权债务危机直至欧元危机间的传导与相互影响提醒欧债危机远未离去，解困路漫漫。

3、国内经济：增长基础不稳，经济复苏势头低于预期

2013年国内经济增速仍存在下行压力。中央政府对2013年GDP增速目标值为7.5%，以提高经济增长质量和效益为中心。同时，设定CPI 指数目标值为3.5%、M2增速目标值定为13%。对此，林毅夫分析认为：收入分配、产能过剩，以及国际经济相对不利的态势，都相当具有挑战性，但目标都设定得相当好，综合考虑了经济增长速度和质量。

2013年4月初，国家统计局和中国物流与采购联合会联合发布2013年3月制造业PMI为50.9%，连续6个月位于临界点以上。PMI显示一季度经济总体运行态势良好，但主要指数的回升具有季节性，回升幅度弱于历史同期。汇丰银行发布的3月PMI终值为51.6%，略低于51.7%的初值，但超过2月的50.4%，显示制造业运行继续小幅改善。

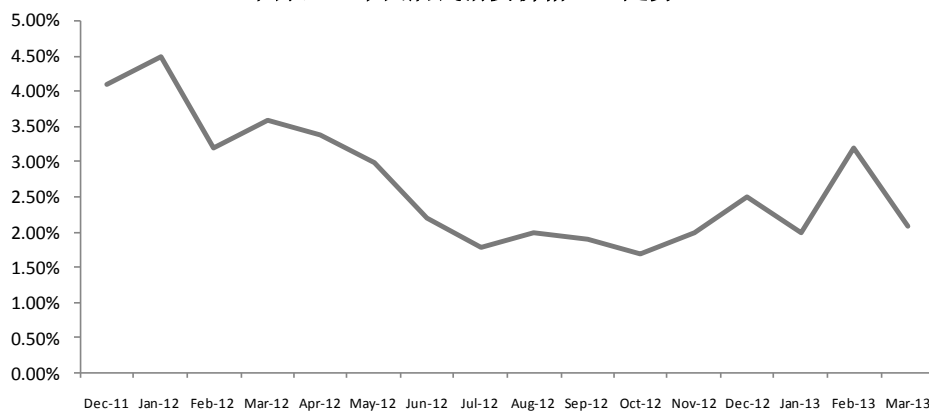
图表2 中国制造业PMI走势



数据来源：国家统计局

虽然2013年一季度中国经济基本延续了2012年四季度以来的回升势头，但回升动能依然较弱，经济复苏势头低于预期。需求方面，除了出口增长较快之外，消费和投资的增幅均在放缓。供给方面，工业生产、发电量、PMI指数等指标均表明经济回升的动能不足。

图表3 中国居民消费价格 CPI 走势



数据来源：国家统计局

受春节和恶劣天气等因素的影响，2月份物价涨幅超过市场预期，CPI上涨3.2%，比1月加快1.2个百分点。其中，食品和非食品价格同比分别上涨6%和1.9%，环比分别为2.7%和0.2%，可见食品价格上涨是2月CPI高企的主要原因。3月份CPI上涨2.1%，增幅明显回落。

投资：2013年3月，全国固定资产投资增长21.52%，创下近一年来的新高。固定资产投资继续稳步回升，投资仍然是拉动我国经济增长的重要动力。

房地产业投资增长基本趋稳，以“限购、限贷”为核心的房地产调控政策没有变化。1-3个月，房地产业投资增长显著高于2012年全年，由此带动了投资增速的回升。

制造业投资增长适度回调。2013年一季度，生产能力过剩、企业自筹资金能力下降等问题制约了我国制造业投资增长，制造业投资增长明显放缓，仅为17%，大大低于2012年全年的22%。

此外，燃气生产和供应业、烟草制品业、废弃资源综合利用业和酒、饮料和精制茶制造业固定资产投资增长较快，增速均高于45%；建筑业、水上运输业和金融业固定资产投资大幅下滑，增速均低于20%。

消费：2013年1-3月，消费增速明显放缓，全社会消费品零售总额名义增长12.4%。居民收入较快增长，消费意愿仍待增强。居民消费、购车、大件商品消费以及购房的意愿都比上季降低，消费增长仍不容乐观。

出口：2013年1-3月，出口增长18.4%，高于7.9%的2012年全年增速；进口增长8.4%，略高于2012年全年4.3%的增速；实现贸易顺差430.7亿美元，

高于 2012 年同期为 2.1 亿美元的贸易逆差，主要得益于进口强劲。由于全球经济复苏的基础仍不牢固，未来我国外需增长的可持续性面临一些挑战。

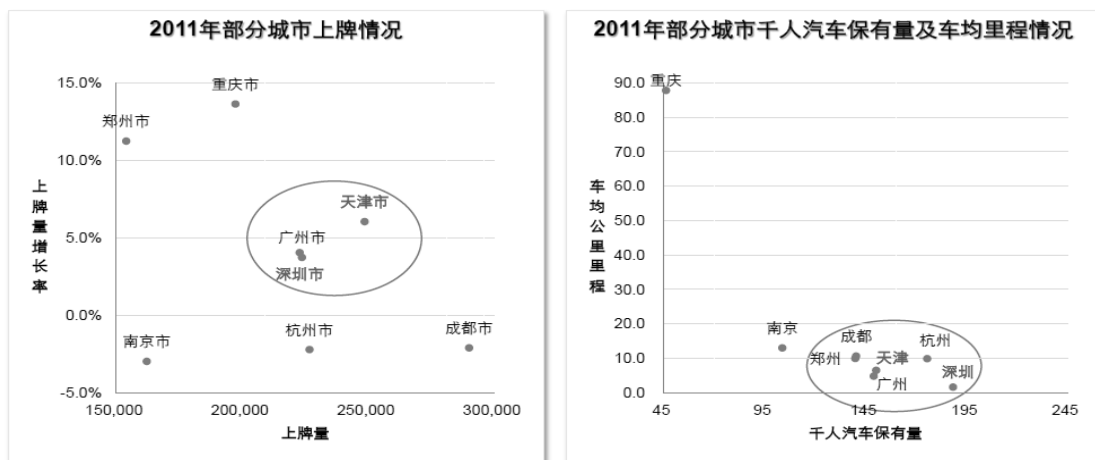
（二）政策环境：限购、限行政策的示范效应呈现放大趋势；《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》将于 2013 年 5 月 1 日正式实施，将促进传统汽车与新能源汽车的协调发展及汽车产品结构的继续调整；政府、军队汽车采购政策有新规；汽车节能补贴政策上半年有望出台

汽车产业已成为中国经济的支柱产业。但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，2012 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、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政策措施。

1、一、二级城市普遍受到交通、环保、能耗等汽车环境压力，多个城市面临限行、限购政策选择

近年来，随着中国汽车保有量和需求量快速增长，城市交通拥堵问题日益突出，城市交通面临极大挑战。为了应对汽车尾气污染和交通拥堵问题，部分大城市开始对汽车采取限制性措施。同时，尾号限行、限制外地车辆等限行措施也普遍出现。

图表 4 中国城市汽车上牌量、保有量及车均道路分析



数据来源：中国进口汽车数据库

目前，国内出台汽车限行限购政策的城市有上海、北京、广州，成都、天津、杭州等城市正在酝酿推出限行限购令。从目前发展趋势来看，将有更多的城市推出限购令，限行限购将成为特大城市应对交通拥堵的必要手段，成为一种常态。

2、《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》于 2013 年 5 月 1 日正式实施，将促进传统汽车与新能源汽车的协调发展，促进汽车产品结构调整

2013 年 3 月 20 日，工信部、发改委、商务部、海关总署、质检总局联合发布了《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》。

总体目标：实现 2015 年和 2020 年我国乘用车产品平均燃料消耗量降至 6.9 升/100 公里和 5.0 升/100 公里。取消 2012-2015 年间的阶段性目标值(2012 年

不大于109%；2013年不大于106%；2014年不大于103%；2015年不大于100%），改由企业在总目标下自行设定目标。

产品范围：增加了非插电式混合动力乘用车，去除了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。

企业范围：进口乘用车经销企业视同为进口乘用车生产企业在中国的代理，负责乘用车企业平均燃料消耗量核算的一切工作。办法所指企业产品均需通过中国强制性产品认证。

核算主体：核算主体（企业）去除企业组合概念。国产乘用车产品、进口乘用车产品企业平均燃料消耗量分别独立核算。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总经销商作为一个企业平均燃料消耗量核算主体。

3、政府、军队兴起反腐倡廉，对汽车采购政策有了新规定，高端、豪华品牌受限

近期中共中央办公厅和国务院办公厅下发“党政机关公务用车配备使用管理办法”，分别针对省部级和省部级以下单位做出了规定。此前，我国一般公务用车采购市场执行的是价格不能高于25万元、排量不能高于2.5L的‘双25’政策，后又改为‘双18’政策，即价格不能高于18万元、排量不能高于1.8L。

解放军总参谋部、总政治部、总后勤部、总装备部日前联合印发《厉行节约严格经费管理的规定》，整治豪华军车，遏止奢华购车之风。在军车管理上有了更严格的规定，非装备的奔驰、宝马、林肯、凯迪拉克、大众辉腾、宾利、

捷豹、保时捷、路虎、奥迪 Q7 等，一律不得使用军车号牌。在号牌网络管理系统车型库中，只设置军队编配的车型，豪华车型无法办理行车执照。

4、汽车节能补贴政策将修改，上半年有望出台

新能源汽车补贴将继续实施延长三年，但补贴方式将从按技术路线补贴，改为统一按节油效果补贴。更加细化的节能补贴政策将有助于提高企业技术创新的积极性和消费者的参与热情。同时，对于油电混合动力汽车在华发展是一大利好。

5、汽车召回三包政策国庆生效，执行效果待考

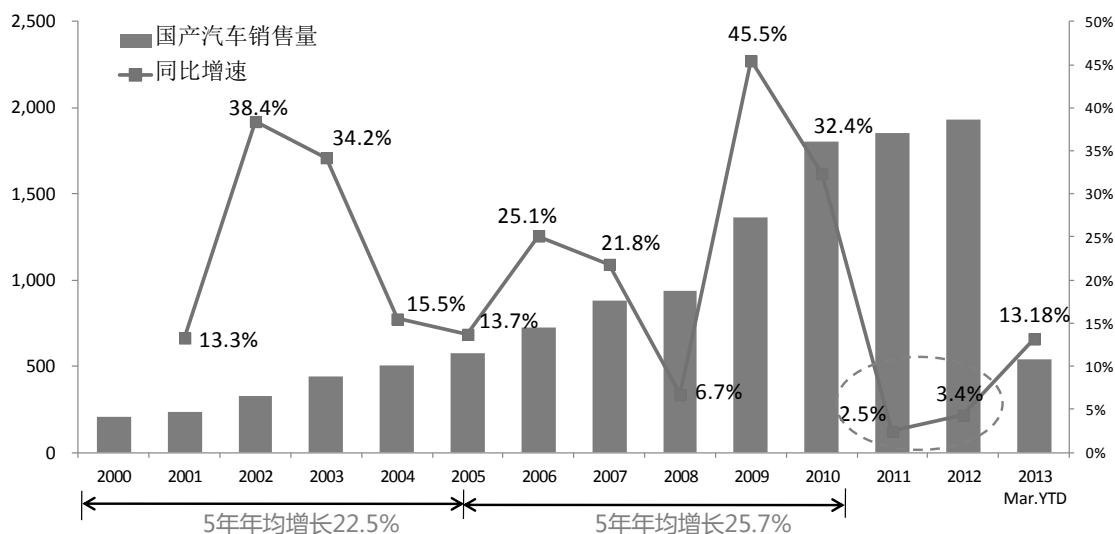
在《缺陷汽车产品召回管理条例》于 2013 年 1 月 1 日正式实施后，1 月 15 日，国家质检总局发布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》（即汽车三包规定），并于 2013 年 10 月 1 日起施行。

该条例的施行，将使汽车厂商越来越重视产品的质量，汽车经销商愈发看重服务的品质，消费者在维权行动中绝对弱势的地位能逐步得到改善。

（三）市场环境：2013 年国产汽车市场开局良好，狭义乘用车表现尤为出色；自主品牌恢复速度超过整体市场，日系品牌延续下滑趋势；国产 SUV 车型迅猛增长超过四成

2013 年一季度，国产汽车产销同比呈较快增长。中国汽车工业协会公布的数据显示，1-3 月，汽车累计产销 539.71 万辆和 542.45 万辆，同比增长 12.81% 和 13.18%；狭义乘用车累计销售 391.97 万辆，同比增长 25.37%。

