

汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第934期 | 2023年1月18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 中国车市:稳中有升 完满收官

中汽协新出炉的《2022年新车市场报告》显示:车市延续上年增长态势,汽车产销稳中有升,实现了2022年较完满收官。汽车产量2702.1万辆,同比增长3.4%;销量2686.4万辆,增长2.1%。乘用车在“稳增长促消费”等双轮拉动下,呈“V型反弹、涨幅明显”特征;新能源汽车和汽车出口,仍是全年车市亮点,市场屡创新高;中高端豪华品牌车市,颇具市场韧劲。

乘用车市增量明显

我国乘用车市已连续8年销售突破2000万辆,2020年以来连续实现正增长。2022年乘用车产销量分别为2383.6万辆、2356.3万辆,同比增长11.2%、9.5%,超过行业增速7个百分点。普及型车仍为乘用车市主体,全年销量578.4万辆。增量部分集中在消费结构升级趋势之中,国产高端品牌乘用车全年销量

388.6万辆,同比增长11.1%,高出乘用车(总体)增速1.6个百分点;占乘用车销售总量的16.5%,同比高出0.7个百分点。

新能源车连创新高

新能源车市连续两年爆发式增长,8年来始终位居全球第一。2022年新能源车产销量705.8万辆、688.7万辆,同比均增长1.1倍,市场渗透率25.6%,同比高出12.1个百分点。其中,纯电动车销售536.5万辆,增长81.6%;插电混动车销售151.8万辆,增长1.5倍;燃料电池车销售0.3万辆,增长112.8%。

新能源车前十强车企(集团)2022年销量合计567.6万辆,同比增长1.1倍;市占率82.4%,同比高出5.9个百分点。新能源车前三强销量及占比:比亚迪186.2万辆+207.2%、上汽105.9万辆+45.5%、特斯拉(上海)71.1万辆+46.8%。

汽车出口跨越发展

海关总署数据显示,2022年汽车(含底盘)出口332.1万辆,同比增长211.8%;出口值4050.4亿元人民币,增长82.2%。海外供给不足,是2022年中国汽车出口跨越式发展的机遇;中国车企及其产品竞争力的大幅增强,是2022年中国汽车出口跨越式发展的实力所在,尤其是新能源车强有力的助推。中汽协数据显示,2022年新能源车出口67.9万辆,增长1.2倍。

2022年汽车出口前三名车企(集团):上汽101.7万辆(含海外基地销量)、奇瑞45.2万辆、特斯拉(上海)27.1万辆。

中国品牌一路攀升

2022年中国品牌乘用车销量1176.6万辆,同比增长22.8%;市占率49.9%,同比提升5.4个百分点。

其中,轿车、SUV和MPV在各自细分市场的占有率,分别为41.6%、55.9%、60.6%。国产外系品牌2022年市占率不升反降:德系19.7%、日系17.8%、美系9.4%、韩系1.7%、法系及其它系1.6%。

十强集中度较稳固

上汽等十强车企(集团)2022年整车销量合计2314.8万辆,同比增长2.3%;市占率86.2%,高于上年同期0.2个百分点。十强销量及市场份额:上汽519.2万辆/19.3%、一汽320.4万辆/11.9%、东风291.1万辆/10.9%、广汽243.5万辆/9.1%、长安234.6万辆/8.7%、比亚迪186.9万辆/7.0%、北汽145.3万辆/5.4%、吉利143.3万辆/5.3%、奇瑞123.0万辆/4.6%、长城106.8万辆/4.0%。十强中,比亚迪年度增速最高达150.9%,广汽和奇瑞不俗,分别增长13.6%、28.2%。

商用车市低位徘徊

商用车市低位徘徊,2022年产销318.5万辆、330万辆,同比分别下跌31.9%、31.2%。其中,卡车销售289.3万辆,下降32.6%;客车销售40.8万辆,下滑19.2%。全年商用车出口58.2万辆,同比增长44.9%。其中,新能源商用车出口2.7万辆,增长1.3倍。

二手车市持续放缓

中国汽车流通协会认为,二手车市受新冠疫情多发散发以及气候转冷等因素影响,无法正常经营的企业数量增多。预计2022年全国二手车交易量约1595万辆,同比下降9%左右。公安部会同商务部等部门推出系列便利二手车交易登记改革新措施后,2022年异地直接办理交易登记的二手小客车310万辆。张伯顺

兔年中国车市何去何从

2022年中国车市经历了史无前例的严峻考验。进入2023年将有哪些变化?汽车市场何去何从,稳守还是反击?

