

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第904期 | 2022年2月16日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:竹建英 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

2022 车企目标:务实还是激进?

由于疫情等一系列负面因素,去年仅有少数车企达到年销目标,不过并没有拉低车企们对2022年市场增长的预期,不少车企纷纷调高目标。不知务实还是激进?

●**一汽集团**:2022年目标410万辆,同比增长17.1%。其中一汽-大众目标200万辆,一汽-丰田目标100万辆,对于一汽集团来说,这个目标还是很有希望的,毕竟一汽-大众及一汽丰田都是销量榜单的排头兵。不过,一汽红旗今年目标45-50万辆,增幅超50%,步子跨得有点大,压力应该不会小。

●**东风汽车**:2022年目标冲击400万辆,同比增长21%。尽管2021年东风自主乘用车、新能源车销量和出口跑赢大市,整体经营呈现稳步提升态势。但在其销量构成中,绝对的销量主力东风日产与东风本田在去年均已下滑,更何况今年悦达起亚也正退出,要在今年大幅度增长压力山大。

●**广汽集团**:2021年销量为214.4万辆,2022年目标243万辆,同

比增长15%,目标比较务实稳妥。以目前的趋势来看,广汽本田将在今年引入e:N系列纯电动车型,加之广汽传祺销量的节节攀升和广汽埃安2021年实现同比增长101.8%,广汽集团的目标相对比较容易实现。

●**长城汽车**:2022年销量目标190万辆,同比增长48.3%。去年长城汽车销量虽然逆势大涨15.2%,但并没有达成149万辆的目标,总销量为128万辆,这也就意味着今年长城汽车要比去年多卖出62万辆新车才能实现销量目标。对于长城汽车而言,如将销量目标下调至150-160万辆或许更为合适。

●**吉利汽车**:2022年设定165万辆的年销目标,要想成功达标,至少需要较2021年销量增长约24%。这对于吉利来说并非易事,特别近4年来,吉利汽车的增幅从未超过10%,而新能源汽车又是吉利软肋,能否完成目标变数实在太大。

●**奇瑞集团**:2021年销量达到96.2万辆,增长达到惊人的31.7%。光鲜的销量成绩给予奇瑞集团莫大

信心,2022年提出确保年销量150万辆、力争200万辆目标,这意味着同比增长需超100%。但就目前国内市场环境看,要想在一年时间内实现销量翻倍,除了新能源车企,传统车企根本无法达到这一高度。

●**比亚迪**:2021年累计销售74万辆,同比大增73.34%。2022年则将目标销量锁定120万辆,同比增长62.13%。比亚迪的底气,在于深耕新能源汽车市场及产能扩展,随着今年青海、西安及重庆二期工厂的落地与投产,刀片电池产能提升及产能释放,再加汉DM-i、元PLUS和驱逐舰等多款新车型上市,比亚迪新能源汽车今年或将有“大爆发”。

●**上汽集团**:至今未宣布2022年销量目标,而是定了2025年目标,计划实现新能源汽车销量超过270万辆,占整车销量的比重不低于32%,换算下来2025年上汽总销量目标不低于844万辆。至于目标能否实现,就看能不能抓住新能源的风口和海外市场了。

●**长安汽车**:2022年销量目标

要待董事会通过后才能出炉。根据2021年销量成绩来看,虽在体量上输给上汽和一汽,但含金量很高,尤其是自主品牌板块,销量突破120万辆,同比上涨23.1%。这样的硬核数据在六大汽车集团中名列前茅,相信长安汽车今年在推进自主品牌方面必有大动作。

●**北汽集团**:没有公布集团目标,不过明确将重心放在自主品牌,提出冲击130万辆的自主品牌年销量目标,今年将推出11款全新燃油车以及9款全新新能源车,以实现年销目标。其中北汽新能源(含极狐品牌)目标销量为30万辆。不过,想完成这个目标难度很大。

尽管各大厂商对自身实力和市场环境都充满信心和期望,不过在疫情与芯片的双重压力下,今年市场不会太乐观,在蛋糕没有明显变大的情况下,极有可能“供大于求”。不过有压力才会有动力。有目标才有方向。在今年激烈的车市竞争中,谁将“一鸣惊人”,谁又“竹篮打水”,让我们拭目以待。

雍君

新朗逸改用“双前脸”和悬浮屏

近日,上汽大众新朗逸官图正式发布,虽然是中期改款车型,但新车在外观和内饰上均有不小的变化,更具运动科技风范,有望在今年北京车展上市。

新朗逸采用“双前脸”设计风格,带来全新星空前脸造型。星空版前脸采用了更激进、前卫的设计语言,打破了原有的横向镀铬装饰,星钻造型元素以参数化方式排布,呈现出向外扩散的视觉效果,活力十足。横向格栅镀铬饰条与两侧纤细的大灯灯带相连,贯穿在密布的星空造型中,展现出浓浓的科技质感。星空版更配有黑飒

动感尾翼、运动酷黑后视镜和高黑光质感车顶。

精致的细节处理与高品质材质的搭配,营造出新朗逸更年轻现代

的内饰氛围。中控屏由原来的嵌入式改为大众品牌最新的悬浮式设计,全新的家族式方向盘,空调出风口、仪表盘、门板等处,均采用

炫银质感的镀铬修饰。

此外,上汽大众新朗逸内饰设计还将莫兰迪色系和中国传统色系相融合,提供多种内饰配色方案。运动版车型独有的酷感黑配色,采用大面积石墨黑色高级皮革面料,并使用红色作为点缀。

