



4月到5月

疫情中的汽車銷售

文/ 惠達編輯部

先前各國參考中國封城措施下的肺炎疫情發展，本來預估疫情的影響週期約為兩個月，因此部分歐美國家開始在封城兩個月後陸續展開部分的解封。實際上，某些國家仍遇到部分解封後出現群聚感染的狀況。進入夏季後，拉美國家變成疫情發展的新中心，全球疫情似乎還無法完全有效地控制。在這背景下，過去兩個月內的世界汽車銷售頹勢是否有出現轉圜的機會，或者仍處在一個低水位？

美國

美國病例數在4月明顯加速攀升，4月正是當地車銷量最差的月份之一。通用、福特以及其他許多大型車廠已經不再按月公佈在美國的銷量，改以按季報告。現代汽車4月在美國銷量下滑39%、馬自達下滑44%。豐田在美國銷量則下降54%。整體平均降幅大概在4成，這降幅跟中國2月汽車銷量掉了8成的狀況相比，已是減輕了很多，但還是有達到中國2月降幅的一半。5月底到6月，美國開始逐步解封，汽車產業的銷售出現曙光，但美國的確診人數仍不少，是否會出現另一波群聚感染進而影響到汽車產業，仍待觀察。

歐洲

英國因為3月下旬開始實施封城，所以4月總車銷量與去年同期相比暴跌了97.3%，僅達到4,321輛（遠低於去年同期的16.1萬輛），但有趣的是其中特斯拉電動車就佔了658輛，相當於每賣

出六輛就有一輛是特斯拉。特斯拉在4月的銷量只下跌10%，跌幅相對較少，外界推測可能是因為特斯拉允許線上購買。英國在5月的車銷跌幅為89%，有稍微恢復的趨勢。除了英國之外，德國4月下降61.1%，5月下降49.5%。法國4月份汽車銷量下降88%，5月跌幅為50.34%。義大利4月下降97%，5月下降50%。西班牙4月下降96%，5月下降72.7%。整體來看，歐洲的車銷災情在6月前已有緩和的跡象。

俄羅斯在3月30日宣布封城，4月車銷減少達72.4%。普丁宣布5月12日起全國各地區可以選擇恢復上班，因此5月跌幅下降到52%，同樣出現緩和的態勢。

拉美

巴西4月下跌76.8%，5月下跌74.7%。墨西哥4月下跌98.8%，5月下跌94%。這兩國的車銷緩和跡象非常小，反映出今年第二季的當下拉美疫情嚴重的態勢。第二季的車銷頹勢會不會影響到第三季，仍令人憂心。

亞洲

由於日本在4月7日宣布「緊急事態宣言」，日本4月下跌29%，5月下跌45%。5月跌幅仍到快五成，可推測是因為日本在接近五月底(5/25)才宣布解除緊急事態。解除之後，日本車銷的頹勢可望在6月獲得緩解，但政府想必仍須步步為營，避免零星群聚感染再度爆發。台灣在4月下跌11.1%，5月下跌11.4%，台灣在6月達成連續56日無本土感染個案，並於6月7日全面解除國內防疫措施，因此車銷的降幅可望在6月獲得緩解。中國在4月8日解除封鎖，據中國汽車工業協會統計，4月車銷量成長4.4%，預計5月將成長11.7%，中國的車銷比預期更提早出現正成長，但要實現疫情前的成長動能還需要更多努力。

南亞、東南亞

泰國4月車銷量下跌65%，泰國政府在5月宣布部分復工，因此銷量可望小幅增加。馬來西亞車銷量在4月下跌高達99.7%，只賣出了141輛車，但在政府重新開放大部分的產業活動後，馬來西亞汽車協會(Malaysian Automotive Association)預估車銷會改善。印度的封城措施經過延長，4月出現了史無前例的產銷量都掛零、跌幅近100%的狀況，5月跌幅回到了84.5%。

總結

全球車銷在4到5月平均約落在5成以上的跌幅。截至六月初，車銷跌幅最大地區首先是在南亞和東南亞，其次是拉美，歐美日的車銷仍有些嚴峻，台灣受到的衝擊相對較小一些，中國則開始步入受限的正成長。整體來說，雖然疫情的中心已移轉到拉美和東南亞，但我們仍可以期待在6至8月看到車銷跌幅放緩的趨勢。

