

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第829期 | 2020年7月15日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

月产销创新高 降幅持续收窄

——6月及上半年我国汽车市场分析

6月,我国汽车产销又创历史新高。生产量232.5万辆,环比增长6.3%、同比增长22.5%;销售量230.0万辆,环比增长4.8%,同比增长11.6%。6月产销的大幅增长,带动上半年车市下行幅度放缓。上半年汽车累计产销双双突破千万辆,生产1011.2万辆、销售1025.7万辆,同比虽下降16.8%、16.9%,降幅仍持续收窄,从一季度-40%、前4月-30%、前5月-20%,上半年回落到-20%以内,延续了回暖走势,保持着较好发展态势,总体表现好于预期。

SUV再次超轿车

6月,乘用车保持稳定增长,环比增速高于汽车(总体),同比小幅增长。产量179.8万辆,环比同比增长8.3%、12.2%;销量176.4万辆,环比同比增长5.4%、1.8%。SUV表现尤为亮丽,销量82.2万辆,再超轿车,增长10.5%;微客销售3.5万辆,同比增长26.1%;轿车销售82万辆,同比下降

4.9%、MPV销售8.1万辆,同比下滑11.8%。

上半年,乘用车产销775.4万辆、787.3万辆,同比分别下降22.5%、22.4%,降幅较前5月分别收窄6.6、5.0个百分点。四个大车型销量及其同比:SUV/367.7万辆-14.9%、轿车367.6万辆-26.0%、MPV/36.4万辆-45.7%、微客15.5万辆-19.8%。

卡车全线创新高

6月,商用车产量52.7万辆,环比微降0.1%、同比增长77.9%;销量53.6万辆,环比同比增长3.1%、63.1%。其中,卡车销售49.4万辆,同比大幅增长72.6%。四类卡车均两位数增长,重卡16.9万辆+63.3%、中卡1.3万辆+36.7%、轻卡23.7万辆+81.5%、微卡7.3万辆+76.2%。

上半年,商用车累计产销235.9万辆、238.4万辆,同比分别增长9.5%、8.6%。其中,客车销售18.5万辆,同比下滑12.4%;卡车销售220.0

万辆,同比增长10.8%。重卡同比增长超过20%,贡献度最高,轻卡和微卡结束前5月下降趋势,呈小幅增长。皮卡是轻卡中的另类,上半年销售21.2万辆,其中长城皮卡销量9.60万辆,同比大涨47.7%。

新能源低迷依旧

新能源汽车市场低迷延续,降幅依旧在两位数,行业洗牌进一步加快,造车“新势力”面临前所未有挑战,有的因资金链出问题宣布暂停公司运营。

6月,新能源汽车产销10.2万辆、10.4万辆,同比分别下降25.0%、33.1%。上半年,新能源汽车产销39.7万辆、39.3万辆,同比分别下降36.5%、37.4%。其中,乘用车销售35.2万辆,同比下降38.5%(纯电动26.7万辆-40.8%、插电混动8.6万辆-30.3%);商用车销售4.0万辆,同比下降25.2%(纯电动3.7万辆-25.4%,插电混动0.3万辆-5.8%)。

中国品牌创新低

6月,中国品牌乘用车销售59万辆,同比下降11.6%;市占率33.5%,同比下降5个百分点,为2009年以来最低单月份。

上半年,中国品牌乘用车累计销售285.4万辆,同比下降29.0%;市占率36.3%,同比下降3.4个百分点。中国品牌轿车、SUV和MPV在各自领域的市占率,分别为18.2%、48.6%和67.2%。红旗和长安等部分中国自主品牌车型逆势上扬,增速远好于市场平均水平,红旗销量超过7万辆,同比增长110.7%。国产外系品牌乘用车上半年市占率,德日两系分别为25.0%、23.7%,高于上年同期;美韩法三系依次为9.3%、4.2%、0.3%,同比呈快速下跌。

汽车出口同比降

国际新冠疫情存在不确定性,海外市场恢复尚需时间,汽车出口

没有摆脱困境。

中汽协数据显示:车企6月整车出口报交6.2万辆,环比增长27.2%,同比下降35.0%。其中,乘用车4.4万辆,环比增长24.8%、同比下降35.9%;商用车1.8万辆,环比增长33.6%、同比下降32.7%。上半年整车累计出口38.6万辆,同比下降20.9%。其中,乘用车28.9万辆,同比下降12.0%;商用车9.7万辆,同比下降39.2%。

集中度略高同期

上汽、一汽、东风、北汽、广汽、长安、吉利、长城、华晨和奇瑞等十强车企(集团)上半年整车销量合计913.9万辆,同比下降16.5%;市占率89.1%,高于上年同期0.4个百分点。十强车企(集团)中,一汽和长安结束前5月下降,销量呈小幅增长;华晨略降,其他车企(集团)降幅依然明显。