图表5 2000年-2013年3月中国汽车市场发展趋势

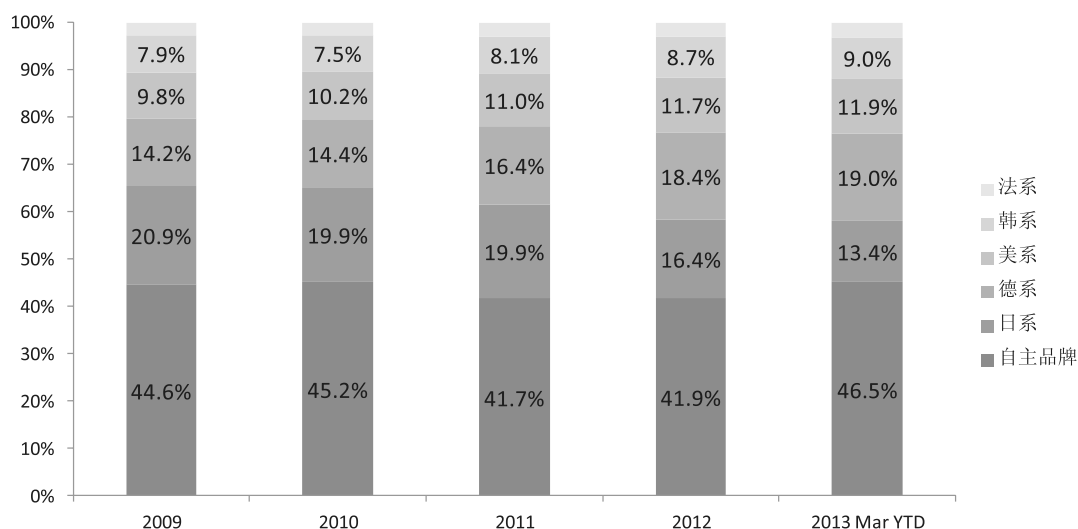


数据来源：中国汽车工业协会

从品牌来看，自主品牌在出口拉动下，恢复速度超过整体市场。据中国汽车工业协会公布的数据，1-3月，中国品牌广义乘用车销售191.31万辆，比上年同期增长18.3%，高于广义乘用车总体增长速度1.1个百分点，占乘用车销售总量的43.3%，比上年同期提高0.4个百分点，表现良好。

从派系看，日系品牌延续了2012年9月份以来的销量下滑趋势，尚未显现出明显的复苏迹象，2013年1-3月，日系品牌乘用车是销量唯一下降的派系，同比下降16%；而德系、美系、韩系和法系均为正增长，其中德系、韩系和法系均超过30%；德系、日系、美系、韩系和法系乘用车1-3月累计市场份额分别为19%、13.4%、11.9%、9%和3.2%。

图表 6 2009年-2013年3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 车型保持迅猛增长，前三个月累计同比增长 43.46%。狭义乘用车累计销售 391.97 万辆，同比增长 25.37%；其中轿车销售 297.64 万辆，同比增长 16.21%；SUV 销售 63.35 万辆，同比增长 43.46%；MPV 销售 30.98 万辆，同比增长约 1.5 倍（注：因部分交叉型乘用车划归为 MPV，由此推高增幅）。

图表 7 2013 年 1-3 月中国汽车市场产销情况

单位:万辆

| | 全年 | | | 1-3月 | | |
|-----------------------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|
| | Y2012 | Y2011 | 同比 | Y2013 | Y2012 | 同比 |
| 汽车销量总计 | 1930.64 | 1850.51 | 4.33% | 542.45 | 479.27 | 13.18% |
| 狭义乘用车 (轿车+SUV+MPV) | 1323.85 | 1221.41 | 8.39% | 391.97 | 312.64 | 25.37% |
| 轿车 | 1074.47 | 1012.27 | 6.15% | 297.64 | 256.11 | 16.21% |
| SUV | 200.04 | 159.37 | 25.50% | 63.35 | 44.16 | 43.46% |
| MPV | 49.34 | 49.77 | -0.87% | 30.98 | 12.37 | 150.44% |
| 微面 | 225.67 | 225.83 | -0.07% | 50.34 | 64.73 | -22.23% |
| 商用车小计 | 381.12 | 403.27 | -5.49% | 100.14 | 101.90 | -1.72% |

数据来源: 中国汽车工业协会

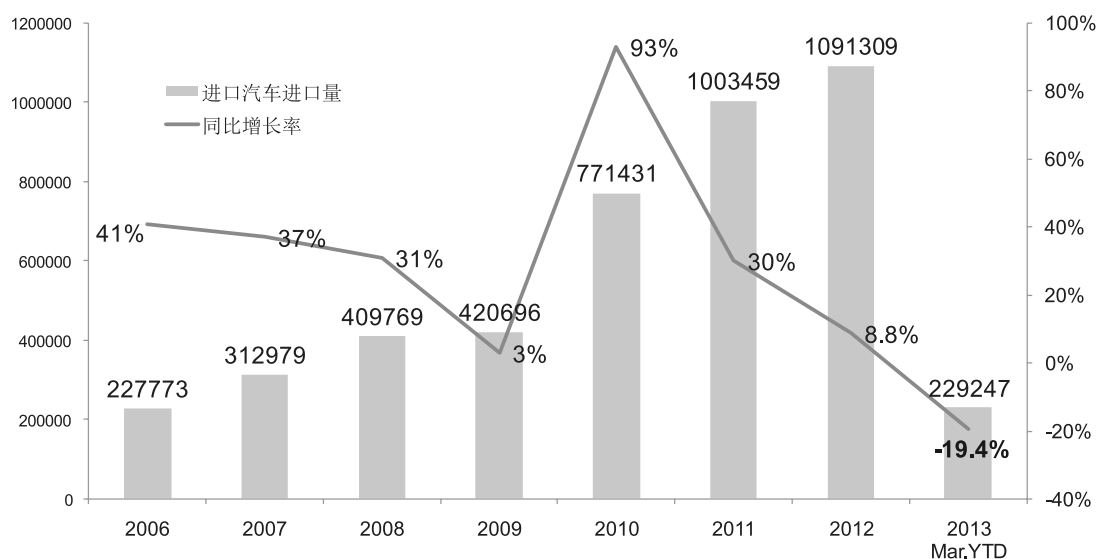
二、2013年1-3月中国进口汽车市场特点

（一）供给调整：2013年一季度的进口车市场延续2012年的供给调整趋势，1-3月海关进口22.9万辆，同比大幅下滑19.4%，行业正经历“去库存”阶段

2012年，各跨国汽车公司基于市场高增长的惯性预期，制定了40%以上较高的销售目标。前三季度，进口量同比增长高达22.6%。然而，随着欧债危机的全面蔓延，以及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，进口车行业需求增速放缓，供大于求的矛盾不断加剧。随着跨国公司纷纷理性调低目标，进口车市场供给得以调整，2012年四季度，进口量同比大幅下滑25%。

2013年初，因市场需求放缓，库存压力仍然较大的跨国公司调整了全年销量目标，进口车行业延续了2012年的“去库存”趋势，1-3月海关进口22.9万辆，同比大幅下降19.4%。

图表 8 2006 年-2013 年 3 月海关进口量 单位：辆

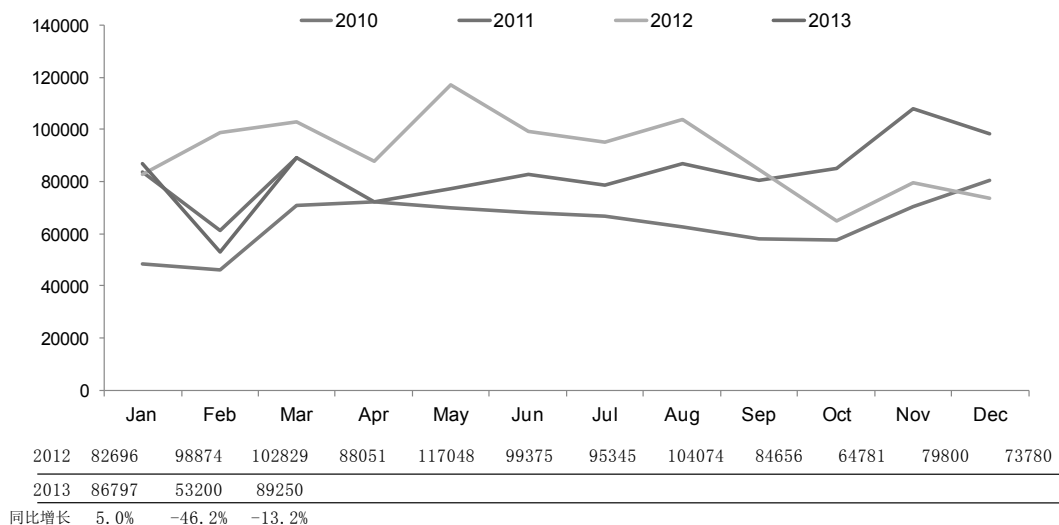


数据来源：中国进口汽车市场数据库

*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，由于 2012 年春节在 1 月，造成同期基数偏低，1 月进口量小幅上涨；2 月由于春节因素，单月海关进口量为 53200 辆，创近两年来单月进口量同比最大跌幅；3 月进一步延续了进口量的调整趋势。

图表9 2010年-2013年3月海关进口量月度走势



（二）需求放缓：2013年1-2月进口车市场销售18.4万辆，同比增长16.6%，相比2012年同期市场增长36%，增速明显放缓

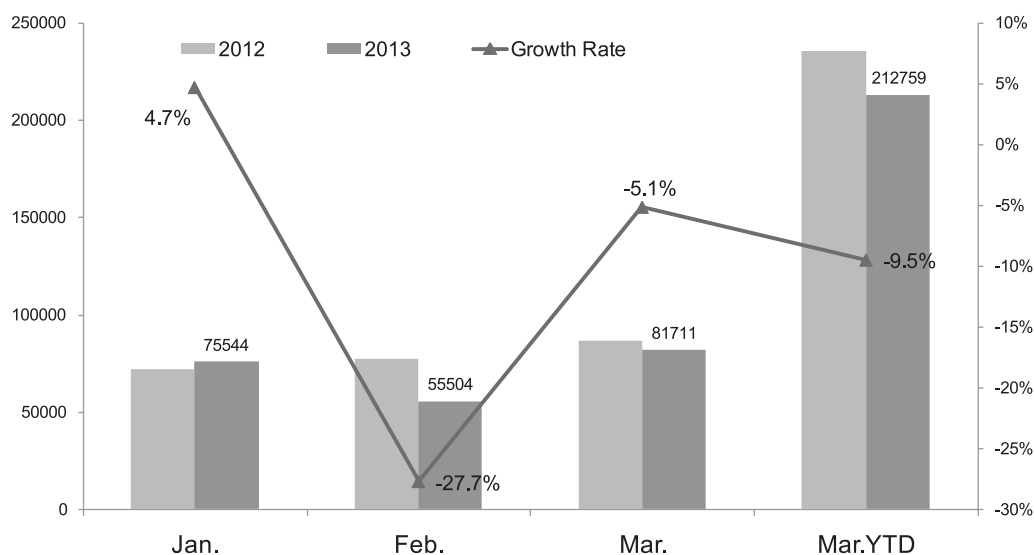
与此同时，受经济下滑等诸多因素的影响，进口车市场需求增长放缓。2013年1-2月，进口车上牌18.4万辆，同比增长16.6%，相比2012年18.7%的增长，回落2.1个百分点，相比2012年同期市场增长36%，出现增速的放缓。其中，1月份进口车上牌12.4万辆，主要是缘于2012年12月的销售高点，消费者推迟到1月份上牌，从而导致1月份上牌量的超高。二月份受春节因素对增速下滑的加成影响，上牌5.9925万辆，同比负增长22.4%。

从月度走势来看，2012年12月销售量明显违背往年的规律。正常情况下，12月份销售量是高于10月和11月份，但是2012年12月份销售量低于11月

份，而 2013 年 1 月份销售则大大超过预期，超过 12 万辆的水平。据此判断，2012 年 12 月有部分销售需求被转嫁到 2013 年 1 月份，因此 1-2 月份累计的实际增速应低于数字显示的增速，意味着增速的进一步放缓。

此外，根据中国汽车流通协会进口车工作委员信息部统计数据显示，2013 年 1-3 月 26 个进口车品牌累计销售 21.3 万辆，同比下滑 9.5%。一方面是缘于 2012 年一季度的高基数，导致需求下滑市场，另一方面，也显示市场需求增速回落的趋势。

图表 10 2013 年 1-3 月进口车联席会统计 26 个进口品牌*终端销售量累计增速



*26 个进口品牌为 Acura、Audi、BMW、Buick、Cadillac、Chevrolet、Infiniti、Jaguar、Jeep、Land Rover、Lexus、MB、MINI、Porsche、Renault、Smart、Subaru、Volvo、VW、Chrysler、Citroen、Kia、Hyundai 等，占进口车市场份额 90%左右。

