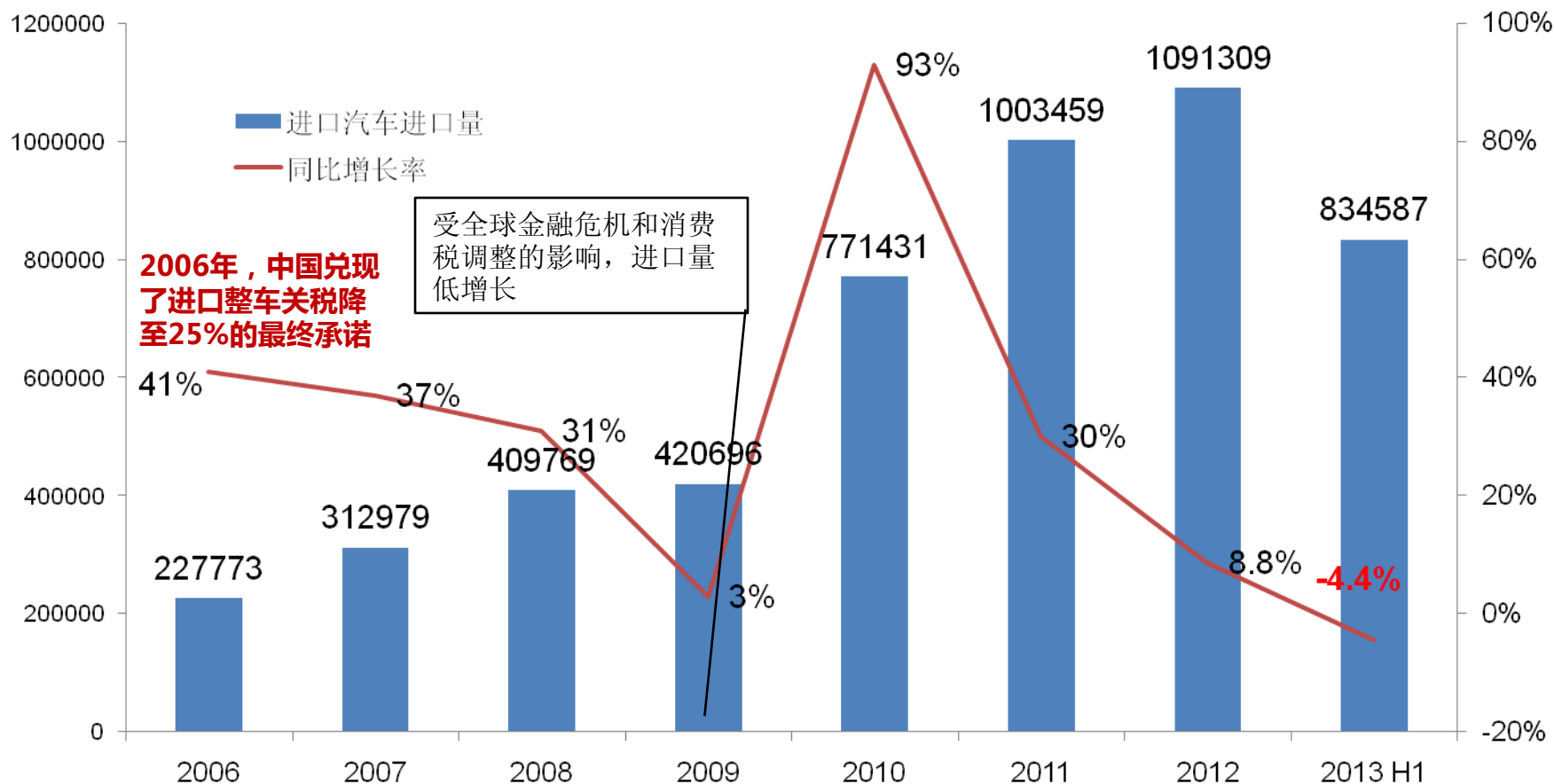


2013年前三季度 中国汽车市场情况

市场营销部
国机汽车股份有限公司
2013年10月25日

(一)供给下滑：1-9月海关进口量为83.5万辆，同比大幅下滑4.4%，下滑幅度逐步收窄，全年同比增长有望实现有负转正

海关进口总量*及其增速比较 (2006-2013 年1-9月)

