

2013年第二季度中国进口汽车市场报告

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



目 录

Contents

前言 /5

一、2013 年上半年中国进口汽车市场发展环境 /9

（一）经济环境：全球经济复苏处于结构性弱势增长阶段,继续分化；中国经济仍处弱势徘徊阶段，下行压力仍在增大 /9

（二）政策环境：二、三级城市开始酝酿限行、限购政策；家用汽车产品三包规定颁布；《汽车品牌销售管理实施办法》研究调整及反垄断调查加快推进；中国酝酿对欧盟进口车进行反倾销调查 /16

（三）市场环境：国产汽车市场总体表现良好，增速相比过去两年有显著回升，狭义乘用车表现尤为出色；国产 SUV 车型迅猛增长超过四成 /19

二、2013 年上半年中国进口汽车市场特点 /21

（一）总体特征：2013 年上半年中国进口车市场仍处于“去库存”阶段。随着市场供给的结构性调整，整个行业呈现库存压力犹存、需求放缓、结构调整、竞争加剧的局面 /21

（二）供给调整：2013 年上半年进口车市场延续 2012 年的供给调整趋势，1-6 月海关进口 52.6 万辆，同比大幅下滑 10.7%，行业正经历“去库存”阶段 /22

（三）需求大幅放缓：相比 2012 年同期市场 25.1% 的增长，增速大幅下滑。据销售上牌数显示，2013 年 1-5 月进口车市场销售 44.7 万辆，同比增长 8.0%，但据中国进口汽车联席会统计终端销售数据推算，扣除去年 12 月销售后转至今年 1 月上牌的 2 万台基数，实际增速应在 3% 左右 /24

（四）品牌分化：德系品牌份额下滑，美系品牌份额大幅提升，日系品牌份额有所恢复；各品牌在供给和需求层面出现分化，沃尔沃、Jeep、路虎、保时捷供需表现良好 /27

（五）车型调整：乘用车市场份额稳定，2013 年上半年市场份额 98.7%；无论从进口量还是从销售量来看，SUV 是进口车市场绝对主力车型，市场份额在 61% 左右，同比实现正增长，是三大车型中唯一增长车型；轿车和 MPV 市场份额同比均出现下滑 /29

（六）排量下移：在国家相关政策下，进口车排量进一步下移，2013 年上半年 3.0L 以下份额达到 88.2%，比 2012 年全年的 84.8% 提升 3.4 个百分点。其中，1.5-2.0L 排量区间相比 2012 年提升 4 个百分点 /32

（七）库存仍处高位：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。2013 年一季度，库存压力有所减轻，但二季度又有所反弹，行业库存仍处于高位，特别是进口车经销商 /33

（八）价格优惠有所加大：市场处于去库存阶段，优惠幅度从去年 9-10 月份的最高平均优惠 10.9%，逐步收窄至 2013 年一季度的 6.5% 左右，但在二季度又有所加大 /36

（九）区域中西部化：进口车市场快速向中南、西南和西北区域发展，传统的华东和华北区域市场份额逐年下滑；2013 年 1-5 月销售同比增长 20% 以上的省市均是中西部地区 /37

（十）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，2013 年上半年天津港进口量略有回升，市场份额重回 40% 以上 /38

三、2013 年中国进口汽车市场展望 /40

（一）2013 年下半年及全年市场环境分析 /40

1、宏观经济面：全球经济继续低速复苏；中国宏观经济趋缓或将延续至三季度，结构调整仍是未来政策重点 /40

2、行业政策面：二、三线城市面临限行、限购政策选择，政策示范效应呈放大趋势，但对进口车影响幅度小于国产车；讨论中的消费税调整政策若出台，将使高价格、大排量产品面临更加严峻考验，对进口车影响不大；汽车三包政策将对进口汽车的销售和售后市场产生影响 /41

3、国产汽车市场面：受宏观经济的拖累、资金紧张带来的终端压力以及政府限购限行的不利影响，下半年汽车市场增长低于上半年，全年车市或将呈现前高后低的局面/45

4、新产品供给：据不完全统计，2013 年下半年仍有超过 30 款进口新车投放中国市场，加上上半年上市的新产品，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 /46

（二）2013 年下半年及全年市场预测与展望 /49

1、总量预测：第三季度，海关进口量预计将会实现正增长，四季度由于基数原因，可能出现大幅增长，但库存大的品牌仍将出现负增长；下半年市场需求增幅继续放缓，预计增长 8-10% /49

2、品牌结构：德系以外的其他欧系品牌显示出增长潜力，美系品牌市场占有率进一步回升，日系品牌市场份额逐步恢复；供需平衡的品牌有望保持稳定增长/51

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；增添版本车型和个性化车型增速加快/52

4、排量结构：在国家相关产业政策引导下，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值水平将呈现明显下移趋势/53

5、价格趋势：随着供给的回补，下半年进口汽车价格继续下移可能性大/56

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/58

附件：研究背景、研究方法、概念与定义 /59

前 言

全球经济复苏处于结构性弱势增长阶段,继续呈现分化之势,IMF 继续调降 2013 年增长预期,全球经济走出金融危机复苏之路出现意外颠簸。中国经济仍处弱势徘徊阶段,下行压力仍在增大,中国制造业继续回落,中国经济增速放缓的苗头日益明显。

2013 年上半年,国产汽车市场总体表现良好,增速较过去两年有显著回升。国产汽车产销首超 1000 万辆,分别为 1075.17 万辆和 1078.22 万辆,同比增长 12.83%和 12.34%。其中,狭义乘用车(轿车+SUV+MPV)仍是市场增长的主要动力,累计销售 773.86 万辆,同比增长 20.58%。

作为中国汽车市场的重要组成部分,2013 年上半年,海关进口 52.6 万辆,同比下滑 10.7%;从市场销售来看,1-5 月进口车累计销售上牌 44.7 万辆,同比增长 8.0%,但据中国进口汽车联席会统计终端销售数据推算,扣除去年 12 月销售后转至今年 1 月上牌的 2 万台基数,实际增速应在 3%左右,推算实际增速应在 3%左右。相比 2012 年全年 18.7%的增长,进口车需求增速出现明显下滑,更远低于 1-5 月国产乘用车销售上牌同比增长 21.39%的增速。

2012 年,中国进口汽车市场经历了由于一些跨国厂商制定过高目标而导致的库存高企、价格下探和经销商大面积亏损的不利局面,并于当年四季度至 2013 年 4 月持续调整供给,四季度海关进口量下滑 25%,同时终端销售也出现一定程度的回暖。但是,2013 年 5 月份单月进口数量回升到 10 万辆以上以及 6 月份单月进口量接近 10 万辆,致使行业库存依然较高,进口车经销商的经营压力依然较大,进口车优惠幅度又出现加大趋势。

2013 年上半年中国进口车市场总体特征为：仍处于“去库存”阶段，随着市场供给的结构性调整，整个行业呈现库存压力犹存、需求放缓、结构调整、竞争加剧的局面。

市场特征具体表现为：**供给方面**，2013 年上半年进口车市场延续 2012 年的供给调整趋势，1-6 月海关进口 52.6 万辆，同比大幅下滑 10.7%，行业正经历“去库存”阶段；**需求方面**，相比 2012 年同期市场 25.1% 的增长，增速大幅下滑。据销售上牌数显示，2013 年 1-5 月进口车市场销售 44.7 万辆，同比增长 8.0%，但数据虚高，推算实际增速应在 3% 左右；**库存方面**，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；**价格方面**，市场处于去库存阶段，优惠幅度从 2012 年 9-10 月份，最高平均优惠 10.9% 逐步收窄至 2013 年一季度的 6.5% 左右，但是从二季度开始，优惠幅度又有所加大；**品牌方面**，德系品牌份额下滑，美系品牌份额大幅提升，日系品牌份额有所恢复，各品牌在供给和需求层面出现分化，沃尔沃、Jeep、路虎、保时捷供需表现良好；**车型方面**，乘用车市场份额稳定，2013 年上半年市场份额 98.7%；SUV 依然是进口车市场主导车型，市场份额为 61.1%，同比增长 8.4%；轿车市场份额为 34.6%，同比负增长 29%；**排量方面**，在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，2013 年上半年 3.0L 以下份额达到 88.2%，比 2012 年全年的 84.8% 提升 3.4 个百分点。其中，1.5-2.0L 排量区间相比 2012 年提升 4 个百分点；**区域方面**，进口车市场快速向中南、西南和西北区域发展，传统的华东和华北区域市场份额逐年下滑；2013 年 1-5 月销售同比增长 20% 以上的省市均是中西部地区；**港口方面**，南方的黄埔港、上海港与北方的天津港“三足鼎立”的态势趋稳，2013 年上半年天津港市场份额重回 40% 以上。

展望 2013 年进口汽车市场形势，**从宏观经济面来看**，全球经济继续低速复苏；中国宏观经济中低速增长将是常态，各大机构均下调中国经济增长预期，调结构仍是未来政策重点。**从行业政策面来看**，二、三线城市面临限行、限购政策选择，政策示范效应呈放大趋势，但对进口车影响幅度小于国产车；讨论中的消费税调整政策若出台，将使高价格、大排量产品面临更加严峻考验，但对进口车影响面不大；汽车三包政策将对进口汽车的销售和后市产生影响。**从国产车市场面来看**，受宏观经济的拖累、资金紧张带来的终端压力以及政府限购限行的不利影响，下半年汽车市场增长低于上半年，全年车市或将呈现前高后低的局面。**从新产品供给面来看**，据不完全统计，2013 年下半年仍有超过 30 款进口新车投放中国市场，加上上半年上市的新产品，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。**综合各方面因素**，预计 2013 年第三季度，海关进口量预计将会实现正增长，四季度由于基数原因，可能出现大幅增长，但库存大的品牌仍将出现负增长；下半年市场需求增幅继续放缓，预计同比增长 8-10%。

具体看，**产品方面**，31 款进口车新产品将投放中国，新产品刺激依然存在，但有所减弱，混合动力车型引入速度将进一步加快。**品牌方面**，德系以外的其他欧系品牌显示出增长潜力，美系品牌市场占有率进一步回升，日系品牌市场份额逐步恢复；供需平衡的品牌有望保持稳定增长。**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空间有限，排量结构继续下移；增添版本车型和个性化车型增速加快；**排量方面**，在国家相关产业政策引导下，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；价格方面，随着供给的回补，下半年进口汽车价格继续下移可能性大；网络方面，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。

同时，中国进口汽车行业面临着挑战，随着宏观经济环境的变化和整个市场回归理性状态，中国进口汽车市场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。尤其是，部分跨国汽车公司应高度重视部分地区网络覆盖过度、全系车型库存高企、盈利能力下降，以及和渠道经销商的上下游紧张关系已经达到临界点等问题，以共同建设可持续、有质量的中国进口汽车市场。

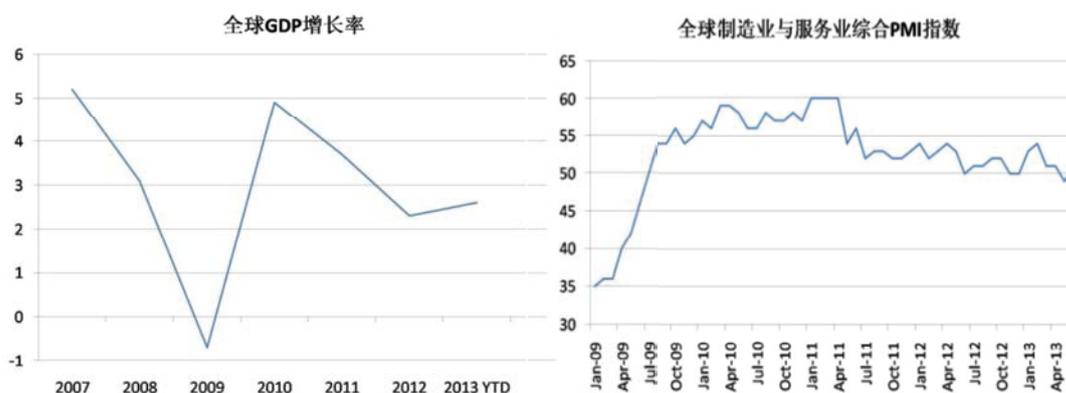
一、2013年中国进口汽车市场发展环境

(一) 经济环境：全球经济复苏处于结构性弱势增长阶段，继续呈现分化之势，全球经济走出金融危机的复苏之路出现意外颠簸；中国经济仍处弱势徘徊阶段，下行压力仍在增大，制造业继续回落，经济增速放缓的苗头日益明显，二季度 GDP 为 7.5%

1、全球经济：全球经济复苏处于结构性弱势增长阶段，继续呈现分化之势

2013年二季度，全球经济复苏处于结构性弱势增长阶段，继续呈现分化之势。GDP 环比增速 2.5%，与上季度增速基本持平。2013年6月份，全球制造业 PMI 为 50.6%，连续七个月运行在 50%以上，显示全球制造业经济活动持续增长，增势较为平缓。