国内外利好利空叠加

2023年车市,多重利好和利空相互叠加,面临一系列不确定性,消费信心恢复情况仍待观察。

有利因素:一是宏观经济适度恢复。机构普遍预测,2023年中国GDP有望实现4.5%的增长,相比2022年适度恢复增长。继续实施2022年实行的促进汽车消费的政策,如购车补贴、增加购车指标等,推动汽车消费;二是疫情管控全面放开,一定程度上将降低对汽车企业生产和销售的大规模影响;三是海外需求及新能源汽车继续高速发展,新能源汽车出口带动作用明显;四是随着经济复苏,2023年商用车需求有望触底反弹;五是二胎三胎政策释放以后,新的用车和消费需求将在2023年持续释放。

不利因素:一是当前国际政治经济形势不确定因素增加,疫情发展错综复杂,大宗商品价格上涨,以及人口老龄化等内外因素都会对宏观经济的恢复产生不利影响;二是消费信心恢复缓慢。地产投资下降,互联网、民营企业发展缓慢,市场主体受损严重,对消费信心产生较大冲击;三是疫情管控放松可能会出现大面积感染,达到平衡前会对经济产生不确定影响;四是芯片供应紧张仍将持续,高端、高算力芯片仍紧缺;五是2022年购置税政策引发部分消费提前释放,且年底经销商库存较高,2023年将面临较大的去库存压力。

高端细分市场机遇广阔

先看燃油车,从历年各级别车型的销量情况来看,在经济增长放缓的情况下,A级轿车和A级SUV销量显著下降,B级轿车和B级SUV显著上升,C级轿车维持稳定。基于这个大的逻辑,对2023年各级别的细分市场做出如下判断:A00级细分市场

速趋缓,A0级细分市场整体在萎缩,A级轿车和SUV市场在经济下行时会率先下跌,不过,B级轿车市场将会逆势增长,主要是消费升级的结果,B级SUV和B级轿车增长趋势一致,但SUV没有轿车增长显著,C级轿车总量维持稳定。

再看新能源,今年新能源汽车市场将面临挑战,主要集中在“国补”彻底退场。另外,今年全球原材料价格将持续大幅上涨,增加了新能源汽车整车制造的总成本。如果没有强有力的新政策刺激,市场增速放缓似乎将成定局,预计相较2022年增幅收窄近七成,但整体上仍将较快增长。这个判断的理由是,海外市场已成为中国新能源汽车销量增长的一大支撑;另外,2023年我国新能源汽车购置税优惠政策还在支撑市场。

整体市场走向前低后高

与2022年相比,今年汽车市场需求将进入冷淡期,整体市场环境

更具挑战性。但如果因此彻底看空2023年车市,也大可不必,既要承认现实困难,也务必相信中国车市的韧性。

受2023年国补退出引发的涨价潮以及春节假期因素影响,第一季度将是汽车行业低谷,预计较上年同期降低三成左右。第二季度后,随着全民免疫屏障的形成,天气转暖,预计经济将开始恢复活跃,最重要的是,人民对未来经济的信心,也会重新建立,汽车需求也将逐步恢复。预计下半年车市将出现恢复性增长,全年整体车市将呈“前低后高”走势。