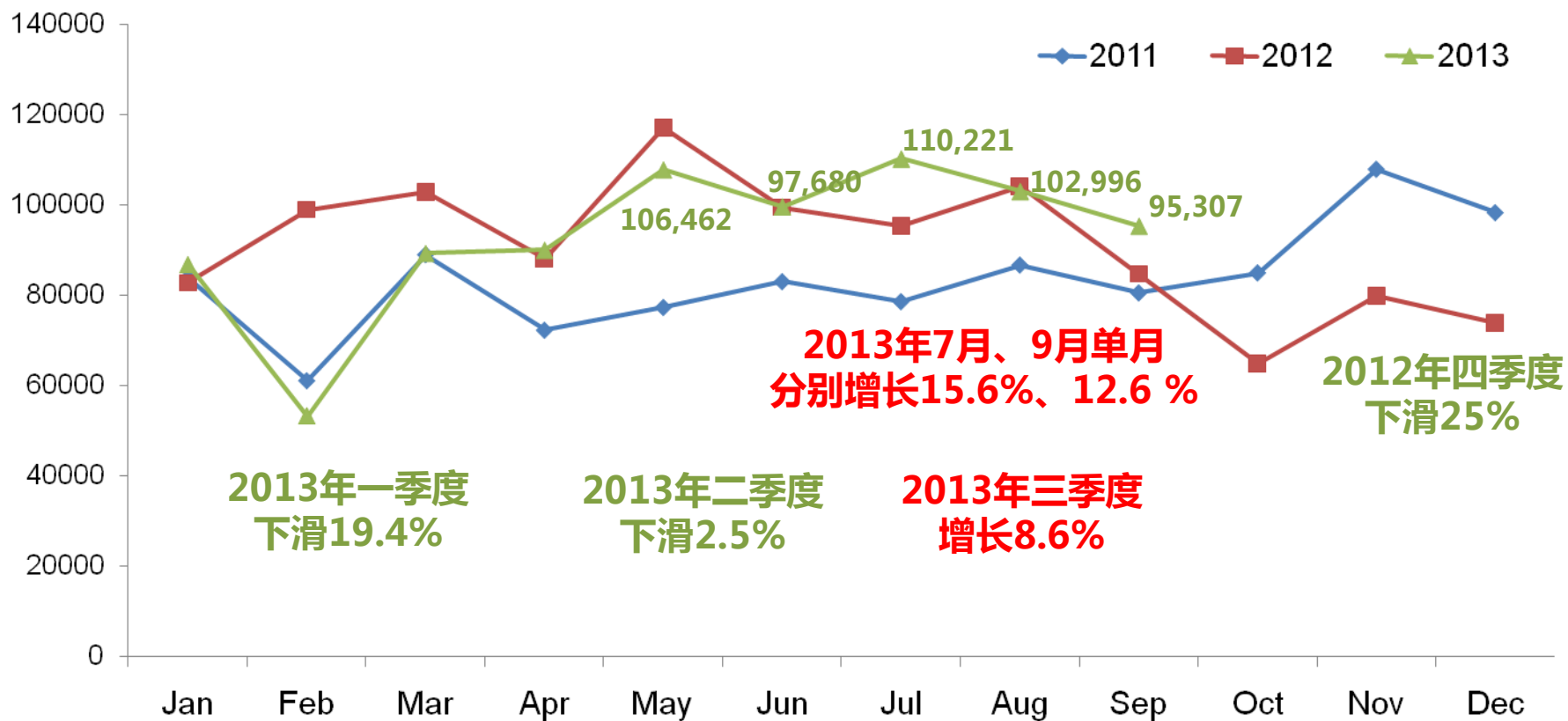


*海关进口总量包括乘用车和商用车

数据来源：中国进口汽车市场数据库

(一)供给下滑：增速下滑缘于2012年下半年跨国公司开始调整供给，2012年第四季度和今年一季度在进口数量方面有所体现。2013年二季度开始结构性补充供给阶段，三季度供给增长8.6%，特别是**5-9月均进口量超过10万辆**，显示总经销商仍有大量供给计划

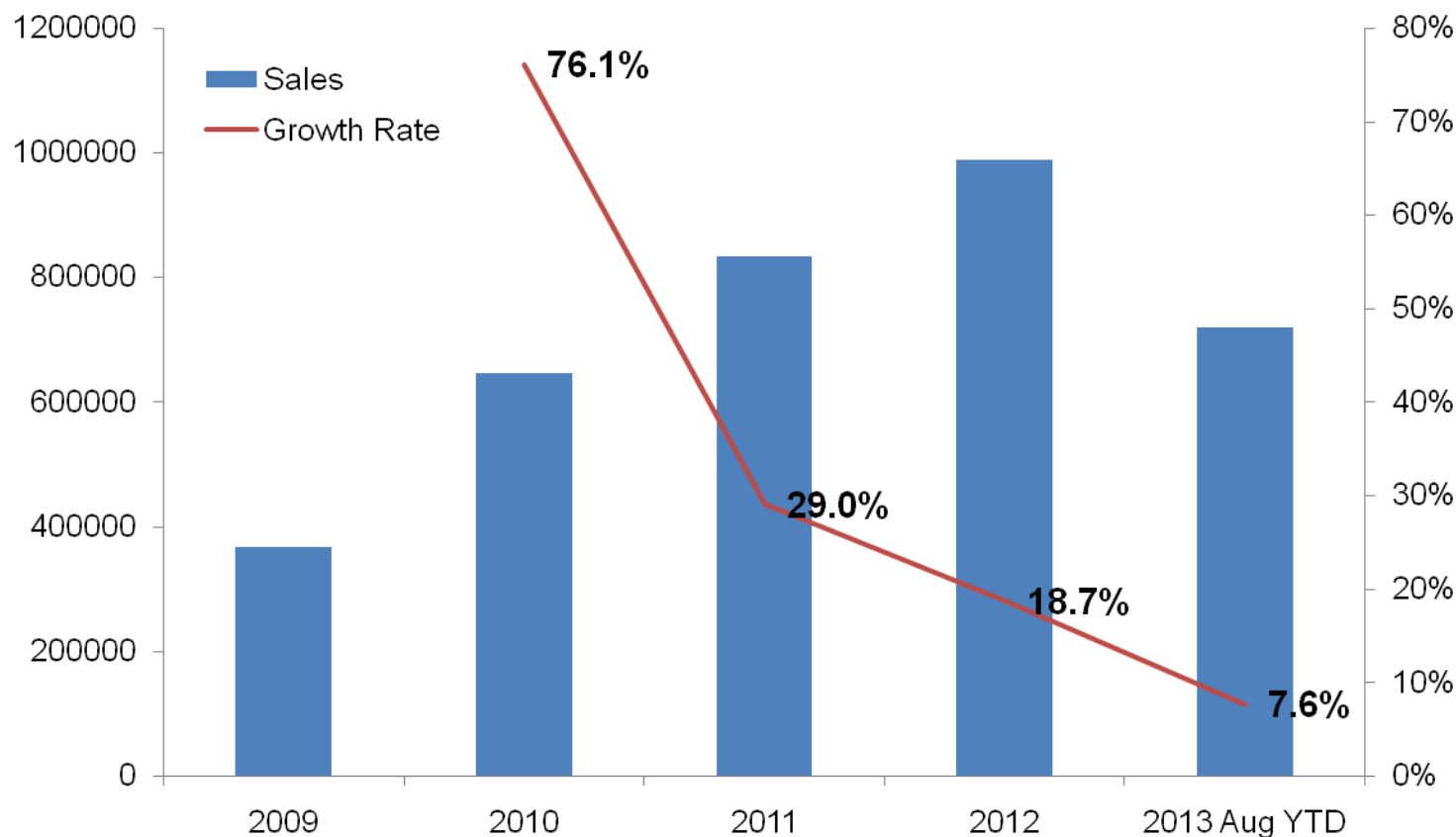
海关月度进口量情况 (2011-2013 年1-9月)