数据来源：中国汽车流通协会进口车工作委员信息部

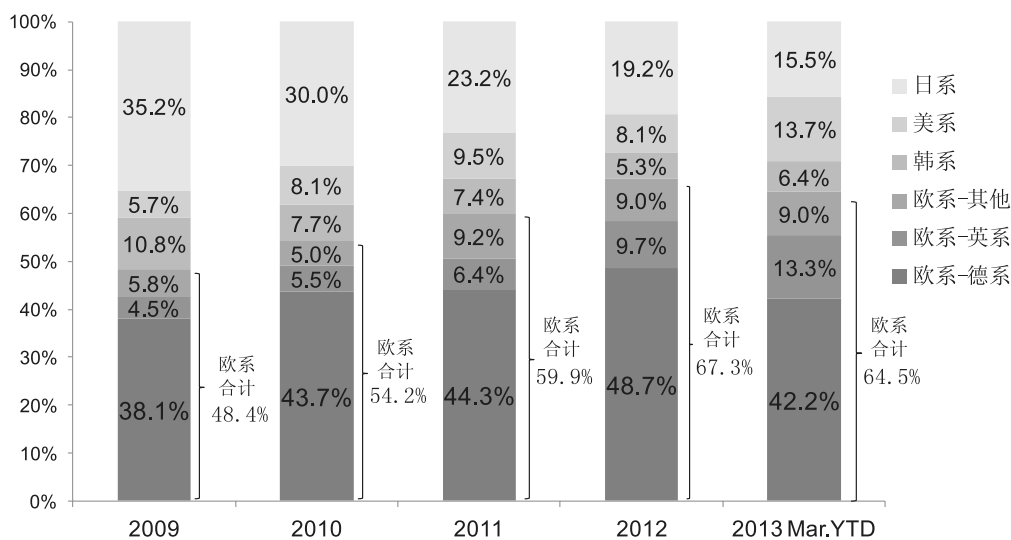
（三）品牌分化：2013年1-3月欧系品牌市场份额有所回落，日系品牌市场份额有所恢复，但仍低于2012年平均水平，美系品牌份额大幅提升

从品牌国别看，欧系品牌份额有所回落，从2012年的67.3%缩减到2013年一季度的64.5%。其中英系份额大幅提高3.6个百分点，德系回落6.5个百分点。欧系品牌，特别是德系品牌回落的主要原因是2012年供给充分，2013年的供给调整力度加大所致。

日系品牌由于钓鱼岛事件影响逐渐削弱，市场份额有所恢复，但仍低于2012年平均水平。

美系品牌份额大幅提升，主要是由JEEP品牌在2013年高目标下的供给大幅增长以及克莱斯勒、道奇品牌的供给恢复所拉动。

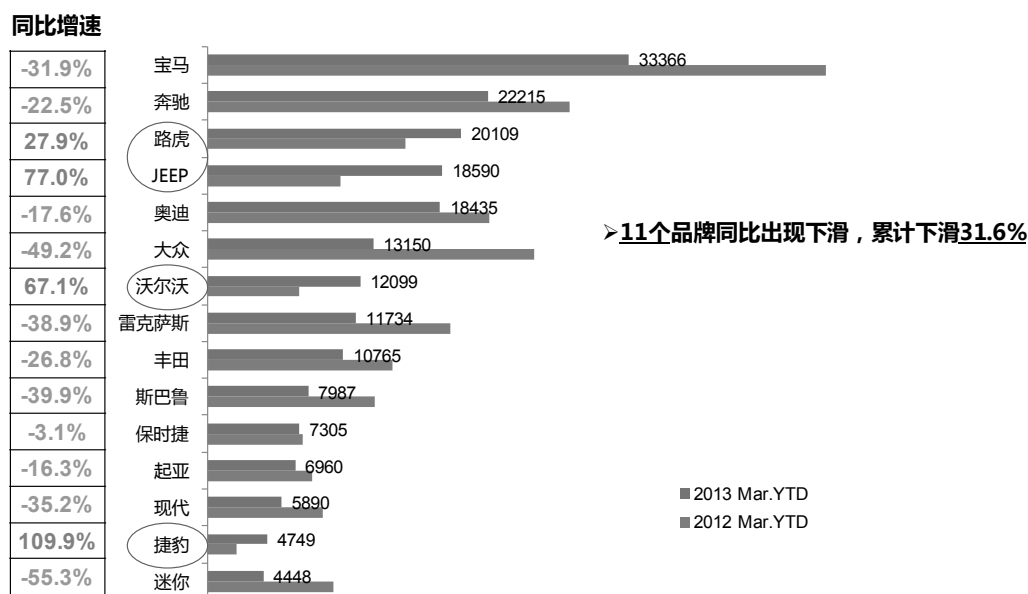
图表 11 2009年-2013年3月来源国海关进口量市场份额情况



从1-3月累计进口量来看，海关进口量调整泾渭分明，一方面是如宝马、奔驰、奥迪、雷克萨斯等大面积的下滑，另一方面是捷豹、路虎、沃尔沃、Jeep的高速增长。排名前15大品牌中，有11个品牌同比出现下滑，累计下滑31.6%。宝马、奔驰、路虎、JEEP和奥迪排名前五位。

进口量排名前15位的品牌中，豪华品牌以品牌力强、品质高、车型丰富等优势继续保持9个席位，市场份额较为稳定。

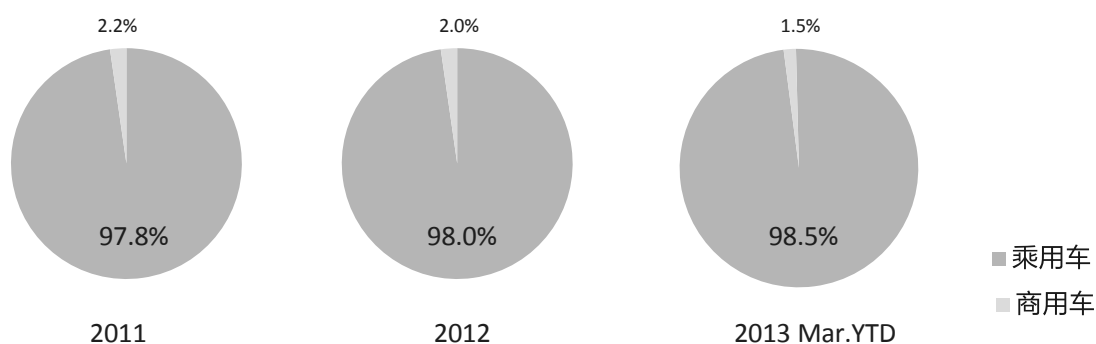
图表 12 2013年1-3月累计进口车前15大品牌情况 单位：辆



（四）车型调整：乘用车市场份额稳定，2013 年一季度市场份额 98.5%；SUV 依然是进口车市场主导车型，市场份额为 63%，同比增长 11.5%；轿车市场份额为 32.9%，同比负增长 45.1%

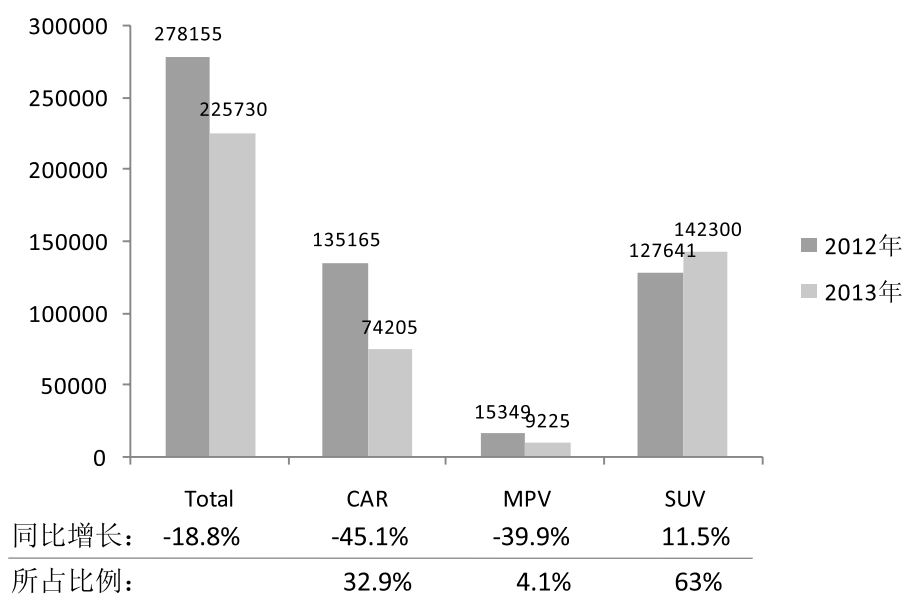
乘用车作为进口汽车的主力，占总进口量的比例在 98%左右，且逐年略有增长。今年一季度占比为 98.5%，比 2012 年增长 0.5 个百分点。

图表 13 2010 年-2013 年 3 月累计海关进口总量乘用车与商用车对比

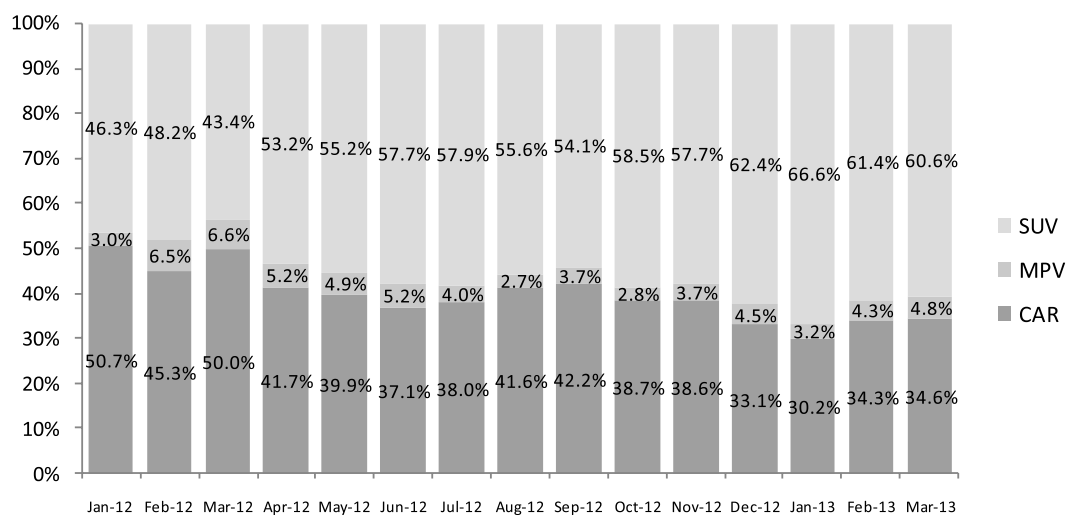


2013 年 1-3 月，乘用车累计进口 225730 辆，同比负增长 18.8%；其中轿车进口 74205 辆，同比负增长 45.1%，在三大车型中降幅最高；SUV 进口 142300 辆，同比增长 11.5%；MPV 进口 9225 辆，同比负增长 39.9%。

图表 14 2013 年 1-3 月乘用车累计进口量（分车型） 单位：辆



图表 15 2012 年-2013 年 3 月车型市场份额情况

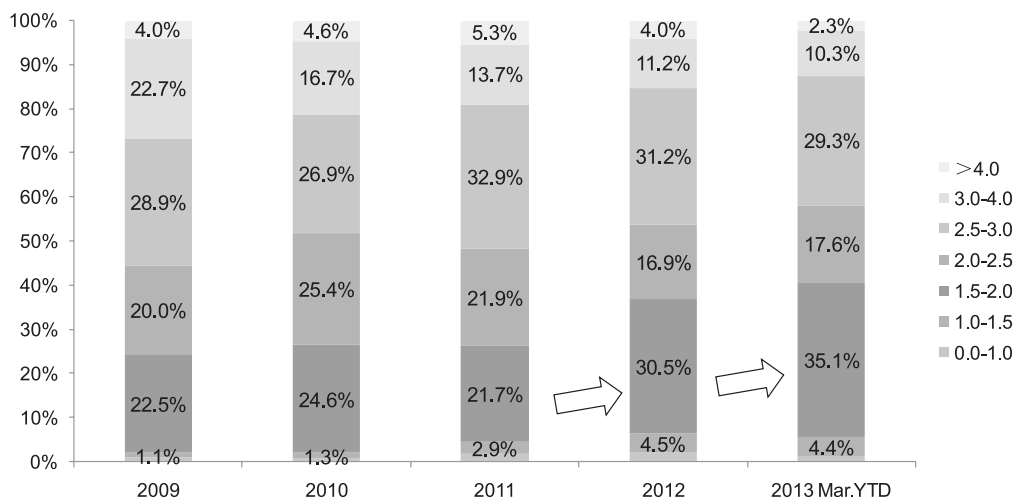


(五) 排量下移: 在国家相关政策引导下, 进口车排量进一步下移, 3.0L 以下车型市场份额达 87.4%, 其中 1.5-2.0L 排量区间市场份额首次成为最大的区间, 份额达到 35.1%

在国家相关政策引导下, 2013 年 1-3 月, 3.0L 以下排量车型占整个进口汽车市场份额的 87.4%, 已经成为市场的绝对主力车型。其中, 1.5-2.0L 排量区间累计进口量 7.92 万辆, 市场份额最大, 占 35.1%。第一次超越 2.5-3.0L 排量区间, 显示进口车排量区间下移越加明显。

1-3 月, 1.5-2.0L 排量区间市场份额成为第一大区间, 很大程度上是换代和新增排量车型的拉动, 其中包括奔驰 B 级换代产品、大众甲壳虫换代产品、福特锐界 2.0T、捷豹 XF 和 XJ 2.0T 车型。原有车型, 如路虎极光、斯巴鲁 XV、沃尔沃的 S60、V60 和 XC60 的进口数量增长也很明显。

