

本报专刊部主编 | 第956期 |
2023年8月5日 星期六
本版编辑:张 云 视觉设计:竹建英
编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

汽车周刊

·专题

把脉下半年中国车市

展望下半年中国车市,一方面宏观经济温和回暖向汽车市场传导,新能源汽车和出口有效拉动市场增长;一方面外部环境依然复杂,结构性问题依然突出,市场运行或面临下行压力。但综合研判,我们对全年市场保持正增长依然充满信心。

利好政策频出

今年上半年以来,各类具备相当力度的阶段性车市补贴政策不断涌现,特别是6月国家层面出台的延续和优化新能源汽车车辆购置税减免等四项政策,大力促进新能源汽车产业高质量发展及更大释放新能源汽车消费潜力。预计下半年车市促进政策仍将延续这一状态,总体仍将保持一定力度。国家层面及地方政府出台的各类汽车消费补贴,应当是促消费政策的主力。此外,预计下半年会从政策面继续巩固和扩大新能源汽车发展优势,进一步优化产业布局。

居民消费升级

汽车作为消费升级的重要组成部分,未来一段时间有望持续发展。截至2023年6月底,全国汽车保有量达3.28亿辆,新能源汽车1620万辆;2022年我国汽车的千人保有量为226辆,尚远低于发达国家水平,新增购车需求还有继续提升的空间;另外,由于居民对新能源汽车的认可程度不断增高,电车换购需求基数将越来越大;与此同时,随着消费者对品牌品质要求的不断提高及年轻消费群体的多元化需求,汽车行业开始技术更新升级,增强对品牌的掌控,有利于促进我国汽车市场进一步增长。

至暗时刻已过

下半年,大部分市场负面因素逐步消化,市场至暗时刻已过。上半年原先比较担心国六b实施前会有清库存压力,但随着国六b非RDE车型得到长达半年的销售缓冲期,预期下半年整车厂清库存压力不大,导致整车厂再次打响价格战的可能性已大大降低。此外,随着碳酸锂价格的止跌反弹,市场上对于新能源车的降价预期或将有所下降,有助于释放观望消费需求。

仍有诸多挑战

进入下半年,全球供应链不稳压力持续,车市正处于缓慢复苏阶段,需求动力依然不强。特别是燃油车市场举步维艰,一些结构性问题依然突出,新能源企业效益水平处于低位,行业经济运行依然面临较大压力,下行压力犹存。

去年6月1日开始实施购车税减半政策,由于政策启动期叠加去年3-6月的购买延迟因素共振,导致去年7月的超高基数,不利于今年同期车市同比增速表现。另外,上半年持续增强的大幅促销扰乱了车市正常的价格走势,终端价格修复需要一段时间适应,加上二季度超强的促销力度对下半年购车客户的消费透支效应,三季度以价换量的效果有可能减弱。车企结合上半年战果,也将对市场预期、产品结构及上市节奏进行优化调整,或将进入蓄力期。

行业总量预测

综合分析,由于我国国民经济增速仍将高于全球主要发达经济体,下半年国内车市基本面继续向好,产销有望进一步增长。预计2023年汽车总销量将达到2770万台,同比增长3.1%。其中乘用车达到2380万台,同比增长1.3%。商用车行业经历一年半的景气低谷后,拐点已至,有望迎来3-5年维度的上行周期。预计全年商用车销量达到380万台,同比增长15%。

新能源汽车与出口将是最大的增量,预测全年新能源乘用车销量将达870-900万辆,新能源渗透率有望达到38%以上,其中插混有望继续维持高速增长,增量贡献将超过纯电车型。预计汽车出口依然保持增长势头,全年出口销量将超400万台,继续保持全球第一。

李永钧

中国汽车业“半年考”亮成绩单

继中汽协发布我国汽车厂商上半年产销数据,国家统计局等相关部门日前披露了我国车业车市上半年成绩单。一季度开局良好,二季度延续恢复,上半年呈现回升向好态势。

汽车工业增加值一季度同比,由负转正,增长4.4%;前4月、前5月分别增长11.8%、14.2%;上半年增长13.1%。汽车工业增加值运行轨迹表明,上半年汽车工业增加值发展较为稳健,呈现出持续恢复的良好态势。

上半年汽车工业增加值同比增速,既高于装备制造业6.6个百分点,也高过全部规上工业平均水平9.3个百分点。包括汽车在内的装备制造业增加值,占

全部规上工业的比重为32.3%,对全部规上工业增长的贡献率达到了53.9%,有力支撑了工业生产的稳步恢复和工业经济结构的持续优化。

绿色发展跑出“加速度”,在新能源车“扬帆出海”背景下,新能源车产量同比增长35.0%,与之相关的汽车用锂离子动力电池、充电桩等产品产量同比分别增长46.4%、53.1%。

上半年汽车类商品零售额22409亿元,同比增速明显放缓,增长6.8%,从而拖累社会消费品零售走势。3、4、5三个单月汽车商品零售两位数增长,至6月跌入负增长,下降1.1%。6月份,乘用车厂家批售226.8万辆(中汽协),市场终端零售191.1

万辆(乘联会),经销商库存增加35.7万辆。

汽车制造业上半年投资稳步前行,同比增速维持在20%上下。投资增速:前2月23.8%、一季度19.0%,前4、5两月分别为18.5%、17.9%。上半年汽车制造业投资增长20.0%,分别高过全国制造业(总体)和全国固定资产投资14个百分点和16.2个百分点。

汽车工业产能利用率同比,今年一季度72.0%,下降0.1%;二季度73.3%,较上年同期提升4.2个百分点;上半年72.7%,提升2.0个百分点。传统燃油车市场萎缩,车企减产乃至停产,可能是汽车工业产能利用率徘徊不前的重要因素之一。