数据来源：中国进口汽车市场数据库

(二) 需求大幅放缓：2013年1-8月进口车市场销售71.9万辆，同比增长7.6%，相比2012年同期市场增长22.9%，出现明显的增速下滑

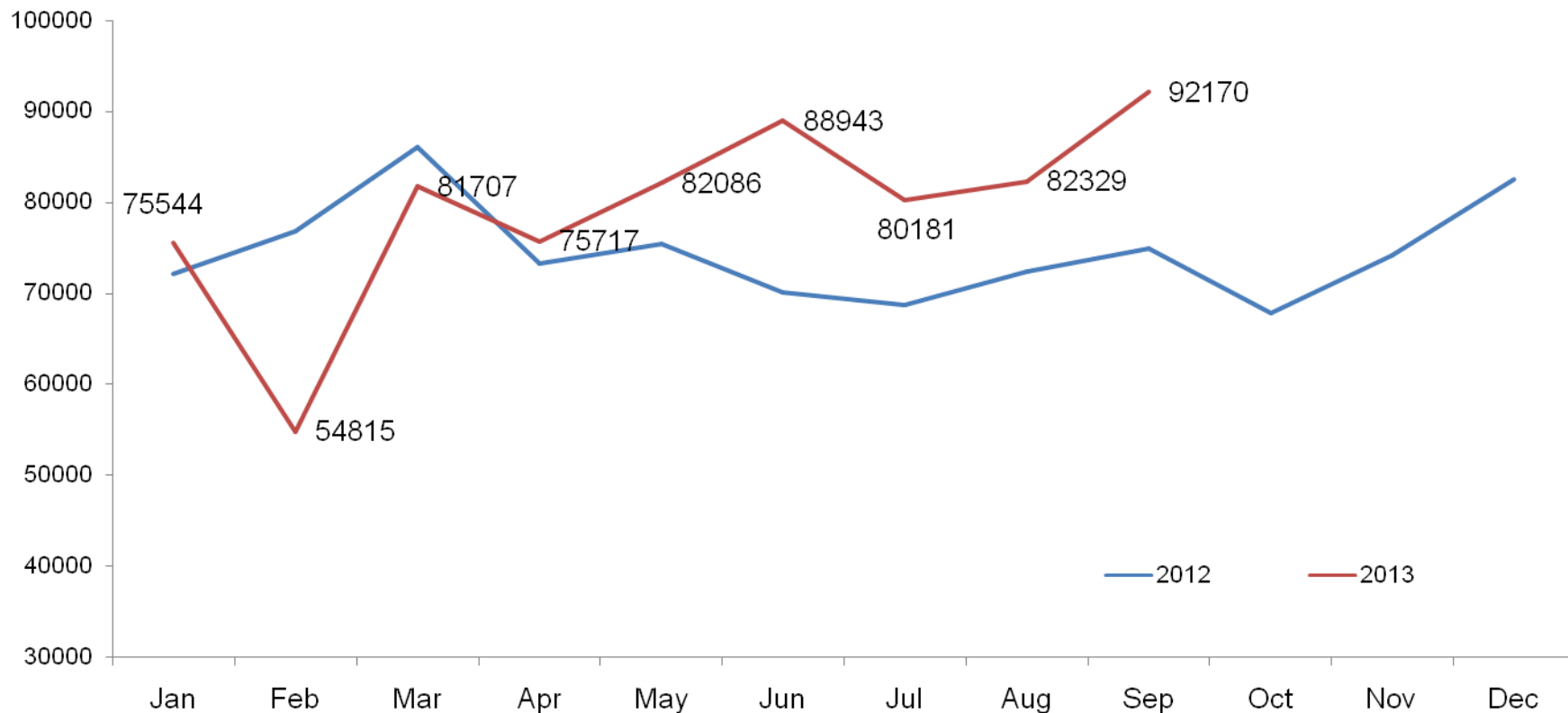
进口乘用车市场销售情况（2009-2013年1-8月）



数据来源：中国进口汽车市场数据库

(二)需求大幅放缓：从进口车联席会统计的月度终端销售走势来看，前三季度市场增长6.5%，但第三季度市场需求有明显的恢复，同比增长达到17.9%