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

国际货币基金组织（IMF）于 2013 年 7 月 10 日，第 5 次对全球经济增长进行预测，因新兴经济体增长放缓及欧洲陷于衰退，本次预测结果从 4 月的 3.3% 下调至 3.1%。如果美国缩减大规模货币刺激政策而引发资本逆向流动，并抑制了发展中国家的增长，那么全球经济增长可能会进一步放缓。

自 2012 年 4 月以来，IMF 在每次发布重大报告时屡屡调降 2013 年增长预估，这是全球经济走出金融危机的复苏之路意外颠簸的迹象之一。其指出：低估了欧洲经济衰退的程度，原本也没想到美国会推行阻碍经济成长的减支计划，以及新兴国家的增长减速。曾被认为是全球经济复苏引擎的新兴市场，经过数年的强劲增长，金砖国家开始进入减速期，并加剧了整体低迷的情况。IMF 将发展中国家 2013 年经济增长预估调降至 5%，包括下调金砖国家中国、巴西、俄罗斯、印度和南非的增长预估。其中，随着经济向消费型增长模式转变，中国经济减速尤其是重大风险。由于中国是全球最大的能源消耗国之一，其经济减速可能损及到大宗商品出口国。目前，因本国经济容量限制、信贷增长放缓和外部环境疲弱等因素的持续影响，新兴市场经济体更长时间内增长放缓的风险已经上升。

从 2012 年底到 2013 年二季度，全球制造业与服务业综合 PMI 指数企稳于枯荣线之上，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。主要国家或地区制造业 PMI 简述为：

美国制造业增速有所放缓。2013年6月份,美国制造业PMI,由5月的52.3%回落至51.9%,显示美国制造业经济增速较上月有所放缓。其中,生产活动保持增长,增速较上月加快,指数达到53.5%,环比上升0.8个百分点;新订单增速保持稳定,指数为53.4%,环比小幅上升0.1个百分点;新出口订单继续走弱,且降幅有所扩大,指数达到46.3%,较上月下降3.5个百分点;从业人员增长态势有所改变,较上月稍有回调,指数为49.9%,环比回落2.7个百分点;购进价格指数54.1,环比上升0.7个百分点;最终收费价格指数51.6%,环比回落0.3个百分点。

欧元区制造业活动降幅继续收窄。2013年6月份,欧元区制造业PMI达到48.8%,环比回升0.5个百分点,创出近16个月的新高,意味着欧元区制造业活动连续23个月处于下降区间,但降幅较上月继续收窄。在主要国家中,德国制造业PMI指数48.6%,创出近两个月新低;爱尔兰的制造业PMI达到50.3%,创近4个月新高;西班牙制造业PMI指数较上月继续回升,指数达到50%,创出近26个月的新高;法国、意大利、荷兰、奥地利和希腊等国的制造业PMI指数降幅均有收窄。主要分项指数显示,欧元区生产连续十六个月保持下降,但指数较上月继续回升,意味着生产活动降幅继续收窄。新订单仍处于下降区间,但降速继续放缓。就业活动连续17个月处于下降趋势,但降幅收窄,指数创出自2012年3月以来的新高。购进价格和最终产品价格较上月均有回落。

英国制造业活动继续回升。2013年6月,英国制造业PMI为52.5%,比上月调整后的51.5%,上升1个百分点,创出近25个月以来的新高,意味着英国制造业经济活动继续保持上升趋势,且增速较上月有所加快。从分项指数看,

各主要部门的生产活动出现全面回升;新订单指数连续四个月稳步增长;就业活动保持稳定;购进价格连续两个月保持下降趋势。

日本制造业 PMI 再创新高。2013 年 6 月份,日本经季调后的制造业 PMI 指数达到 52.3%,连续四个月运行在 50%以上,环比上升 0.8 个百分点,创出近两年半的新高,意味着日本制造业活动增速继续加快。从各分项指数看,新订单增速的明显加快是促成本月指数继续提升的主要动力,指数创出近三年的新高;新出口订单连续四个月保持增长,但增速放缓;在需求增长的带动下,生产活动连续四个月实现增长,增速创出近 20 个月以来的最快水平。就业活动连续两个月保持增长,增速创出近 13 个月的最快水平。购进价格继续上升,增速放缓。

印度、俄罗斯制造业增速小幅回升,巴西制造业增速与上月持平。2013 年 6 月,印度制造业 PMI 小幅回升,从 5 月 50.1%回升至 50.3%,意味着印度制造业活动增速仍保持在较低水平。其中,新订单自 2009 年 3 月以来,首次出现下降;生产活动连续两个月保持下降趋势。俄罗斯制造业 PMI 指数为 51.7%,环比上升 1.3 个百分点,显示俄罗斯制造业增速较上月有所加快。新订单增势强劲,增速创出自 2 月以来的最快水平。生产指数创出近四个月新高,但指数仍低于长期平均水平。巴西制造业 PMI 为 50.4%,与上月持平,意味着巴西制造业活动增速保持稳定。其中,生产活动和国内新订单均保持小幅增长态势。

2、国内经济:中国经济仍处弱势徘徊阶段,下行压力仍在增大

2013 年二季度受需求减弱、产能过剩和政策调控等因素的影响,我国经济增长继续放缓。投资、出口、工业和 PMI 等指标显示,中国经济下行压力仍在

增大。中国制造业继续回落，中国经济增速放缓的苗头日益明显，二季度中国 GDP 增速为 7.5%。从“三驾马车”来看，投资受制造业低迷影响略有下滑，出口在外部环境没有大的冲击下挤出水分、回归真实，消费增速受高端经营向中端转变的支撑稳中有升。

2013 年 6 月份中国制造业经理人指数 PMI 为 50.1, 滑落到荣枯临界点附近，显示中国制造业继续回落，中国经济增速放缓的苗头日益明显。其中新订单指数和出口新订单指数均回落，显示我国制造业出口和国内市场需求均有萎缩；制造业生产指数和从业人员指数也有回落，回落的直接原因是新订单指数和出口新订单指数回落，也就是市场需求萎缩；购进价格回落，有利于中下游制造企业降低成本，但是会压缩上游制造业企业的盈利空间。美联储酝酿在未来几个季度内退出量化宽松货币政策，国际大宗商品价格持续大幅度回落，新政大力推进经济增长方式转变，货币政策转向稳健，这是我国制造业 PMI 中购进价格回落的根本原因。

图表 2 中国制造业 PMI 走势



数据来源：国家统计局

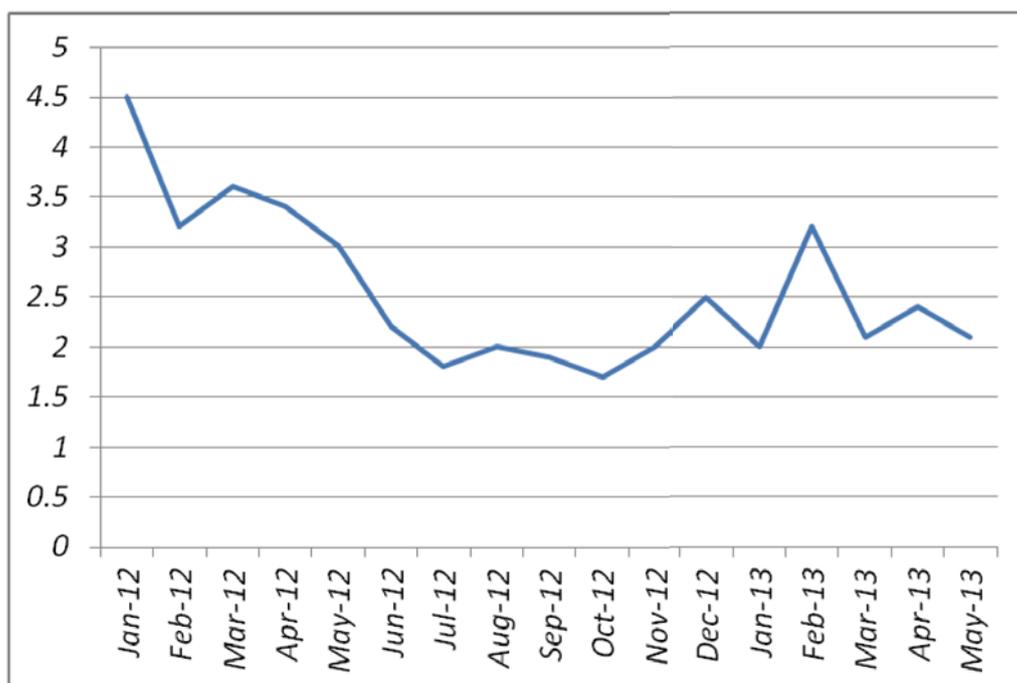
投资：二季度投资增长 20%，略低于上年同期。制造业和民间投资乏力仍将持续一段时间，基础设施建设和房地产开发投资很难进一步扩大，因此投资增长短期很难有大幅回升。预计三季度投资增长将有所加快，在 21%左右。

出口：二季度出口增长 7%，进口增长 6%。由于全球经济前景较为暗淡、人民币大幅升值的滞后影响，PMI 新出口订单仍低于 50 的枯荣线，未来中国出口形势仍不容乐观。预计三季度出口增速将小幅回升至 8%，进口增长 5%。其中受汇率影响，进入 2013 年以来，人民币汇率出现了新一轮上涨。就人民币未来走势而言，中行预计目前中国经常项目顺差占 GDP 的比重已降至 2.5%左右，这标

志着人民币汇率基本达到了均衡水平，并不存在长期持续升值的基础。综合中国经济面考虑，未来人民币双边波动仍是大概率事件。

消费：二季度 CPI 上涨 2.3%，略低于一季度的 2.4%。经济回升乏力，总需求较弱；市场流动性发生逆转，流动性紧张状态仍将持续；食品价格疲软；产能严重过剩，PPI 降幅扩大，对 CPI 有下拉作用。预计三季度增长 2.4%，全年上涨不超过 3%。

图表 3 中国居民消费价格 CPI 走势



数据来源：国家统计局

货币：6月份货币中国市场出现流动性紧张局面，市场情况异常罕见，多种因素共同导致短期偶发现象。市场流动性的基本格局暂未改变，央行将综合运用正逆回购、央票、SLO等多种流动性工具，保持市场流动性的合理稳定。

当前实体经济增长内生动力不足，市场有降息的预期和诉求，但由于房地产投资热度不减，制约了央行降息空间，预计三季度存贷基准利率保持不变，三季度通胀将维持低水平运行，资本市场难以出现较大行情，另外影子银行、地方债、房地产泡沫之间的金融链条近期不存在崩溃风险。

（二）政策环境：二、三级城市开始酝酿限行、限购政策；家用汽车产品三包规定颁布；《汽车品牌销售管理实施办法》研究调整及反垄断调查正在加快推进；中国酝酿对欧盟进口车进行反倾销调查

汽车产业已成为中国经济的支柱产业，为国民经济的发展做出了很大贡献。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，涉及行业规范与管理、进出口贸易、节能环保、汽车社会等领域。下面重点分析对进口汽车领域影响较大的政策措施。

1、二、三级城市开始酝酿限行、限购政策，全国各城市普遍受到交通、环保、能耗等汽车消费环境压力，限行已经成为各地治理交通拥堵、大气污染的一种常见手段

近年来，随着中国汽车保有量和需求量快速增长，城市交通拥堵和大气环境污染等问题日益突出，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。

6月，河北省会石家庄市制定下发了《石家庄市大气污染防治攻坚行动实施方案（2013-2017年）》。其中明确，自2014年市区内实行机动车单、双号限行。此外，还将借鉴外地经验，研究制定《石家庄市小客车数量调控规定》，自2015年起实行小客车指标摇号配置。

这意味着石家庄成为继北京、上海、贵阳、广州等地之外，又一个针对机动车实施限行限购的城市。同时也标志着二、三线城市也要采取限行、限购措施。

2、家用汽车三包规定的出台，对进口汽车的销售和后市造成较大的影响，引导车企由追求速度向追求质量、技术、服务转型

2013年1月15日国家质检总局公布了《家用汽车产品修理、更换、退货责任规定》（简称：汽车三包规定），并将于2013年10月1日起实施。

图表 4 汽车三包责任



总体要求：汽车产品生产者、销售者和修理者在质量保证期内，因汽车产品质量问题，对汽车产品修理、更换、退货的行为。其中质量保证期包括包修期、三包有效期和易损耗零部件的质量保证期。

3、《汽车品牌销售管理实施办法》的研究调整及反垄断调查，进一步规范了进口汽车总经销商的经营与管理

2005年4月1日，我国开始实施《汽车品牌销售管理实施办法》，该政策是在我国《反垄断法》制定之前出台的，目的是规范汽车品牌销售行为，促进汽车市场健康发展，保护消费者合法权益。但是其中的一些条款的规定却导致了新车销售及售后服务等领域产生诸多涉嫌垄断的行为，总经销商对经销商的

