

# 全国乘用车市场分析

7月份

全国乘用车市场信息联席会

上海翔通汽车咨询有限公司

2007年8月7日

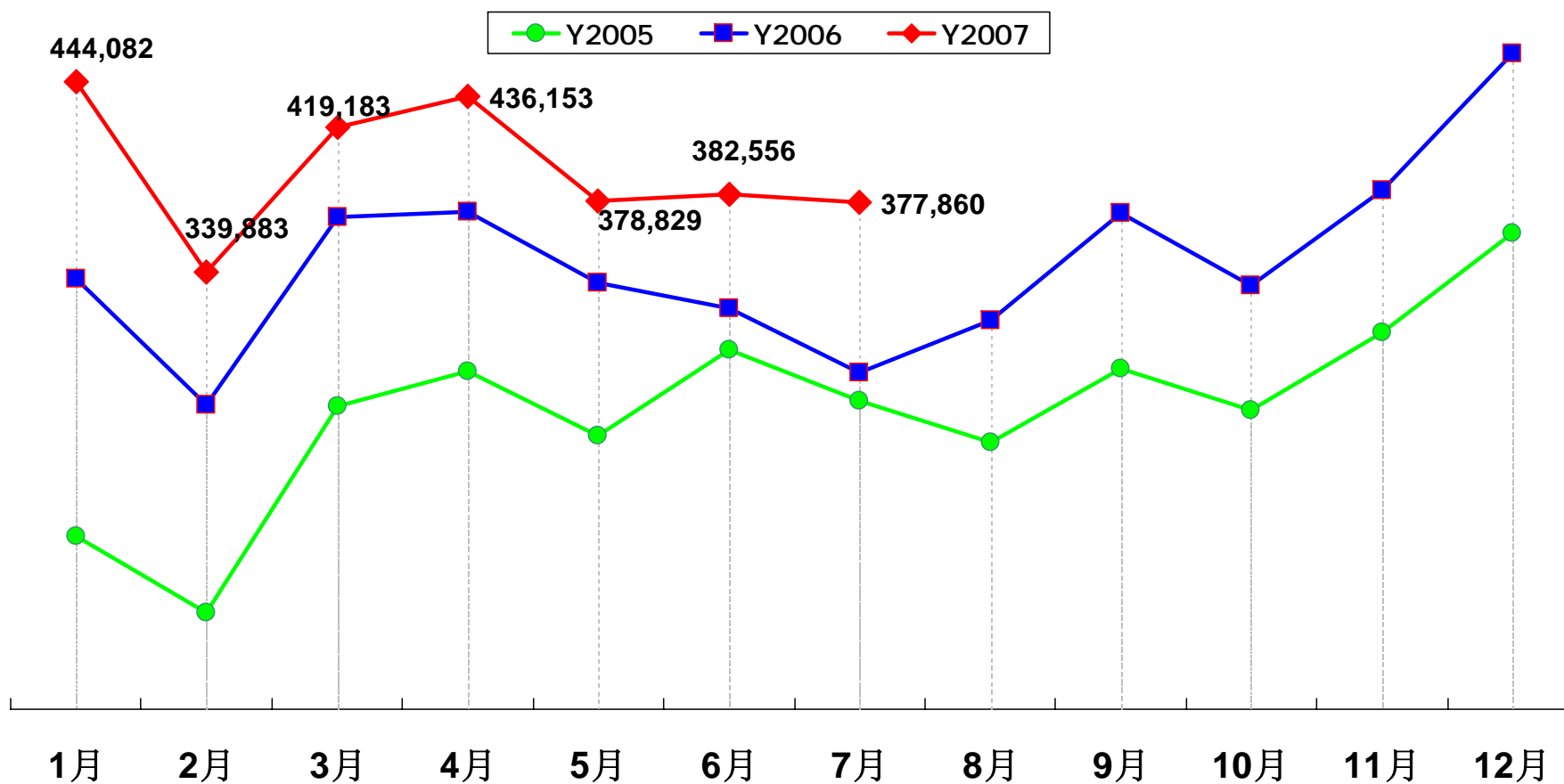
# 产量分析表(7月份)

	轿车	MPV	SUV	其它	乘用车合计
7月产量	356,393	15,796	29,935	61,970	464,094
6月产量	397,542	15,995	29,402	78,525	521,464
同期产量	295,166	11,587	15,449	44,120	366,322
环比	-10.4%	-1.2%	1.8%	-21.1%	-11.0%
同比	20.7%	36.3%	93.8%	40.5%	26.7%
累计产量	2,668,682	119,643	191,761	567,867	3,547,953
同期累计产量	2,182,368	99,440	132,279	527,815	2,941,902
同比	22.3%	20.3%	45.0%	7.6%	20.6%