进口乘用车市场月度销售情况（2012-2013年）

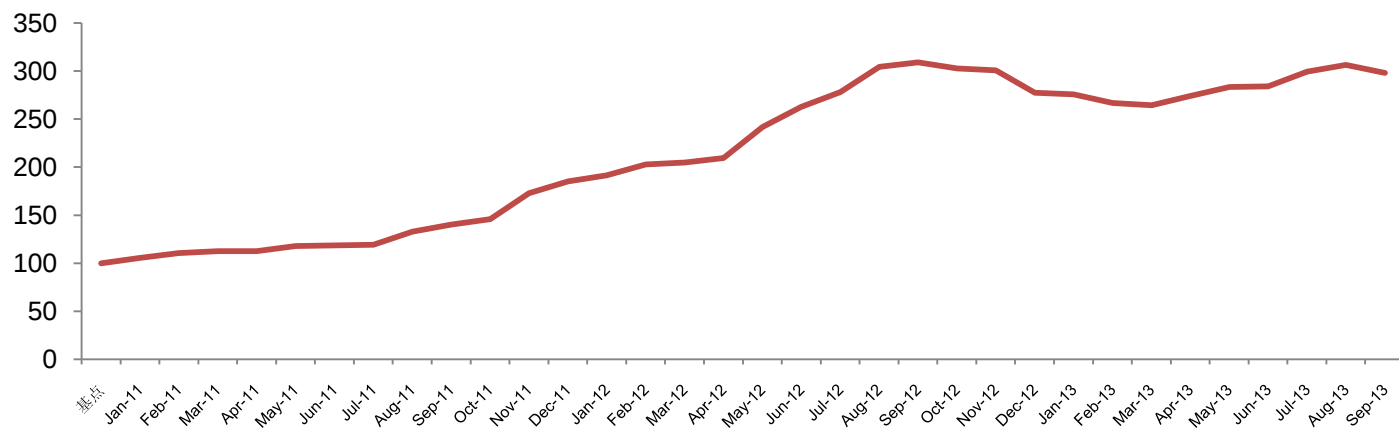


数据来源：中国汽车流通协会 进口汽车联席会

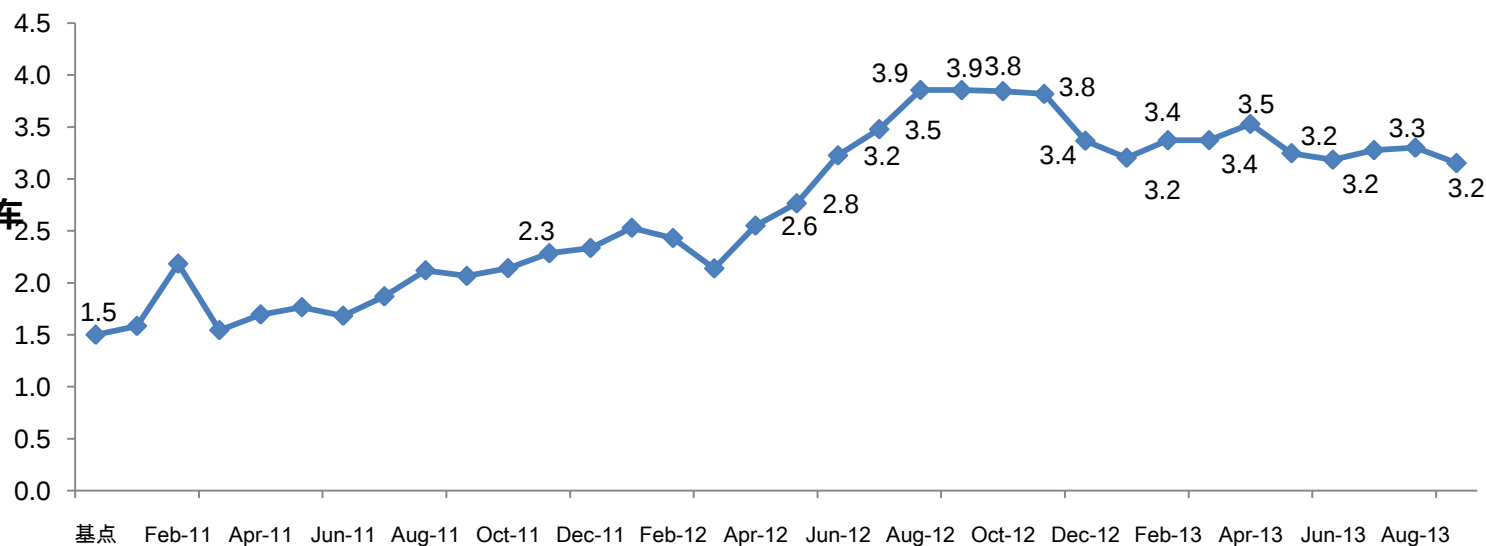
6.5%*统计数量26个进口品牌，占进口车市场的90%左右

(三)库存仍处高位：进口车库存在2012年上半年达到高点后，四季度和今年一季度处于下调供给、降低库存阶段，9月份行业库存总量有所下降，行业库存压力仍较大，但处于下行趋势