控制越发严格，如固定价格或限定最低销售价格、压库等，导致生产企业与经销商地位失衡，经销商自主经营受到限制，从而最终损害了消费者的合法权益。

2008年8月1日《反垄断法》的实施，在政府层面，商务部、发改委、工商总局先后出台了若干部门配套规章，完善反垄断制度。对于在汽车分销与售后服务领域深入研究如何进一步贯彻实施《反垄断法》，政府各部门十分关注，也已经开始着手调查汽车分销与服务领域的垄断行为。

《汽车品牌销售管理实施办法》的研究调整及反垄断调查，进一步规范了进口汽车总经销商的经营与管理。

4、中欧贸易争端或将扩大到汽车领域，中国酝酿对欧盟进口车进行反倾销调查

2013年6月4日，欧盟宣布对中国光伏产品分阶段开征关税，随后的6月5日，商务部紧急启动对欧盟葡萄酒的双反调查程序。有媒体称中国或将可能就国内汽车行业对欧盟进口豪华车可能存在倾销行为的指控展开调查，中欧贸易争端或将扩大到豪华和超豪华汽车领域。若中国对欧盟进口车进行反倾销调查，将对欧系进口汽车产生影响，从而影响进口车市场结构。

（三）市场环境：2013年上半年，国产汽车市场总体表现良好，增速相比过去两年有显著回升，狭义乘用车表现尤为出色；国产SUV车型迅猛增长超过四成

上半年，汽车市场总体表现良好，增速相比过去两年有显著回升。根据中国

汽车工业协会数据，上半年，汽车产销首超 1000 万辆，分别为 1075.17 万辆和 1078.22 万辆，同比增长 12.83%和 12.34%。

其中，狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）仍是市场增长的主要动力。上半年，国产狭义乘用车累计销售 773.86 万辆，同比增长 20.58%。

从车型来看，SUV 销售 132.98 万辆，同比增长 41.56%，仍保持快速增长态势。

图表 5 2013 年 1-6 月中国汽车市场产销情况 单位:万辆

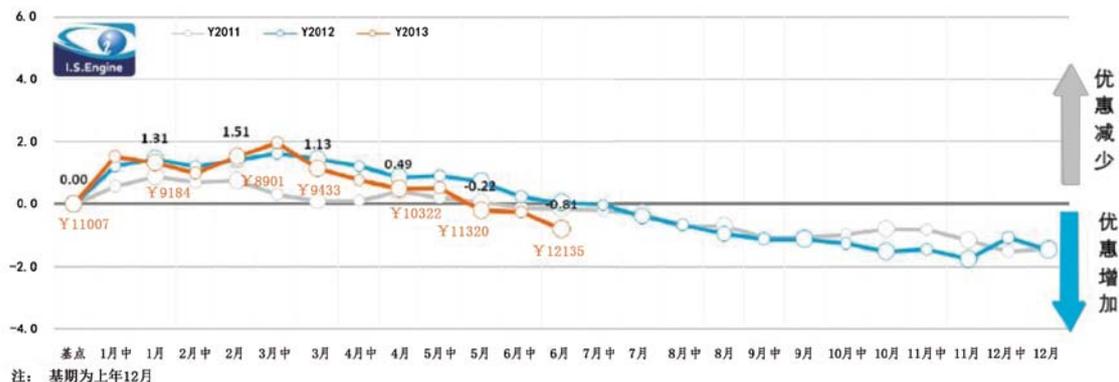
	全年			1-6月		
	Y2012	Y2011	同比	Y2013	Y2012	同比
汽车销量总计	1930.64	1850.51	4.33%	1078.22	959.81	12.34%
狭义乘用车 (轿车+SUV+MPV)	1323.85	1221.41	8.39%	773.86	641.80	20.58%
轿车	1074.47	1012.27	6.15%	584.13	522.99	11.69%
SUV	200.04	159.37	25.50%	132.98	93.94	41.56%
MPV	49.34	49.77	-0.87%	56.75	24.87	128.19%
微面	225.67	225.83	-0.07%	92.65	119.55	-22.49%
商用车小计	381.12	403.27	-5.49%	211.71	198.46	6.68%

数据来源：中国汽车工业协会

（注：因 2013 年部分交叉型乘用车划归为 MPV，由此推高 MPV 增幅）

价格方面，自 3 月起，终端整体优惠幅度逐月小幅增加，6 月销售淡季期间竞争加剧，优惠额度进一步增大。

图6 2013年1-6月狭义乘用车市场优惠指数



二、2013年上半年中国进口汽车市场特点

(一) 总体特征：2013年上半年中国进口车市场仍处于“去库存”阶段。随着市场供给的结构性调整，整个行业呈现库存压力犹存、需求放缓、结构调整、竞争加剧的局面

据中国进口汽车数据库显示，2013年1-6月中国进口汽车市场，海关进口52.6万辆，同比下滑10.7%；1-5月进口车销售上牌数显示44.7万辆，同比增长8.0%，但此数据有虚高成分，由进口车联席会数据推算出实际增速应在3%左右。同时，相比于去年全年18.7%的增长，进口车需求增速出现明显下滑，更远低于1-5月国产乘用车销售上牌同比增长21.39%的增速。

2012年，中国进口汽车市场经历了由于一些跨国厂商过高目标而导致的库

存高企、价格下探和经销商大面积亏损的不利局面，并于当年四季度至 2013 年 4 月持续调整供给，海关进口量下滑 25%，同时终端销售也出现一定程度的回暖。但是，5 月份单月进口数量回升到 10 万辆以上以及 6 月份单月进口量接近 10 万辆，致使行业库存依然较高，进口车经销商的经营压力依然较大，进口车优惠幅度又出现加大趋势。

2013 年上半年中国进口车市场仍处于“去库存”阶段。随着市场供给的结构性调整，整个行业呈现库存压力犹存、需求放缓、结构调整、竞争加剧的局面。

同时，中国进口汽车行业面临着一些问题，随着宏观经济环境的变化和整个市场回归理性状态，中国进口汽车市场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。

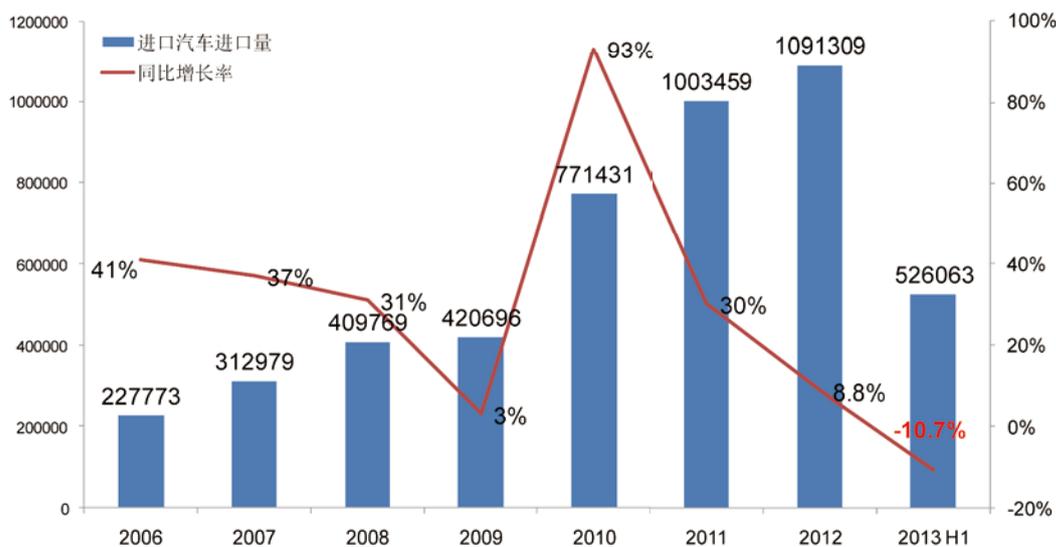
（二）供给调整：2013 年上半年进口车市场延续 2012 年的供给调整趋势，1-6 月海关进口 52.6 万辆，同比大幅下滑 10.7%，行业正经历“去库存”阶段

2012 年，各跨国汽车公司基于市场高增长的惯性预期，普遍制定了 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，宏观经济增速自 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，1-6月海关进口52.6万辆，同比大幅下降10.7%。

图表7 2006年-2013年6月海关进口量 单位：辆



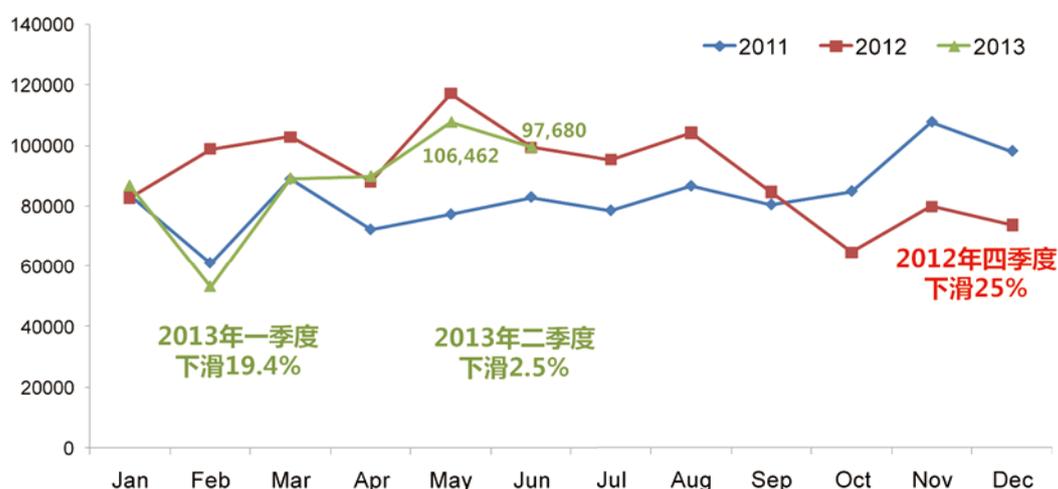
数据来源：中国进口汽车市场数据库

*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。到了第二季度，海关进口车的调整幅度大幅度减少，同比仅下滑2.5%。5月和6月两个月的单月进口量上升至10万辆左右，我们判断二季度出现结构性的补充供给，即原有库存与现有的市场需求出现不匹配的情况，从而出现库存结构的调整。

图表8 2011年-2013年6月海关进口量月度走势

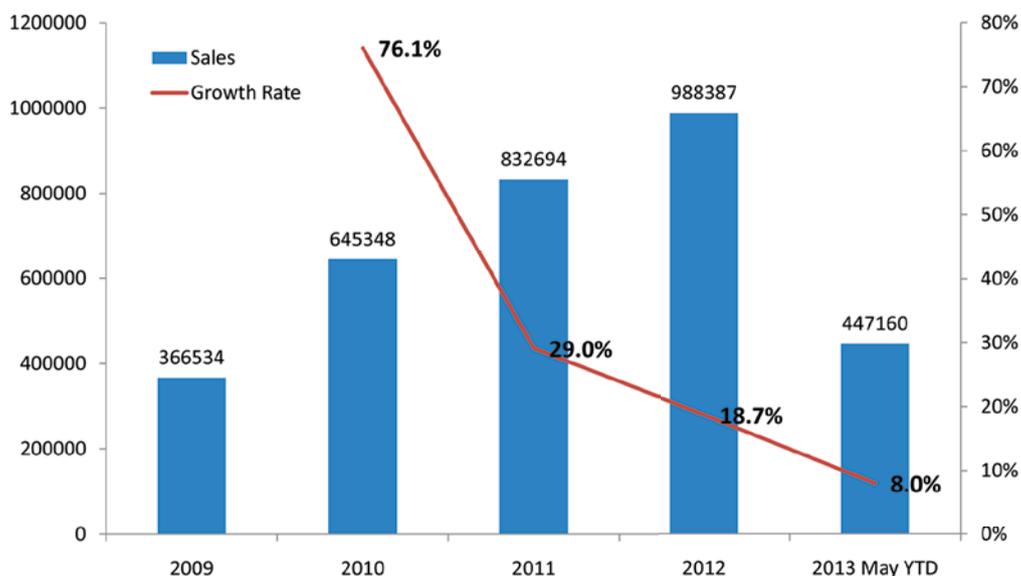


(三) 需求大幅放缓：相比2012年同期市场25.1%的增长，增速大幅下滑。据销售上牌数显示，2013年1-5月进口车市场销售44.7万辆，同比增长8.0%，但数据虚高，推算实际增速应在3%左右

