

# 产品“掐架”内耗 长安汽车徘徊谷底

曾经稳坐自主品牌销量头把交椅的长安汽车,在长安福特、长安马自达销量下滑情况下,也未能成为长安集团的救命稻草。数据显示,2019年前5个月长安汽车销量为68.4万辆,同比下滑32.9%。目前,在SUV市场全面布局的长安汽车,主力车型CS75、CS35与CS85 COUPE、CS55之间部分价格重叠,内耗严重。作为首家跨过百万辆销量大关的自主品牌,长安汽车正在被竞争对手逐渐甩开,如何走出困境,成为长安汽车亟待解决的难题。



## 主力车型下滑

数据显示,5月长安汽车销量为11.3万辆,同比下降34.7%;前5个月累计销量为68.4万辆,同比下降32.9%。相比长安福特、长安马自达两大合资品牌销量的两位数跌幅,2018年曾为长安集团整体贡献80%销量的长安汽车陷入低迷,更让长安集团感到头疼。

据统计,以自主乘用车为主的重庆长安,5月销量为3.4万辆,同比下滑28%;前5个月累计销量为25.5万辆,同比下降30%。来自全国乘用车市场信息联席会(以下简称“乘联会”)的数据显示,长安汽车再一次无缘汽车销量排行榜前10。

尽管长安汽车并未公布具体车型销量数据,但乘联会统计,长安汽车主

打的CS系列车型未能进入5月SUV排行榜前15位,其中CS55、CS75、CS35三款长安走量车型销量未能实现同比增长。事实上,2019年以来,长安汽车主力车型销量持续低迷。前4个月,CS75车型销量同比下降18.7%。CS55销量同比下滑更达42.9%。虽然CS75车型月均销量仍能破万辆,但与哈弗H6高达2.5万辆的月销量相比,该车型已经掉队。

在主力车型销量下滑背景下,长安汽车经销商的日子也不好过。中国汽车流通协会发布数据显示,2019年5月长安汽车库存深度达2.1,这意味着,在不向厂家提车情况下,长安汽车经销商仍需2.1个月才能消化完现有库存车。

此前,为响应国家增值税税率下调政策,长安汽车对旗下全系车型进行官

降,降幅为2000-6000元。但是,北京商报记者走访发现,长安汽车经销商为加速清理库存,已在官降金额基础上开出更高优惠。目前,长安CS75车型优惠已达1.2万元,CS35车型优惠为6000元。同时,长安逸动车型优惠也在6000元左右。尽管经销商加大优惠力度,但长安汽车各车型销量依然不理想。北京商报记者注意到,在北京一家长安汽车4S店内,虽然新款长安CS95车型已经上市,但该店内老款车型依然在售。该店销售人员表示:“4月新款长安CS95已经上市,但老款车型至今仍未售完,只能把优惠扩大到4万元清货。”

## 新车沦为陪衬

在主力车型销量出现疲态后,长安

汽车希望借助新品谋求市场突围。2019年3月,长安CS85 COUPE上市,该车型也成为长安汽车推出的首款轿跑SUV车型,以期在SUV细分市场抢夺份额。根据长安汽车规划,该车型年销量目标为7万辆,然而数据显示,4月长安CS85 COUPE销量仅1471辆。

北京商报记者调查发现,长安CS85 COUPE销量遇冷与尴尬的产品定位不无关系。长安汽车经销商对这款长安汽车寄予厚望的车型并不感冒。北京商报记者在一家长安汽车4S店看到,上市不久的CS85 COUPE已被摆放至展厅角落。一位销售人员坦言:“目前长安CS85 COUPE没有优惠,按照该车型售价还不如挑选CS75,优惠力度大更划算,以后出手时二手车也相对保值。”

业内人士表示,作为SUV细分市场,轿跑SUV在国内受众群仍属小众。此前,作为首款轿跑SUV的宝马X6,月销量也仅为几百辆。对于长安汽车来说,目前需要提振销售的是走量车型,差异化产品对于长安汽车来说并不是好的选择。

值得一提的是,除属于小众车型外,长安CS85 COUPE还存在与主力车型“掐架”的问题。“在售价上,CS85 COUPE与CS75部分车型重叠,同时由于CS85 COUPE为溜背车型,后排空间也逊于CS75,因此与CS75相比,我们不会推荐消费者购买CS85 COUPE。”上述销售人员表示。

(下转A2版)

北京商报记者 刘洋  
实习记者 刘晓梦/文并摄

漪席谈

# 氢燃料电池汽车商业化还需闯关

刘葳漪

近日,在挪威桑特维卡,Uno-X公司的一座加氢站发生爆炸并起火。这座城市繁忙的E18和E16交叉路口一度因为此次爆炸而被迫关闭。此后,Uno-X在挪威的另外两座加氢站暂时关闭,负责运营的Nel Hydrogen公司暂时停止对挪威、丹麦等国家的氢燃料供给业务。甚至,丰田和现代汽车也暂停了氢燃料电池汽车在挪威的销售。

目前,丰田与现代是挪威仅有的两家销售氢燃料电池汽车的整车厂商,月销量并不高,但此次在桑特维卡发生的事故很可能会产生公众对储氢安全性的某种质疑。

只要按照标准规范和法规生产、存储及使用,氢的安全是可以得到保障的。不过,人们还是可能与之前的事件联系起来:今年5月,韩国江原道江陵市的一个氢燃料储气罐发生爆炸,造成2人死亡,6人受伤。此次事故原因初步鉴定为,在履行水电解制氢试验过程中,因操作失误导致爆炸。6月初,美国加州一处化工厂储氢罐和氢气运输拖车发生爆炸和火灾,幸好没有人员伤亡。

众所周知,氢燃料电池汽车的发展依赖制氢、储氢、输氢、加氢等氢燃料基础设施的建设。用电解水方式来制氢耗能很高,这也导致氢的储备成本注定很高。因此,目

前各国加氢站的建设依然比较缓慢。

2018年,中国新能源汽车销量为125.6万辆,同比增长近62%。但是,氢燃料电池汽车销量只有1527辆,这些车辆主要用于城市公交及旅游景区固定路线,尚未面向消费级市场。

对比纯电动的锂电池汽车,氢燃料电池汽车的优势无以伦比,补给时间短,像燃油车加油一样,仅三至五分钟就可以完成加氢过程。氢燃料电池的成分是氢,与氧结合排放出水,没有污染,纯电动汽车的锂电池中含有的重金属会破坏环境,而氢燃料电池汽车在使用周期结束后对环境更为友善。此外,氢燃料电池汽

车续航里程长,均超过500公里。

氢燃料电池汽车最大的问题是加氢站成本高,建造一座加氢站,成本在100万-200万美元之间,如果没有国有大企业参与建设的话,很难普及到全国,更难以实现全面商业化。

目前全球在发展氢燃料电池汽车的国家有韩国、日本以及德国。今年全国两会期间,有代表提出发展氢燃料电池汽车,这当然是健康产业的发展方向。但何时能迎来商业化的拐点?我想,在中国,加大氢能基础设施建设,打造氢能经济产业链,推进央企等多主体参与加氢站建设运营才是关键。