



7月报告 III 综述

7月,国内汽车产销继续低速增长,与6月相比,分别下降6.96%和11.19%。

7月是淡季,但从统计数据来看,并没有想象中的惨淡。相反,淡季中销量大幅下滑的现象并没有在7月出现,相对于6月份各大车企普遍出现负增长的销售表现,7月甚至有了些许回暖迹象。用中汽协的话来说是“有喜有忧”。

2011年7月,汽车市场暗流汹涌;顺境逆境之间,足见市场各方众生之相。
晚报记者 舒晗

顺境·逆境

2011车市7月报告

顺境

SUV 越跑越快不回头

7月,乘用车和商用车环比均下降,细分市场看,除运动型多用途乘用车(SUV)产销环比增长外,其他各类乘用车均呈明显下降。同比看,乘用车产销增速高于5%,而商用车下降超过10%。

1~7月,乘用车产销从细分市场看,SUV和MPV产销增速均超过10%,表现突出;轿车产销增速分别为7.63%和8.35%,在诸多不利因素影响下,轿车整体仍表现较好;交叉型乘用车微客受政策退出影响明显,产销同比下降均超过10%。

虽然国内一片低迷,但是“东方不亮西方亮”,国内汽车出口连续数

月看涨。中汽协副秘书长朱一平表示,7月份出口量已经超过金融危机前的2008年最好月份。

“7月最后一周车市走势较强,同比2010年7月最后一周增长17%,环比上周增长42%,增速表现较强。”全国乘用车联席会副秘书长崔东树说,虽然7月日均总量比6月同期增长,但如剔除日系企业的复产增量,增长压力仍不小。

位于郑州中博汽车广场的一家美系品牌4S店的负责人说:“因为前几个月的明显下滑,7月反而显得不那么淡了,但愿就此触底反弹。”

值得一提的是,国内自主品牌车企7月份出现了近年少见的大规模下滑。根据中汽协数据,7月份,乘用车自主品牌市场占有率创下近年最低,仅为36.13%,占有率环比下降4.13个百分点,同比下降3.79个百分点。

中国汽车工业协会秘书长董扬认为,自主品牌大幅度下滑与交叉型乘用车下滑较快有关。据统计,7月交叉型乘用车产销分别下降23.51%和16.24%,是细分车型中下滑幅度最大的车型。“各种利好政策到期或结束对微型车企影响最大。”

全国乘用车联席会秘书长饶达

对小排量车的未来表示担忧,国家鼓励购买和使用小排量汽车的政策至今没有实质的内容,造成1.3升以下乘用车市场萎缩,“未来政策走向对自主品牌产品不利因素多,如节能车标准和补贴的变化、鼓励合资自主等。”

在郑州,奇瑞、吉利、比亚迪等自主品牌经销商也都感受到了明显的压力,“今年的淡季成了这几年来真正的淡季,看来市场促进政策的推出影响开始显现出来,我们进入了最困难也是最关键的阶段,一定要咬牙坚持。”一家经销商的老总说。

逆境

自主品牌降到最低点



7月份国内自主品牌出现了近年少见的大规模下滑(资料图片)



7月份经销商库存压力继续增大

7月份产销统计

汽车产量	130.61万辆	↑1.26%
乘用车	105.04万辆	↑5.82%
商用车	25.57万辆	↓13.98%
汽车销量	127.53万辆	↑2.18%
乘用车	101.18万辆	↑6.74%
商用车	26.35万辆	↓12.23%

(同比数据)

特点

- 1.多数车型环比回落。
- 2.日系份额回升。
- 3.汽车企业集团集中度提高。
- 4.汽车出口环比有所下降,整体表现良好。
- 5.企业经济效益增幅继续回落。

分析

中国汽车工业协会秘书长董扬
1.1~7月汽车产销继续低速增长,但7月略好于6月。

2.有喜有忧。一方面,轿车产销增长高于平均增速,大集团发展情况好于行业平均;另一方面,交叉型乘用车和半挂牵引车产销下降比较明显,1.6升及以下乘用车产销下降,同时,自主品牌轿车产销也有所下降。

3.造成7月汽车产销呈现上述特点的主要原因是国家宏观调控和国家刺激汽车消费政策的取消。

总体而言,不希望我国再出台不利于市场的政策,如果市场继续恶化,就无法达到汽车行业练内功、调结构的目的。

7月份各车系销量统计

日系	18.06万辆
自主品牌	17.80万辆
德系	16.33万辆
美系	10.98万辆
韩系	6.43万辆
法系	2.78万辆

与上月相比,日系车市场占有率超过自主品牌,重回第一的位置。



平凉市场中SUV成为最大亮点