

车市下行态势未有根本改变

——7月中国汽车市场分析

7月是汽车市场传统淡季,又逢全球性低迷。该月我国汽车生产180万辆,环比下降5%、11.9%;销售180.8万辆,环比下降12.1%、4.3%。前7月,汽车产销累计1393.3万辆、1413.2万辆,同比分别下降13.5%、11.4%,自去年第4季度连续3个月滑入负增泥潭后,今年又持续7个月两位数负增长。

目前车市形势十分严峻,乘用车、商用车、新能源车、中国品牌车和汽车出口等销量,尽是跌个不停,走势统统减缓,降幅个加加深,经销商库存预警指数再上高值,7月末达62.2%,环比分别上升11.8和8.3个百分点。众多数据显示,汽车市场下行态势未有根本改变。

乘用车销量跌跌跌

7月,乘用车生产152.3万辆,环比下降4.7%、11.7%;销售152.8万辆,环比下降11.6%、3.9%。三个大类乘用车销售:轿车73.8万辆,环比下降14.5%、9.5%;SUV/67.2万辆,

环比下降9.0%、同比增长6.4%;MPV/8.6万辆,环比下降12.2%、19.6%。

前7月,乘用车产销1150.1万辆、1165.4万辆,同比下降15.3%、12.8%。三个大类乘用车销量:轿车570.0万辆,减少81.0万辆,下降12.4%;SUV/497.3万辆,减少62.3万辆,下降11.1%;MPV/75.6万辆,减少23.2万辆,下降23.5%。对乘用车市的评价,只能是惨、惨、惨!

商用车销量降降降

商用车7月产量27.7万辆,环比下降6.4%、12.7%;销量28.1万辆,环比下降14.6%、6.4%。其中客车销3.8万辆,环比下降10.3%、同比增长14.0%;货车售24.2万辆,环比下降15.3%、8.9%。

前7月,商用车产量243.2万辆,同比下降3.5%;销量247.7万辆,同比下降4.4%。其中客车销24.9万辆,净减1.1万辆,下降3.9%;货车售222.8万辆,净减10.3万辆,下降4.4%。货车中,重卡73.2万辆,减少

1.4万辆;中卡8.2万辆,减少3.0万辆;轻卡107.2万辆,减少3.3万辆;微卡34.2万辆,减少2.6万辆。

新能源车环比腰斩

受补贴政策调整影响,6月抢补贴退坡前末班车,新能源车销量冲高至15.2万辆,而7月则断崖式跌落,销量8.0万辆,环比腰斩。新能源车前7月累计销售69.9万辆,同比增长40.9%。

1-7月,新能源乘用车销售63.1万辆,增长47.4%;其中纯电动48.4万辆,增长57.8%,插电混动14.3万辆,增长20.3%。新能源商用车销售6.7万辆,微降0.5%;其中纯电动和插电混动分别为6.3万辆、0.3万辆,同比-0.8%、-21.8%。

新能源车全国鼓励购买不限牌,竟遭此境遇,市场之冷,可见一斑。中汽协已将今年新能源车销量预期从160万辆调低至150万辆。

中国品牌车减减减

前7月,中国品牌汽车(含商用

车)销量前四车企(集团)同比,减量和跌幅均为两位数。上汽减量37.7万辆,下跌22.1%;吉利15.7万辆,下跌17.4%;长安21.0万辆,下跌22.6%;东风10.2万辆,下跌14.0%。其他车企(集团)的减量和跌幅同比,北汽6.2万辆-10%、奇瑞0.2万辆-0.4%、江淮2.7万辆-9.4%、比亚迪0.3万辆-1.0%。惟有长城和一汽是前7月销量和增速均有增长的两家车企(集团),长城增量2.8万辆+5.3%、一汽0.7万辆+2.0%。

中国品牌乘用车前7月销售455.1万辆,同比下降20.8%,市占率39.1%,同比下降3.9个百分点。三个大车型销量同比及市占率:轿车113.6万辆-16.2%,市占率19.9%,下跌0.9个百分点;SUV/262.1万辆-21.9%,市占率52.7%,下跌7.3个百分点;MPV/56.8万辆-25.5%,市占率75.1%,下降2个百分点。

外系品牌乘用车前7月市占率同比,日德两系21.8%、23.5%,分别增加3.1和2.1个百分点;韩系持平为

4.5%;美法两系为9.5%、0.7%,依次减少1.2和0.9个百分点。

出口环同比双下降

中汽协数据显示:7月汽车(含底盘)车企出口报交8.1万辆,环比下降15.5%、14.0%。其中乘用车6万辆,环比下降12.5%、12.9%;商用车2.1万辆,环比下滑23.1%、17%。前7月,汽车出口报交56.9万辆,同比下降6.3%。其中乘用车38.8万辆,同比下降12.4%;商用车18万辆,同比增长10.5%。

车企利润大幅下降

上汽等十强大集团,前7月销售汽车1263.9万辆,同比下跌11%,略低于行业平均降幅;市占率89.4%,高于上年同期0.4个百分点。除长城和华晨销量同比保持小幅增长外,其他十强大集团均为下降。其中7月十强销售164.1万辆,市占率为90.8%。

