

本报专刊主编 | 第959期 |
2023年9月13日 星期三
本版编辑:张云 视觉设计:竹建英
编辑邮箱:xmqc@xmw.com.cn

汽车周刊

中国汽车离世界一流品牌还有多远?

最近,2023年度全球最具价值汽车品牌100强榜单正式发布,前十榜单中全被国外品牌占据,中国品牌名落孙山、无一入围。中国已连续十多年雄踞全球第一汽车市场。但遗憾的是,至今还没有一个被广泛认可的世界品牌,与真正的汽车强国还有一段路要走。

品牌价值差距

与国内的汽车市场销量排名不同,全球汽车价值排行榜衡量的是一个品牌在全球的价值与影响力。从排名靠前的几个品牌来看,品牌价值之所以能维持持续提升,与其积极转型电动化有很大关系,随着全球新能源浪潮持续推进,如果不能在未来的技术和产品布局中占得先机,汽车品牌价值也会逐步降低。

值得关注的是,虽然中国品牌并未进入前十之列,但是也榜上有

名。其中比亚迪位居第12位,排名上升了7位,随着新能源车渗透率的攀升和国内及海外市场的不断发展,预计比亚迪未来的销量仍有新的飞跃,其价值排名也将进一步向上。此外吉利汽车也进入了TOP30之列,位居第22位。

核心技术差距

在衡量研发能力的相关指标中,汽车专利申请情况是对企业研发能力较好的体现。数据显示,丰田汽车在华全部专利总数高达14368件,其中有12057件是发明专利,两项指标都是中国汽车市场第一名。而发明专利排第二名的本田汽车在华专利总数和发明专利数也分别达到11807件和9848件,日本的另外一个汽车品牌日产汽车在华专利总数为6867件,发明专利数为4218件。

发明专利前十排名中,中国本

土汽车品牌也只有吉利、奇瑞和长安三家,而且发明专利占比水平都较低。从发明专利绝对数量来看,也是远远落后于外资汽车企业。

跨国汽车企业在中国市场专利申请中,发明专利占比基本都远远高于吉利、奇瑞、长安等本土汽车企业,所以大多数的汽车核心技术基本被外资汽车企业掌握,如饱受诟病的中国汽车发动机技术,仍无法有效突破跨国公司的技术封锁。

综合能力差距

日前,最新出炉的2023年《财富》世界500强排行榜显示,虽然入围的中国车企数量最多,但综合能力尚存很大差距。从企业规模看,上榜车企中利润排名前三的大众、丰田、Stellantis集团2022年营收分别为2936.84亿美元、2744.91亿美元和1888.87亿美元。而中国车

企除了上汽集团营收1106亿美元,其他都在千亿美元以下。

从盈利能力看,上榜车企中利润排名前三的宝马、丰田、Stellantis集团,2022年净利润分别为188.7亿美元、181.1亿美元和176.68亿美元。中国车企中,利润排名前三的一汽、比亚迪和上汽,三家2022年净利润分别为38.46亿美元、24.71亿美元和23.96亿美元,三家车企加起来的利润总和不过105.77亿美元,还不及宝马、丰田、大众等跨国公司中任何一家的利润。

从国际化程度看,上榜的跨国汽车公司生产销售分布在世界各地,中国车企则是以内销为主,出口比例总体不高,充分表明中国汽车企业依然大而不强,亟待破局。

差距正在缩小

总体来看,虽然上榜《财富》世界500强的中国车企与国外同行

还有差距,但差距正在不断缩小。只有不断提升自身的软实力和硬实力,中国汽车业才能培育起在国际上叫得响的知名品牌。

一是中国汽车产业需要通过加强科技创新来提升核心零部件和系统的自主研发能力,加强与高校、研究机构等的合作交流。二是加强品牌建设,提高产品质量和品牌价值,探索新的经营模式和服务方式。三是扩大出口规模,提高国际影响力和竞争力;同时积极与国际汽车行业进行技术和资本合作,加强汽车车型的研发和生产,促进原材料、技术、人才等资源的优化配置和共享。四是加强行业管理和监管,推动产业健康有序的发展。五是大量培养汽车研发人才。我们高兴地看到,在新能源汽车领域,中国汽车已实现“弯道超车”,电动智能化走在世界前列,引导发展大趋势。 李永均

京沪上半年汽车市场之比较

随着经济社会恢复常态化运行,中央和京沪两市促汽车消费各项政策措施发力显著。京沪两地车市上半年成绩单显示,两地汽车市场保持稳中有升态势,但发展存在差异。

上半年,上海汽车产量96.20万辆,同比增长15.4%。其中,新能源车61.15万辆,增长65.7%。北京汽车产量50.3万辆,同比增长19.0%。其中,新能源车2.33万辆,增长10.8%。新能源车在属地汽车中的比重,上海最高63.5%。北京新能源车在属地汽车的比重仅为4.6%,产量不足上海的4%。

上半年,上海汽车工业产值3354.83亿元,同比增长21.3%。其中,新能源车产值增长69.8%。上海汽车在全市规上工业总产值中的体量最大,同比增速也快,既“快于全市规上工业9.5个百分点”,也快于“全国汽车工业平均值8.2个百分点”。北京汽车工业增加值同比增长16.1%,如此增速,与上海一样,既“快于全市规上工业16.2个百分点”,也快于“全国汽车工业平均值3个百分点”。

京沪上半年汽车类商品零售额增速,均好于全国汽车零售额同比平均增速(6.8%)。上海汽车类商品零售额上半年同比增长41.5%,高出全市社消品零售18个百分点。沪籍汽车上牌29.67万辆,增长49%,其中,新能源小客车上牌15.20万辆,增长78.4%。北京汽车类商品零售额同比增长20.2%,其中,新能源车增长57.4%。北辰亚市“上半年北京车市分析报告”称,新车交易30.12万辆,同比增长19.0%。其中,新能源车11.34万辆,增长37.7%,占新车销量的37.6%。