图表 16 2013 年 1-3 月各排量区间累计进口量所占份额情况

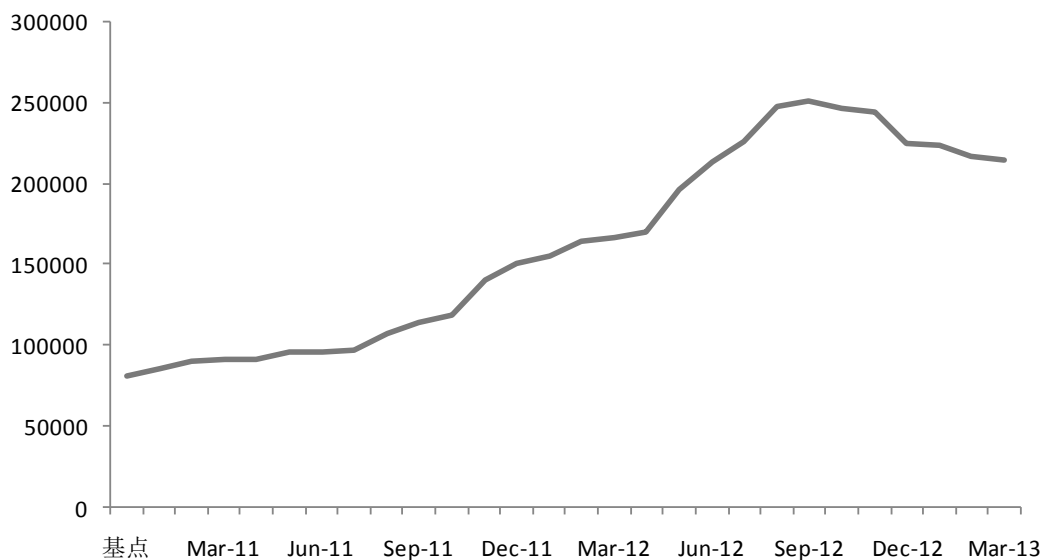


（六）库存压力略减，但仍处高位：2012 年三季度进口车市场库存压力达到最高峰值，四季度进口车市场供给开始调整，截至 2013 年 3 月，库存压力有所减轻，但仍处于高位

中国汽车流通协会进口车工作委员信息部采用 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 2013 年 3 月，统计品牌合计的库存数量在 2012 年三季度达到高点后，已经出现下降趋势，显示行业库存压力略有减弱。

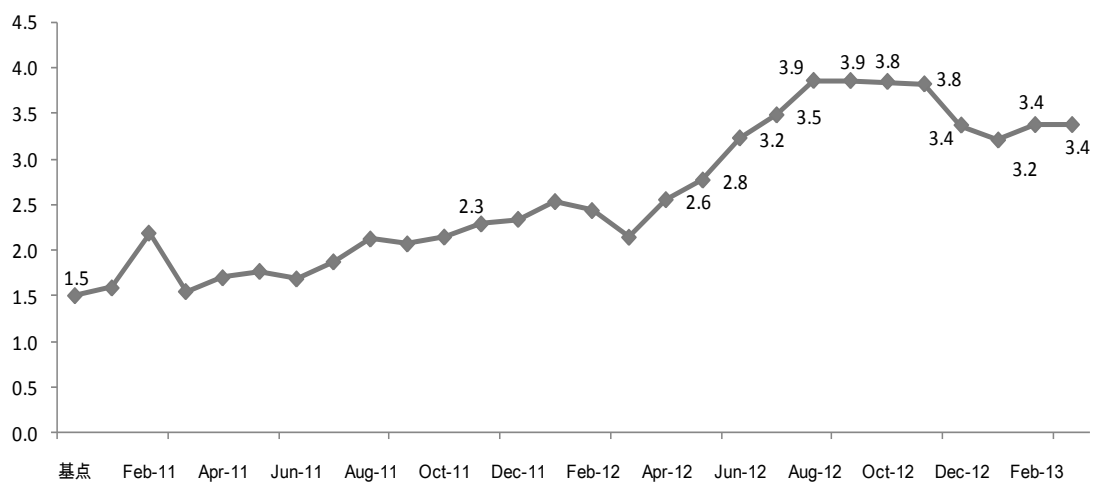
从库存深度（库存数量除以销售量）来看，行业库存深度还维持在 3 个月以上。

图表 17 2011 年-2013 年 3 月进口乘用车市场累计库存量走势



注：行业库存包含总经销商和经销商两部分库存

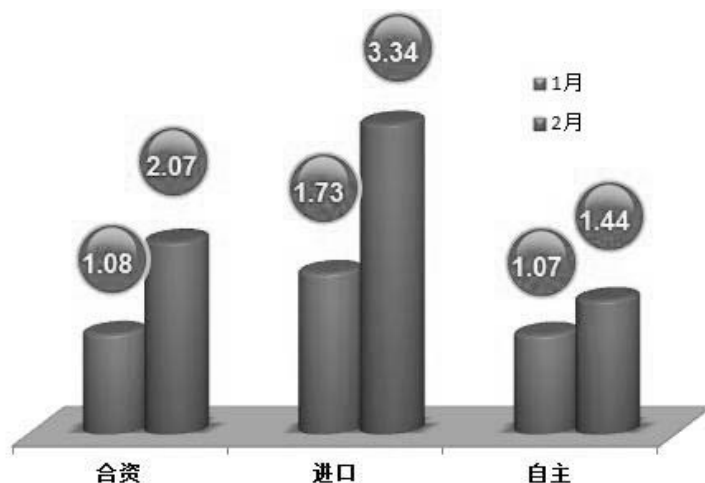
图表 18 2011 年-2013 年 3 月进口乘用车市场累计库存深度走势



注：行业库存包含总经销商和经销商两部分库存

根据中国汽车流通协会的经销商库存调研显示，2013年1月进口经销商的库存深度为1.7个月，2月由于销售较低，库存深度反弹到3.3个月，库存压力很大，经销商盈利能力大幅度下降。

图表 19 2013年2月进口、合资和自主品牌库存深度



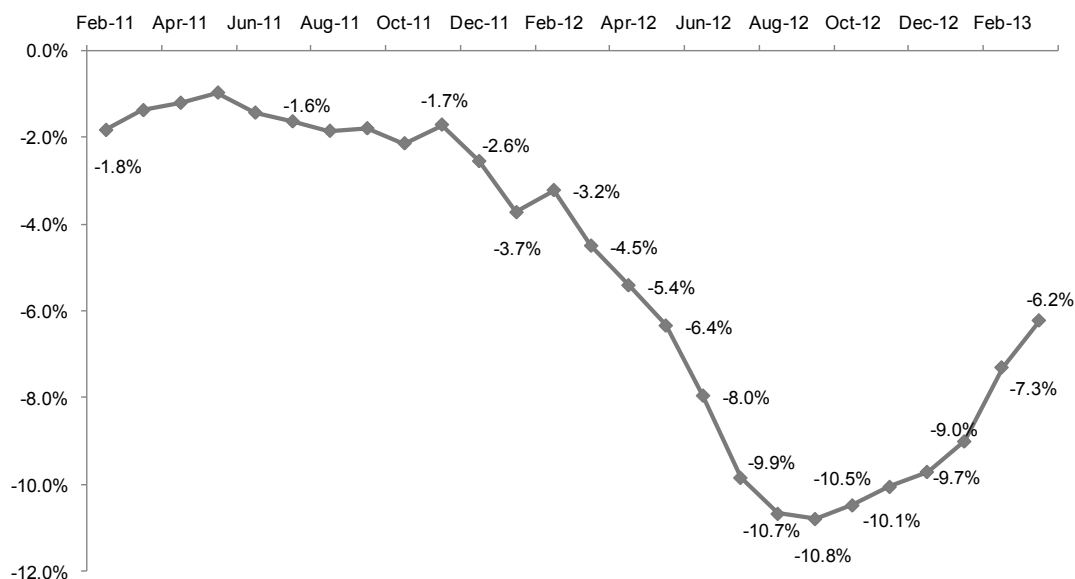
数据来源：中国汽车流通协会

(七) 价格回升：市场库存压力有所减轻，进口车市场价格优惠幅度逐月恢复，截至3月，进口车市场优惠幅度到6.2%，较2012年最高幅度11%左右，减少了近5个百分点；D级轿车价格优惠幅度在三月份有所加大

从2012年-2013年3月中国进口汽车市场终端市场价格优惠幅度走势图分析，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，到2012年10月进口车市场平均优惠金额达7.8万元，优惠幅度超过10%，优惠幅度达到最大值。随着市场供给的调整，库存压力有所缓解，终端市场的优惠幅度在逐步减少中，截止到2013年3月，进口汽车市场的终端优惠幅度在6.2%。

但是三大车型的价格走势也不尽相同，SUV和MPV车型的平均优惠逐步减少，而3月份轿车的平均优惠环比反而有所增加，特别是D级轿车（主要是豪华车）的市场优惠幅度由1月和2月平均13.3万猛增到3月份的14.7万，显示终端市场轿车销售压力较大。

图表 20 2012年-2013年3月中国进口汽车终端市场价格优惠幅度

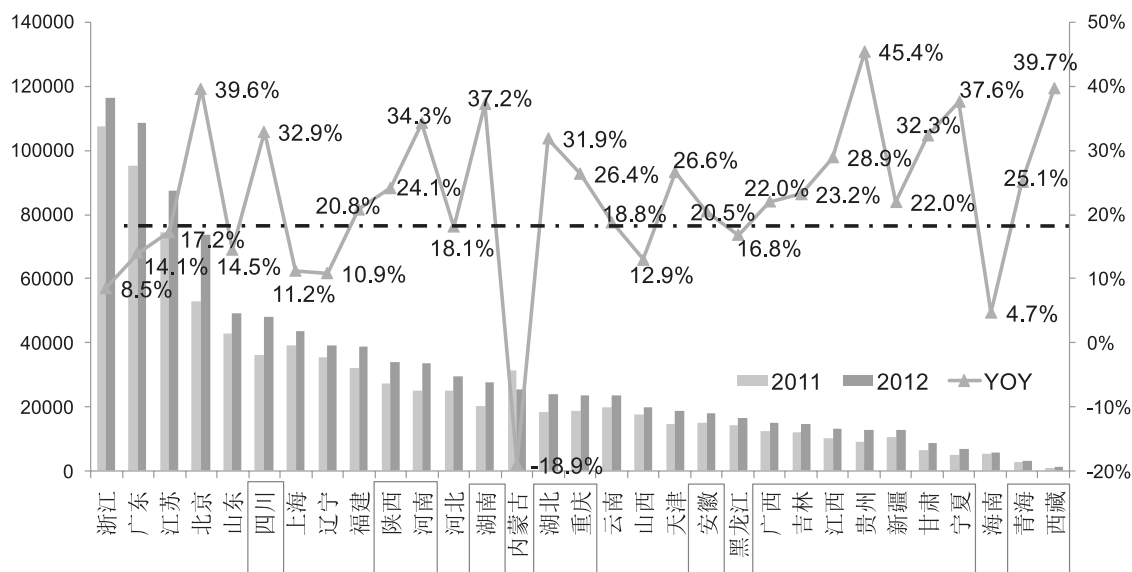


（八）区域中西部化：2012 年全年进口车销售增长 18.7%，排名前五省份，除了受政策影响的北京外，其他的省份均低于整体增长速度。且市场份额下降；而增速高于平均增速的基本上是中西部的省份，如四川、陕西、河南、湖南等；内蒙古出现需求明显下滑

2012 年全年中国进口车市场销售增长 18.7%，排名前五的省份，除了受政策影响的北京外，其他的省份均低于整体增长速度；而增速高于平均增速的，基本上都是中西部的省市，如四川、陕西、河南、湖南等；内蒙古，特别是鄂尔多斯因借贷市场出现问题等情况，进口车市场需求明显下滑。

同时，排名第一的浙江省进口车市场需求增速回落到 10%以下，进口车的市场份额也在逐年下降，从 2009 年占进口车市场份额的 13.7%，下降到 2013 年 1-2 月的 10.5%。