江美



2022年适逢中韩建交30周年和起亚品牌入华20年,起亚在华开启全新时代。近日,韩国起亚株式会社与盐城市人民政府、江苏悦达集团签署扩大投资协议。起亚与悦达拟组建新合资公司,计划增资9亿美元,通过扩大投资、导入新车型、发展新能源汽车、设立出口基地等方式,开启新合营时代。未来十年,起亚确定了在华总产销量超过400万辆的目标,致力实现在华事业再飞跃。

去年起亚首款专属纯电动车型EV6推出,这款获得全球市场高度认可的纯电动标杆车型也将引入中国市场。从明年开始到2027年,起亚每年都会在中国市场推出全新的电动车型,逐步构筑起6款电动车的全新EV矩阵,加速起亚品牌在中国的电动化转型。

宝龙

宝马集团晋升合资企业最大股东

新年伊始,宝马集团继续加大在中国的投资。自2022年2月11日起,宝马集团在中国的合资企业华晨宝马的新合资合同正式生效,双方的合资合作有效期据此延长至2040年。此举体现了宝马集团对中国经济长期看好的信心,以及以中国为家、与中国携手共进的长期承诺。

根据新合资合同,从2月11日起,宝马集团在华晨宝马所持股份变更为75%,合作伙伴华晨中国汽车控股有限公司间接持有剩余25%股份。在过去十余年间,华晨宝马在当地的投资超过了730亿人民币,而BMW品牌也在华晨宝马的鼎力支持下成为在中国领先的高档汽车品牌。

作为宝马在中国持续投资的具体举措,华晨宝马今年将迎来再次产能提升:位于沈阳大东区的现有工厂正在进行全面扩建,此外一座位于铁西区的全新工厂也正在建设之中。得益于此,宝马集团在中国的生产能力将得以扩展,本地生产的车型品种也将进一步增加。

余音



历经品牌、产品、商业模式的全面焕新,新奢纯电汽车科技品牌smart近日正式揭晓了以“#”和数字为核心元素的新一代纯电动车家族命名体系。今年,备受期待的全新smart精灵#1将在中国市场正式上市。

作为家族中即将亮相的首位成员,smart精灵#1于近日顺利通过了一系列严苛的空气动力学和冬季极寒测试。得益于梅赛德斯-奔驰全球设计团队与smart研发团队的通力协作,该车型在测试中呈现了卓越的整体质量、性能表现和可靠性。

捷升

京沪津渝四直辖市均被国家确定为“培育建设国际消费中心城市”的试点城市,并正式写入“十四五”规划的纲要之中。四个直辖市汽车市场过去一年运行如何?四直辖市统计等部门出炉的一些相关数据显示,上海一枝独秀独领风骚,重庆稳步提升合理增长,京津表现一般差强人意。

上海一枝独秀

2021年上海汽车产值增速领跑全市工业。汽车工业总产值7585.55亿元,同比增长21.1%,高出全市规上工业10.8个百分点。其中新能源汽车产值增速更是高达1.9倍。汽车产量283.32万辆,增长7.0%,高出全国3.6个百分点。

上海汽车消费升级持续增强。2021年新注册中高级及豪华轿车6.30万辆,占新注册轿车量的54.7%。新能源车销量超过25万辆。至2021年底,上海应用推广新能源汽车累计突破67万辆,成为全国第一。

2021年上海海关汽车出口量和出口值均创新高,出口汽车48.4万辆,增长136%;出口值570.1亿元人民币,飙升206%。汽车及零部件出口值,占全市机电产品出口总值(10800.46亿元)近七成(68.8%)。

上海汽车制造业利润逐月稳定改善,全年实现利润总额598.73亿元,体量在全市规上工业最大,占其总额的两成。

重庆稳步增长

作为经济支柱的重庆汽车制造业,2021年稳步增长。其中,汽车产业增加值同比增长12.6%,新能源汽车产量高涨2.5倍,高过全国增速0.9倍。该市汽车商业协会称,2021年乘用车销量46.26万辆,同比增长3.7%。

重庆海关称,该市2021年汽车(含底盘)出口量和出口值均三位数增长,汽车出口19.7万辆,增长116.3%;出口值123.20亿元,增长112.1%。年内汽车零配件出口值84.34亿元,增长22.0%。

京津差强人意

2021年京津两市汽车工业增加值同比均下滑,前者-12.0%、后者-2.2%。两市全年汽车产量均大幅下滑,可谓难兄难弟,其中北京产量为135.5万辆,下滑18.2%;天津为74.04万辆,下滑21.7%。新能源汽车方面,北京产量1.54万辆,同比下降19.1%。

京津两市2021年新能源汽车零售额实现两位数增长,其中天津增长74.4%。不过,两市均低于全国157.5%的高增速。

北京地区2021年汽车进口值2035.8亿元,同比增长9.5%。天津2021年汽车出口值5.34亿元,增长67.5%。汽车零配件出口值75.45亿元,增长21.3%。

北京2021年汽车制造业利润总额277.58亿元,不及上海的二分之一,同比增速逐月下滑,最终由正转负,下降4.8%。

张伯顺