上汽集团等17家重点车企(集团)主要经济指标仍呈下降态势,但降幅持续收窄。工业经济效益综合指数略低于上年同期,产出指标下降但降幅明显收窄,利润总额依旧大幅下跌,负债呈现增长。在行业大洗牌中,弱势企业生存状况更是堪忧。

张伯顺

神龙汽车卖地求生能撑多久

日前,一份武汉市经济开发区文件公开显示,当地政府拟支持神龙汽车处置闲置产能,以政府收储方式处置神龙汽车一厂资产,从而证实了之前关于神龙汽车卖厂自救的坊间传言。

虽然神龙汽车公关负责人对“卖厂换钱”予以了否认,称这是“适应城市规划调整的需要”,但事实却是土地收储后将改做商业用地,形成的商业收益政府和神龙汽车50:50分配,预计补充现金流49亿元,并且当地政府还将免除神龙汽车2020年度的房产税和土地使用税。

数据显示,2019年神龙汽车共完成汽车销售11.36万辆,同比大跌了55%,创下历史的新低。2020年一季度,神龙汽车销量下滑幅度高达81.6%,3个月仅卖出6385辆。由于销量下滑严重,导致神龙汽车的四个工厂产能严重过剩,甚至有2/3是处于闲置状态的,这时候“卖厂”确实能“江湖救急”。

不难看出,对身处困境的神龙汽车来说,卖掉工厂,补充现金流,进而弥补其在营销和经销商网络上的短板已是最佳选择。不过,这也只能解决燃眉之急,解决不了长远问题。近几年神龙汽车在国内的销量是每况愈下,投诉量却逐月递增,消费者对它的认知度也是直线下滑。很多人都在怀疑:神龙还能撑多久?就目前实际情况来看,仅仅依靠着“卖厂”肯定是不够的。

据悉,今年神龙汽车将要推出不少新车型。但问题是,不管是推出新车型也好还是出售工厂也罢,对于神龙汽车也只是治标不治本。留给神龙的时间已经不多,如不及时变革走出困境,优化自己的结构,补足自身短板,积极寻求市场突破,步东风雷诺的后尘也只是早晚的事。

李永钧

品牌焕新放大招 第三代名爵6登场

将全球视为目标市场,把握“新四化”大趋势, MG名爵品牌进入新百年征程迈出第一步。7月10日,新战略指引下的首款重磅量产车第三代名爵6正式上市,其PHEV插电混动版车型同步开启预售,再次巩固了名爵6车系在运动汽车市场智领风潮的王者地位。

上市11年、历经三代的“超战力轿跑”第三代名爵6,此次上市共推出7款车型,售价为9.38万-13.98万元,购买者还可享受6000元上市现金红包。此外,前6666名车主还可享受“超6用户权益”,包括终身原厂质保、2年7折回购,以及终身VIP客户服务等。其插电混动版第三代名爵6同步公布预售政策并开启预售。7月24日前,消费者只需666元即可订购,还可享受终身免



费保养、免费专属原装充电桩、终身VIP客户服务三大权益。

成就10万级最强小钢炮,第三代名爵6战力全开,以27项升级体验重新定义国际化品牌新标准;更

以超智力科技领潮,是同级首个搭载L2.5 PLUS智能驾驶辅助系统的运动家轿,独具Super TJA超级交通拥堵辅助系统,智能驾驶能力远胜同级对手。

而超战力新能源轿跑第三代名爵6 PHEV更是搭载全球唯一10速EDU智能电驱变速箱,效率率可达94%以上,消费者可享受0.2秒跑车级动力响应。

余音



中国“智”造 林肯飞行家云帆起航

林肯旗下第二款国产车型——大型美式豪华SUV全新飞行家Aviator上周上市,推出五款重磅车型,价格为50.98万-75.98万元。

作为林肯第一款在中国“智”造的大型豪华SUV,全新林肯飞行家于林肯在中国的旗舰制造工厂进行生产,拥有全球领先的制造工艺,全面满足林肯全球至臻的生产制造标准。

全新林肯飞行家全系标配进口3.0升V6双涡轮增压发动机和10速自动变速箱,拥有高达355马力的动力储备和553牛米的强大扭矩,并全系标配ESE主动声浪增强系统。尽显超然气度的NVH静谧私享座舱拥有三排三种座椅布局。全新SYNC+智行互联、12.8英寸超大高清触控屏和座舱“新风管家”系统等配置均是中国专属。

林夏

东本新CR-V进化上市

由东风Honda携手开心麻花联袂出品的微电影《沈浪的恩薇》日前网络首映,新CR-V也宣布上市,共推出锐·T动和锐·混动两种版本共17款车型,售价16.98万-27.68万元。新CR-V在外观、动力、配置等领域实现多重

进化,以更时尚的外观、更先进的技术 and 更丰富的选择打造一款全能实力城市SUV。

新车两套动力系统均为国VI排放标准。其中锐·混动

版最大功率158kW,最大扭矩315Nm,百公里综合工况油耗4.9L。240TURBO配合CVT无级变速箱,最大功率142kW,最大扭矩243Nm。江美