图表 21 2011 年-2012 年各省（市）进口车销量增速情况



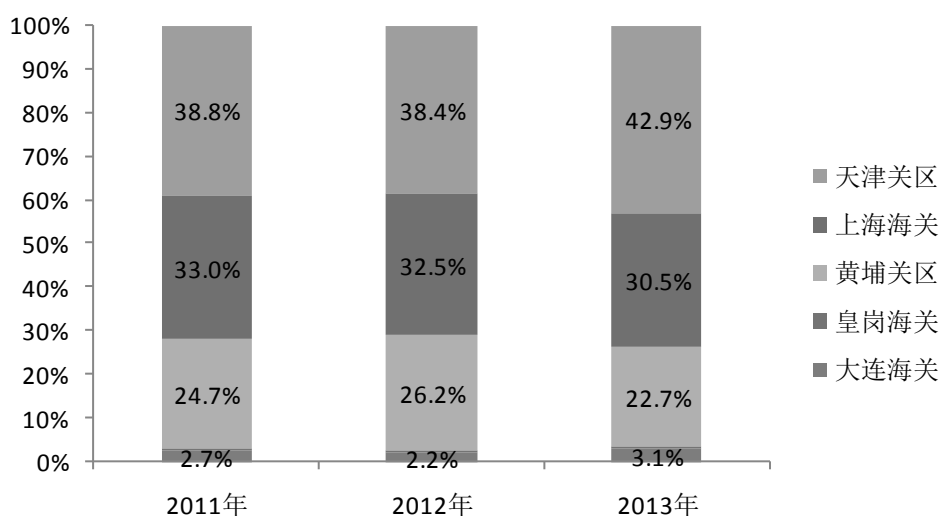
注：标红框均是增速超过整体市场的中西部省份

（九）港口鼎立：南方的黄埔港、上海港与北方的天津港 “三足鼎立” 的态势基本确立，各港口市场份额趋稳

2012 年进口汽车市场规模已达 109 万辆，伴随着进口汽车市场日趋成熟，各港口进口量市场份额趋稳。天津港仍是第一大进口车港口，2011 年，天津港累计海关进口量为 389559 辆，市场份额为 39.2%。2012 年，天津港累计海关进口量为 418877 辆，市场份额为 38%，2013 年一季度天津港进口量略有回升，市场份额为 42.9%。

华中、华南沿海地区进口汽车需求日趋稳定。2013 年 1-3 月，上海港和广州黄埔港市场份额分别为 30.5%和 22.7%，比 2012 年略有下降。

图表 22 2010 年-2013 年 3 月各港口进口量份额情况



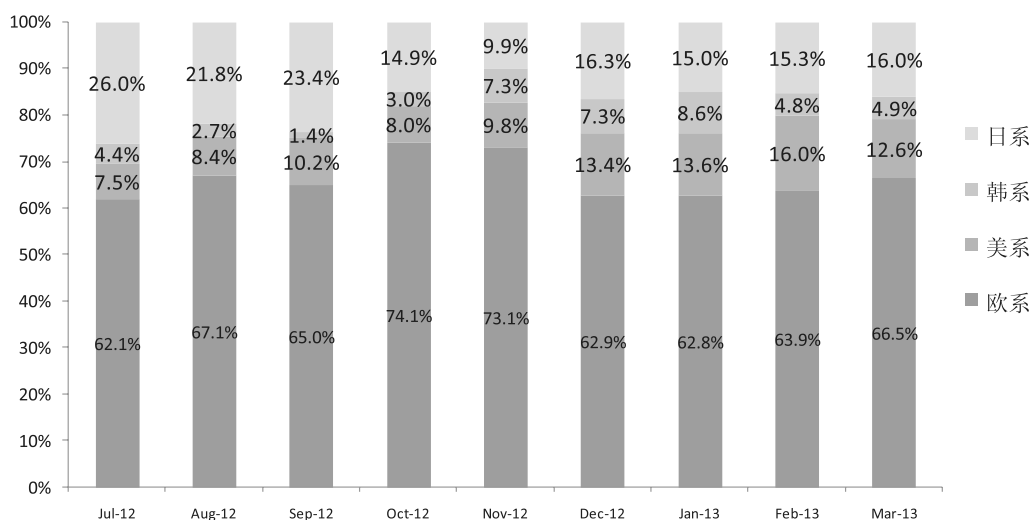
（十）日系品牌有所恢复：受政治事件影响，2012 年 10 月日系车销量环比下滑四成以上，从 2012 年 12 月开始，日系品牌有所恢复

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。

根据中国汽车流通协会进口车工作委员信息部相关数据显示，2012 年 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 9 月销售低迷形势，11 月达到份额调整的最低值，市场份额仅为 9.9%。

从 2012 年 12 月开始，日系品牌市场有所恢复。2013 年 1-3 月日系市场份额上升至 15%以上。

图表 23 2012 年 7 月-2013 年 3 月日系进口乘用车市场份额变化情况



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：全球经济的复苏力度将会继续增强，但复苏道路依然曲折；中国宏观经济二季度增长将小幅回升，宏观政策仍将以稳增长为主，新城镇化是政策的发力点，预计 2013 年全年 GDP 增长 8%

全球经济：展望二季度，预计全球经济的复苏力度将会继续增强，但复苏道路依然曲折，欧洲经济的持续疲软将抵消美日经济复苏动力增强的影响，新兴市场持续增长依然是全球经济复苏的最重要拉动力量。美国强于欧洲的复苏形态延续，塞浦路斯危机扩散有限。中国经济增长对全球经济活动影响越来越大。若中、美都能实现预期的温和复苏，2013 年全球经济温和复苏势头仍可延续。

国内经济：展望二季度，我国经济增长将小幅回升，预计 GDP 增长 8.2% 左右，比一季度有所加快，CPI 上涨 3.2% 左右。从需求结构上看，投资增速稳步回升，预计二季度投资仍将稳步回升，增速略高于一季度，在 22% 左右。消费增长缓中趋稳，预计二季度增速将小幅回升，名义增长 13%。出口超预期增长，预计二季度进口增速会有所回落，增长 15% 左右，进口增长 9% 左右。出口超预期增长是三大需求中的新亮点。

据中行预测分析称，未来一段时间，宏观经济政策既不会太紧也不会太松，在稳增长和防通胀之间寻求平衡。财政政策将更加积极，增赤、减税和增支是

其三大着力点。具体途径包括适当增大财政赤字规模，完善结构性减税，进一步优化财政支出结构。

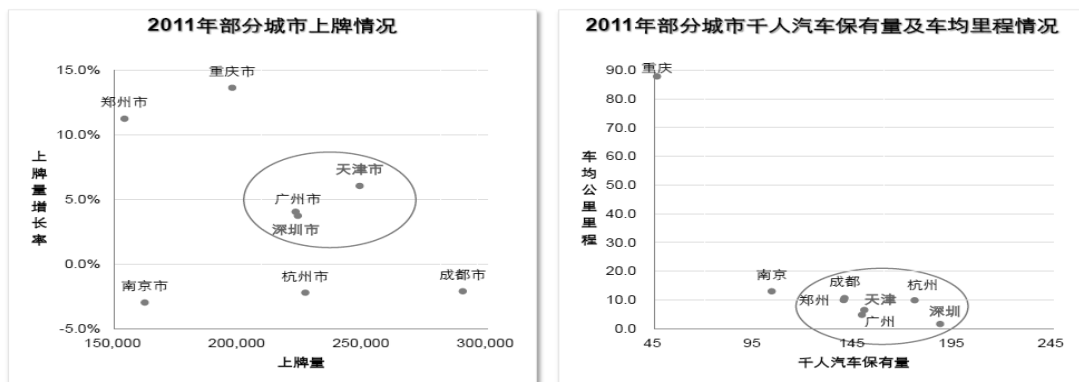
货币政策保持稳健，存准率和利率短期内将保持稳定，降准和降息的概率下降，预计全年降准 1 次，法定存贷款利率不变，央行将综合运用多种货币政策工具，确保流动性基本稳定。人民币汇率稳中有升，弹性增强，预计 2013 年人民币兑美元升值 3% 左右。从中长期看，还是需要通过加快改革来促进经济转型。

2013 年政策仍将以“稳增长”为主。新城镇化是政策的发力点。预计 2013 年全年 GDP 增长 8%。其中一季度增长 7.7%，二季度增速有望有所提升。

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；军队系统整治豪华军车禁挂军牌，遏止奢华购车之风，对豪华品牌和高档越野车冲击较大；公务用车采购政策倾斜自主品牌，在“双 18”政策基础上，政策细则遏止超标购车

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。

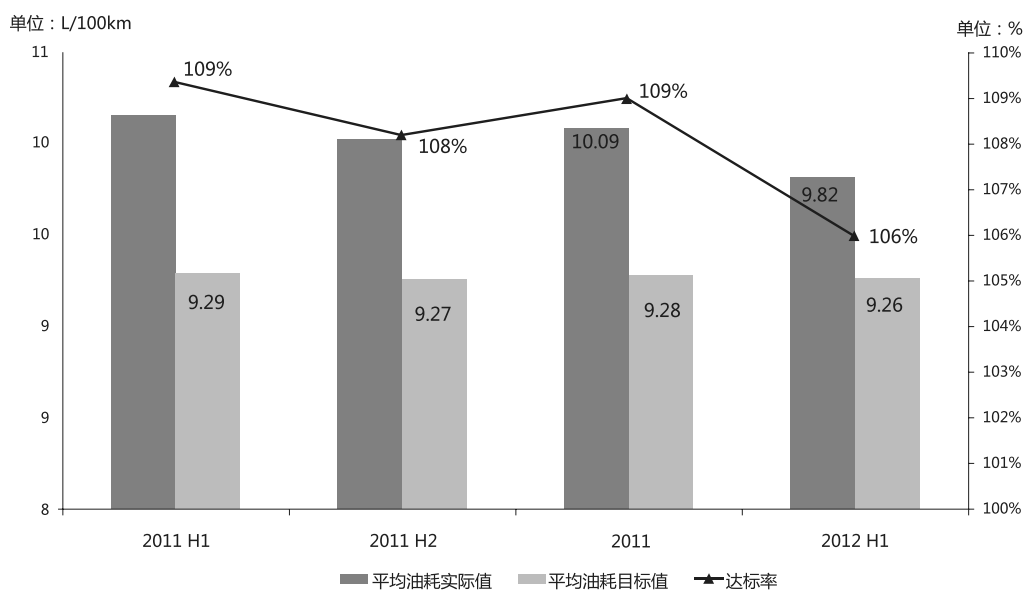
图表 24 中国城市汽车上牌量、保有量及车均道路分析



数据来源：中国进口汽车市场数据库

2013年5月1日《乘用车企业平均燃料消耗量管理核算办法》将正式实施。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。预计2013年进口乘用车达标率处于2012-2015年过渡期内稳步调整中，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



讨论中的消费税调整政策若在 2013 年出台，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。

此外，军队系统整治豪华军车禁挂军牌，实行管理责任制，谁申请谁负责、谁审批谁负责、谁核发谁负责、谁使用谁负责。非装备的奔驰、宝马、林肯、凯迪拉克、大众辉腾、宾利、捷豹、保时捷、路虎、奥迪 Q7 等，一律不得使用军车号牌。政策导向遏止奢华购车之风，对豪华品牌和高档越野车冲击较大。

公务车采购政策倾斜自主品牌，在“双 18”政策基础上，政策细则遏止超标购车。具体细则可能包括：公务用车可能在双“18”基础上继续下调标准；

省部级领导用车标准排量可能下调到 2.5L 以下，车价在 38 万元以内；副部级领导用车排量下调到 2.0L 以下，车价在 28 万元以内；使用车八年以上才可更新；退休领导不再配备专用车辆；党政机关原则上不配备越野车。

3、国产汽车市场面：良好开局显示市场需求仍然处于强劲增长中，但考虑到一线城市因城市交通拥堵和大气污染而可能颁布的限购政策，预计全年潜在增长 5-8%

中国汽车工业协会发布的数据显示，2013 年 1-3 月，国产汽车产销 539.71 万辆和 542.45 万辆，同比增长 12.81%和 13.18%。

其中国产狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）1-3 月累计销售 391.97 万辆，同比增长 25.37%。其中轿车销售 297.64 万辆，同比增长 16.21%；SUV 销售 63.35 万辆，同比增长 43.46%；MPV 销售 30.98 万辆，同比增长约 1.5 倍。日系品牌乘用车销量同比下降 16%，下滑势头有所放缓，但恢复尚需时日。

中国汽车工业协会副秘书长施建华基于中国汽车市场发展的有利因素和不利因素做出预测：2013 年我国车市总需求约 2080 万辆，其中乘用车销量约 1680 万辆，增速 8.5%，商用车销量约 385 万辆，增速 1%。其中：轿车销量 1155 万辆，增速约 7.5%；SUV 销量 246 万辆，增速 23%；MPV 约 49 万辆；交叉型乘用车销量 230 万辆，增速约 2%。

全国乘用车市场信息联席会预计，2013 年出台调控政策，市场销量为 2030 万辆，增长约 5%。狭义乘用车（轿车、SUV、MPV）仍然是汽车市场增长的主要动力，2012 年和 2013 年狭义乘用车的市场增长率估计都是 7%左右，比商用车的

增速快很多；广义乘用车为 1640 万辆，商用车为 390 万辆；狭义乘用车为 1418 万辆，微型客车为 222 万辆；轿车约 1110 万辆，MPV 约 68 万辆，SUV 约 240 万辆。