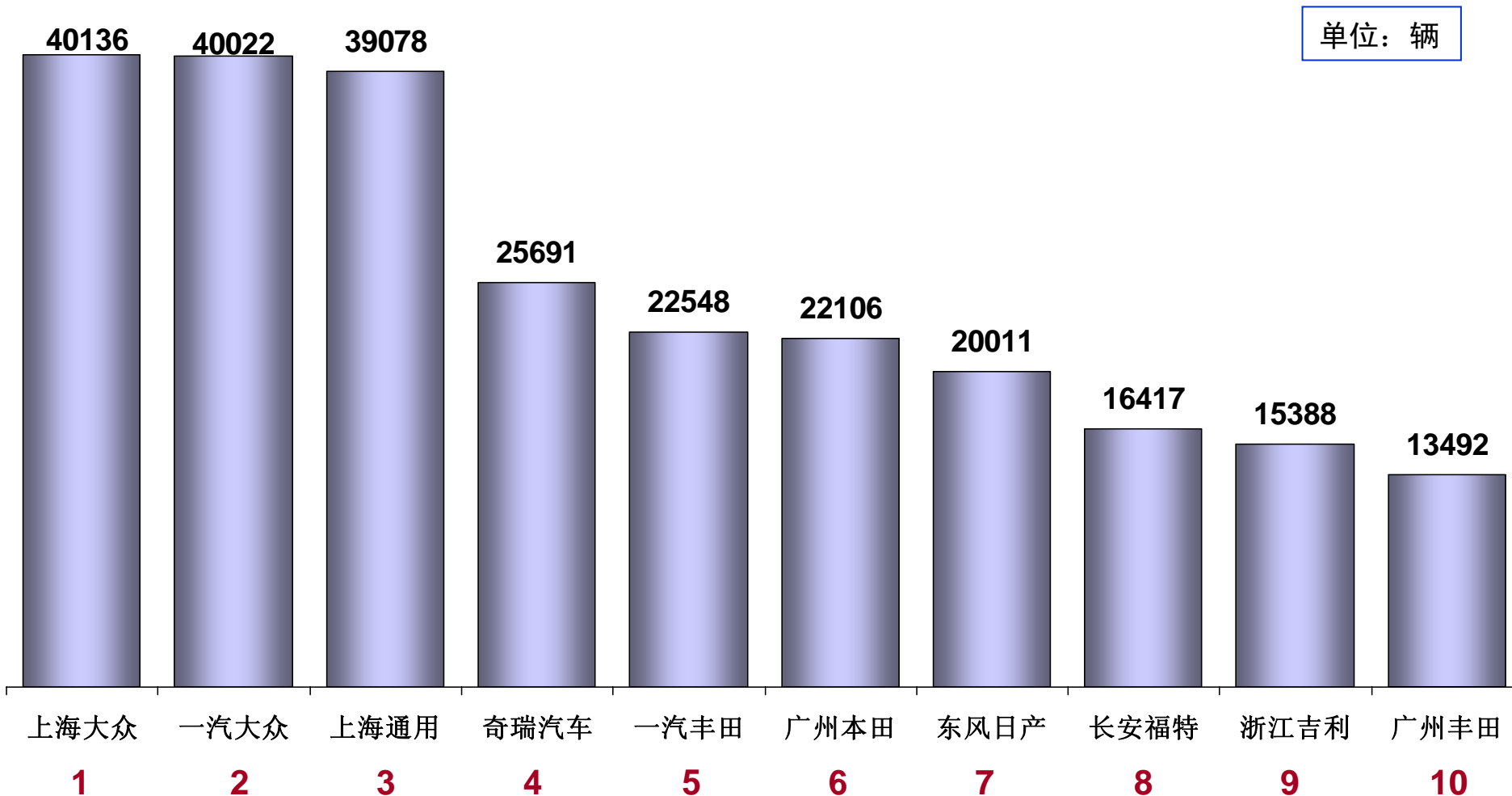
# 国内销量分析表(7月份)

	轿车	MPV	SUV	其它	乘用车合计
7月销量	334,882	16,988	25,990	55,298	433,158
6月销量	336,891	16,604	29,061	80,419	462,975
同期销量	258,286	12,750	14,917	41,029	326,982
环比	-0.6%	2.3%	-10.6%	-31.2%	-6.4%
同比	29.7%	33.2%	74.2%	34.8%	32.5%
累计销量	2,487,113	121,213	176,121	595,023	3,379,470
同期累计销量	2,052,097	95,722	130,449	521,390	2,799,658
同比	21.2%	26.6%	35.0%	14.1%	20.7%