受经济下滑等诸多因素的影响，进口车市场需求增长放缓。据销售上牌数显示，2013年1-5月，进口车上牌44.7万辆，同比增长8%，但数据虚高，推

算实际增速应在 3%左右，相比 2012 年 18.7%的增长，回落 10.7 个百分点，相比 2012 年同期市场 25.1%的增长，出现明显的增速下滑。

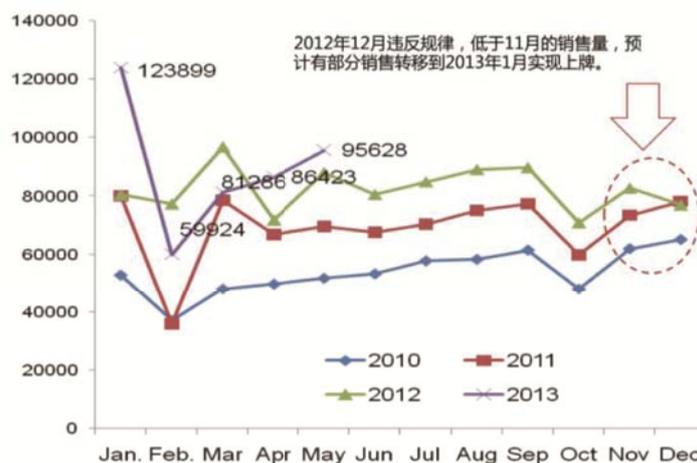
图表 9 2009 年-2013 年 5 月进口乘用车上牌量情况



从月度走势来看，1 月份进口车上牌 12.4 辆，主要是由于 2012 年 12 月违反规律，低于 11 月的销售量，预计有部分销售转移到 2013 年 1 月实现上牌。

据进口车联席会统计终端销售数据统计，可推算出从 12 月转过来的销量超过 2 万辆。由此，若以 2 万辆为基数扣除，1-5 月累计的实际上牌量应为 42.7 万辆，同比增长 3%左右。

图表 10 2010年-2013年进口乘用车市场月度上牌量情况



图表 11 2012年-2013年进口乘用车市场月度终端销售量情况



数据来源：中国进口汽车联席会

1.1%*统计数量占进口车市场的90%左右

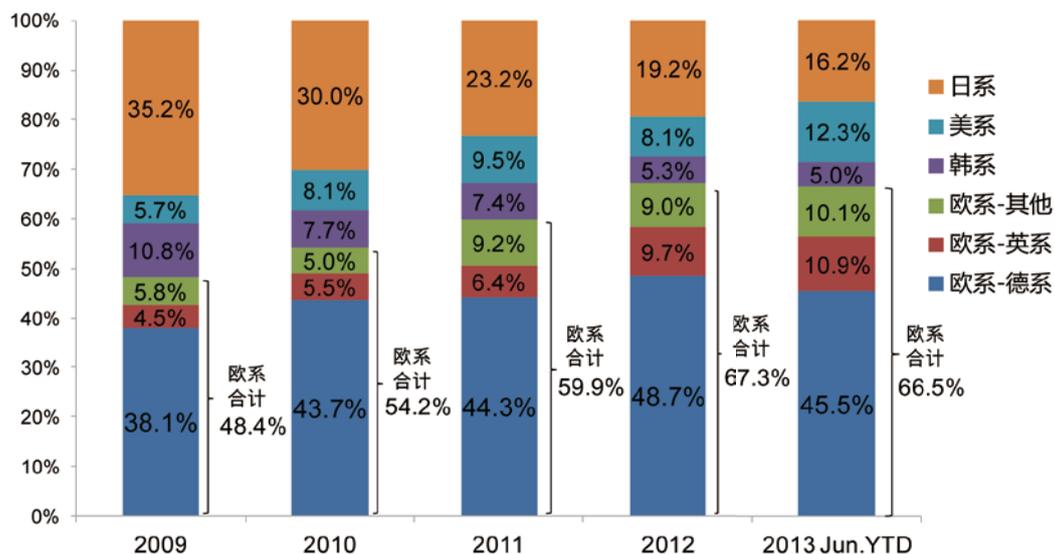
（四）品牌分化：德系品牌份额下滑，美系品牌份额大幅提升，日系品牌份额有所恢复；各品牌在供给和需求层面出现分化，沃尔沃、Jeep、路虎、保时捷供需表现良好

从品牌来源看，上半年，欧系品牌进口 35 万辆，占进口总量的 66.5%，相比 2012 年全年，份额稍有下滑。其中，德系品牌由于放缓进口节奏，份额下滑 3.2 个百分点，而其他欧系品牌份额上升 2.3 个百分点，其中沃尔沃、路虎进口量实现快速增长。

同期，美系品牌份额为 12.3%，相比 2012 年全年，份额大幅提升 4.2 个百分点，主要由 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。

日系品牌份额恢复至 16.2%，但仍低于 2012 年平均水平。

图表 12 2009 年-2013 年 6 月分来源国海关进口量情况

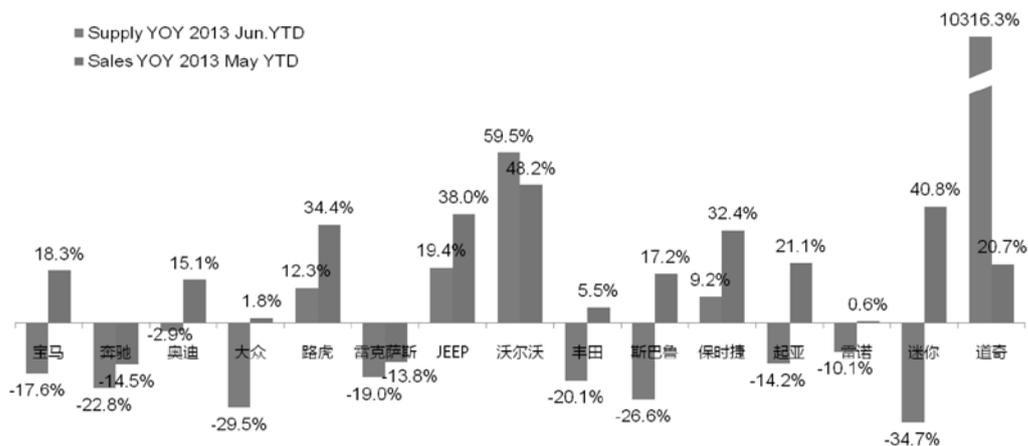


从品牌来看，上半年，进口车市场呈现出明显的分化趋势。

首先，在供给层面出现结构性调整，一方面，宝马、奔驰、奥迪、雷克萨斯等品牌进口量大面积下滑，另一方面，沃尔沃、Jeep、路虎、保时捷的进口量仍保持较快增长。

其次，在终端销售层面，沃尔沃、MINI、Jeep、路虎、保时捷销量增长超过三成，奔驰、雷克萨斯的销量出现下滑。

图表 13 2013 年进口车市场前 15 大进口品牌供给和需求情况 单位：辆

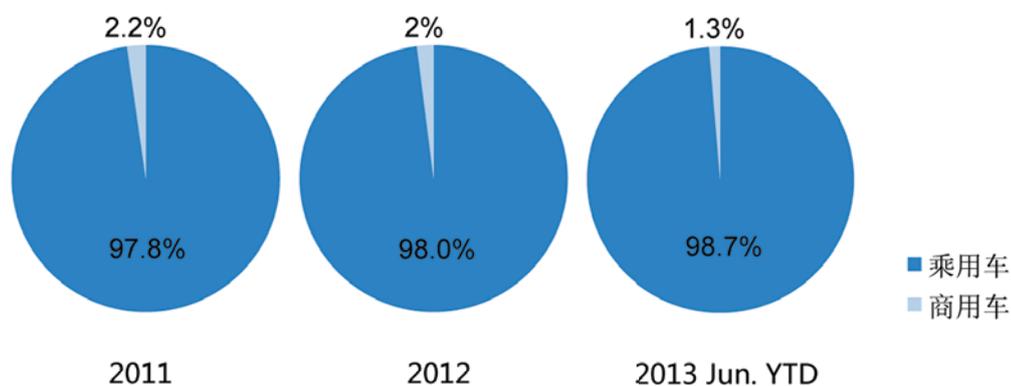


►供给层面下滑的10个品牌上半年累计同比下滑19.6%

（五）车型调整：乘用车市场份额稳定，2013 年上半年市场份额 98.7%；SUV 是进口车市场绝对主导车型，市场份额在 61%左右，同比实现正增长，是三大车型中唯一增长车型；轿车和 MPV 同比均出现下滑

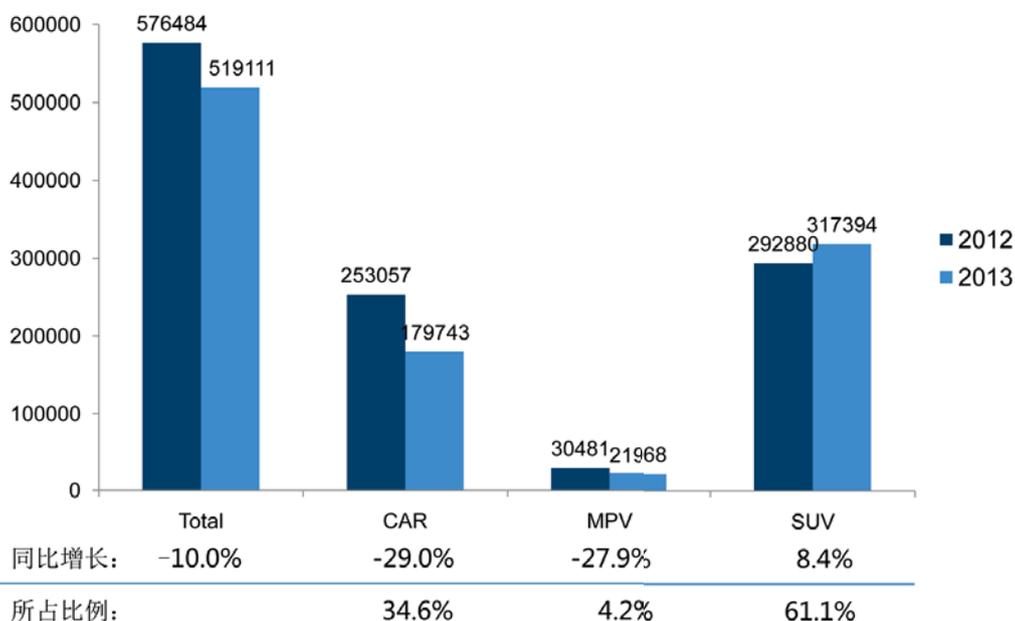
乘用车作为进口汽车的主力，占总进口量的比例在 98%左右，且逐年略有增长。今年上半年占比为 98.7%，比 2012 年增长 0.7 个百分点。

图表 14 2011 年-2013 年 6 月累计海关进口总量乘用车与商用车对比

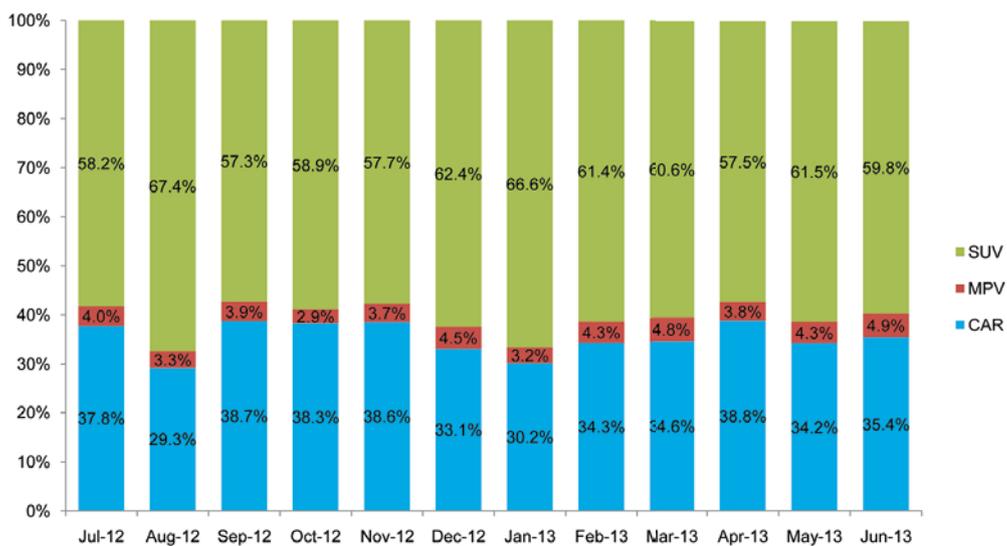


2013 年 1-6 月，乘用车累计进口 519111 辆，同比负增长 10%；其中轿车进口 179743 辆，同比负增长 29%，在三大车型中降幅最高；SUV 进口 317394 辆，同比增长 8.4%；MPV 进口 21968 辆，同比负增长 27.9%。