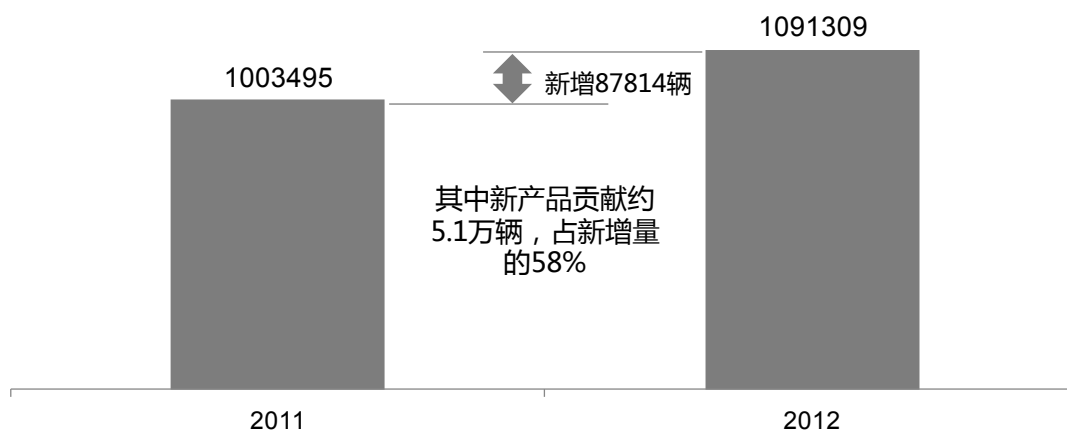
国家信息中心预计：2013 年汽车市场销量预计为 2100 万辆，同比增长 8%。其中，乘用车销量 1522 万辆，同比增长 10%；商用车 350 万辆，同比增长 8%；微客 227 万辆，同比增长 3%。

2013 年的良好开局显示市场需求仍然处于强劲增长中，但展望全年，考虑到一线城市因城市交通拥堵和大气污染而可能颁布的限购政策，业内预计国产汽车市场 5-8% 的需求增长速度，乘用车增速在 7-10% 之间。

4、新产品供给：2013 年 4-12 月将有 42 款进口车新产品投放中国市场，其中中型车与轿车担当主角，豪华品牌产品占据半数。新产品将进一步刺激消费升级需求，但刺激力度相比 2012 年有所减弱

根据中国进口汽车市场数据库统计显示，2012 年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 年新产品增量贡献图



据不完全统计，2013 年 4-12 月，进口车市场将有 42 款新车陆续上市，其中全新产品 20 款，换代车 10 款，增添版本 12 款。在 20 款全新产品中，有 12 款轿车，3 款 SUV，3 款旅行车，2 款 MPV。

新产品中以中型车与轿车担当主角，豪华车占据半数。新产品将进一步刺激消费升级需求。

2013 年一季度统计上市新产品 16 款，加上 4-12 月的 42 款新产品，累计数量少于 2012 年全年的 71 款产品，因此新产品的刺激力度相比 2012 年有所减弱。

图表 27 2013 年 4-12 月即将上市的进口车新产品（不完全统计）

| 品牌/车型 | 上市时间 | 所属细分市场 | 换代/新品 |
|-----------------------|------------|------------|-------|
| 奥迪/Q5 3.0T | 2013 年二季度 | 紧凑型豪华 SUV | 增添版本 |
| 奥迪/RS5 敞篷版 | 2013 年二季度 | 中型豪华轿车 | 增添版本 |
| 奥迪/A8 2.0T 混动版 | 2013 年 | 大型豪华混合动力轿车 | 增添版本 |
| 奥迪/R8 Coupe 版 | 2013 年下半年 | 大型豪华轿车 | 增添版本 |
| 奥迪/R8 敞篷版 | 2013 年下半年 | 大型豪华轿车 | 增添版本 |
| 奥迪/RS5 敞篷版 | 2013 年下半年 | 中型豪华轿车 | 增添版本 |
| 宝马/3 系 GT | 2013 年下半年 | 中型豪华轿车 | 全新 |
| 宝马/4 系 | 2013 年底 | 中型豪华轿车 | 全新 |
| 奔驰/全新 A 级 | 2013 年 4 月 | 小型豪华轿车 | 换代 |
| 奔驰/全新 S 级 | 2013 年 4 月 | 大型豪华轿车 | 换代 |
| 奔驰/CLS 猎装版 | 2013 年 | 中型豪华旅行车 | 全新 |
| 奔驰/GL63 AMG | 2013 年 | 大型豪华 SUV | 全新 |
| 沃尔沃/V40 | 2013 年 4 月 | 紧凑型豪华轿车 | 全新 |
| 沃尔沃/V40 Cross Country | 2013 年 4 月 | 紧凑型豪华轿车 | 全新 |
| 大众/高尔夫 GTI 敞篷版 | 2013 年内 | 紧凑型轿车 | 增添版本 |
| 大众/甲壳虫敞篷版 | 2013 年内 | 小型轿车 | 增添版本 |
| 西雅特/Ibiza | 2013 年 4 月 | 紧凑型轿车 | 全新 |
| 西雅特/Alhambra | 2013 年二季度 | 中型 MPV | 全新 |
| 西雅特/全新 Leon | 2013 年年底 | 小型轿车 | 换代 |
| 保时捷/新 Cayman | 2013 年 4 月 | 中型豪华轿车 | 换代 |
| 捷豹/F-Type | 2013 年 4 月 | 中型豪华轿车 | 全新 |
| 雷诺/新风朗 | 2013 年 | 紧凑型轿车 | 增添版本 |
| 雷诺/科雷傲 2.0L | 2013 年 8 月 | 紧凑型 SUV | 增添版本 |
| 讴歌/RLX | 2013 年中 | 中大型豪华轿车 | 全新 |
| 马自达/马自达 6 | 2013 年 6 月 | 中型轿车 | 换代 |
| 丰田/Venza | 2013 年 | 中型轿车 | 全新 |

| 品牌/车型 | 上市时间 | 所属细分市场 | 换代/新品 |
|-----------------|------------|----------|-------|
| 英菲尼迪/Q50 | 2013 年年底 | 中大型豪华轿车 | 换代 |
| 雷克萨斯/IS | 2013 年下半年 | 中型豪华轿车 | 换代 |
| 起亚/换代新佳乐 | 2013 年二季度 | 紧凑型 MPV | 换代 |
| 现代/i40 | 2013 年二季度 | 中型轿车 | 全新 |
| 现代/i40 旅行版 | 2013 年二季度 | 中型旅行车 | 全新 |
| 现代/索纳塔混合动力版 | 2013 年底 | 中型混合动力轿车 | 增添版本 |
| 起亚/K9 | 2013 年四季度 | 中大型轿车 | 全新 |
| 起亚/K5 混合动力版 | 2013 年中 | 中型混合动力轿车 | 增添版本 |
| 福特/探险者 | 2013 年 4 月 | 大型 SUV | 全新 |
| 凯迪拉克/ATS | 2013 年中 | 中型豪华轿车 | 全新 |
| 雪佛兰/奥兰多 | 2013 年中 | 中型 MPV | 全新 |
| 欧宝/Insignia 旅行版 | 2013 年 4 月 | 中型旅行车 | 全新 |
| 欧宝/赛飞利 | 2013 年 4 月 | 紧凑型 MPV | 换代 |
| Tesla 电动车 | 2013 年内 | 中型轿车 | 全新 |
| JEEP/全新切诺基 | 2013 年内 | 中型 SUV | 换代 |
| JEEP/自由光 | 2013 年三季度 | 中型 SUV | 全新 |

（二）2013 年二季度与全年市场预测与展望

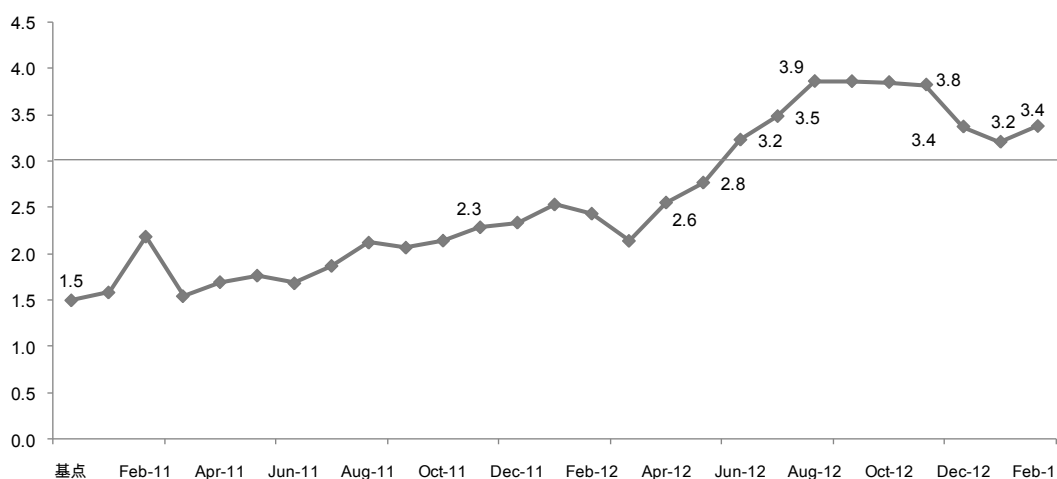
1、总量预测：2013 年第二季度，进口车市场将逐步结束调整态势，海关进口量和销量将会逐步恢复正增长；2013 年进口车市场需求增幅将继续回落，预计全年增长 10%左右

截止到 2013 年 3 月，进口汽车行业的库存深度仍在 3 个月以上，行业库存压力较高，因此，预计 2013 年二季度将延续调整态势，随着行业库存的逐步降低，预计进口车行业库存下降到 3 个月以下，进口车经销商库存下降到 1.5 个

月后，海关进口汽车数量将会逐步恢复增长态势。

随着经济的逐步复苏，加上日系品牌的恢复，进口汽车市场销售量将会逐步恢复正增长。

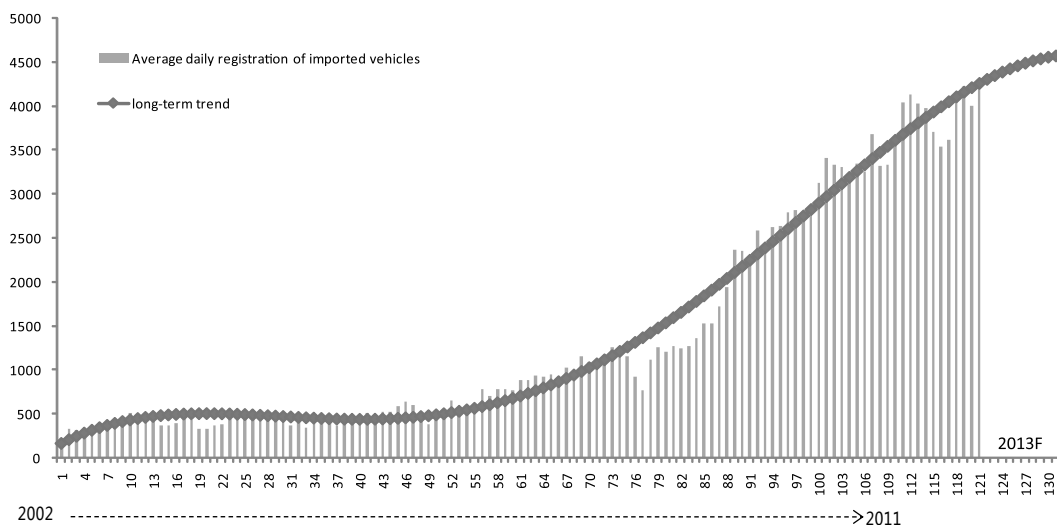
图表 28 2011 年-2013 年 3 月进口车行业库存深度



数据来源：中国进口汽车市场数据库

此外，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综合分析，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 29 进口车日均上牌量与长期趋势图



2、品牌结构：欧系品牌中的德系或将略有回落，英系和韩系品牌显示出增长潜力；日系品牌市场份额逐步恢复，美系品牌市场占有率有望进一步回升

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。2012年一季进口车前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大幅回落。

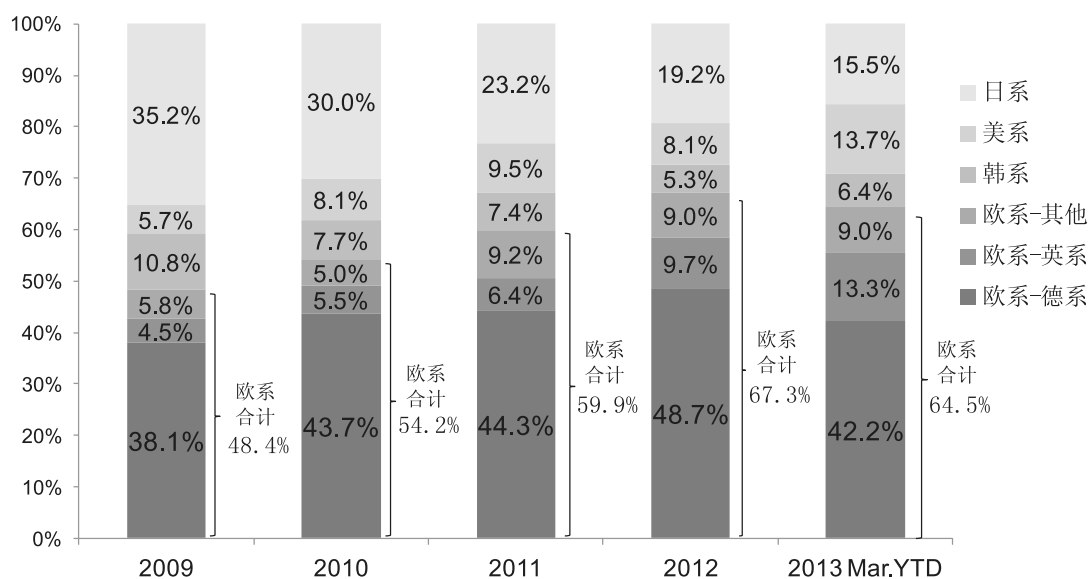
从国别来看，欧系品牌仍是中国进口车市场的绝对主力，但其市场份额2013年1-3月有所回落，从2012年的67.3%缩减到2013年1-3月的64.5%。