上汽等17家重点车企(集团)上半年利润总额2578.0亿元,同比下降27.5%,下降979.8亿元。大幅下降原因有二:一是同期汽车销量和营收同比下降,汽车销量下降12.4%,营收下降8.1%;二是投资收益低于上年同期,由正增长转为负增长,减少投资收益385.7亿元,另有一些投资收益尚未到账。张伯顺

江铃长安爱驰汽车强强联手



凯迪拉克展示豪华服务

近日,销量屡创新高的凯迪拉克品牌在上海举办了以“豪华服务 本该如此”为主题的服务开放日活动,展示了在MyCadillac超级App的加持下,凯迪拉克为用户提供的一项全用车生命周期整合服务。4月推出至今,MyCadillac超级App因省时省心、便捷高效,已有超过36.1万的使用用户。车主只需手机下载MyCadillac超级App,即可通过一键式操作,享受在线预约、上门取送车、远程签单、远程跟踪、在线支付及评价分享等各项新美式豪华服务新体验。姚琼

黑科技护航 北现领动插电混动车入市

定位于“双芯精明质选座驾”的北京现代领动插电混动车日前在深圳和杭州同时上市发布。发布的三款车型售价19.78万-22.18万元,补贴后的全国统一售价为15.78万-17.88万元。

领动PHEV是北京现代向“实力派”蜕变的重要代表车型。北京现代用全球领先的新能源技术与智能科技,将“EV+HEV”双芯融合,打造出首款中级插电混动车。新车延续现代汽车全球化的“流体雕塑”设计理念,集潮流、动感、运动元素于一体,同时,针对新能源产品特性采用专属优化设计,其可变开度进气格栅、独特的轮毂设计,能够有效降低风阻,将低



能耗做到极致。

拥有同级最低的1L/100km油耗,85km纯电续航里程、1037km综合续航里程,领动PHEV的核心是成熟且同级领先的“黑科技”TMED动力总成。该系统由1.6L GDI直喷四缸自然吸气阿特金森

发动机、6速双离合变速箱、永磁同步电机等核心部件构成,拥有77.2kW的最大输出功率以及147Nm的峰值扭矩。高品质三元锂离子电池组采用双电池设计,分别布置于后排座椅下方及后备箱下方,不挤占车内空间。

为提升出行品质,领动PHEV配备了同级独有的“智心合一”系统,具备前碰撞预警等六项ADAS智能辅助功能,以及功能强大的全新智能网联系统,用前沿的智能科技为驾乘者带来更富乐趣与质感的出行体验。余音



近日,腾势通过奔驰官方社交媒体平台发布了全新车型在新疆吐鲁番进行夏季高温测试的视频,新车型官方正式定名为“全新腾势X”,预计将于2020年初交付到消费者手中。据了解,全新腾势X的外观与深圳车展全球首发的腾势概念车Concept X保持了高度的一致性。未来上市的全新腾势X将提供插电式混合动力车型与纯电动车型,百公里加速或均在5秒内,其中纯电动版本续航里程或将达到500公里以上。全新腾势X车内配备了可旋转90度的超大中控屏幕,其交互界面设计风格简约时尚。林夏

中国千人拥车仅173辆

日前,世界银行公布了2019年全球20个主要国家千人汽车拥有量数据,其中中国每1000人拥车量为173辆,位列榜单第17名。在上述榜单中,美国位列第一,千人汽车拥有量达837辆,是中国的近5倍;排在第2-10名的国家分别是澳大利亚、意大利、加拿大、日本、德国、英国、法国、马来西亚、俄罗斯。

值得注意的是,在这份榜单中,中国千人汽车拥有量不仅不敌欧、美发达国家,甚至也比不上伊朗(千人178辆)和南非(千人174辆)。影响千人汽车拥有量的主要维度是人均GDP水平。上述榜单排名前十的国家人均GDP均超过10000美元,而中国则为9201美元,与欧洲、美国等发达地区或国家仍有差距。

此前,业内专家认为我国保有量的饱和点是千人400辆至450辆,再根据平均每辆车报废年限15年计算,解释中国汽车市场年销量将突破4000万辆。不过近年来中国汽车年销量一直止步在3000万辆之下。李永钧

27项升级 新款哪吒N01借势登场

携手爆款国漫电影《哪吒之魔童降世》,合众汽车旗下首款量产车中期改款车——哪吒N01 2020款日前上市。新车提供380公里中续航和430公里长续航两个版本,共5款车型,综合补贴后售价分别为:中续航380v版

6.68万元、380e版6.98万元、380i版7.28万元;长续航430e版7.39万元、430i版7.69万元;同时,还为新零售渠道打造了380s和430s两款特供版车型。

2020款哪吒N01进行了包括造型设计、续航里程、智能科技、安全、行驶

性能和配置等27项功能升级。新车的动力系统得到全面升级,新增C-booster制动能量回收系统,回收效率高达20%,助力最大续航里程超越430km。江美

