

# 汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第 782 期 | 2019 年 6 月 19 日 星期三 本版编辑:张 云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmw.com.cn

## 动能提升未果 下降趋势未缓 ——5月中国汽车市场分析

5月,中国车市降幅扩大,产销分别为184.8万辆和191.3万辆,环比分别下降9.9%、3.4%,同比分别下降21.2%、16.4%,降幅比上月分别扩大6.7和1.8个百分点。1-5月,汽车累计产销分别为1023.7万辆、1026.6万辆,产销量同比均下降13%,降幅较前4月分别扩大2个和0.8个百分点。

5月车市增速呈现“四降一落”:乘用车、商用车、中国品牌份额和汽车出口四大板块齐下降,新能源车板块明显回落。可见,车市新动能没有得以有效提升,下降趋势没有得以有效缓解。厂家无奈放慢产销节奏,以应对终端市场压力,5月末制造商库存降至112.4万辆,下降5.6%;经销商库存预警指数54.0%,依旧高居在警戒线之上。

### 新能源车增速回落

原先数据亮丽的新能源车,5月产量11.2万辆,同比增长16.9%;销量10.4万辆,同比仅微增1.8%。其中

乘用车售9.6万辆,环比增长6.7%、14.4%;商用车售0.9万辆,环比增长23.0%、同比大跌53.7%。

前5个月新能源车累计产销48.0万辆、46.4万辆,同比增长46.0%、41.5%,但增速也呈放缓态势。其中乘用车销42.6万辆,同比增长51.0%;商用车售3.9万辆,同比下降16.1%。插电混动销量及其增速均低于纯电动,纯电动销量36.1万辆,同比增长44.1%;插电混动销量10.3万辆,同比增长32.7%。

新能源车增速放缓,一是国六国五切换过程中,厂商大力度促销国五,致使部分新能源车意向消费者转移至国五上;二是补贴政策退坡前,已有部分销量得以释放。

### 乘用车市持续低迷

乘用车5月产销149.1万辆、156.1万辆,环比下降10.2%、0.9%,同比下降23.7%、17.4%,降幅仍大于汽车(总体),累及总体车市。其中轿车销售78.4万辆,下降16.6%,

SUV销售64.3万辆,下降15.6%,MPV销售10.8万辆,下降22.4%。

前5个月乘用车累计产销837.9万辆、839.9万辆,产销量同比下降15.6%、15.2%,销量降幅比前4月略有扩大。其中轿车销售409.9万辆,下降13.4%;SUV销售356.1万辆,下降15.7%;MPV销售57.3万辆,下降23.9%。乘用车销售严重下滑,突出表现在中低端车型购买力下降,中低端中国品牌SUV深受重创。

### 商用车市增长止步

商用车增长步伐5月戛然而止,产销35.7万辆、35.1万辆,环比下降8.8%、13.4%,同比下降8.5%、11.8%。其中客车销售3.5万辆,环同比下降3.5%、25.7%,其中大客、中客和轻客同比均两位数下滑;货车31.6万辆,环同比下降14.3%、9.9%,其中重卡、中卡和轻卡同比,分别下降4.7%、50.9%和8.0%。

前5月商用车累计产销185.8万辆、186.7万辆,产量同比微增0.7%,

销量同比微降1.3%,增速比前4月分别回落2.5和2.8个百分点。

### 中国品牌份额聚减

前5个月,包含商用车在内的中国品牌汽车,销量和市占率增速同比均大幅滑坡,累计销售513.7万辆,同比下滑16.7%。

中国品牌乘用车,5月销售56.5万辆,环同比下降3.4%、28.1%,市占率36.2%,较上月下降0.9个百分点。1-5月累计销售333.5万辆,同比下降23.4%,占乘用车销售总量的39.7%,同比又下降4.2个百分点。其中轿车销售80.9万辆,下降19.2%、SUV销售191.9万辆,下降25.3%、MPV销售44万辆,下降25.2%。