图表 15 2013年1-6月乘用车累计进口量（分车型） 单位：辆



图表 16 2012年-2013年6月车型市场份额情况

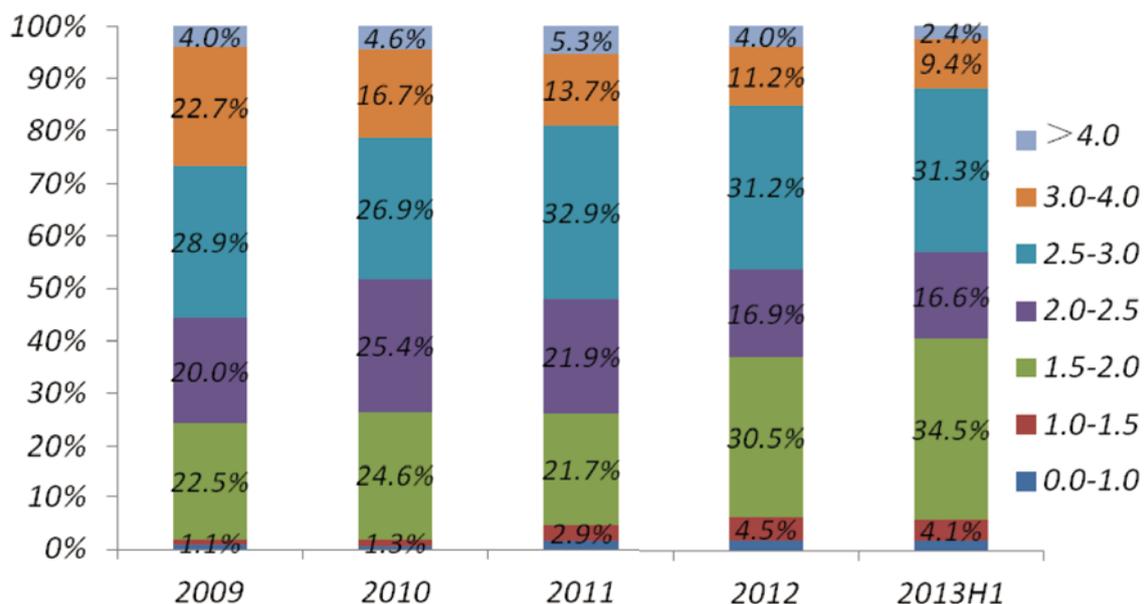


(六) 排量下移：在国家相关政策引导下，进口车排量进一步下移，2013 年上半年 3.0L 以下份额达到 88.2%，比 2012 年全年的 84.8% 提升 3.4 个百分点。其中，1.5-2.0L 排量区间相比 2012 年提升 4 个百分点

在国家相关政策引导下，2013 年上半年，3.0L 以下排量车型占整个进口乘用车汽车市场份额的 88.2%，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 15.19 万辆，市场份额最大，占 34.5%，显示进口车排量区间下移越加明显。

2013 年第一季度，1.5-2.0L 排量区间市场份额首次成为第一大区间，并在第二季度延续此态势，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 17 2009-2013 年上半年进口车市场排量结构变化



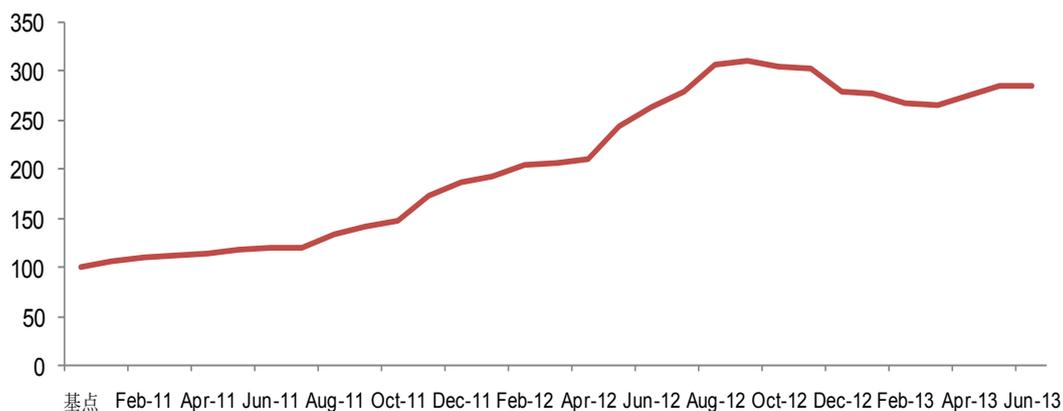
(七) 库存仍处高位：2012 年三季度进口车市场库存压力达到最高峰值，四季度进口车市场供给开始调整。2013 年一季度，库存压力有所减轻，但二季度又有所反弹，行业库存仍处于高位，特别是进口车经销商

中国进口汽车联席会采用 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。根据调查，2010 年底的行业库存深度为 1.5，统计品牌合计的库存数量在 2012 年三季度达到高点后，出现下降趋势，并延续到 2013 年 3 月，显示行业库存压力略有减弱。

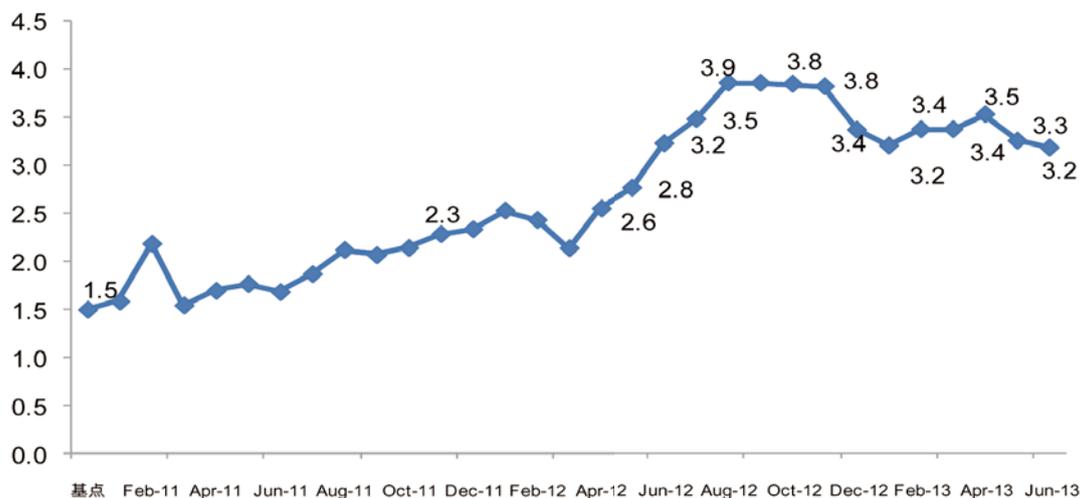
从反映库存绝对量的库存指数上来看，二季度库存指数出现一定的反弹，重拾上升态势。从库存深度（库存数量除以销售量）来看，行业库存深度还维持在 3 个月以上，行业库存压力仍处高位。

图表 18 2011 年-2013 年 6 月进口乘用车市场累计库存指数走势



注：行业库存包含总经销商和经销商两部分库存

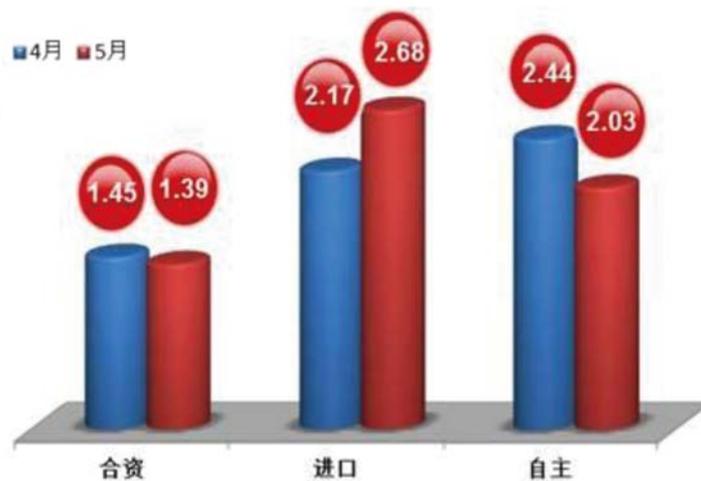
图表 19 2011 年-2013 年 6 月进口乘用车市场累计库存深度走势



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。3 月进口车经销商库存深度为 2.39 个月，截止到 5 月进口车经销商库存深度大幅度反弹到 2.68 个月，经销商的库存压力仍很大。

图表 20 2013 年 5 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

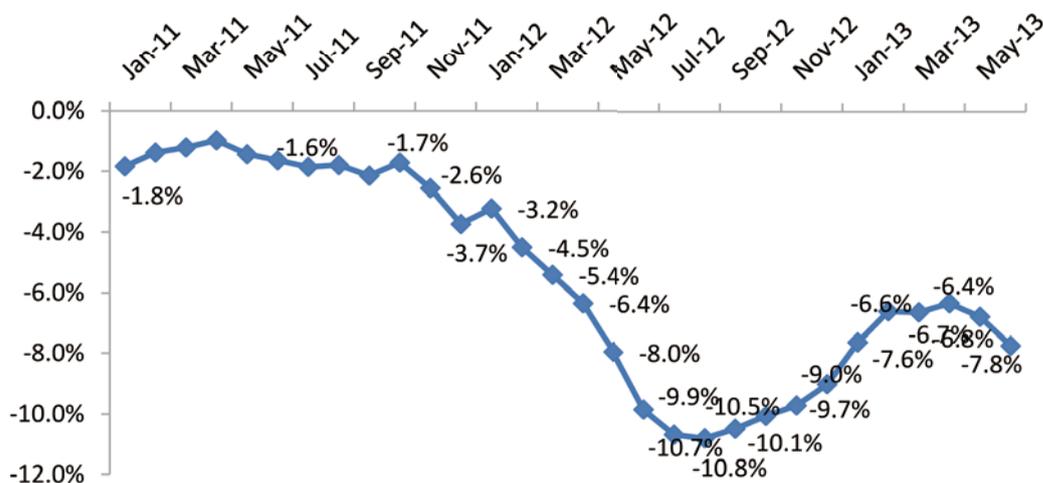
（八）价格优惠有所加大：市场处于去库存阶段，优惠幅度从去年 9-10 月份的最高平均优惠 10.9%，逐步回收至 2013 年一季度的 6.5% 左右，但是二季度优惠幅度有所加大

从 2012 年-2013 年 6 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，幅度收窄至一季度的 6.5%左右，但是二季度优惠幅度有所加大，截止到 2013 年 6 月，进口汽车市场的终端优惠幅度在 7.8%。

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 2013 年上半年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）的市场优惠幅度由一季度的平均 13.7 万猛增到二季度的 16.62 万，显示终端市场轿车销售压力较大。

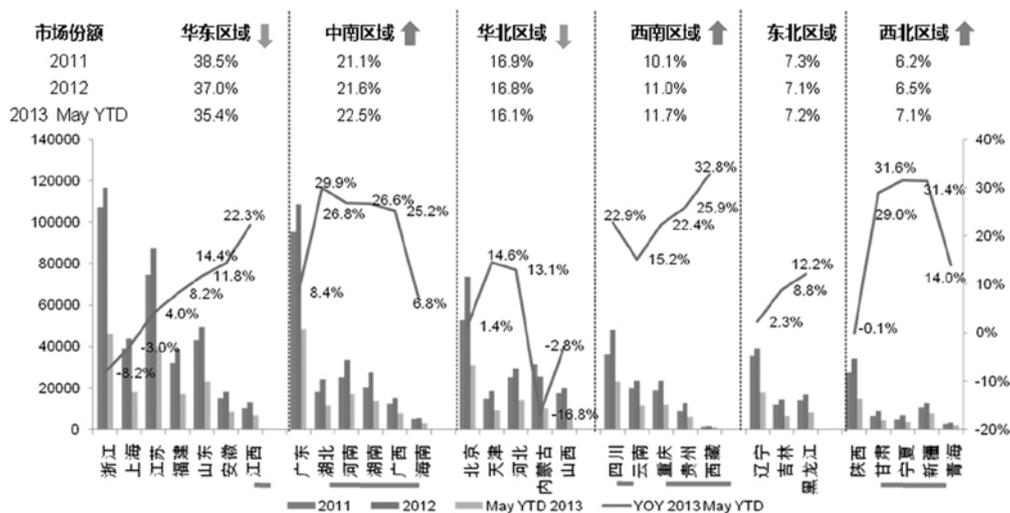
图表 21 2012 年-2013 年 6 月中国进口汽车终端市场价格优惠幅度



（九）区域中西部化：进口车市场快速向中南、西南和西北区域发展，传统的东部和北部区域市场份额逐年下滑；2013 年 1-5 月销售同比增长 20%以上的省市均是中西部地区

