

# 汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第886期 | 2021年9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

## 八月车市:供需错配 市场稳定

中汽协日前发布8月及前8月我国汽车产销数据及经济运行情况。自5月份以来汽车产销已连续4个月下滑。8月,汽车产量172.5万辆,环比下降7.4%、18.7%;销量179.9万辆,环比下降3.5%、17.8%。前8月,汽车累计产销1616.6万辆、1655.6万辆,同比分别增长11.9%、13.7%,增幅比前7月又回落5.3、5.6个百分点。

国家统计局发布的“8月份制造业采购经理指数”为50.1%,比上月回落0.3个百分点,“景气指数”显示:“扩张力度有所减弱,景气面收窄,其中,汽车业生产指数低于临界点。”车市扩张力度减弱,主因在于:一是国外疫情肆虐,车规级芯片短缺,减产压力加大,呈现供需错配态势;二是同比“基数”高,今年车市增速“先低后高”,市场相对稳定。

### 新能源车跑赢大市

8月,新能源车产销量首次超过30万辆,再创历史新高,分别达到

30.9万辆、32.1万辆,环比分别增长8.8%、18.6%,同比均大增1.8倍。其中,乘用车销售30.7万辆,环比两位数、同比三位数增长;商用车销售1.4万辆,环比微增1.7%、同比增长59.9%。8月新能源车渗透率提升至17.8%,其中,新能源乘用车渗透率更是接近20%。

前8月,新能源车累计产销181.3万辆、179.9万辆,同比均增长1.9倍。

### 汽车出口高速增长

汽车出口保持高速增长,刷新单月历史新高,前8月出口量和出口值增速双双创三位数。

海关总署数据显示:8月汽车出口20.9万辆,出口额36.9亿美元;前8月131.8万辆,同比增长117.5%,出口额212.7亿美元+129.1%(折合人民币1377.7亿元+111.1%)。

中汽协提供的车企出口汽车报交数,8月为18.7万辆,环比同比增长7.5%、1.6倍。前8月汽车出口118.9万

辆,增长1.3倍。其中,乘用车92.4万辆,增长1.4倍;商用车26.5万辆,增长99.4%。

新能源车8月份出口4.6万辆,增长贡献度达35.2%;前8月17.3万辆,增长4.5倍。特斯拉7月出口突破2万辆,8月缔造了3万余辆出口纪录。

### 中国品牌份额大涨

包括商用车在内的中国品牌汽车前8月销量846.2万辆。前十家车企(集团)销量及其增速:上汽151.0万辆+15.8%、长安122.0万辆+38.5%、吉利81.8万辆+9.1%、东风81.4万辆+18.0%、长城78.4万辆+39.3%、一汽61.5万辆+14.8%、北汽55.9万辆+5.7%、奇瑞53.7万辆+67.9%、比亚迪37.6万辆+63.9%、重汽30.4万辆+9.5%。

中国品牌乘用车销量和份额双双增长。8月销售70.4万辆,同比增长6.8%;市占率45.3%,提升7.8个百分点。前8月累计销售561.2万辆,增长

36.7%,市占率42.8%,上升6.5个百分点。其中,轿车、SUV和MPV市占率分别为29.0%、51.6%和68.0%,市占率同比均呈增长趋势。

### 乘用车市回落扩大

受马来西亚疫情加剧影响,车规级芯片严重短缺,乘用车产销降幅有所扩大。8月产量149.7万辆,环比下降3.3%、11.9%;销量155.2万辆,环比持平,同比下降11.7%。产销降幅较上月分别扩大1.2、4.7个百分点。轿车、SUV、MPV三个大车型8月销量同比均跌超10%。

乘用车前8月累计产销1289.1万辆、1311.2万辆,同比分别增长15.2%、16.0%,增幅较前7月继续回落4.9、5.2个百分点。三个大车型前8月销量同比仍维持两位数增长。

### 重卡呈断崖式下滑

国六排放法规今年7月1日“切换”,致货车乃至客车市场较大波

动,其中,重卡断崖式下滑。

8月,商用车产销22.9万辆、24.7万辆,环比均两位数大幅下跌。卡车销售21万辆,同比下降47.1%;其中,重卡5.1万辆-60.5%。客车售3.7万辆,增长6.6%,其中大客和中客均两位数下挫。

前8月,商用车产销327.5万辆、344.4万辆,同比增长0.6%、5.5%,增幅比前7月又回落7.0和7.4个百分点。卡车产量293.9万辆,增速由正转负,下降2.1%;销量311.1万辆,小幅低增3.3%。得益于轻客快速增长,客车销量33.3万辆,保持增长。

### 十强市占率低同期

前8月,整车市场排名前十位的车企(集团)销量合计1426.7万辆,同比增长11.1%,占汽车销售总量的86.2%,低于上年同期2个百分点。前十家车企(集团)中,与上年同期相比,北汽略有下降,其他企业均为不同程度增长。 张伯顺

## 别克高档中级车威朗Pro双车联袂上市



上汽通用全新高档中级轿车别克威朗Pro和威朗Pro GS日前上市,共推出3款威朗Pro车型和2款威朗Pro GS车型,售价12.99万-15.89万元。作为别克汇聚全球优势资源打造的新一代战略车型,