上半年完成营业收入44931.3亿元,同比增长13.1%,实现利润总额2176.3亿元,增长10.1%,两项指标增速分别高于规上工业13.5、26.9个百分点。营收利润率逐月回升,上半年5.5%,较前5月和一季度分别高出0.7、36.2个百分点。新能源车生产的快速增长,带动汽车业利润增长10.1%。

上半年各月累计车辆购置税收收入,降幅逐月收窄,1-2月-32.8%、1-3月-23.3%、1-4月-13.6%、1-5月-7.6%。上半年车辆购置税收收入1324亿元,同比下降3.6%。新能源车购置税减免政策延长,将继续激活新能源车乘用车需求,对车购税势必有所影响。

张伯顺

“市场换技术”角色互换折射出什么?

大众集团日前同时宣布两个重磅消息,分别是奥迪与上汽技术合作和大众入股小鹏汽车。对于这两项合作,大众集团方面表示,目标是快速拓展全新客户群体及细分市场,以全面参与到中国电动汽车市场的蓬勃发展中。

在业界看来,大众此举是“项庄舞剑意在沛公”。大众吃下小鹏接近百分之五的股份图什么?为了股息分红吗?当然不是,大众看中的是小鹏背后的整车平台、智能座舱与智能驾驶系统。说白了就是大众觉得自己的平台不及小鹏,不然就不必急于找小鹏合作。奥迪与

上汽集团的联合开发也将采取这种方式,比如双方联合打造的首款车型将基于上汽为大股东的高端品牌智己汽车的电动车平台开发而来。

显然这是一起中国汽车品牌反向技术输出的标志性事件。“风水轮流转”,中国车企已从之前的“技术输入方”转成“技术输出方”,中国车企以过硬的实力与水平证明自己是强势的一方。

在此之前,已有不少中国汽车品牌反向技术输出的案例。今年2月福特宣布,将与宁德时代合作,投资35亿美元在密歇根州建立电池厂,宁德时代则投入磷酸铁锂CTP(无模组电池

包)技术和专利。宁德时代之前还在德国图林根州阿恩施塔特投资建厂;截至目前,宝马、大众、通用、日产、本田等企业均选择宁德时代为中国动力电池供应商。另外,丰田宣布与比亚迪联手,共同开发纯电动车型以及所需动力电池。吉利汽车的SEA浩瀚纯电架构,在沃尔沃、极星等品牌上已得到广泛使用。

“市场换技术”的中外双方角色互换,折射出一个不争的事实:随着汽车市场向新能源车快速转型,中国品牌“换道超车”策略取得成功,无论是产品销量还是技术积淀上,均获得领先优势。外资品牌当下销量

数据普遍下跌,在智能电动领域又迟迟没有突破,向中国车企寻求技术支持无疑是一条摆脱困境的捷径。

这仿佛就是当年中国车企以“市场换技术”的翻版重现,只不过这次中外双方所处的角色发生互换。如今是中国汽车企业昂起了头,占据技术输出的优势,中国车市已经进入“新市场换技术”时代,以智能化技术反哺跨国车企。可以预见,未来在高速发展的智能电动化汽车赛道上,海外品牌为了维护在华市场地位,不得不低下高贵的头,向中国品牌寻求技术支持的事件将会越来越多。

雍君

上汽大通半年销量净增二成

作为连续11年销量正增长的中国汽车品牌,上汽大通MAXUS今年6月增势不减,热销17697辆,助推品牌1-6月总销量达近10万辆,同比大增21.3%。

上半年,其轻客家族不断扩容,上市了“新生代跨界车”新途V70,还发挥品牌定制基因推出新途V70共创版以及V90“宜动生活家”定制版,累计销量突破4.3万辆,

以超过35%的市占率稳居“中国轻客第一品牌”;MPV、SUV等车型也持续以高品质稳居高端乘用车多人出行市场前列。

上半年,上汽大通MAXUS海外累计销量已超4.6万辆,同比大增46.5%。其中,墨西哥市场再获突破,实现1-6月累计零售破万。6月,海外市场零售再创新高达到8643台,同比增速高达60.65%。

江美

L3级自动驾驶功能即将上路



近期,宝马集团正式启用位于捷克索科洛夫市的未来出行开发中心,专注于驾驶辅助系统及自动驾驶技术的研发和测试。同时,宝马集团宣布全球计划于2023年底或2024年初上市L3级自动驾驶功能。宝马中国研发团队也已启动L3级自

动驾驶的本土化研发,为今后该功能在中国的适配和应用做好充分准备。

L3级自动驾驶技术套件能够集成更多高性能传感器,并将所有传感器信息与长距离雷达、前置摄像头数据相互关联,建立起完整的环境模型。

林夏



一汽奥迪近日正式发布了纯电豪华旗舰跑车——Audi e-tron GT,市场指导价为99.98万元。在行业先进的800V纯电平台的支持下,旗舰跑车Audi e-tron GT综合输出功率达350kW,最大扭矩为630Nm。新车搭载了竞赛级全域智能热管理系统,可覆盖-30℃到50℃全工况范围,实现无限次弹射起步。新车还搭配超豪华品牌专属的三腔室自适应空气悬架系统。

宝龙



豪华中型全地形SUV全新路虎发现运动版日前焕新上市,3款车型售价为38.98万-40.98万元。新车配备的第二代智能全地形反馈适应系统提供6+1种驾驶模式。在自动模式下,可以通过监测当前驾驶状况自动选择适合的驾驶模式。

余音