2013年1-5月，传统的东部和北部区域虽然占据进口车销量的一半，但该地区市场增速低于其他区域；全国各大省市中，销售同比增长20%以上的均是中西部地区。伴随中西部经济的崛起，进口车市场快速向中南、西南和西北区域发展，东部和北部区域市场份额逐年下滑。

图表 22 2011年-2013年1-5月中国进口车市场区域分布及变化趋势

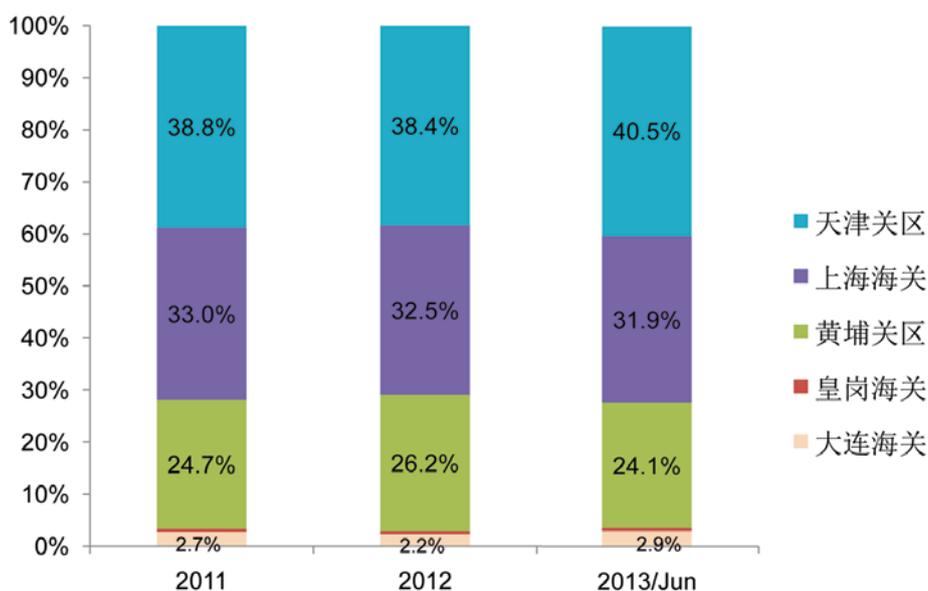


(十) 港口鼎立：南方的黄埔港、上海港与北方的天津港“三足鼎立”的态势基本确立，2013年上半年天津港进口量略有回升，市场份额重回40%以上

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年上半年天津港进口量略有回升，市场份额为40.5%。

华中、华南沿海地区进口汽车需求日趋稳定。2013年1-6月，上海港和广州黄埔港市场份额分别为31.9%和24.1%，比2012年略有下降。

图表 23 2011年-2013年6月各港口进口量份额情况



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：全球经济继续低速复苏；中国宏观经济趋冷态势可能延续至三季度，调整结构仍是未来政策重点

全球经济：展望三季度，在美国经济持续复苏、欧洲经济有望走出二次衰退以及新兴市场总体稳定的推动下，全球经济仍有望继续低速复苏，但资本市场面临持续调整的风险上升。美联储终止购债计划的外溢效应持续发酵，日本“安倍经济政策”的持续性和有效性也面临巨大挑战，新兴经济体应高度关注资本大规模外流引发的风险。

国内经济：展望三季度，城镇化的加快推进、消费和出口的恢复性增长以及基数因素，这些都为经济保持稳定甚至小幅回升奠定了基础。综合多种因素，三季度通胀将维持低水平，存贷基准利率保持不变，预计三季度 GDP 增速可能继续回落，宏观经济趋冷态势可能延续至三季度。

调结构仍是未来政策重点。当前经济增速放缓，对中国来说，是挑战也是机遇。在经过长时间的双位数增长之后，中国经济已经进入转折期，一方面是经济潜在增长率的下降，另一方面十八大以来更强调经济增长质量，因此调结构就必须牺牲部分经济增长速度，这是转方式调结构必须要经过的阵痛。从近期中央表态以及央行未及时出手为货币市场注入流动性等迹象看，中央在政策方面更倾向于调结构，而非刺激增长。

6月份“钱荒”的消息传出，但央行一反常态未立即施以援手，银行间市场隔夜及七天质押式回购利率一度创出历史新高，国务院和央行相继强调金融资源配置要“用好增量、盘活存量”，传递出调结构的决心。

7月3日，国务院总理李克强主持召开国务院常务会议再次强调，进一步盘活存量，把闲置、沉淀的财政资金用好，集中有限的资金用于稳增长、调结构、惠民生的重点领域和关键环节，加大对棚户区改造、节能环保、公共服务业、城市基础设施和促进消费等方面的投入。

随后的7月5日国务院出台《关于金融支持经济结构调整和转型升级的指导意见》，提出“继续执行稳健的货币政策，合理保持货币信贷总量”，并且“坚持有扶有控、有保有压原则，增强资金支持的针对性和有效性。”

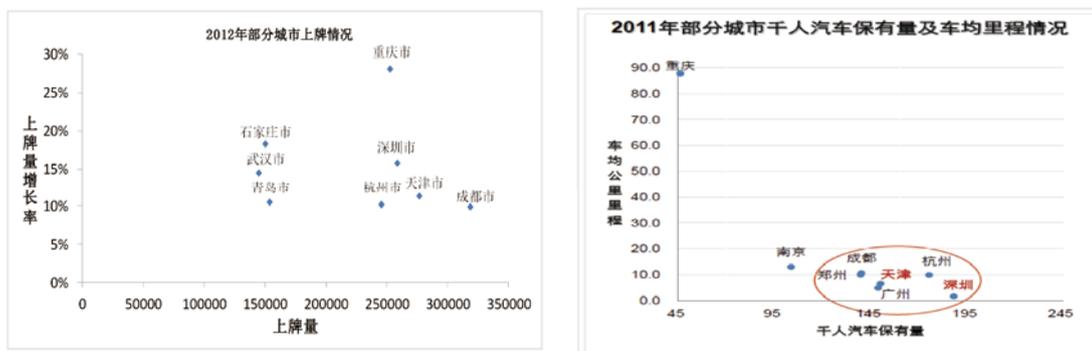
从政府一系列动作来看，其对经济减速的容忍度已经明显提高。分析人士称，政府将更大力度和关注重心放在结构调整和经济改革方面，简政放权搞活市场、民生保障与稳经济、调结构相协调等的政策有望继续出台。

2、行业政策面：多个城市面临限行、限购政策选择，政策示范效应呈放大趋势，但对进口车影响幅度小于国产车；讨论中的消费税调整政策若出台，将使高价格、大排量产品面临更加严峻考验，对进口车影响面不大；汽车三包政策将对进口汽车的销售和后市场产生影响

二、三级城市酝酿限行、限购政策。天津、广州、深圳、杭州、成都等城市汽车发展较快，但是车均公里里程较短，汽车发展的突出矛盾将使这些城市

有出台限购政策的趋势。一旦出台，政策示范效应将进一步放大，但对进口车影响幅度小于国产车。

图表 24 中国城市汽车上牌、保有量及车均道路分析情况



数据来源：中国进口汽车数据库

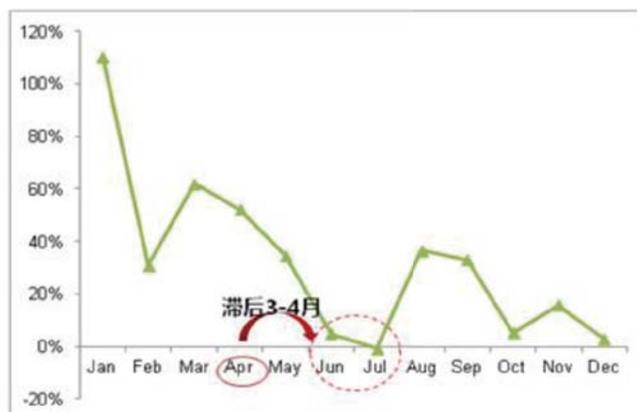
高价值汽车产品消费税调整政策或将于下半年出台，超豪华汽车市场面临更加严峻。新消费税调整方案或将在下半年实施，新消费税将针对不含增值税售价在 170 万以上汽车产品，额外征收 20% 的消费税。

根据 2006 年和 2008 年两次消费税调整的历史经验，此次消费税调整将对超豪华汽车市场影响较大，影响时间大概滞后 3-4 月。新消费税如征收，将使得超豪华品牌的价格进一步提高，将导致超豪华汽车市场增速进一步放缓。

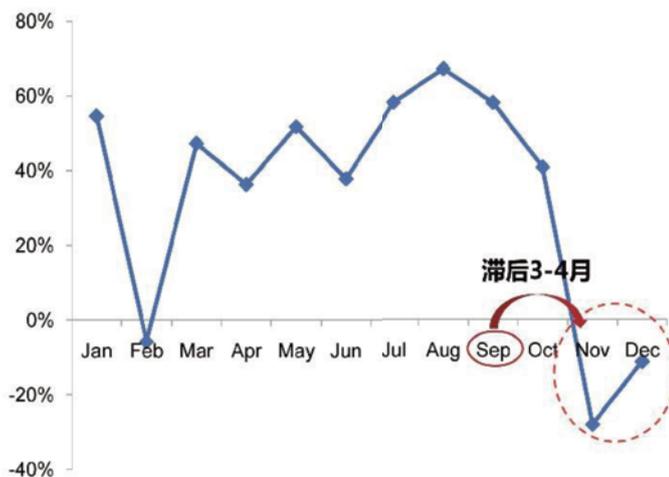
图表 25 自 2006 年以来多次调整汽车消费税税率表

	2006年4月1日 第二次调整汽车消费税税率		2008年9月1日 第三次调整汽车消费税税率		或将第四次调整汽车消费税税率-两次征税			
	3.0L-4.0L(含4.0L)	4.0L 以上	3.0L-4.0L(含4.0L)	4.0L 以上	进口环节中首次征税		销售环节中新增二次征税	
					3.0L-4.0L (含4.0L)	4.0L 以上	3.0L-4.0L (含4.0L)	4.0L 以上
当期税率	15%	20%	25%	40%	25%	40%	0	0
较前次上调幅度	/	/	+67%	+100%	0	0	+20%	+20%
综合税率(关税/消费税/增值税)	1.72	1.82	1.95	2.43	1.95	2.43	新增税率20%	

图表 26 2006年中国超豪华汽车市场增速 -月度



图表27 2008年中国超豪华汽车市场增速 -月度

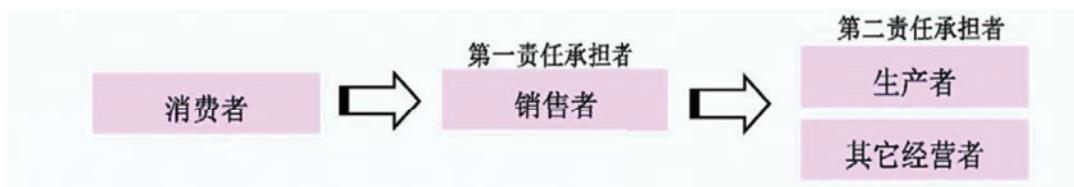


数据来源：中国进口汽车市场数据库、国机汽车研究

注：综合税率 = [关税税率 (25%) + 增值税税率 (17%) + 关税税率 (25%) * 增值税税率 (17%) + 消费税税率] / (1 - 消费税税率)；该新政的产品对象（即起征价格）为：市场销售价格（不含销售增值税）¥170万元以上的汽车产品。

家用汽车三包政策将于 10 月 1 日正式实施，将对进口汽车的销售和后市造成较大的影响，引导汽车生产企业由追求速度向追求质量、技术、服务转型。

图表 28 汽车三包政策责任承担顺序



汽车三包政策的正式实施，将给进口汽车经销商、制造商带来巨大的压力。由于汽车三包规定第 21 条规定，“在家用汽车产品三包有效期内，因产品质量问题修理时间累计超过 35 日的，销售者负责更换”，一旦因备件准备或维修时间出现问题，则有可能超过 35 天。因此，对于进口汽车厂商而言，汽车三包政策的出台迫使其由追求速度向追求质量、技术与服务转型，高度重视汽车后市场，增加配件的储备，提高维修技能，从而提高售后服务能力。

3、国产汽车市场面：受宏观经济的拖累、资金紧张带来的终端压力以及政府限购限行的不利影响，下半年汽车市场增长低于上半年，全年车市或将呈现前高后低的局面

中国汽车工业协会发布的数据显示，2013 年上半年，国产汽车产销 1075.17 万辆和 1078.22 万辆，同比增长 12.83%和 12.34%。总体增速相比过去两年有显著回升。其中国产狭义乘用车（轿车+SUV+MPV）1-3 月累计销售 773.86 万辆，同比增长 20.58%。

