

SUV回暖 豪华品牌市场火热

7月乘用车销量高于预期

6月国五排放车型大量清库存,高优惠使得年中乘用车销量迎来小高峰,为市场提振了信心。到了7月,由于销量提前透支,乘用车市场又恢复了近来的下行趋势。乘联会数据显示,7月乘用车销量148.5万辆,同比下滑5%、环比下降16%。值得欣慰的是,下滑幅度小于行业预期。



■ 透支效应显现 7月车市小幅下滑

虽然市场增速有些下滑,但仍好于市场预期。此前乘联会曾预计,7月乘用车的零售数据或将同比下降20%左右,而实际情况只是出现了5%的下滑幅度。

之所以有这样的表现,首先是由于经销商在6月加大了清库存力度,部分经销商会将销量数据结转至7月,以实现店面零售平稳。此

外,一些持币待购的消费者更愿意等到国六排放标准实施后买车,叠加形成了7月初的零售好于预期。

不过,从目前来看,市场回暖的速度还不算很快。随着国六车型的公告目录和供应配套的逐步到位,乘联会秘书长崔东树预计,8月乘用车产销量仍具备较大的回升潜力。

■ SUV市场回暖 轿车市场疲软

“7月份乘用车市场的亮点颇多,但问题也不少。比如SUV销量开始回暖,但轿车的销量表现依然疲软。”崔东树如是说。

从数据可以看出,7月份SUV销售64.4万辆,同比增长0.8%;轿车销售74.88万辆,同比下滑7.2%。具体车型表现方面,哈弗H6在SUV销量排名中仍居榜首,不过同比跌幅达2成;本田CR-V

同比增长72.6%,以17913台的销量排名第二;日产逍客、奇骏、奥迪Q5L、奔驰GLC、现代ix35等表现也很抢眼。

而对于轿车市场的疲软,行业专家认为,产品的更新也会影响消费者的购买欲望,“雷凌、轩逸等新车迎来换代,但终端售价也回缩了,消费者可能还在等待有利的购买时机。”

■ 新能源市场下滑 政策依赖凸显

乘联会数据显示,2019年6月新能源乘用车销量达到了13.4万台,而7月新能源乘用车销量仅为6.88万台,同比下降3.8%,环比下降达到51.3%。

虽然近来乘用车市场持续走低,但此前新能源车销量一直保持着逆势增长。“补贴退坡之后,整车厂压力骤然增大。”行业专家表示,由于新能源经销商6月清库带来的批发暴增,接下来的半年可能会愈发艰难。

按照2019年新能源汽车补贴新政要求,6月25日补贴过渡期结束后,新能源车“地补”将全面取消。根据新政规定,即便是超过了

400km的续航里程最高门槛,新车的补贴额度也仅有2.5万元。不仅如此,国家对动力电池能量密度的要求也更为严苛,补贴系数从最高的1.2降低至最高为1,再加上电耗门槛的提升,想要通过这两个系数获取补贴加成,也变得更加困难。

“2019年是新能源车补贴政策真正的退坡期,尤其是7月的新能源车补贴全面大幅退坡的同时,地方补贴退出后又没有使用环节的支持政策作衔接,新能源车的市场化转型将面临硬着陆的可能。”崔东树表示。但他认为,这也是新能源乘用车逐步摆脱政策依赖的较好体现。

■ 豪华品牌销售火热 自主品牌压力增大

豪华品牌与进口车的销量近来表现强势,相反自主品牌所面临的压力则不断加大。数据显示,7月豪华车零售同比增24%,主流合资品牌下降4%,自主品牌下降14%,豪华车走势最强。

以北京市场为例,“在总体下滑的背景下,汽车销售呈现出高端车好于低端车、进口车好于国产车、高价格车好于低价格车的特征。”中国汽车流通协会有形汽车市场分会常务副理事长苏晖表示。

以豪华品牌SUV车型销量为例,奥迪Q5、宝马X3、奔驰GLC的月销量都达到了万台。此外,像沃尔沃XC60的销量也上涨25.5%。

相反,在自主品牌销量表现较强的MPV车型阵营中,即使是7月销量排名前5的车型,如五菱宏光、宝骏730、宝骏360、比亚迪宋MAX均出现了销量下行,尤其是去年月销量持续过万的比亚迪宋MAX,如今热销势头已然不在。

事实上,自2018年7月以来,连

续12个月,自主品牌份额都同比呈现下降趋势。数据显示,2019年7月份自主品牌份额35%,处于年内低点。崔东树认为,之所以7月份的乘用车市场会出现这种明显的分化,主要是因为豪华品牌与进口车在国六切换上比较顺利,而自主品牌短期内进行切换仍然存在较大压力。

在市场压力不断增加的情况下,很多车企也面临着被超越的危险。一直保持高销量增长的长城和吉利,7月销量数据就出现了截然不同的走势,长城汽车销售同比增长11.09%,吉利则同比下降24%。有专家解释称,基于去年的表现,长城和吉利销量增长基数不同,有些差距很正常。

但也有专家认为,现如今市场下行,一些厂家很可能将销量压力转移到经销商。其实,今年经销商库存状况始终不容乐观。数据显示,2019年7月汽车经销商库存预警指数为62.2%,环比上升11.8个百分点,同比上升8.3个百分点,库存预警指数位于警戒线之上。

■ “金九银十”车市或将出现真正回暖

“随着国六车型的公告目录和供应配套的逐步到位,8月产销回升潜力较大。”崔东树表示,今年8月有22个工作日,是全年生产时间较长的月度。

此外,8月改款新车上市潮的到来将是拉动车市零售逐步回暖的一个有力因素。譬如全新传祺GA6、新款北京奔驰GLC L、一汽马自达新款阿特兹、新款锐界家族等都将在8月内上市。此外,今年内还将有全新RAV4、全新马自达3等重磅新车登场。

在新能源产品方面,为了应对新一轮补贴政策,一些老款新能源车也正在清库退出市场,而一些主流电动

车产品经过迭代升级后,性能普遍得到增强,预计后续经过短期下滑后会逐渐恢复增长。早前,中国汽车工业协会常务副会长董扬在接受媒体采访时就表示:“在没有补贴之后,新能源汽车将回归到市场,那些片面追求续航里程,造成高成本、高价格的这部分产品会减少。”

虽然补贴大幅退坡,但有些车企为了抢占市场份额,选择压缩利润,对旗下新能源车型进行保价。比如名爵、别克、北汽新能源、威马等新能源品牌,均宣布旗下纯电动车产品补贴退坡后价格保持不变。对于消费者而言,依然可以“维持原价”购买。张凯