新车实现了同级领先的高效动力和智慧交互,为Z世代年轻人带来“无处不乐”的出行新体验。

新车的造型在大气优雅中不失灵动矫健,其中威朗Pro GS拥有更浓郁的潮流运动气息,具有

更多改装潜力,带来专属的定制化乐趣。新车配备双10.25吋全液晶仪表及中控联屏,支持双屏联动,充分满足年轻人对人机交互高精度、高效率、高智能的需求。新车是上汽通用汽车首款搭

载第八代Ecotec全新1.5T发动机的车型,并配备与之正向开发集成的钢链式CVT智能无级变速箱,可实现135kW最大功率,并可在1500-5000rpm的宽泛转速区间持续输出250Nm最大扭矩,为Z世代用户带来兼具高性能与低油耗的全能动力表现。

在别克eConnect 3.0智能互联科技的强大加持下,全新威朗Pro和威朗Pro GS车机系统功能更为丰富,配备新一代OnStar安吉星全时在线助理。上汽通用别克还将提供一年多次的OTA远程升级,令车联功能常用常新。此外,新车还配备12个超声波雷达,提供了多项同级领先的智能驾驶辅助科技。 捷升

## 恒大汽车量产遥遥无期

恒大日前发布公告称:“上半年公司深陷债务危机,整体亏损扩大至48亿元。目前正与第三方投资接触商谈出售部分资产”。让业内人士对其能否量产倍感疑惑。今年4月上海国际车展期间,恒大汽车首次亮相并一口气发布了9款新车,并同时公布了时间表,即“今年四季度将全面启动试生产,明年大规模交付。”从当时情况看,恒大造车很有势如破竹的力度。但事到如今,恒大不仅没有一款新车量产落地,却等来被迫出售部分股权的消息,种种迹象表明“恒大造车”不容乐观。

其实,对于恒大造车,业界的质疑声音一直不绝于耳。当初恒大高调进军汽车业时的豪迈让人看不懂,一上马就多点开花,计划一次性铺开14款车型,这在汽车业内实无先例。事实上,车企造车总是先倾注资源和精力集中在一款车型。然后再进行拓展。而恒大沿用房地产的成功经验,想在造车赛道上复制全面开花,事实证明违反行业规律。另外,造车不同于地产,非常烧钱,除了前期研发投入,后期上市推广也需持续投入。

由于恒大汽车还没有自己的量产车,也就没有自我造血能力,全靠母公司的输血,一旦母公司的输血跟不上,发展就将面临巨大考验。此外,对于造车而言,本身就是先投入后回报,要讲究时间积淀,需耐得住寂寞才会成功。如果恒大汽车忍受不了三五载或者更长时间只进不出的投入煎熬而心猿意马,急于出售部分资产,实现量产恐将遥遥无期了。 雍君

## 「金九银十」或将「缺金少银」

虽然今年车市已进入金九银十传统旺季,但情况不同以往,受疫情及暴雨影响,市场需求或将延后释放;短期内芯片短缺难以缓解,经销商购车需求不足较为普遍,需谨慎看待今年“金九银十”旺季。

8月作为行业淡旺季的过渡月,也被视为旺季因素能否凸显的晴雨表。在刚过去的8月,市场打破往年向上的规律,表现不及7月,出现结构性矛盾,经销商的车辆供给与消费者购车需求不匹配。一是经销商无车可卖、交车周期变长;二是近期终端优惠收缩,同时等待周期变长,消费者购买积极性降低,普遍持观望态度;三是8月汽车半导体供应链紧张、芯片短缺等不利因素导致供需失衡,车市结构性短缺矛盾进一步显现。

基于此,预计9月份中国汽车消费需求相比上月会有明显提升,但由于新车供给结构性不足,消费需求转化为实际购买的比例将有所下降,今年“金九银十”或将“缺金少银”。 李永钧

2021慕尼黑国际车展日前拉开帷幕。中国魏牌以“全新物种,智创未来”为主题,携新一代智能全球化战略车型摩卡PHEV首秀慕尼黑。凭借领先的“咖啡智能”平台和智能混动技术,向世人展示了中国高端汽车品牌的硬实力。本次车展首秀的摩卡(Coffee 01)PHEV纯电续航里程高达150km,具备了诸多先进的智能驾驶辅助功能。 林夏



## MG ONE智驾智舱科技练就一绝

上汽MG日前在沪召开了一场轰动汽车江湖的“武林大会”。大会现场, MG ONE作为MG旗下首款智潮科技SUV首度大开门,以七大智能产品力大秀深厚“内力”,练就车界燃油车新势力。 在上汽智能全球模块

化架构SIGMA的赋能下, MG ONE既保留了燃油车的驾控乐趣,还拥有堪比电动车的智能科技。 MG ONE以超全科技装备实现超真智舱体验;以超全豪华硬件感受超真未来出行。新车标配目前最强车载高通骁龙旗舰级8155

芯片,打破了高端芯片只在高端车上采用的惯例。MG ONE标配AI语义,打破了车载智能科技单调且昂贵的印象;MG ONE还配备基于高精地图的高阶智能驾驶辅助等20项智能科技,颠覆了智能辅助系统需要加价选装的规则。 余音