国家信息中心认为，上半年快速增长的基础是不稳固的，理由有三：首先，今年一季度的快速增长有较大的补库因素，去年年底的库存相当于 0.9 倍的销量；其次，经销商的销量指数没有大的回升，如果 2011 年的指数为 100 的话，今年只有 83，而且六月份市场销售下滑明显；第三，宏观经济的发展速度减缓，没有政策出台刺激消费的话，很可能还会继续下降。

我们预计，2013 年上半年的良好走势可能难以持续。受宏观经济的拖累、资金紧张带来的终端压力以及政府限购限行的不利影响，下半年汽车市场增长低于上半年，全年车市或将呈现前高后低的局面。

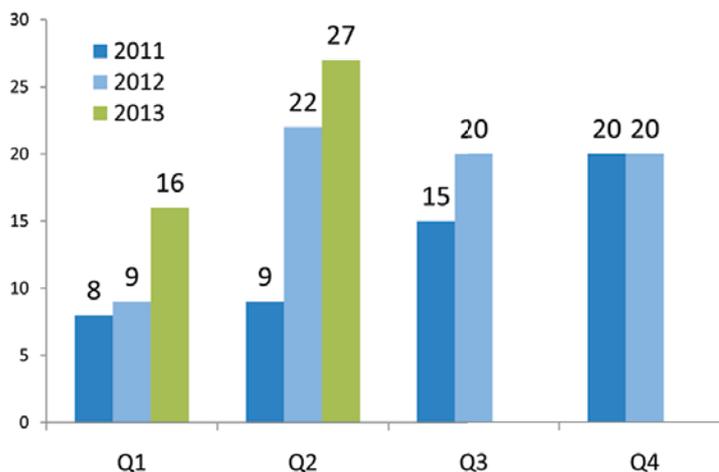
4、新产品供给：据不完全统计，2013 年下半年仍有超过 30 款进口新车投放中国市场，加上上半年上市的新产品，将进一步刺激消费升级需求，但刺激力度相比 2012 年有所减弱

根据中国进口汽车市场数据库统计显示，2010-2012 年，新产品占进口车市场新增量的比率高。2013 年一季度和二季度上市的新产品数量较前两年大幅度提高，对进口车市场的增长奠定较好的基础；但从其销售表现来看，新产品刺激力度小于 2012 年同期。

据不完全统计，2013 年下半年，进口车市场将有 31 款新车陆续上市，其中全新产品 14 款，换代车 5 款，增添版本 12 款。在 14 款全新产品中，有 7 款轿车，4 款 SUV，2 款旅行车，1 款 MPV。

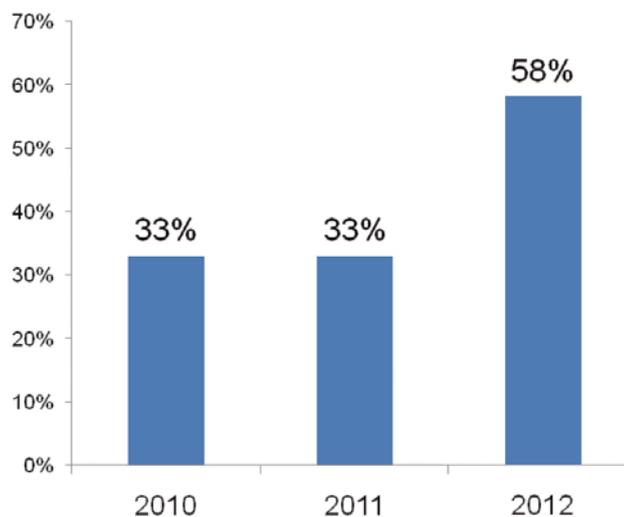
新产品中以中型车与轿车担当主角，豪华车占据半数。新产品将进一步刺激消费升级需求。

图表 29 2011-2013 年 2 季度上市的进口车新产品*



新产品*包括全新产品、换代产品和新增排量、新增车身形式，不包括年款车型、增加配置和限量版等

图表 30 2010-2012 年新产品对进口车新增量的贡献率**



贡献率**指的是新产品的销量除以进口车市场新增销量

图表 31 2013 年下半年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/S3	2013 年内	紧凑型豪华轿车	换代
奥迪/SQ5	2013 年三季度	紧凑型豪华 SUV	全新
奥迪/RS5 敞篷版	2013 年下半年	中型豪华轿车	增添版本
宝马/M6 Gran Coupe	2013 年 7 月	大型豪华轿车	增添版本
宝马/3 系旅行版	2013 年底	中型豪华 Wagon	全新
宝马/4 系	2013 年底	中型豪华轿车	全新
宝马/新 X5	2014 年底	中型豪华 SUV	换代
奔驰/CLA	2013 年底	紧凑型豪华轿车	全新
奔驰/B260	2013 年 7 月	紧凑型豪华轿车	增添版本
奔驰/GL500	2013 年 7 月	大型豪华 SUV	增添版本
奔驰/全新 S 级	2013 年 9 月	大型豪华轿车（含混合动力版本）	换代
奔驰/SLS AMG black	2013 年	大型豪华轿车	增添版本
大众/高尔夫 R 敞篷版	2013 年 8 月	紧凑型轿车	增添版本
大众/高尔夫 GTI 敞篷版	2013 年 8 月	紧凑型轿车	增添版本
大众/途锐	2013 年三季度	中型 SUV	增添版本
大众/Routan	2013 年内	中型 SUV	增添版本
西雅特/Leon SC	2013 年年底	小型轿车	换代
西雅特/Toledo	2013 年年底	小型轿车	全新
保时捷/新 Panamera	2013 年 7 月	大型豪华轿车	增添版本
雷诺/科雷傲 2.0L	2013 年 8 月	紧凑型 SUV	增添版本
英菲尼迪/Q50	2013 年年底	中大型豪华轿车	换代
现代/i40	2013 年	中型轿车	全新
现代/i40 旅行版	2013 年	中型 Wagon	全新
现代/Grand SantaFe 长轴距版	2013 年 7 月	中型 SUV	全新
日产/Juke	2013 年	紧凑型 SUV	全新
起亚/K5	2013 年三季度	中型轿车	增添版本
起亚/K9	2013 年四季度	中大型轿车	全新
凯迪拉克/ATS	2013 年 10 月	中型豪华轿车	全新
雪佛兰/奥兰多	2013 年中	中型 MPV	全新
JEEP/自由光	2013 年 8 月	中型 SUV	全新
劳斯莱斯/魅影	2013 年下半年	大型超豪华轿车	全新

（二）2013 年全年市场预测与展望

1、总量预测：第三季度，海关进口量预计将会实现正增长，四季度由于基数原因，可能出现大幅增长，但库存大的品牌将出现负增长；下半年市场需求增幅继续放缓，预计增长 8-10%。

第二季度海关进口量调整幅度大幅减小，我们的判断是库存结构与现有市场需求不匹配，所以第三季度这种结构性调整仍将继续，预计将会实现正增长，四季度由于基数原因，可能出现较大幅度增长。

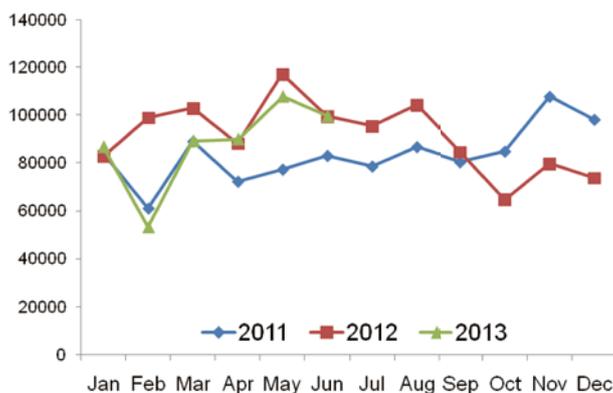
但是截止到 2013 年 6 月，进口汽车行业的库存深度仍在 3 个月以上，行业库存压力较高，特别是进口车经销商的库存压力。因此，全年来看进口量增速将大幅回落，库存大的品牌压力将加大。

图表 32 2011 年-2013 年 6 月进口车行业库存深度

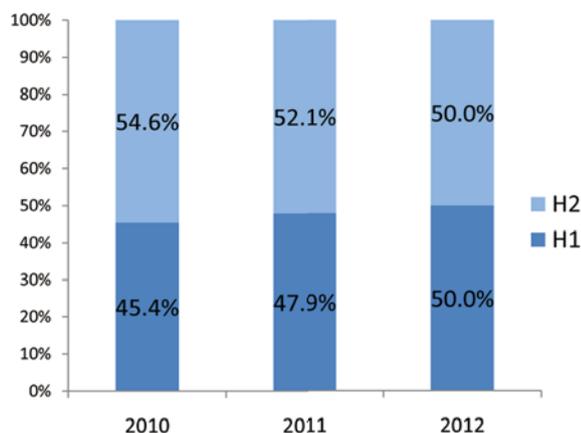


2013 年二季度，进口车市场需求有明显的反弹，4-5 月销售同比增长超过 14%。一方面是地方车展的带动，另一方面限行限购政策导致的提前购买刺激。二季度有望同比增长超过 10%，但是宏观经济、政策、供给等因素均不支持快速增长，预计下半年需求增长 8%-10%。

图表 33 2011-2013 年海关月度进口量情况



图表 34 进口车销售量上、下半年占比情况



2、品牌结构：德系以外的其他欧系品牌显示出增长潜力，美系品牌市场占有率进一步回升，日系品牌市场份额逐步恢复；供需平衡的品牌有望保持稳定增长

从国别来看，欧系品牌总体仍将是进口汽车市场的绝对主力，但由于其中四大德系品牌宝马、奔驰、大众、奥迪都在放缓进口节奏，同时受到 DSG 等的负面影响，德系品牌总体销量下滑，全年总体份额还将小幅回落；而沃尔沃、路虎、保时捷品牌的供给、需求保持良好平衡，显示出稳定增长潜力，拉动其他欧系品牌份额进一步提升。

美系品牌已消化“双反”政策影响，全面加大供给，如 JEEP 品牌在 2013 年高目标下的供给大幅增长，克莱斯勒、道奇品牌的供给恢复，福特进口量也

大幅增加。此外，随着美系品牌逐渐丰富产品体系、积极谋局复兴，其份额有望进一步提升。

日系品牌由于钓鱼岛事件造成的影响逐步弱化，份额有所恢复。上半年，日系品牌销量继续负增长，但情况在逐月好转。除了加速引进小排量车型，日系品牌的混合动力技术和电动汽车技术也有利于提高其在中国市场的竞争地位。

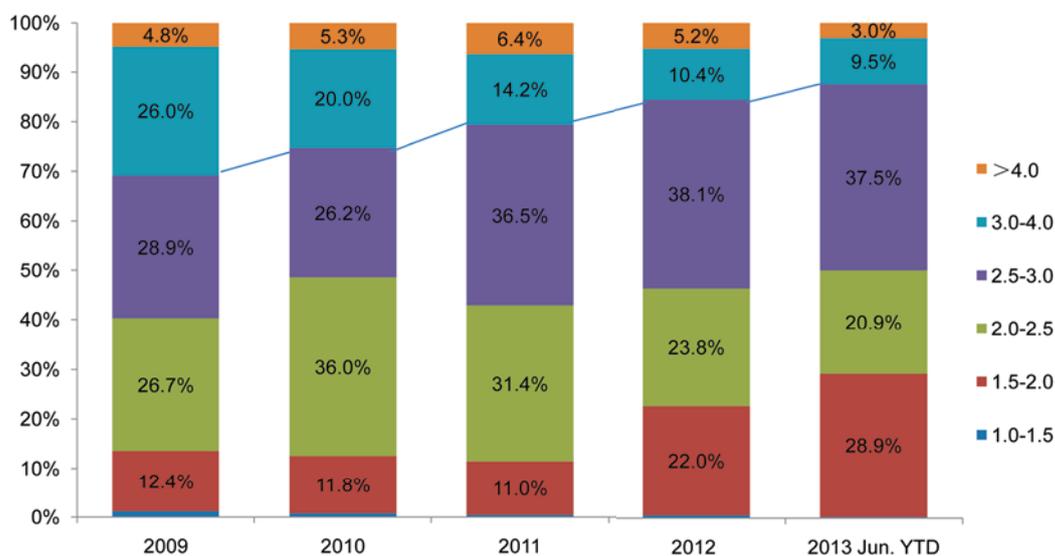
3、车型结构：因国产 SUV 产品供给速度加快、品种增多，SUV 市场占有率将提升但空间有限，排量结构继续下移；增添版本车型和个性化车型增速加快

2013 年 SUV 车型依然是进口车市场的主导车型。2013 年 1-6 月，SUV 总计进口 317394 辆，同比增长 8.4%，市场份额为 61.1%。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 1-6 月 3.0 升以下份额占到 87.5%，其中 1.5-2.0L 提升 6.9 个百分点。

