

本报专刊部主编 | 第984期 |
2024年8月28日 星期三
本版编辑: 张云 视觉设计: 龚云阳
编辑邮箱: xmqc@xmwb.com.cn

汽车周刊 · 专题

7月车市: 新能源车和出口依然是亮色

7月,部分厂家高温休假,行业产销节奏放缓,汽车整体市场相对平稳。我国7月汽车产销228.6万辆、226.2万辆,环比下降8.8%、11.4%,同比下滑4.8%、5.2%。前7个月汽车产销1617.9万辆、1631万辆,同比增长3.4%、4.4%,增速较上半年分别收窄1.5、1.7个百分点。新能源汽车和汽车出口,依然是车市一抹亮色。

新能源车延续增长

新能源汽车7月产销98.4万辆、99.1万辆,同比增长22.3%、27%;市占率43.8%;前7个月新能源车产销591.4万辆、593.4万辆,分别增长28.8%、31.1%,市场渗透率稳步提升到36.4%。新能源车国内销量433.9万辆,增长35.1%,增速高于其总销量4.0个百分点。

至7月底,我国充电桩达到1060.4万台,同比增长53%,全国高速公路服务区已建成2.72万台充电桩,基本实现全国各省份全覆盖。

前十家车企(集团)新能源汽车前7个月合计销量508.9万辆,同比增长30.5%,占新能源汽车销售总量的85.7%,低于上年同期0.4个百分点。其中,前三家分别为比亚迪195.5万辆+28.8%、上汽53.2万辆+14.9%、吉利37.9万辆+105.0%,三家总销量286.6万辆,增长30.8%。

汽车出口屡创新高

海关总署数据显示:7月汽车(含底盘)出口55.3万辆,出口值710.8亿元;前7个月出口348.4万辆,同比增长25.5%,出口值4628.6亿元,增长20.7%。汽车出口值累计

增速,分别高过机电产品和货物贸易总值12.4、13.7个百分点。

中汽协数据显示:车企前7个月整车出口326.2万辆,同比增长28.8%。按乘用车型分,乘用车273.8万辆、商用车52.4万辆,分别增长30.1%、22.6%。按动力源分,传统燃料车255.4万辆,增长34.6%;新能源车70.8万辆,增长11.4%。

整车出口量前三家车企(集团)为:奇瑞62.2万辆、上汽57.0万辆、长安32.6万辆。

中系份额再次提升

中国品牌乘用车市占率进一步提升。中国品牌乘用车7月销量132.3万辆,同比增长10.1%;市占率66.4%,较上月又上升1.8个百分点,同比上升9.2个百分点。前7个月销

售874.2万辆,增长21.6%,市占率62.6%,比上半年上升了0.7个百分点,同比上升8.8个百分点。

国产外系品牌乘用车前7个月市占率,日系略有回升,德美韩三系下跌,具体各系份额:德系15.8%、日系11.7%、美系6.9%、韩系1.3%、法系及其他外系1.7%。

恶性竞争有害无利

汽车商品零售额7月3798亿元,同比下降6.2%,降幅较上月扩大1.3个百分点;前7个月26736亿元,同比下跌1.1%,仍在负增长泥淖中。7月工业消费价格指数(CPI)中,燃油小汽车价格由上半年下降6.0%扩大至6.3%;汽车制造业产品出厂价格(PPI)中,新能源车整车制造价格下降0.1%。恶性价格竞争未能有效激

发车市需求,还累及社消品零售市场的活跃度。

乘用车7月产销203万辆、199.4万辆,环同比均下滑。商用车7月份产销25.6万辆、26.8万辆,环同比下降两位数。

新旧车市双向奔赴

前7个月,全国二手乘用车交易量880.65万辆,同比增长6.1%。7月份二手汽车交易量150.05万辆。二手车均价6.51万元,较上月小幅回升700元。7月国内汽车新车销售量与二手汽车交易量之比为5.4:4.6,二手车在汽车整体市场的占比,落后于汽车发达国家市场。7月二手车转籍量46.64万辆,环同比增长8.0%、7.3%,转籍量占该月二手车交易总量的29.0%。 张伯顺

全固态电池距离我们多远

当下的全球汽车业,全固态电池的“热风”愈演愈烈,有望成为未来电动汽车的主流选择。然而,多年来“只听楼梯响、不见人下来”,全固态电池离我们究竟还有多远?

全固态电池之所以备受瞩目,其卓越的性能功不可没。首先,它的充电速度超乎想象,理论上可以比传统电池快一倍,让电动汽车的充电时间大大缩短。其次,它的寿命更长,经过数千次循环后,容量依然保持高水平。再者,它的能量密度更高,远超液态电池,让电动汽车的续航里程再上新台阶。同时,全固态电池还具有更高的安全性和更低的成本,有望成为下一代动力电池的终极解决方案及新一代动力电池的重要发展方向。

目前,各国都在积极布局全固态电池的研发与量产,纷纷加大投入,市场竞争日趋激烈。中国、日韩及欧美三大阵营选择三种不同的技术路径,日韩以硫化物体系为主,中国以氧化物和硫化物体系居多,而美国的初创型公司则在硫化物、氧化物和聚合物都有布局。