多地政府提前切换国六国五排标,致中国品牌市占率“雪上加霜”,国产外系品牌乘机收获市场份额。

### 十强跌幅突破10%

上汽、东风、一汽、北汽、广汽、长安、吉利、长城、华晨和奇瑞等十

强集团,前5个月汽车销量合计915.2万辆,同比下降12.7%,高于行业平均增速0.3个百分点;合计销量占行业总销量的89.1%,同比略高0.3个百分点。其中长城和华晨小幅增长,其他车企(集团)均为下降,长安和上汽降幅居前。上汽等十强集团5月汽车销量合计170.3万辆,同比跌幅15.9%;合计销量占行业汽车总销量的89.1%。

### 1.0T小微轿车不俗

小排量、缸内直喷和涡轮增压三技合一,市场效果已经显现,符合市场发展趋势。1.0T的新科沃兹、阅朗、享域、荣威i6(PHEV)、凌派、思域、缤瑞和科鲁泽等轿车,尽管市场时有起伏,但表现总体不俗,多款車型同比高涨三位数,可谓低迷车市中的另类。

朗逸、轩逸、卡罗拉、英朗、宝来、速腾、桑塔纳、帝豪、雅阁和捷达等1.6升及其以下排量轿车,较稳固居于轿市十强。雅阁自4月新推1.5T排量后,已经第2次杀入十强。轿市十强前5月销量125.2万辆,同比虽然减少7.2万辆,增速下降5.4%;但市占率达30.5%,反而增加5.4个百分点,表明1.6升及其以下轿车市场最受大众消费的青睐。

张伯顺

2019亚洲消费电子展期间,“梅赛德斯-奔驰EQ科技日”活动在沪举行,展示了奔驰在电动出行领域多元化探索的战略蓝图——EQ电动科技品牌及其“三管齐下”的全面电气化技术路线。作为EQ品牌的首款量产车型,全新EQC纯电SUV宣告了梅赛德斯-奔驰品牌在电动化领域的崭新旅程。梅赛德斯-奔驰EQ品牌三条技术路线下的产品矩阵亦尽数集结,重磅亮相:包括搭载48伏智能电机系统的新一代C级车与新款E级车、应用新一代插电混动技术的新款S560e L,以及全球首款搭载燃料电池的插电混动车型——奔驰GLC F-CELL。

作为中型SUV细分市场中的首款国产纯电动豪华车型,全新EQC从研发、测试到生产,均严格秉承奔驰全球统一标准。它拥有出色的主、被动安全性能,尤其是优异的电动安全性。在研发过程中,全新EQC经受了严苛的碰撞测试和耐久测试,200多辆原型车和生产车计划在全球四大洲完成超过450万公里的测试。

余音



## 搭乘5G快车 长城汽车CES秀“黑科技”

2019亚洲消费电子展在上海举行,长城汽车不仅带来了Vision 2025概念车、WEY VV6音乐版、欧拉R1等智能网联汽车,更展出了智能像素大灯、车载健康检测系统、智能座舱等与汽车安全出行息息相关的“黑科技”设备,吸引了众多观众前来围观。

长城汽车智能像素大灯能够依据复杂的路况,对周围环境进行感知,实现弯道自适应照明、行人与车辆的防眩目提醒、隧道/地库自动车灯开启、车距保持投影等功能,而这也是全球首个普及国内首个搭载的百



万级智能像素大灯。而车载健康检测系统更是可以通过使用77GHz毫米波雷达监测人体微动来实现对心率和呼吸的监测,

达到对驾驶员健康状况监测的目的,进一步保障驾驶员的驾驶安全。

坐在长城汽车的智能座舱

上,体验者通过手势识别、心率识别、人脸识别等新技术,将虚拟场景与感官相融合,能够集中感知ADAS驾驶辅助、毫米波雷达监测、分心驾驶提醒等新技术给汽车和出行带来的全新体验。