其中，英系份额大幅提高 3.6 个百分点，德系回落 6.5 个百分点。

2011 年底开始实施的“双反”政策，导致美系品牌市场份额有一定程度的下滑。“双反”政策将于 2013 年底到期，影响逐步被消化，其份额正在继续恢复。随着美系品牌新产品逐渐丰富产品体系、加大营销力度、谋局豪华品牌复兴，份额有望进一步提升。

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，已连续四年下降。截至 2013 年一季度，日系车在国内市场份额仅为 15.5%。由于钓鱼岛事件造成的影响逐步弱化，日系品牌销量大幅下跌状况有所改观，但完全恢复还尚需时日。

图表 30 2009 年-2013 年 3 月分品牌市场份额情况



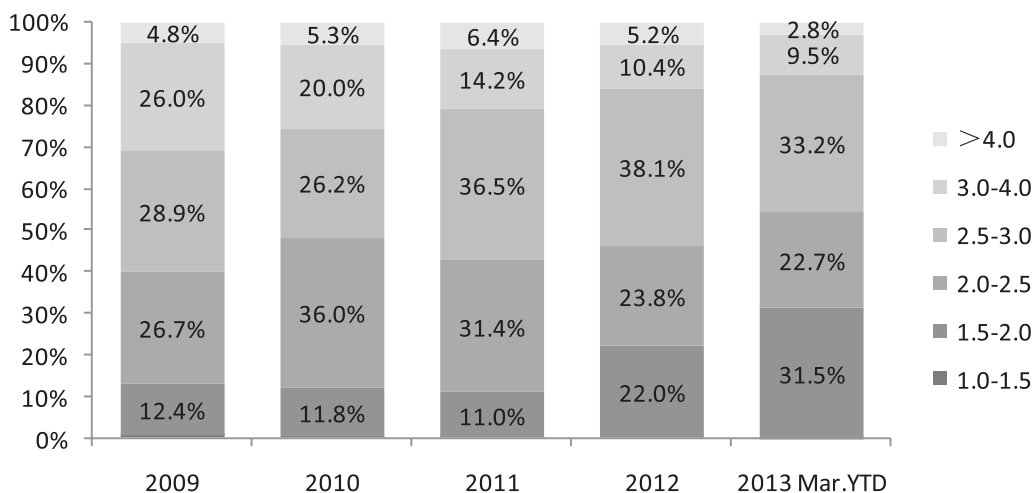
3、车型结构：因国产 SUV 产品供给速度加快、品种增多，SUV 市场占有率将提升但空间有限，排量结构继续下移；旅行版和 Cross 等个性化车型增速加快

2013 年 SUV 车型依然是进口车市场的主导车型。2013 年 1-3 月，SUV 总计进口 142300 辆，同比增长 11.5%，市场份额为 63%。在消费升级带动下，加上新 SUV 产品的持续引入，SUV 市场份额将进一步提升，但排量结构继续下移，2013 年 1-3 月 3.0 升以下份额占到 87.4%，其中 1.5-2.0L 提升 9.5 个百分点。

2013 年，随着新产品如奥迪 Q5 3.0T、JEEP 全新切诺基、自由光、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，排量结构也将继续下移。

图表 31 2009-2013 年 3 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 Cross 车型开始被大众消费者接受。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 旅行版、奔驰 CLS Shooting Break、欧宝 Insignia 旅行版等，共同作为旅行版和 Cross 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 Cross 车型市场份额有望持续扩大。

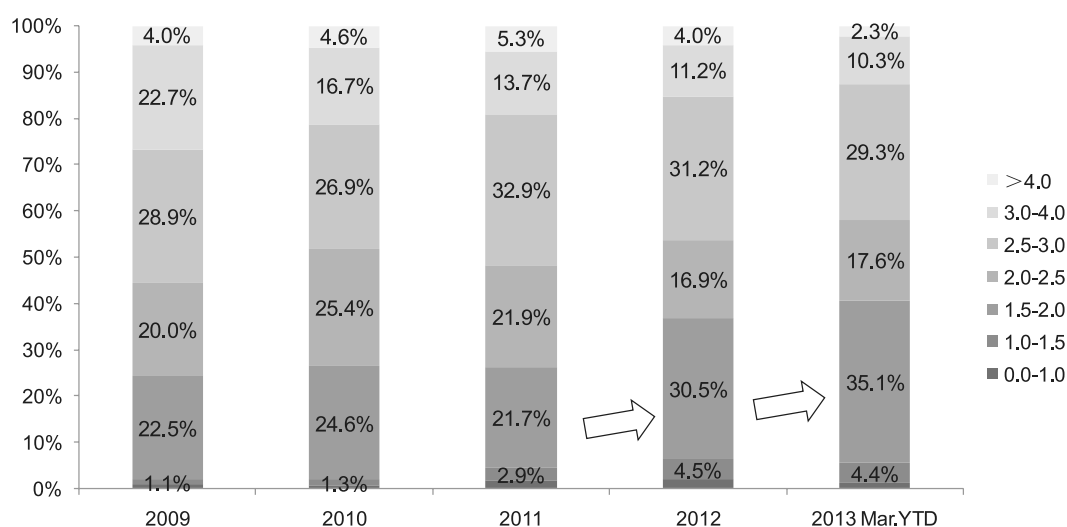
4、排量结构：1.5-2.0L 排量区间车型份额迅猛提升，混合动力车型引入速度加快，进口汽车行业的平均油耗水平将呈现明显下移趋势

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。此外，为进一步完善汽车节能管理制度，实施乘用车企业平均燃料消耗量管理，按照《国务院关于印发节能与新能源汽车产业发展规划（2012-2020 年）的通知》（国发[2012]22 号）要求，工业和信息化部、发展改革委、商务部、海关总署、质检总局制定《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》，并自 2013 年 5 月 1 日正式实施，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移趋势明显。

目前进口汽车总经销商应对《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》，降低平均燃油消耗量的主要办法有：一是导入低排量产品，二是引入混合动力车型，三是引入柴油车型，四是引入新能源车型。目前的汽车市场形势下，新能源汽车由于价格高，基础设施不完全，因此市场需求有限。柴油车型由于在某些地区不允许上牌，且油品质量不高，供应量有限等原因，导致柴油车的市场容量也是不高。因此排量下调和引入混合动力产品短期来看，将是必然趋势。

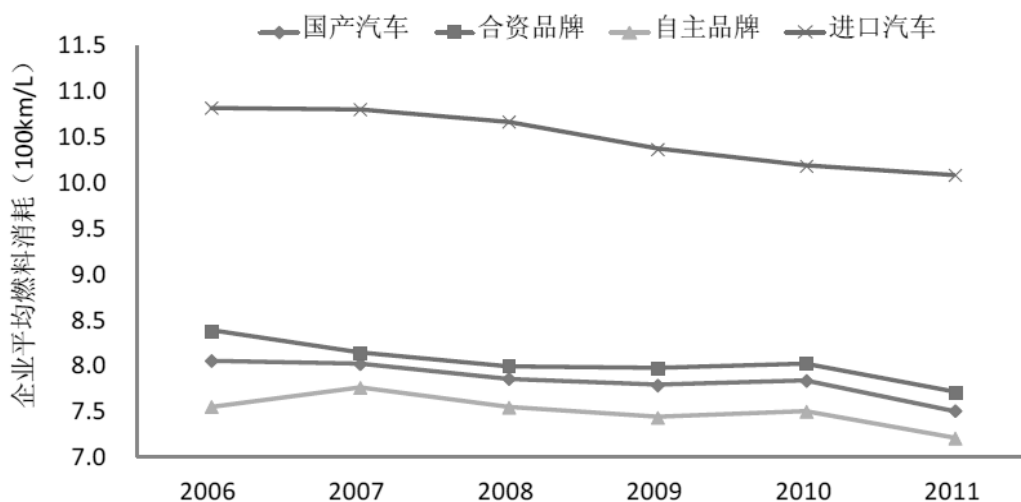
2012年下半年以来，1.5-2.0L排量区间车型进口增速迅猛提升，2013年1-3月该排量区间市场份额最大，达到35.1%。首次超越2.5-3.0L排量区间，显示进口车排量区间下移愈加明显的特征。随着1.5-2.0L排量发动机涡轮增压技术的普及，预计未来这一排量区间的车型份额仍将维持较快增长。

图表 32 2009年-2013年3月各排量区间车型所占份额情况



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；2012年，经粗略估算，平均燃料消耗量与目标值的比率为105-106%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仍很大。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，将进一步拓展市场，小排量、小型化、轻量化将成为新的发展趋势。

图表 33 2006 年-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

《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 混合动力、本田 CR-Z、雷克萨斯 ES、GS、LS 混合动力、讴歌 ILX、Fit 混合动力版、本田 Insight 等，未来混合动力车型的引入速度进一步加快。

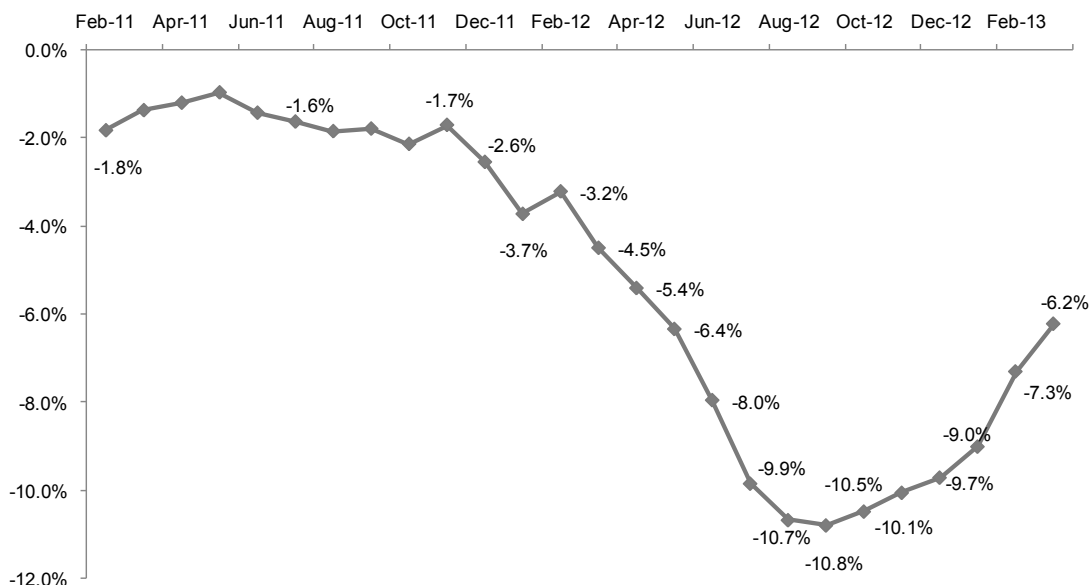
排量下移和混合动力车型的引入将带动进口汽车的平均油耗水平明显下降，以满足《乘用车企业平均燃料消耗量核算办法》的相关要求。

5、价格趋势：随着跨国汽车公司销售目标调整，海关进口量连续 6 个月下降后，库存压力有所缓解，终端价格有望企稳

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。特别是 2012 年，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逆转，终端库存压力凸显，进口车经销商被迫大幅降价促销，从而导致进口经销商出现大面积的经营亏损。

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，优惠幅度达到 10.9% 左右。随着 2012 年四季度跨国汽车公司开始调整进口汽车市场的供给量，即海关进口量，到 2013 年 3 月，连续 5 个月出现下滑，行业库存量有所减少，从而行业库存压力有所减轻，在终端市场上优惠幅度出现稳定回升。

图表 34 2011 年-2013 年 3 月中国进口汽车终端市场优惠幅度



另一方面，2012 年，进口汽车经销商承受市场压力，企业大面积亏损，承担了市场的经营风险。2013 年跨国公司与各大经销商沟通后，确定 2013 年是经销商的“追求利润年”，从而实现进口车行业的健康发展。

