车市高位盘整 增速趋于稳定

——6月份暨上半年汽车市场分析

根据中国汽车工业协会日前公布的数据,上半年我国累计生产汽车952.92万辆,增长4.08%;销售汽车959.81万辆,增长2.93%。汽车市场运行显示出一条从年初的大滑坡—低下跌—微弱降—微弱增—微增长的轨迹线路。车市开局很困难,前3个月累计销售,同比均低于上年同期,但降幅逐月有所收窄。1–5月销售由负增长转入正增长,1–6月增速趋于稳定,预计全年能维持前两年1800多万辆的市场规模。

上半年我国汽车市场的主题是:车市高位继续盘整,增速趋于日渐稳定。中汽协会对上半年车市的研判认为,汽车产销逐步扭转下滑势头,初现好转情势,汽车业调结构有力,提质量有效,保增长有为。

乘用车增速逐月提升

乘用车6月份销售环比小幅增长,同比增幅明显;上半年增速超过7%,从而拉动整个车市进入微增长。6月份乘用车生产125.88万辆,环比–0.79%,同比+12.20%。销售128.42万辆,环比+0.24%,同比+15.77%。上半年乘用车生产759.93万辆,增长7.87%。销售761.35万辆,增长7.08%。

商用车产销双双下降

6月份商用车生产27.25万辆,环比–9.08%,同比–3.30%;销售29.33万辆,环比–9.20%,同比–10.22%。主要品种中,客车类车型环比和同比均增长,其它类车型有所下降。

上半年商用车生产192.99万辆,下降8.59%;销售198.46万辆,下降10.40%。其中客车类车型产销高于上年同期,其中客车生产19.80万辆,增长9.42%;销售19.77万辆,增长3.56%。货车类车型受累于宏观调控和经济下行,各类车型产销均低于上年同期,货车生产134.39万辆,下降5.81%;销售138.47万辆,下降6.96%。

自主品牌销量份额齐跌

自主品牌乘用车,无论是销量还是市场份额,与各系外资品牌比较,均处于下风,源于转型升级期的低端市场不景气。上半年各个月销售,均低于上年同期,6月份为上半年各月销量的最低点;市场份额徘徊在40%上下,6月份仅38.9%。上半年自主品牌乘用车销售315.11万辆,下降0.2%。其销量占乘用车销售总量的41.4%,占有率下降3个百分点。

上半年自主品牌轿车销售142.33万辆,下降6.8%。其销量占轿车销售总量的27.2%,占有率下降3.6个百分点。

节能汽车市场滑坡

上半年1.6升及以下轿车销售367.94万辆,同比增长4.3%,低于轿车整体增速;占轿车销售的比重为70.34%,同比下降0.8个百分点,比上年全年下降0.4个百分点。小排量汽车销量增速和市场份额的滑坡,主要是政策苛刻后,受惠的节能型乘用车明显减少。

新能源汽车更是少得可怜,据中汽协会的不完全统计,上半年整车企业生产新能源汽车3167辆,其中纯电动汽车3021辆、插电式混合动力汽车146辆;新能源汽车生产3525辆,销售3905辆;替代燃料汽车生产2.11万辆,销售2.17万辆。

新能源汽车处于产业化初期,需加大政策支持力度,推广试点示范,加快培育市场。

市场集中度又有提升

上半年排名前10位生产企业(集团),依次为:上汽、东风、一汽、长安、北汽、广汽、华晨、奇瑞、长城和江淮,与上年同比,长安、奇瑞和江淮有所下降,其他企业呈不同程度增长,其中长城和广汽增速快。上述10家企业(集团)销售汽车844.97万辆,增长4.5%,高于全行业增幅1.6个百分点;市场集中度88.04%,同比提高1.4个百分点。其中上汽、东风和一汽前三大集团销量518.70万辆,增长9.4%;集中度54.04%,同比提高3.2个百分点。

上半年乘用车销量排名前10家企业依次为:上汽通用五菱、上海通用、上海大众、一汽大众、东风日产、北京现代、重庆长安、一汽丰田、奇瑞和吉利,与上年同比,一汽丰田增速近40%,前5家企业增速超过全行业,表现较突出。上半年,上述10家企业销售乘用车450.68万辆,市场集中度59.19%。

上半年,商用车销量排名前10家的企业,依次为:北汽福田、东风公司、江淮、一汽、金杯股份、江铃、重汽、南汽、长城和上汽通用五菱,与上年同比,前7家降幅不一,后3家保持较快增长。上述10家企业销售商用车140.34万辆,市场集中度70.71%。

汽车出口态势良好

上半年生产企业出口整车48.79万辆,增长28.0%。其中5、6两个月出口均超过10万辆,4、5、6连续三个月创历史新高。汽车出口呈现良好发展态势,其中自主品牌企业出口业绩卓著,奇瑞6月份出口2万多辆,增长20.7%,上半年累计出口9.25万辆,增长28.8%,有望提前实现年度17万辆出口目标;吉利6月份出口超过1万辆,上半年出口增长超过210%。

另据海关数据,1–5月汽车累计出口35.38万辆,增长18.4%。出口金额50.19亿美元,增长38.17%。其中轿车出口15.76万辆,增长36.72%;载货车出口12.72万辆,增长12.79%;客车出口4.18万辆,增长24.06%。

经济效益温和增长

国家统计局日前发布的全国规模以上工业企业利润的数据说,"汽车制造业的利润增长10.4%","在41个工业大类行业中,26个行业利润同比增长",汽车制造业是其中之一,处于中游水平。