在5G商业化的进程中,长城汽车“黑科技”的融入,将使其汽车产品更富有科技感。通过5G远程车载终端的应用,将为智能驾驶V2V提供网络基础,实现车内、车与人、车与路、车与云端服务平台的全方位网络连接综合服务,而这也正是长城汽车为未来智慧出行所铺的路。

余音

## 日产诠释未来出行全新体验

在2019亚洲消费电子展上,日产汽车展示了解读大脑信号的脑控车技术、现实与虚拟结合的无形可视化技术等多项辅助驾驶技术,并展示了纯电动全轮驱动车型——日产IMs概念车。日产汽车的“无形可视化”

技术通过将现实与虚拟世界的融合,帮助驾驶员看到“无形世界”,甚至显示周边建筑物后方或转弯处的情况,令驾乘者体验到来车联网技术所带来的无与伦比的魅力。“无形可视化”系统采用了多项先进技术,包括能够提

供车辆周围环境信息的智控导航技术、实时收集交通信息的“全向感知技术”以及能够实时分析道路环境数据的“无缝自动出行”技术。而日产汽车“脑控车”可使车辆具有解读驾驶员大脑所发出信号的能力,能够将驾

驶员的反应更加快速地将传达给车辆,使车辆根据驾驶情况的变化不断做出相应的调整,让驾驶过程变得更加有趣。

纯电日产IMs概念车,是首款搭载“无形可视化”技术的概念车型,定义了“高架运动型轿车”细分领域。无论是外型设计、平台还是动力总成,都充分体现了“日产智行”理念。

江美

## 三声爆炸给燃料电池车敲警钟

近期不到20天的时间里,全球发生了3次氢气相关的爆炸事件:6月10日,挪威首都奥斯陆郊外的一处加氢站发生爆炸;6月1日,美国加利福尼亚州,美国一处化工厂储氢罐和氢气运输拖车发生爆炸和火灾;5月23日,韩国江原道江陵市,一个氢燃料储存罐发生爆炸事故。三起事故或致人伤,或致人死亡。挪威爆炸发生后,丰田和现代汽车均宣布暂时停止在挪威的氢燃料电池车型销售,直到事故原因确定后再恢复运营。

虽然丰田、现代等一众巨头力证氢燃料汽车“绝对安全”,但在如此高密度的爆炸事故前面,力证也会被打脸。中国目前对氢能源是大跃进式投入,如果安全有问题,那么,投入的到底是节能还是定时炸弹,需要冷静思考。

2016年,中国汽车工程学会编制的《节能与新能源汽车技术路线图》提出,到2020年燃料电池汽车在公共服务领域的示范应用要达到5000辆的规模;到2025年,实现燃料电池汽车的推广应用,规模达到5万辆;到2030年,氢燃料电池汽车规模超过100万辆。与此同时,财政部对燃料电池汽车也有扶持补贴政策。此后数年,全国范围内的加氢站数量急剧上升,截至2018年底共建成28座,同时大量氢燃料客车进入市场投入运营。

今年的全国两会中,汽车行业的人大代表,如徐和谊、王凤英、尹同跃等,都相继提及了对氢燃料新能源发展的建议。换言之之,在技术落地层面上,汽车企业已经认可氢燃料是和纯电动、插电混动共同发展的新能源技术路径,奔驰、现代、上汽大通、东风风神等氢燃料汽车也纷纷亮相。除了整车,燃料电池也是企业发力的方向,全柴动力、同济科技、贵研铂业、美锦能源等公司因为涉及燃料电池概念,股价出现大幅上涨。

一边是资本大量涌入,氢燃料发展看似步入快车道,另一边却是氢能源相关产业和技术仍属于起步阶段,对于关键技术燃料存储、制作氢燃料过程等仍有提升空间。加氢站的爆炸,或许是在提醒业界:探索阶段,氢燃料技术发展应该以安全为前提,而不应过分追求行业的快速发展。

白诚