根据中国汽车流通协会的调查，进口汽车经销商库存仍将维持在高位，短期内市场仍将保持较大的优惠幅度。但随着跨国汽车公司销售目标调整，经销商库存降到合理水平，终端市场价格有望继续回升并企稳。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 |
| ◆ 宏观经济 指标 ◆ 经济政策 ◆ 经济形势 展望 ◆ 对进口车 行业影响 | ◆ 现行政策梳理 及解读 ◆ 未来可能实施 政策跟踪 ◆ 新政策解读与 影响评估 ◆ 对合作伙伴提 供应对建议 | ◆ 战略定位及 市场策略 ◆ 产品策略 ◆ 品牌提升策略 ◆ 渠道策略 ◆ 后服务策略 ◆ 综合应变能力 | ◆ 总体趋势分析 ◆ 分车型分析 ◆ 细分市场分析 ◆ 分品牌排名 ◆ 分排量分析 ◆ 整体/车型库 存分析 | ◆ 上牌总量与增 速 ◆ 各车型分析 ◆ 细分市场分析 ◆ 分排量分析 ◆ 中进经营品牌 表现 | ◆ 跟踪新车上市 ◆ 跟踪未来上市 产品 ◆ 特定产品详细 研究 ◆ 洞察进口产品 趋势 | ◆ MSRP跟踪 ◆ 市场成交价格 收集 ◆ 成交价格指数 ◆ 终端优惠指数 | ◆ 销售表现 ◆ 销售订单 ◆ 库存状态 ◆ 消费信贷 ◆ 客流量/人气 ◆ 成交价格 ◆ 信心指数 |
| 月度 | 即时 | 年度 | 月度 | 月/季/年度 | 即时 | 月度 | 月度 |



中国进口汽车市场 春季报告



中国进口汽车市场 夏季报告



中国进口汽车市场 秋季报告



中国进口汽车市场 策略报告



中国进口汽车市场 年度报告

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九届，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

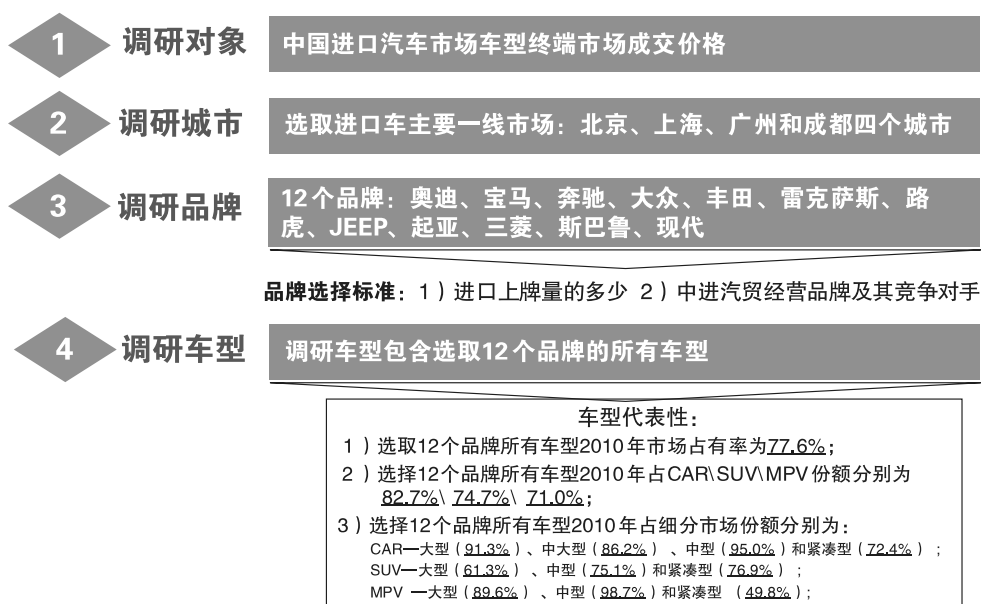


中国进口汽车市场数据库不仅涵盖了进口汽车及其相关市场的权威数据，还集成了进口汽车市场的相关信息和权威的市场研究报告。目前中国进口汽车市场数据库的数据量达到了 300 万条，信息量也有近万条。

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。

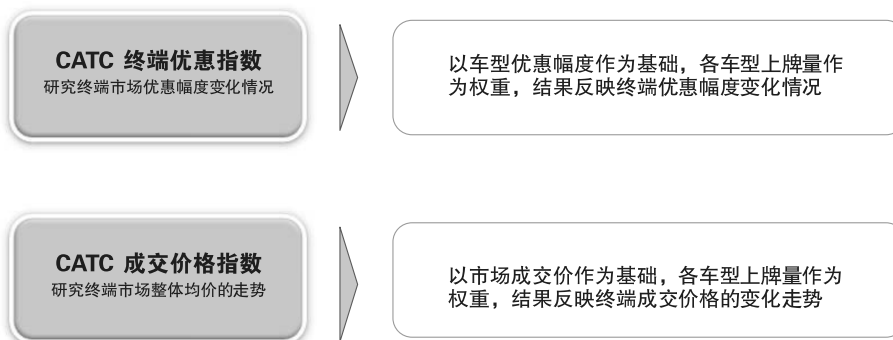
2、中国进口汽车市场 CATC 价格指数

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

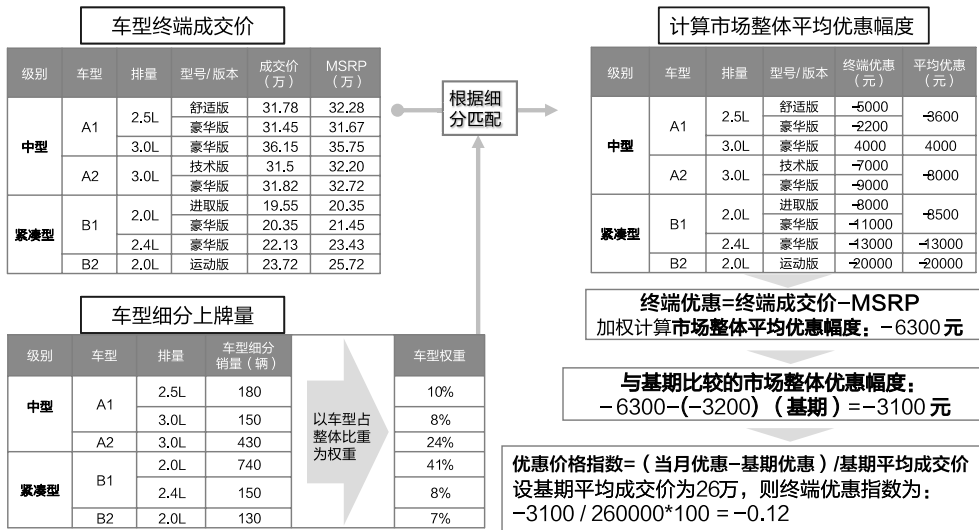
两大指数：终端优惠指数+ 成交价格指数



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

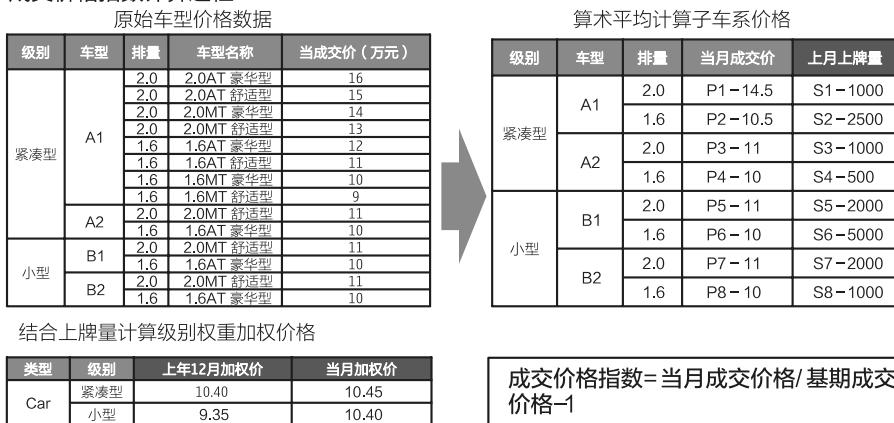
终端优惠指数计算过程示例：



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

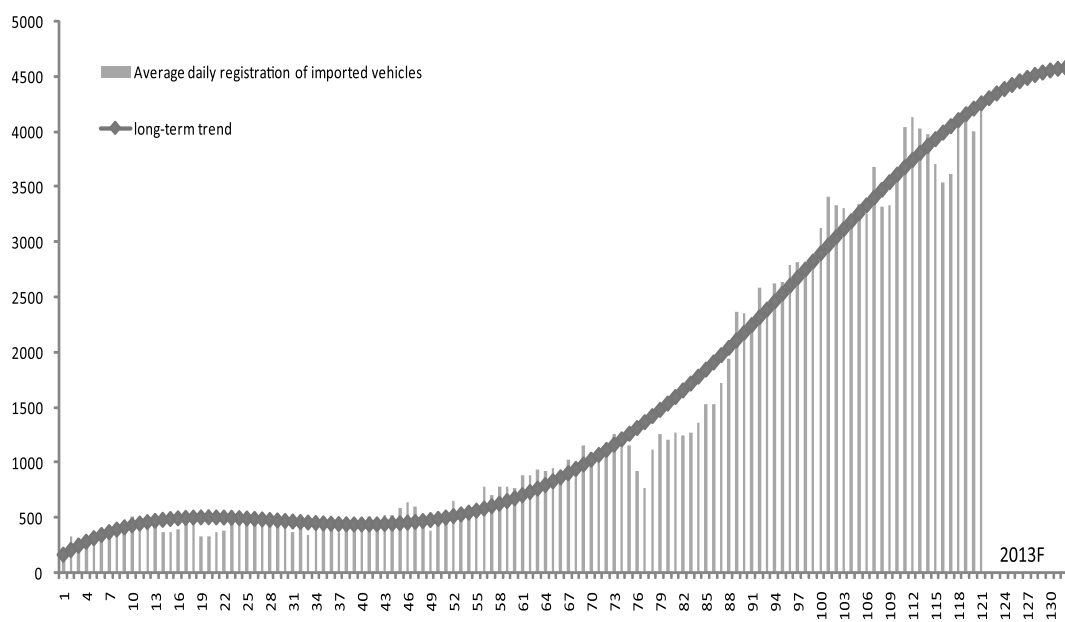
大型SUV成交价格=大型豪华SUV加权价*大型豪华SUV权重+大型基础SUV加权价*大型基础SUV权重+... ..

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-GALLARDO | 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 |
| | | 宾利-CONTINENT | 劳斯莱斯-PHANTOM | 法拉利-FIORANO | 世爵-C8 | |
| | | 豪华 | 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 |
| | | 宝马-7 | 捷豹-XJ | | | |
| | 基础 | 双龙-CHAIRMAN | 现代-EQUUS | | | |
| | 中大型 | 豪华 | 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 |
| | | 奔驰-CLS | | | | |
| | 基础 | 福特-MUSTANG | 现代-ROHENS | 现代-AZERA | 雪佛兰-CAMARO | |
| | 雷诺-LATITUDE | | | | | |
| | 中型 | 豪华 | 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 |
| | | | 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 | |
| | | 基础 | 阿尔法罗密欧-ALFAROMEIO | 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-AVENISIS | 日产-leaf |
| | | | 斯巴鲁-LEGACY | 雪佛兰-C5 | | |
| | 紧凑型 | 豪华 | 奥迪-A3 | 奔驰-B | 雷克萨斯-CT | 沃尔沃-C30 |
| | | | 宝马-1 | 大众-NEWBEETLE | | |
| | | 基础 | 本田-CIVIC | 雷诺-MEGANE | 大众-SCIROCCO | 起亚-SHUMA |
| | | | 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 |
| | 雪佛兰-VOLT | 雪佛兰-C4 | | | | |
| 小型 | 豪华 | 奔驰-A | 奥迪-A1 | 迷你-MINI | 斯玛特-SMART | |
| 基础 | 标致-207CC | 菲亚特-500 | | | | |
| MPV | 大型 | 豪华 | 奔驰-R | | | |
| | | 基础 | 丰田-ALPHARD | 克莱斯勒-Town & Country | | |
| | 中大型 | 基础 | 现代-H1 | | | |
| | 中型 | 豪华 | 奔驰-VIANO | 丰田-SIENNA | | |
| | | 基础 | 大众-MULTIVAN | 起亚-VQ | 丰田-PREVIEW | 日产-QUEST |
| 紧凑型 | 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 | |
| | | 基础 | 别克-ENCLAVE | 丰田-SEQUOIA | 丰田-LANDCRUISER | 雪佛兰-SUBURBAN | |
| | 中型 | | 豪华 | 奥迪-Q7 | 雷克萨斯-GX | 奔驰-ML | 讴歌-MDX |
| | | | | 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 | |
| | | GMC-TERRAIN | | 马自达-CX-7 | 丰田-PRADO | 双龙-Rexton | |
| | | 基础 | 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统计工作介绍

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，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，中国汽车流通协会进口车工作委员会牵头承担起进口汽车市场信息统计的工作。进口车数据统计的具体工作交由国机汽车股份有限公司来承担，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统计工作已收集的进口汽车品牌达到 26 个，销售量占整个进口车市场销售量的 90% 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

本报告为国机汽车股份有限公司制作，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

国机汽车股份有限公司

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