按照预测,今年我国汽车或将保持小幅增长。中汽协最新预测,2023年,中国汽车总销量将达到2760万辆,同比增长3%。其中,乘用车有望达到2380万辆,同比增长1.3%;商用车有望达到380万辆,同比增长15%;新能源汽车有望达到900万辆,同比增长35%。整体来看,今年的车市格局,利好和挑战并存,能够恢复和稳住销量就已经是反击和突破。在越来越激烈的竞争中,一部分车企或将迎来向上突破的拐点,而在行业大洗牌之下,也将有一些边缘车企将迎来生死局。雍君



上周,比亚迪汽车正式发布了旗下百万级新品牌仰望,并带来了首款车型高端硬派越野U8和首款百万级超跑U9,这就直接把奔驰、路虎甚至是保时捷等一路豪强摆上了竞争对手席位。来自中国自主品牌的第一个挑战者,为何是比亚迪?

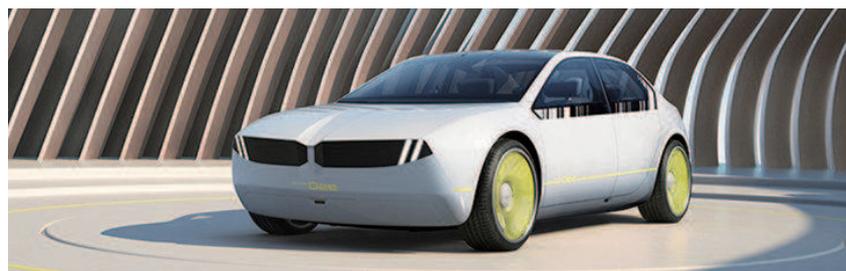
其实在发布会上,比亚迪董事长王传福先生就揭开了谜底,他说:要用超级技术成就高端品牌,而他的确也展示了仰望的超级技术,比如,装配四个轮边电机的U8,出场时是横着开来的,还在原地360度转个圈,也就是所谓的原地掉头,并秀出了浮水模式,表示它彻底颠覆以往燃油车动力系统的能力体系。

这些,对燃油车来说,是不折不扣的颠覆。而关于这个能让单个车轮独立进行驱动、制动、前进和后退的轮边电机技术,比亚迪已经申请了全球排名第一的专利。换言之,具有颠覆性革命的技术,让比亚迪拥有了走在所有自主品牌前面的底气,换个赛道也不是不可以,仰望挑战老牌豪车品牌也是自然。

至于仰望品牌未来的销量,不妨拭目以待,毕竟技术不等于产品,更不等于品牌认可和市场接受度。白诚

比亚迪带头挑战百万级品牌

宝马数字情感交互概念车全球首发



宝马集团日前在拉斯维加斯举行的2023 CES展上带来了BMW i数字情感交互概念车(Dee)的全球首发,展示其对未来车内和车外数字体验的愿景,并展望即将于2025年面世的宝马“新世代”车型。

Dee数字情感交互概念车采用多项创新的技术概念,完美融合了驾驶者在虚拟与现实世界的体验。Dee第一次采用了BMW先

进平视显示系统,与今天的技术不同,其投影内容能够覆盖风挡玻璃的整个宽度。

混合现实交互界面是该概念车的另一大亮点,无需使用任何辅助设备,这种混合现实技术能够充分调动不同感官,在车内创造沉浸式体验。驾驶者可以自行决定在先进平视显示系统上显示的数字化内容以及内容的丰富程度。余音



新年伊始,上汽大众斯柯达最新2023款柯迪亚克、柯迪亚克GT、柯珞克、明锐PRO、速派上市。新车价格与在售款保持一致,发动机排放升级,满足国VI B标准,且多款新车综合油耗降低,更省油、更环保。

国VI B大幅度提升了国VI A中标注的限值,比曾经最严格的“欧六”标准更进一步。按照计划,国VI B标准将从2023年7月1日开始在全国范围执行。以本次升级的最新2023款全新柯迪亚克为例,其TSI380车型搭载的发动机额定功率/转速调整为162kW,最大扭矩调整至350Nm,WLTC综合工况油耗降至7.9L/100km,更节能环保。捷升