2013 年下半年，随着新产品如奥迪 SQ5、JEEP 自由光、现代 Grand SantaFe 等车型引进中国市场，以及奔驰 GL500、大众途锐 4.2L、雷诺科雷傲 2.0L 等新增版本的陆续上市，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 35 2009-2013 年 6 月进口 SUV 排量结构变化



从进口汽车市场发展来看，需求开始多元化，越来越多的年轻消费者涌入这个市场，车市的消费需求趋向差异化，很多消费者不愿再跟随主流。下半年，各进口汽车品牌紧抓消费群体需求，奥迪 RS5 敞篷版、宝马 M6 Gran Coupe、奔驰 SLS AMG black、大众高尔夫 GTI 敞篷版、保时捷新 Panamera 加长版车型等增添版本车型和个性化车型纷纷抢滩上市，奔驰全新 S 级也推出了混合动力版本，有望进一步拉动市场需求。

4、排量结构：在国家相关产业政策引导下，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

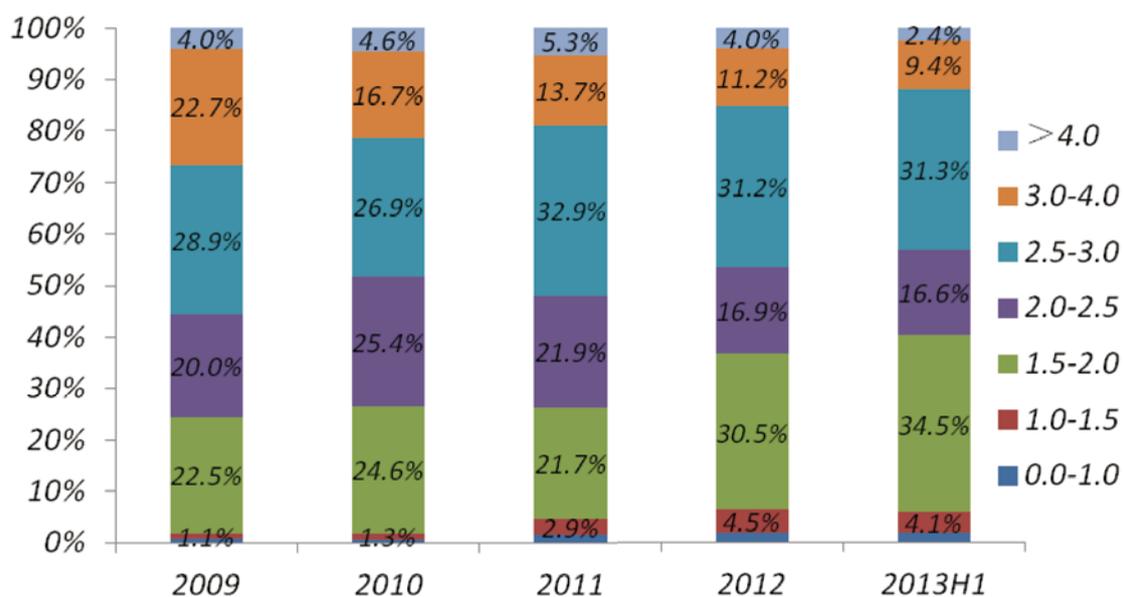
在国家消费政策对小排量汽车的鼓励之下，汽车消费的意识正不断趋于理

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。

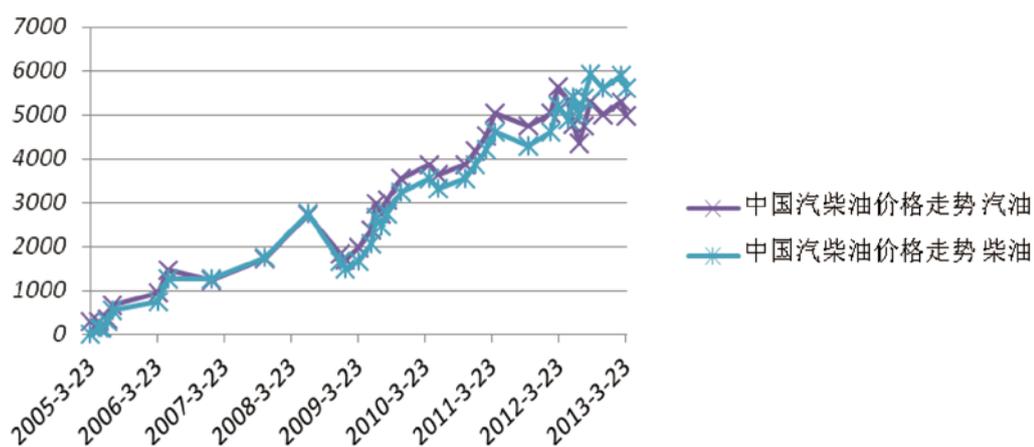
2012年下半年以来，1.5-2.0L排量区间车型进口增速迅猛提升，2013年上半年该排量区间市场份额最大，达到34.5%，已超越2.5-3.0L排量区间，显示进口车排量区间下移愈加明显的特征。随着1.5-2.0L排量发动机涡轮增压技术的普及，预计未来这一排量区间的车型份额仍将维持较快增长。目前，1.5-2.0L排量车型受到更多跨国公司重视，并逐渐引入中国市场，不但包括宝马1系、MINI、大众新甲壳虫等进入中国市场较早的车型，同时更包括路虎极光、福特Edge、沃尔沃XC60、JEEP指南者、斯巴鲁XV等SUV车型也采用该排量区间发动机。

图表 36 2009 年-2013 年 6 月各排量区间车型所占份额情况



另一方面，整体持攀升态势的汽油价格也将在一定程度上对小排量汽车的普及起到推动作用。

图表 37 2005-2013 年中国汽油及柴油价格走势



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。

5、价格趋势：随着供给的回补，下半年进口汽车价格继续下移可能性大

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 万元，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。进入二季度，进口车市场开始结构性补充供给阶段，因海关进口量环比的大幅攀升，行业库存总量有所反弹，因此二季度市场优惠幅度有所加大。

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一段时期内仍将维持在高位，短期内市场仍将保持较大的优惠幅度，经销商也将继续承受较大的经营压力。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。



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

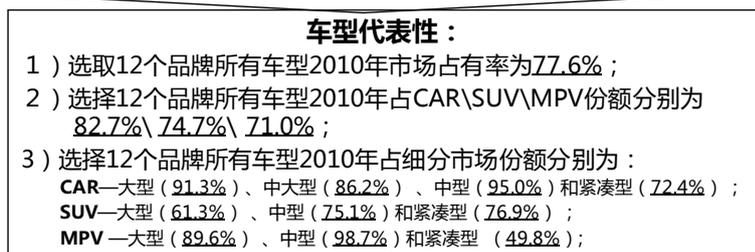
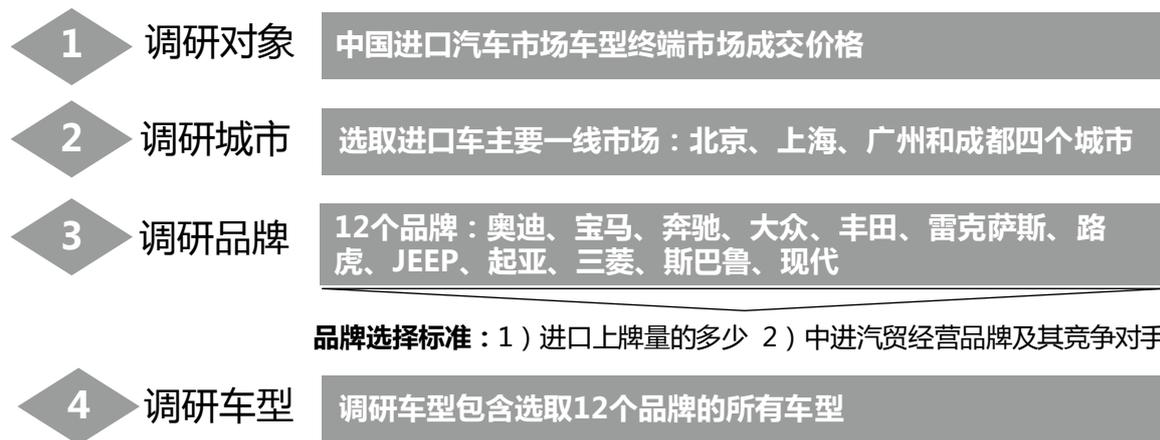


中国进口汽车市场数据库不仅涵盖了进口汽车及其相关市场的权威数据，还集成了进口汽车市场的相关信息和权威的市场研究报告。目前中国进口汽车市场数据库的数据量达到了 300 万条，信息量也有近万条。

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 1 进口车价格调研体系



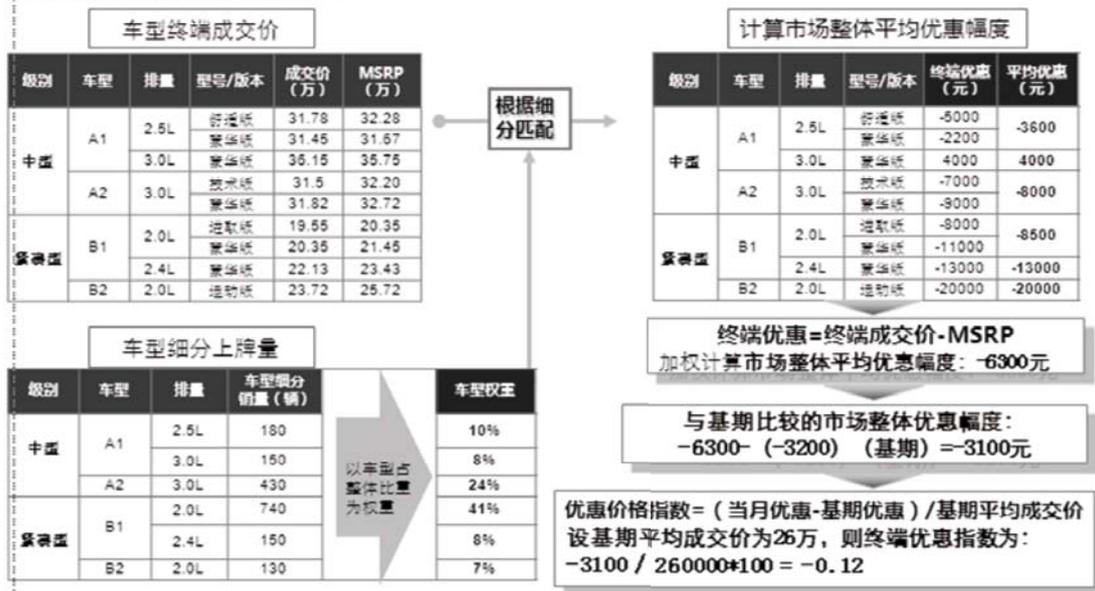
图表 2 CATC 进口车价格指数组成



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

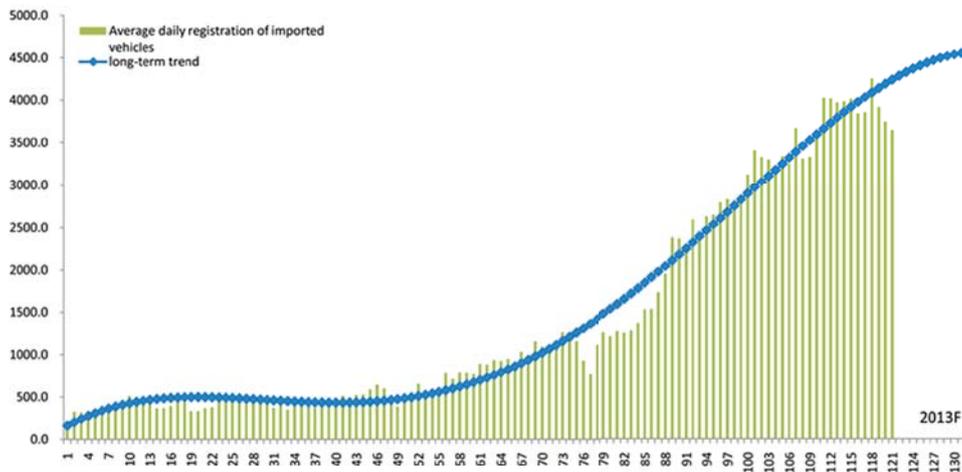


3、中国进口汽车市场需求预测模型

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
			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-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-AVENISIS	日产-leaf
斯巴鲁-LEGACY			雪铁龙-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-NEWBEEBLE			
	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	雪铁龙-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
		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		
	紧凑型	豪华	奥迪-Q5	路虎-EVOQUE	奔驰-GLK	沃尔沃-XC60
			宝马-X1	路虎-FREELANDER	路虎-DEFENDER	英菲尼迪-EX
			宝马-X3			
		基础	JEEP-COMPASS	欧宝-ANTARA	丰田-4-RUNNER	双龙-KORANDO
			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			

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