2011-2013年9月进口车行业库指数趋势



2011-2013年9月进口车行业库存深度走势
单位：月

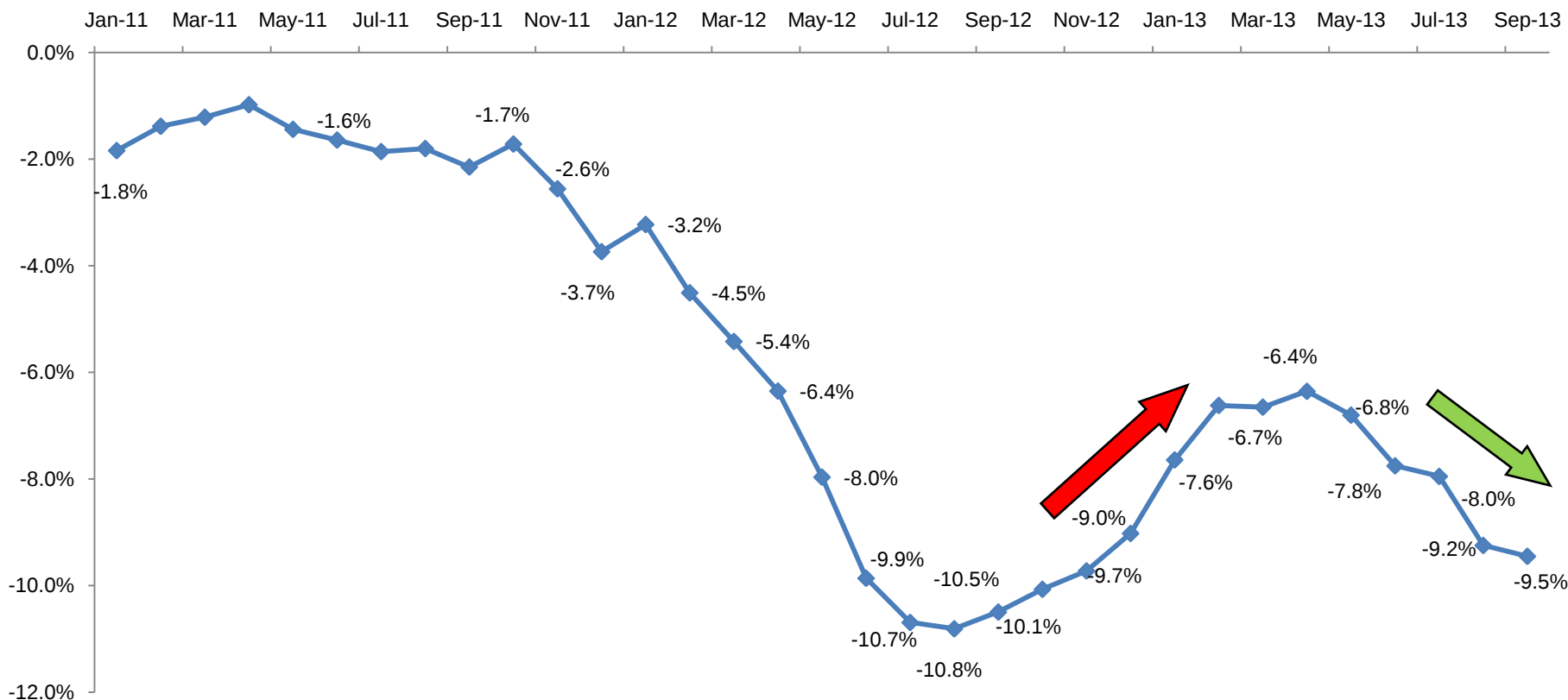


注：行业库存包含总经销商和经销商两部分库存

数据来源：中国进口汽车市场数据库

(四)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，最高平均优惠10.9%逐步回收一季度的6.5%左右，但是二季度开始，优惠幅度逐渐加大，截止到9月份，优惠幅度达到9.5%，与去年最高优惠幅度仅有1.3个百分点