# 2005—2007年乘用车(轿车/MPV/SUV)月销量走势图



# 狭义乘用车生产商销量排行榜(7月国内外销售批发数)

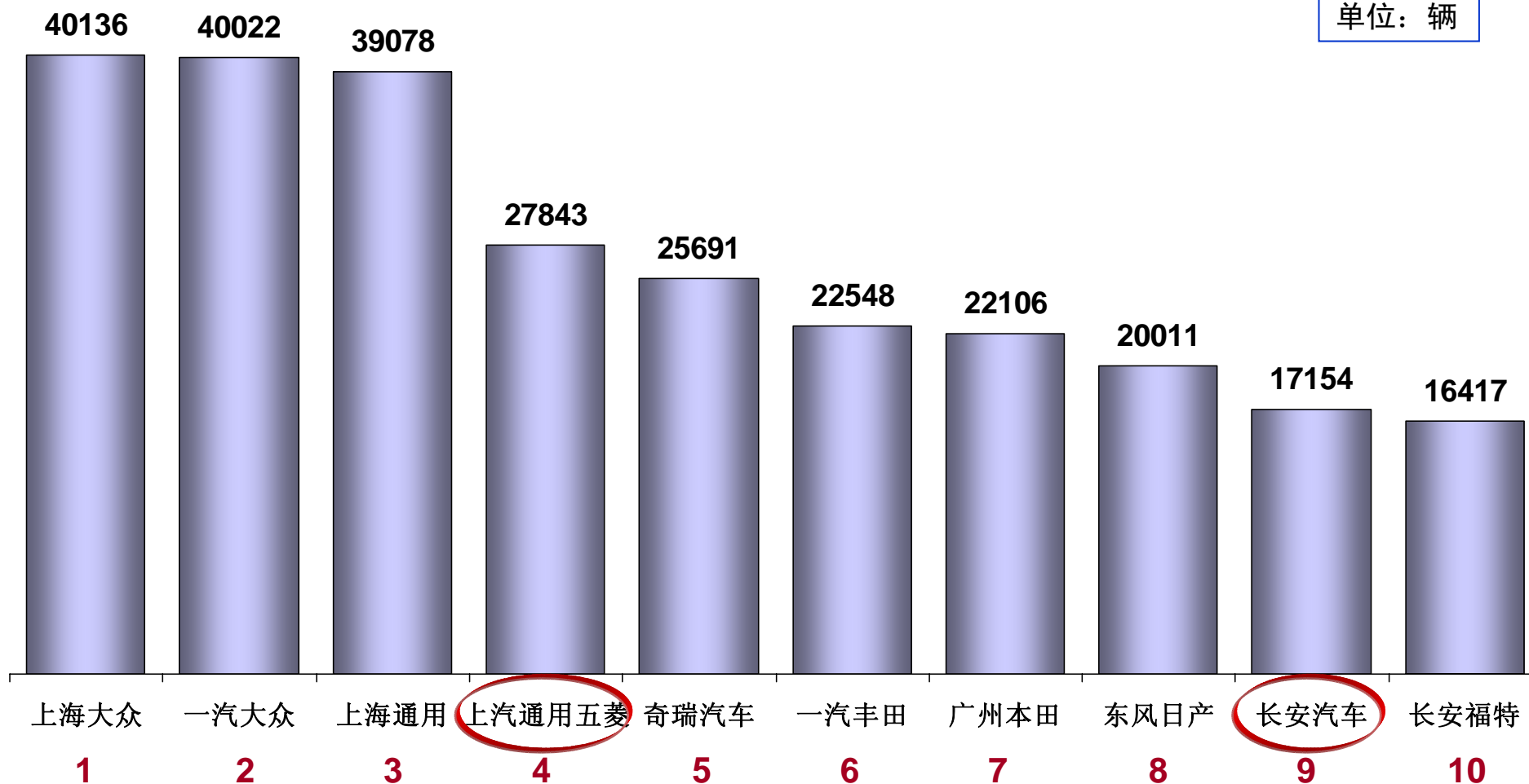


# 狭义乘用车生产商销量排行榜(7月国内销售综合数)

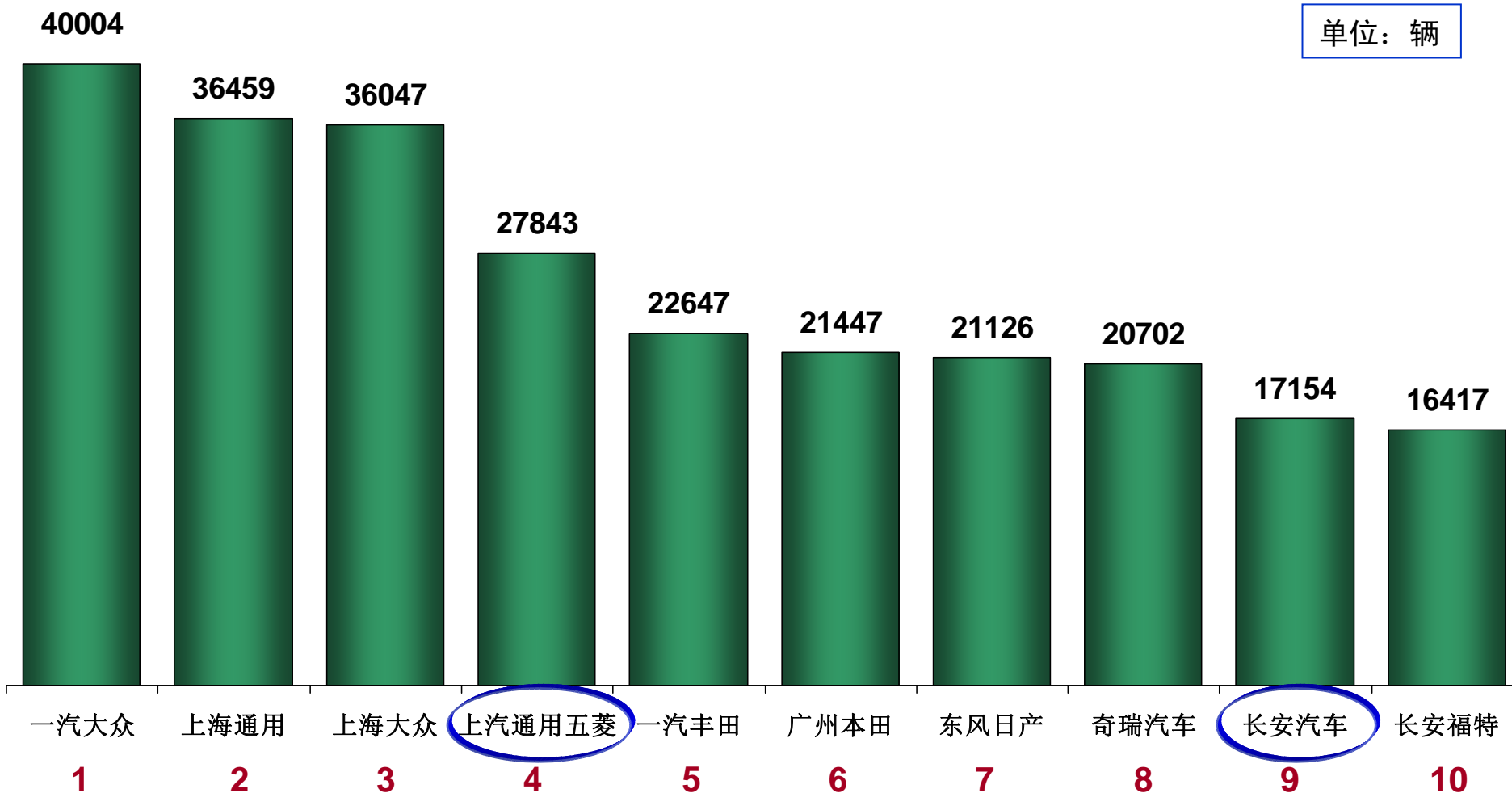


# 广义乘用车生产商销量排行榜(7月国内外销售批发数)

单位：辆



# 广义乘用车生产商销量排行榜(7月国内销售综合数)





# 7月份乘用车市场总体概述

◆今年7月份，乘用车市场争夺激烈，在总销量略有下滑的情况下，不少生产企业销量依然大幅增长，那自然就会有厂家销量较大下降。在市场增长逐步放缓的情况下，这属于正常现象，今后的竞争会更激烈。由于中国市场的季节波动规律注定了7月份是下半年销量最低的一个月份。但与去年同期相比，销售量下探程度较浅。市场同比增长达到**30%**，虽然大多数经销商说市场不好或不太好，但同比和环比的指标表明总体市场是相当不错的。

