

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第883期 | 2021年8月25日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

7月汽车业:失色与出色同显

受芯片短缺、非标切换和疫情汛情等不利因素冲击,7月国内汽车业有所失色,产销回落;但也有不少出色的亮点闪耀。失色与亮点同显,汽车业稳中向好态势没有改变。

生产市场回落有所失色

7月,汽车工业增加值和汽车商品零售额均低于预期,同比增速为负数,市场有所失色。燃油汽车生产不理想。其中,重卡惨遭滑铁卢,竟是上年同期量的腰斩数;轿车和SUV两大乘用车主力两位数大幅度下跌。与此同时,汽车工业7月工业增加值同比增速回落8.5%,较上月又加深4.2个百分点,且明显低于制造业(总体)和规上工业,分别低14.7和14.9个百分点,实属罕见。

疫情散发和多地汛情,严重冲击汽车终端市场。7月汽车零售首显年内月度负增长,汽车商品零售额3347亿元,同比下降1.8%。汽车零售额占当月社消零售总额的9.6%,月

度占比首次跌出10%,较上月减少0.7个百分点。与汽车零售正相关的车辆购置税,7月份收入279亿元,是今年最低的一个月。

车市运行态势稳定恢复

去年汽车业复工复产情势“前低后高”;今年在“前低后高”基数上前行,将呈现“前高后低”走势,是大概率事情。但不能由此得出车市“走弱”的判断,通过对月度累计值的观察思考,笔者对车市总体将保持稳定恢复态势充满信心。

1-7月,汽车产销同比分别增长17.2%、19.3%;与2019年同期比,分别增长3.4%和4.2%。其中,轿车、SUV、MPV等乘用车型,均两位数增长。与此同时,汽车工业增加值增速,尽管7月是负增长,但1-7月数字毫不逊色,增加值增速16.7%,在制造业众多行业中名列前茅,还高于规上工业2.3个百分点。

同样,汽车商品零售虽然7月下

滑1.8%,但前7月零售额达到25198亿元,同比高增长25.0%。与全国社消零售总额(246829亿元)相比,高出4.3个百分点,汽车零售在全国社消零售总额的占比,依然达到10.2%。前7月车辆购置税收入同比,与汽车零售一样,依然保持19.1%的两位数正增长,达到2261亿元。

车市突显两大闪光点

我国汽车生产和市场“风景这边独好”。1-7月车市突显两个最大闪光点:一是新能源车迅猛增长,二是汽车出口高奏凯歌。国家统计局工业司副司长江源对“7月工业生产数据”解读时赞赏:“新能源车增速达到1.6倍,是装备制造业中稳定增长的杰出代表”;汽车业仅次于医药制造业,“出口交货值保持两位数增长,增速高达64.9%”。

新能源车内销旺盛,前7月销售147.8万辆,同比增长2倍;外销强劲,出口12.1万辆,同比增长5.5倍。纵向

比较,前7月新能源车销量已超越前几年的全年水平,市场渗透率由前三年的4.5%、4.7%、5.4%,一下子提升至10.0%;横向比较,中国新能源车批量进军欧洲和澳新等发达国家,中国新能源车保有量已占全球新能源车的“半壁江山”。我国新能源车已成为全球汽车产业“新四化”创新发展的先锋和重要践行者。

汽车出口屡创新高,整车(含底盘)前7月出口111万辆,同比增长113.8%,超去年全年;出口值1140.8亿元人民币,增长102.5%。其中,乘用车83.9万辆,增长118.8%,出口值723.9亿元,增长138.4%;卡车20.3万辆,增长135.9%,出口额210.0亿元,增长135.6%。此外,汽车零配件出口值高达2378.0亿元,增长37.1%。海关总署表示:“新能源车出口增长102.5%,创历史同期新高,拉高整体出口增速0.6个百分点”;中汽协表示:“新能源车出口增长贡献度达到31.5%。”

张伯顺

神龙复苏,要补的课还很多

今年以来,神龙汽车捷报连连,先是在上半年实现同比增长75%,目标完成率达105%,7月份更是同比大增51%。而这一切都与神龙汽车近年发布的“元+”计划密不可分,特别是其中“产品更中国”的战略,显然已清晰理解过去的失误,更加关注本土市场的需求。如近年推出的东风标致全新4008/5008、东风雪铁龙全新天逸及凡尔赛C5X,不仅针对外观进行升级,配置上也明显更具“本土化”,这几款主力车型的销量正在稳步上升。

神龙正在复苏已成为不争的事实。不过,“重回主流赛道”注定是一段艰难的旅途,现实对于这个命运坎坷的企业依旧残酷。众所周知,如今上至BBA这样的豪华品牌,下到大众、通用、丰田都在加速拥抱电动化,标致和雪铁龙在燃油车时代的百年底蕴已不算优势。以当前神龙汽车的新能源汽车阵容来看,两款插电式混合动力和一款续航不过360公里的小型纯电SUV——东风标致e2008实在难以在国内市场掀起什么大浪。在电动化竞争中,神龙汽车显然已经落后。