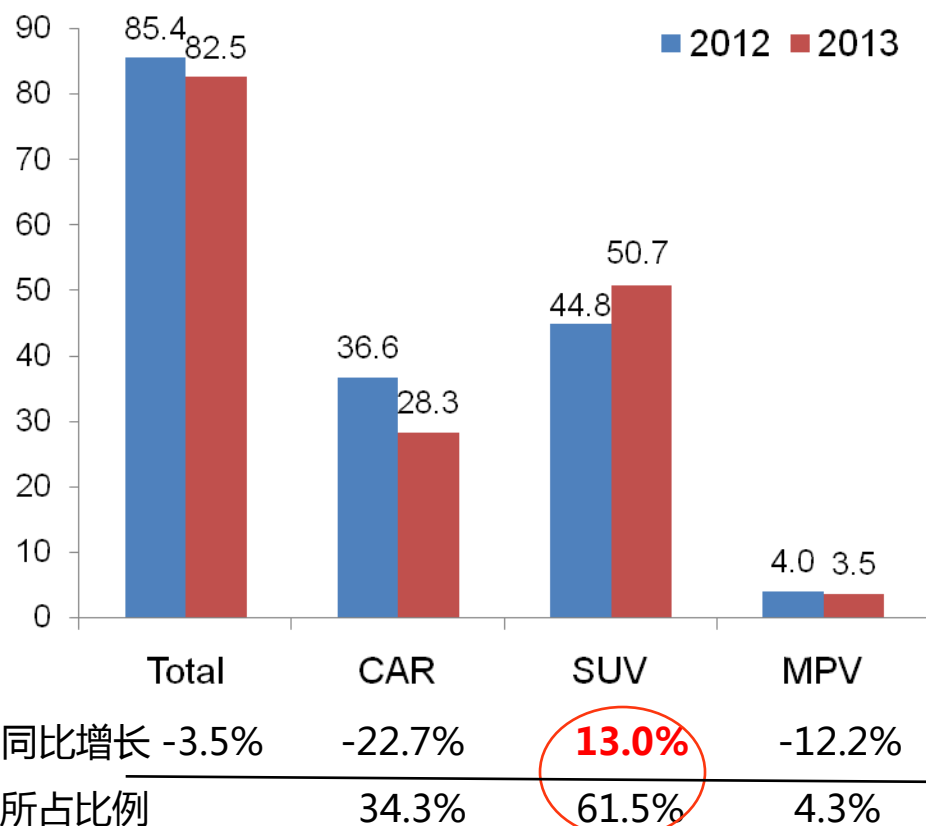
中国进口车市场终端优惠幅度



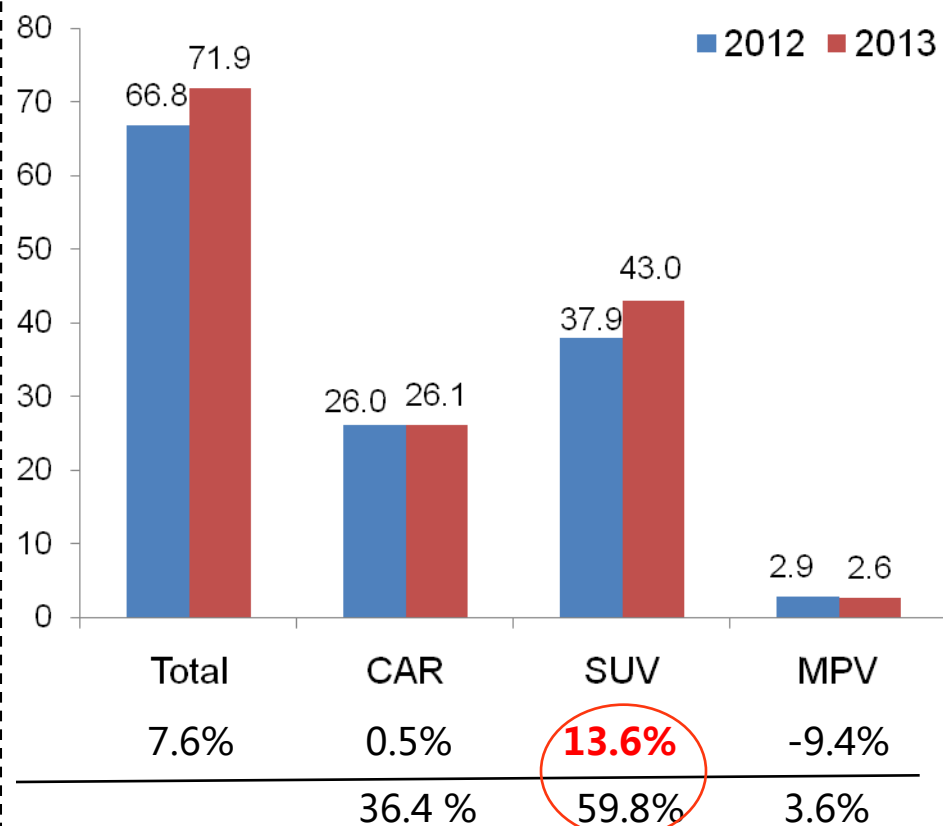
数据来源：中国进口汽车市场数据库

(五) 车型调整：无论从进口量还是从销售量来看，SUV是进口车市场绝对主导车型，市场份额在60%左右，同比实现正增长，是三大车型中唯一有明显增长的车型

2012-2013年1-9月乘用车进口量分车型情况
(万辆)