中汽协会的"17家重点生产企业(集团)经济效益简析"显示,1–5月主要经济指标增速,呈现为逐月提高的趋势,利税总额增速高于营收增速。工业总产值增长7.2%,比1–4月提高3.4个百分点;营业收入小幅增长5.1%,比1–4月提高1.8个百分点;实现利税总额同比增长16.2%。

不过,企业经营难度不断增加,融资成本加大,利息支出成倍增长,资金周转存在一定困难,人工成本增长过快。 特约撰稿 **张伯顺**

节油环保不一定要牺牲性能

——从君越eAssist看混合动力车的春天

虽然最近一轮汽油零售价格进行了向下调整,但油价探底反弹只是早晚的事,如今的汽车消费者开始把目光转向节能汽车。与相对遥远的"零油耗、零排放"的电动车相比,日臻成熟的混合动力车被认为是下一代的市场接班人。纵观今日混动车市场,不仅有丰田普锐斯、别克君越eAssist、凯迪拉克凯雷德Hybrid、雷克萨斯CT200h系列、大众途锐混动版、丰田凯美瑞Hybrid等众多选择,就是没赶上头班车的车企也纷纷排出了研发计划,让混合动力春天在望。

混合动力三大阵营

当前市场上的混合动力车按技术可分为强混、中混和轻混三大阵营。强混车可在较低车速和较短的路程内实现电力的单独驱动,而中混和轻混车则采用电机提供辅助动力,不能独立驱动车辆,但更低的价格和同样突出的节油效果,使其更贴近消费者的购车需求。以君越e-Assist为例,全新的"中混"技术,为混合动力市场带来了新的选择。而经过实际接触,20%以上的节油效果,确实给人留下了深刻的印象。

路试验证节油20%

对混合动力感兴趣的消费者首先关注的是油耗。我们用一周的时间对君越eAssist进行了测试,由于近期天气炎热,全场空调是必须的,行驶里程约1200公里,最后实测百公里油耗在8.5L左右。而传统观念中,中高级车的百公里油耗在10–12L之间就算很不错了。

君越eAssist装有一台功率15千瓦的高性能感应电机为发动机额外提供动力,减少加速耗油;当车辆处于滑行状态或踩下刹车时,发动机就自动切断燃油,实现零油耗、零排放,同时,系统会通过电机回收能量对锂电池充电,能让传统车型上白白浪费掉的能量实现循环使用。

由于怠速环节发动机零油耗,使君越eAssist在堵车的场合更为省油,尤其在交通拥堵的上下班高峰,节油效果明显。

高档体验不打折扣

对于混动车型,很多消费者都有一个疑虑,是不是为了节油而牺牲部分动力,变成"小马拉大车"。其实倒不用担心这点。君越eAssist原汁原味地保留了2.4L SIDI智能直喷发动机加全新一代S6六速手自一体变速箱,加上电机提供了辅助动力,加速性反倒更胜一筹。

另一方面,君越eAssist原封不动地保留了君越的外观内饰和丰富配置,此外增加了车身空气动力学优化组件并采用低滚阻绿色轮胎,既可以满足出席正式场合所需要的体面派头,更带来绿色形象加分。

绿色驾驶全新体验

混动车型在噪音控制上有先天优势,这点在君越eAssist上体现明显。作为高档行政级轿车,君越采用了别克专利技术QuietTuning静音科技,车厢宁静度在用户中有口皆碑。而君越eAssist在此基础上,通过起步、加速时降低发动机转速,怠速时智能停机零噪音零震动,使"图书馆级"的宁静效果更为出色。

此外,君越eAssist还提供了新颖的"绿色"驾驶乐趣。它的仪表盘上有一个ECO的指针,如果一直在最大的绿格子指示区间内,就说明车辆在最省油状态;同时仪表盘内的行车电脑和中控台上的高清显示屏都能动态显示模拟动力工况,什么时候最省油、什么时候在回收能量都一目了然。这也有助于驾驶者主动探索省油驾驶方式,自觉培养良好的驾驶习惯。

养护成本不会增加

以前的混动车达不到和汽油车的同等待遇,需要特别照顾,由此也增加了保养费用。而君越eAssist的日常保养只需和普通版车型一样更换机油机滤即可。另外,由于君越eAssist装备的是高能锂电池组,相比传统镍氢电池,不仅质量更轻、体积更小、电量更强,而且使用寿命也更长,整车10年24万公里使用周期内无需更换。

君越eAssist有两个车型,是与同排量同配置传统动力车型售价最接近的混合动力车。20%的节油效果、亲民的定价、高档车的底子,这是别克君越eAssist混合动力车最大的优势。对于前景无限的混合动力市场,可以说是开了一个好头。

相关链接

别克BIP智能驾乘体系

谈起君越eAssist智能混合动力技术,不得不提到别克BIP智能驾乘体系。这套全新的别克智能科技体系集成了欧洲悬挂动力系统和美国信息处理技术的优势,涵盖了高效动力总成、精准底盘操控和智能交互科技三大组成部分。特别是动力总成这块,集中展现了别克品牌近年来不断创新与同步全球科技的成果,不仅有eAssist智能混合动力技术,还有主打高效节能的SIDI智能直喷与TURBO SIDI智能直喷涡轮增压技术。这也使得全新一代别克产品在性能提升的同时,带来了更低的油耗与更少的排放。