# 8月份乘用车市场预测

◆ 除2005年外，8月份与7月份相比销量都是增长的。其主要原因是：天气开始凉爽，出门去看车、购车的人数增多。另外“黄金周”前一个月的9月份总是汽车销售高峰，一般在8月下旬汽车热销就开始升温，也将拉动8月份的销量。因此8月下半月的销售比上半月要好得多，这也是8月份销售的一个规律。同时8月份也是2007年工作日最多的一个月，达到了23天，比7月份多一天。这也会促使销量增长接近5%。但8月份的乘用车市场不会很热，销量比6月高一点就是不错的了。今年八月份的同比增长率估计仍能维持在25%左右。这个增长率从总体市场来说形势依旧很好。

# 再次强调小型轿车和微型轿车市场没有滑坡

◆根据乘联会调整后的2007年和2006年上半年批发数的统计数据来看，所有轿车的各车型销量均没有滑坡，只是增长率不同。详见下表

轿车分车型批发销售量统计表 单位：辆

车型	2007年上半年	2006年上半年	增长率	净增长量
高级轿车	156776	125767	24.7%	31009
中高级轿车	455854	320547	42.2%	135309
中级轿车	1023238	748871	36.6%	274367
小型轿车	483454	434739	11.2%	48715
微型轿车	183844	179403	2.5%	4441
合计	2303166	1809327	27.3%	493839

# 建议尽快出台鼓励购买节能环保小排量轿车政策(1)

◆根据乘联会的统计分析，国产轿车平均发动机排量从2006年上半年的1.53L提高到2007年上半年的1.68L，仅一年时间每辆新汽车的发动机排量就提高了0.15L，增长9.5%。每辆新车平均油耗增长在5%左右，已经接近了发达国家日本的水平。如果不立即采取措施，我国每年的发动机平均排量还会继续增加。这将增大道路拥挤和燃油进口压力，压制内资企业自主品牌轿车的发展，也与国家的节能减排的政策背道而驰，对国民经济健康发展十分不利。这主要是因为国家对环保节能的小排量汽车既没有明确的定义也基本没有优惠政策，仅有的是一句政策口号，这是目前乘用车市场最严重的问题。

## 建议尽快出台鼓励购买节能环保小排量轿车政策(2)

◆ 解决的办法是：全部有关汽车的税，在乘用车方面均按发动机排量  
和价格确定累进税率，且累进幅度要大。如学习澳门的做法，也就是大  
排量车缴纳巨额的牌照税（相当于购置税），那么环保节能的小排量车  
就会立即畅销。其次，尽快出台燃油税。燃油税的实施不但可促进小排  
量车的销售，而且可较大幅度地降低汽车的行驶里程，节能减排的作用  
明显。燃油税起步税额可以较低，以后每年缓慢增加，使老百姓容易接  
受，也可使部门间的矛盾小些，存在的问题还有可能逐步解决。

## 动荡中的MPV、SUV市场

◆ 狭义乘用车各月销量所反应的波动图主要是轿车季节波动规律，因为轿车占狭义乘用车销量近**90%**。今年**MPV**市场反常的波动，很可能是市场大幅度上行前的震荡，预示着未来的利好。而**SUV**去年的市场低迷，促成了今年从二季度开始的“井喷”，如果没有实施燃油税的打击，这个“井喷”可能延续到今年年底或更长的时间。

## 微型车向大型化发展

◆ 我们所指的微型车是广义的微型汽车，包括微轿、微客、微卡。由于地方限小，中央自改革开放以来对微车无优惠政策，虽然微车市场在中国发展极快，但所有企业都对微车前景堪忧，致使微车生产企业不愿引进先进技术，并向其他车型的生产转移，但是微车符合中国的市场需求，市场还在发展，因此从**2005**年开始微车企业试着装载**1.3L**先进的发动机来提高整车的性能，反而十分好销，这已经形成了大趋势。如果仍不给微车优惠政策，最迟在**2010**年，比日本的微型车市场还大的中国微车将基本上消失，那时占日本汽车保有量**20%**的微型车还能生产和销售，说明我们在节能减排和建设节约型社会的过程中存在问题，这是目前乘用车市场列第二位的严重问题。

## 停产车型应及时取消目录

◆自7月开始实施的油耗限值标准，媒体报道有**55**家企业，**444**个车型没有达到标准，据乘联会调查，除了**2**个车型是申请了目录但没有生产的外，其余都是停产的车型。这样的报道对企业形象的影响巨大，也是目录管理有较大的漏洞表现之一，在国家政策没有改变的时候，各汽车生产厂家应对停产车型及时取消目录，因为在社会改造汽车的漫长的过程中，新的强制性标准将不断推出，不补报这些标准的检测报告的车型，有可能再次被媒体“曝光”。



# 谢谢!