豪华品牌,是所有外资汽车大集团的重要支撑,这点毋庸置疑。大众有奥迪和保时捷,通用有凯迪拉克、福特有林肯,至于日系三强,也都有自己的豪华品牌。对于PSA来说,放弃了之前和长安的合资公司,放弃了国产DS,从财务角度来说,是明智之举,但从企业长远战略规划来说,无疑少了一个最坚实的支撑。以目前PSA在国内的产品阵容和布局来看,与其花费大力气引进一个和标致、雪铁龙差异不大的品牌,还不如好好布局一番,利用神龙汽车现有的资源,重新把DS品牌做起来。

在这点上,无论是PSA还是神龙汽车,或者说东风汽车,都要站在一个更高的高度来看待这个问题。如果计较短期得失,最终就是三方都不得益。在电动化汽车迅速扩张的时代,留给神龙汽车的时间已经不多。对于神龙汽车来说,目前实际上尚未改变边缘化处境,要补的课还有很多,如不及时变换思路,一切又会重新回到起点。

雍君

荣威iMAX8颜值、品质全面升级上市

洞察家庭用户出行新需求,2022款荣威iMAX8上周上市,4款车型的售价为18.88万-25.38万元。同时,上汽荣威还公布了三重上市礼和合伙人政策。

荣威iMAX8是上汽智能全球模块化架构SIGMA的首款量产车型。为更加契合家庭用户的审美,2022款iMAX8进行了设计革新,推出了霁风蓝车身配色,全系标配光翼贯穿式LED大灯,保持大气的同时又极具辨识度。

在配置上,2022款荣威iMAX8是诚意满满,全系标配二排电动调节腿托、直接式胎压监测、1-MAX巨

幕级全景天窗、外后视镜自动折叠功能、真皮多功能方向盘、一键式智能防夹电动滑移门、生化防御空

调系统等,配置丰富程度比肩30万级别的合资车型。

在高配车型上,2022款iMAX8升级搭载了L2级别的智能驾驶辅助系统、前排座

椅加热系统、前排座椅通风、BOSE环绕立体音响、无极变色交互氛围灯等,全面提升驾乘舒适性。此外,顶配车型还增加了手机无线充电、行车记录仪、12.3英寸全液晶虚拟仪表盘等高能配置。

新车在动力、操控、安全、智能等方面更展示出了超越合资品牌的实力。以动力为例,其搭载的上汽蓝芯最新2.0T涡轮增压发动机,最大功率172kW,最大扭矩360Nm,动力表现远超同级车型,配合爱信8速手自一体变速箱,换挡丝滑平顺,有效提升燃油经济性,助力新车百公里综合油耗低至8.4L。

余音



汽车原材料成本上升势头凶猛

今年以来,汽车行业面临关键原材料的价格上涨。由于电动汽车的普及程度不断提升,电池材料的价格涨幅非常大。在中国,碳酸锂的价格涨到每吨8.8万元人民币,是一年前的两倍有余。而在欧洲,钴的价格上涨了大约80%。铜的价格上涨了一半,与燃油车相比,电动汽车需要的铜是前者的两到三倍。

除了电动车原材料之外,燃油车的原材料价格也在上涨。用于催化转化器的铑,当前的价格达到了5年前的30倍。此外,由于铁矿石价格上涨,汽车用钢材的价格也在提升,美国制造的汽油车的平均材料成本达到了3600美元,是去年同期的两倍。

更严格的汽车排放标准,推高了对原材料的投入需求。而随着车企电气化转型的加快,2030年全球电动汽车市场规模预计将达到2300万辆,是2020年的10倍。分析人士表示,这种增长速度可能会导致锂和其他电池材料的价居高不下。

李永钧

威马汽车将在成都车展上推出“地表最速电动车”——零百加速仅为1.8秒的“威马冠军”。为了达到顶级超跑都无法企及的极速,“威马冠军”在量产版威马W6的基础上,完成了从造型设计到动力性能的全面升级。通过为国际汽联比赛专属开发的1400千瓦高性能电池组,结合碳纤维复合材料结构组件与水冷系统,不仅大幅减重,更保证系统安全。为赛道专属定制的400伏高压电机采用双电机四驱系统,最高输出功率达到600千瓦。

宝龙



极氪001三电系统凸显硬核实力

电池、电机、电控是电动汽车最为核心的技术系统,近日的“硬核派——极氪三电科技之旅”,向人们展示了极氪旗下的首款车型ZEEKR 001用远超国标的严苛标准打造的“新三电”系统的硬核实力优势。

ZEEKR 001“新三电”历经异常严苛的考验,测试项目多达472项,超越国标122%。置于水里48小时的“极芯”电池包无泄露,进水、外壳破裂、起火或爆炸,液冷系统、电池包气密性满足要求,可进行正常充电;经过超800°C加热后,“极芯”电池包未出现蔓延、起火现象。

极氪ZEEKR 001还配备了全面自研BMS系统,云端、车端、桩端三端协同,7x24小时电池医生实时诊断,有力保障“极芯”电池包的耐用性和安全性。

捷升