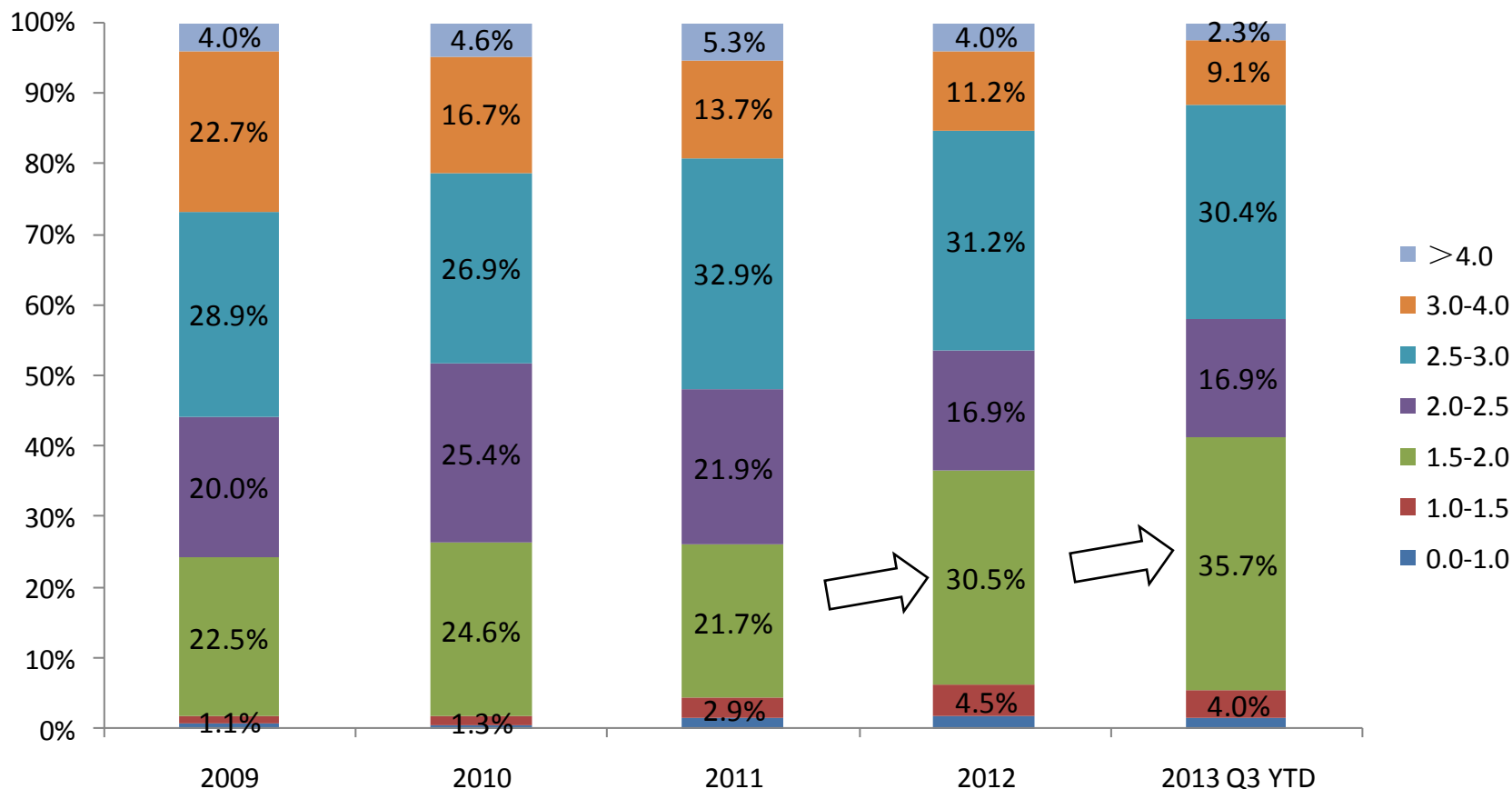


2012-2013年1-8月乘用车销售量分车型情况
(万辆)



(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年前三季度3.0L以下份额达到88.6%，比2012年全年的84.8%提升3.6个百分点。1.5-2.0L排量区间相比2012年提升5.2个百分点