上半年上海海关汽车出口超预期,汽车出口48.89万辆,其中电动载人汽车30.65万辆,出口值656.78亿元,两者分别增长130.7%、171.8%。北京电动载人汽车上半年出口值11.5亿元,同比增长298.2%。连同太阳能电池、锂离子电池“新三样”出口值34.5亿元,合计上拉地区出口整体增速1个百分点。

就上半年电动载人汽车出口量和出口值,上海均三位数增长,北京虽出口量不算很高,但同比增速,也是非常高的三位数。

上海汽车工业上半年营业收入4202.68亿元,同比增长19.8%;利润总额164.22亿元,增长6.7%。北京汽车工业营业收入1202.65亿元,同比增长21.9%;利润总额164.14亿元,增长8.4%。

京沪两地汽车工业营业收入,同比增速都好于全国平均水平;利润总额都有明显改善,但同比增速均不及行业平均值。北京营业收入只是上海的一半,但两地利润总额旗鼓相当,若从营收利润率维度比较,北京8.1%,上海仅3.9%,差北京一截。 张伯顺

慕尼黑国际车展上刮起了中国风

在今年的慕尼黑国际车展(IAA)上,刮起了一股中国飓风。一是中国企业的参与率非常高,从2021年的29家增加到今年的75家,其中整车企业近十家,包括比亚迪、东风集团、上汽名爵、小鹏、高合、合众、赛力斯和阿维塔等均在车展上首发新车或者展示最新技术。外媒惊叹“中国企业在IAA的大规模参展,代表着中国在向欧洲汽车制造商的腹地进军,这是欧洲本土企业不应低估的。”二是丰田和现代起亚等日韩车企的缺席,使得中国和欧洲车企的正面对决更加明显。过去,IAA更多是德国汽车行业展示其强



大地位的一次表演,而现在则成为与中国车企间的一场激烈的“攻守战”。

比亚迪在本届IAA上展示

了6款电动汽车和新技术,首次向欧洲观众展示了腾势汽车,同时,对应国内宋PLUS冠军版车型比亚迪海豹U(Seal U)

也首发亮相,将与特斯拉Model 3和大众集团的几款汽车直接竞争。分析数据显示,比亚迪海豹轿车75%的零部件均是内部制造的。这一数字是全球平均水平的两倍,与北美和欧洲汽车品牌相比,比亚迪拥有25%的成本优势,这使其在向全球扩张的同时,有足够的火力击败竞争对手。

预计未来中国汽车制造商在欧洲市场的份额将从3%增长到20%,在全球汽车市场的份额也将在十年内几乎翻一番;与此同时,西方汽车制造商在全球市场的份额将丢掉逾五分之一,从81%下降到58%。 雍君

上汽集团8月销售整车42.3万辆保持领先

上汽集团执行产销快报显示,8月份销售整车42.3万辆,在创下今年单月新高的同时继续保持行业领先。其中,新能源车销售9.2万辆,海外市场销售10.3万辆,均创出年内新高,创新业务拉动效应持续增强。

今年1—8月份,上汽新能源车累计销售55.5万辆,稳居中国车企第二。8月份上汽新能源车销量继续保持环比连涨。其中,智己LS7再次登顶“30万级中大型纯电SUV”销量冠军,智己LS6订单突破13000

辆;上汽乘用车全球销售新能源车2.9万辆,实现同环比增长;上汽大众销售新能源车1.3万辆,同比增长22.8%。

1—8月份,上汽在海外市场累计销售73.3万辆,同比增长26.4%,继续在中国汽车企业中

保持领跑。8月份,上汽海外市场单月销量突破10万辆大关,实现“同环比双增”。上汽自主品牌MG在欧洲市场前8个月累计销售15万辆,同比增长1.5倍,成为当地增速最快的主流汽车品牌。 江美

中国新车整体质量水平上升

通过分析81个中国主要城市的34648位车主的真实反馈,全球领先的消费者洞察与市场研究机构J.D.Power日前发布的2023中国新车质量研究报告显示,行业整体新车质量的每百辆车问题数为204个PP100,较2022年减少了9个PP100,新车整体质量水平有所改进。此外,行业前20大问题的PP100占比从去年的41%下降到33%,接近成熟的美国市

场水平。但消费者抱怨的问题类型呈现出更多样化的趋势。

今年是该机构在中国和美国同步启用全新IQS平台的第四年。该研究重点考察了拥车期为2至6个月的燃油车车主遇到的质量问题,新车质量以平均每百辆车问题数(PP100)表达,分值越低,表明问题数越少,质量也越好。

研究显示,2023年,新车质量的进步主要源于设计缺陷类

问题的改善,该类问题较上一年减少了13个PP100,反映出车企已关注到设计缺陷带来的质量抱怨,并采取相应的措施,从而有效减少了消费者对该类问题的抱怨。

今年的研究还发现,混合动力车型(194个PP100)相较于纯燃油车型(205个PP100)质量表现更佳,且连续三年整体质量优于纯燃油车型。保时捷(172个PP100)荣获豪华品

牌新车质量第一,广汽本田(186个PP100)连续四年排名主流品牌新车质量第一,奇瑞(200个PP100)获得中国自主品牌新车质量第一。

新车质量研究(IQS)是J.D. Power在全球的旗舰行业联合研究之一。该研究中的新车质量问题分为两大类:设计缺陷和故障/无法操作。具体诊断问题包括9个类别(车身外观、车身内装、驾驶体验、配置/操作系统/仪表盘、信息娱乐系统、空调、座椅、动力总成和驾驶辅助)的218个问题点。 雨林