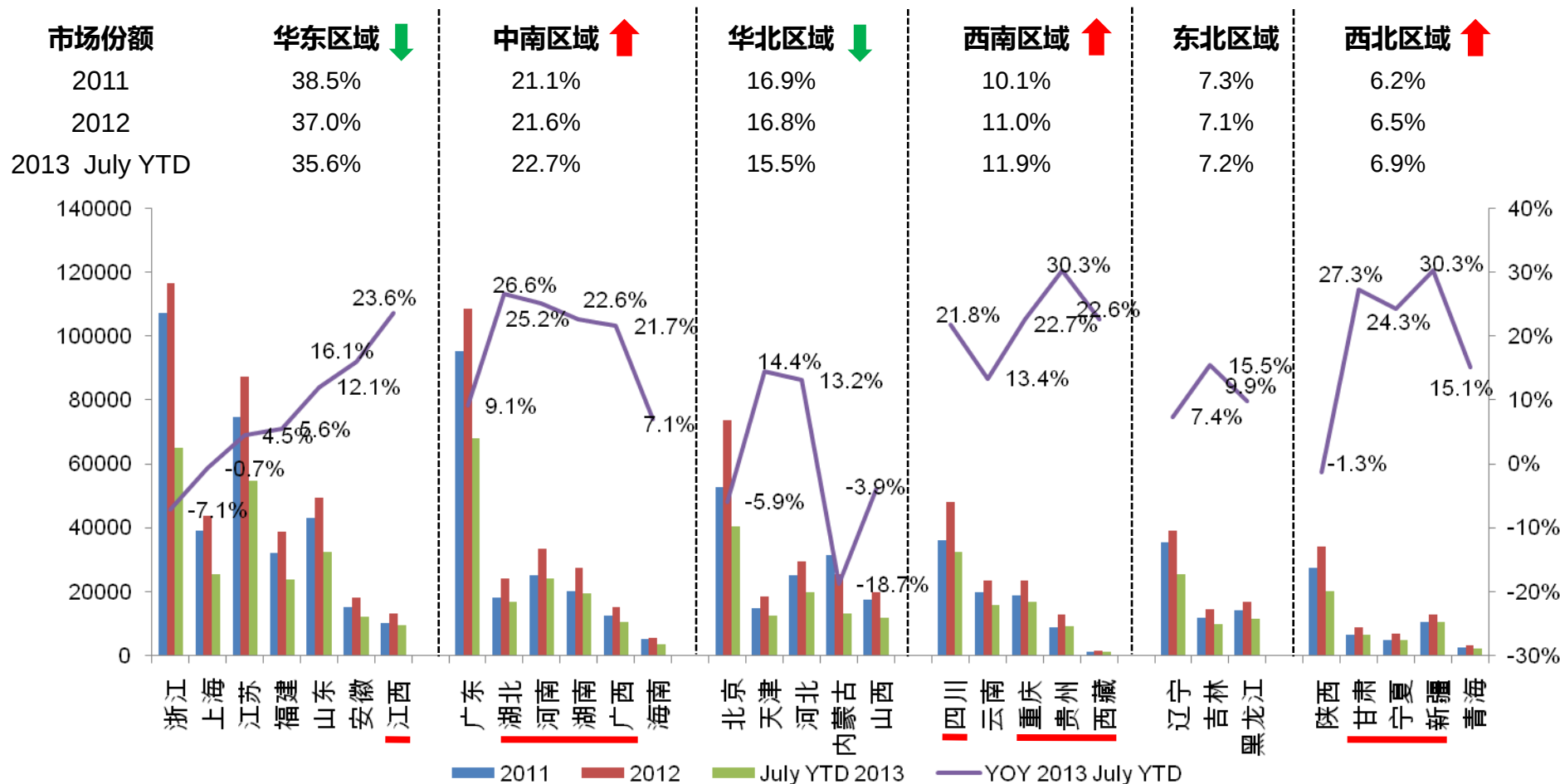
2009-2013年上半年进口车市场排量结构变化



数据来源：中国进口汽车市场数据库

(七)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年销售同比增长20%以上的省市均是中西部地区

中国进口车市场区域分布及变化趋势 (2011-2013)



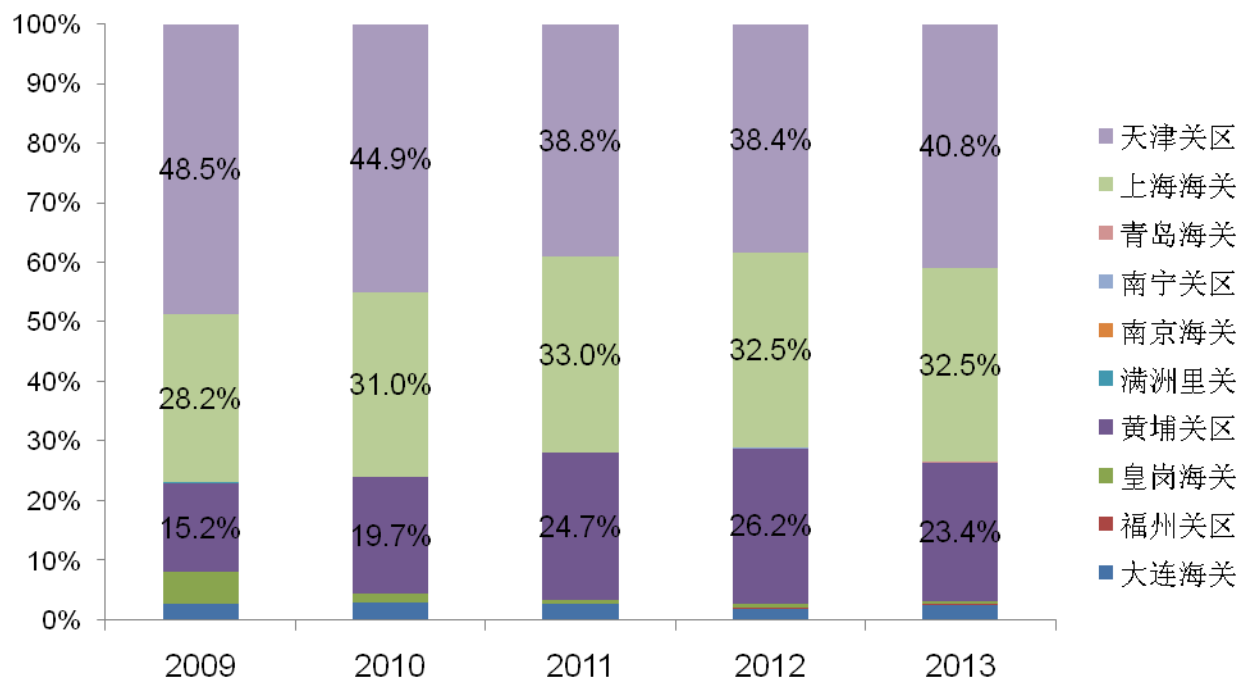
数据来源：中国进口汽车市场数据库

(八)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1-9月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，2012年天津港累计海关进口量为418877辆，市场份额为38.4%，2013年1-9月天津港进口量略有回升,市场份额为40.8%。

◆ 华中、华南沿海地区进口汽车需求日趋稳定。2013年1-9月，上海港和广州黄埔港市场份额分别为32.5%和23.4%，比2012年持平和有所下降。

2009年-2013年9月各港口进口量份额情况



2013 10 25 Thanks!

让汽车生活更美好