聚合物、氧化物、硫化物路线相对于其他路线,技术成熟度相对高一些,布局的企业也较多。其中,聚合物优势在于易加工,成本也具有一定优势,但电导率和稳定性较差;氧化物导电性和稳定性表现相对好一些,但成本比聚合物要高一些;硫化物导电性能优异,但热稳定性差,工艺难且成本高。

从布局深度和广度看,由于欧美在传统燃油车上的技术和产业优势,其在新能源技术和产业的重视程度相对较为消极。日本和韩国,虽然在全球燃油车上占有一席之地,但由于直面中国新能源汽车的竞争以及冲击,对于市场较为敏感,反应的速度也较为快速,在全固态电池的布局上优于欧美;而中国的半固态电池,无论在广度和深度上布局都领先一步。

“实现固态电池规模化量产和应用,窗口应该在2025年到2030年期间。”固态电池领域顶尖科学家孙学良近日预测,未来10年,将是固态电池研发的关键机遇期。其量产之争已成全球新能源汽车产业的关键之战,谁率先落地应用,将一定程度改变未来的市场格局。

前不久,丰田汽车宣布在电池材料方面取得了“突破”,计划在2027年或2028年大规模生产固态电池。三星宣布将于2027年开始量产固态电池。美国厂商Quantum Scape的固态电池产品也传出在测评中表现优秀。

在国内,部分主机厂已给出全固态电池量产时间表。上汽集团近日宣布:到2025年底,其全固态电池生产线将全线贯通,而在2026年,这款颠覆性产品将正式进入市场。比亚迪将于2027年小批量生产,搭载于高端车型。广汽集团宣布全固态电池计划于2026年上车,将首先搭载于昊铂车型。宁德时代也宣布在2027年小批量生产固态电池。

在量产时间上,中国企业基本与国外同行保持一致。究竟鹿死谁手?不妨拭目以待。 李永均

燃油车新车型受喜爱度创近年来新高

全球领先的消费者洞察与市场研究机构J.D. Power近日发布了2024中国汽车产品魅力指数研究(APEAL),这是其连续第22年发布这一研究。该研究衡量了燃油车新车型在购车2至6个月内拥有和驾驶车辆的各方面体验,从而最终整合出让新车购买者感到兴奋和欣喜的要素设计组合,是汽车厂商设计和开发车辆的重要依据。

研究显示,2024年中国燃油车行业整体魅力指数为737分(1000分制),较2023年略降1分。新上市车型的魅

力指数创五年来新高,从去年的723分跃升至741分,大幅提升18分;而延续车型的魅力指数则为737分,较上一年下降2分。这一趋势反映出燃油车在研发与设计水平上的持续提升,新上市车型成功赢得了消费者的青睐。新车魅力指数的显著增长,主要得益于外观造型、驾驶感受和驾驶舒适性方面的进步。

该研究的其他发现:
自主品牌、主流国际品牌与豪华品牌间的差距扩大:2024年,豪华品牌的魅力指数为771分,较上一年上涨14

分。主流国际品牌由2023年的738分下降至736分,自主品牌魅力指数由2023年的722分下降至713分。

传统燃油车对女性车主的吸引力减弱:2024年,燃油车在女性车主中的魅力指数为732分,比上一年下降10分,降幅最大的因子是车载信息娱乐系统。与之相对,新能源车在女性车主中的满意度持续上升,魅力指数达到792分,较上一年大幅提升16分。

消费者对油耗表现的关注度显著提升:燃油经济性的因子权重从2023年的15.4%

上升至17.2%,不仅成为今年增长最为显著的因子,也是所有因子中权重最高的。

品牌官方App安装率稳步提升:各品牌官方App安装率均有所上升,豪华品牌的App安装率达到67%,较上一年增加了7个百分点。主流国际品牌和自主品牌的安装率则分别为53%和48%,较上一年分别上涨了10个百分点和6个百分点。但研究显示,除了豪华品牌App体验满意度小幅上升外,主流国际品牌和自主品牌的App使用体验得分均与去年持平。 余音



智己汽车首款搭载“灵蜥”数字底盘的SUV车型——全新智己LS6,将于2024成都车展正式发布。全新LS6搭载大量前沿黑科技,包括超好开的“灵蜥”数字底盘,超省心的IM AD城市NOA等高阶智能化体验。“灵蜥”数字底盘同级唯一配备“智慧四轮转向系统”,并配备智慧空气悬架、智能电控减振系统、高性能制动系统等高阶底盘硬件。此外,全新LS6还有超远距高精度激光雷达+英伟达Orin X芯片、高通骁龙8295芯片+未来智舱,以及准900V超高性能平台、最强飓风电机等三电科技最高配置。 林夏



上汽大众将携众多爆款车型亮相2024成都车展。其中,全新大众Tharu XR途岳新锐将在车展正式上市。新车提供1.5T和1.5L两种动力版本。其领先同级的大众1.5T EVO II净效发动机最大功率118KW,应用了保时捷同款VTG可变截面涡轮增压、350bar高压燃油喷射系统、米勒循环、APS等离子缸体涂层等多项“黑科技”。 林夏

沪上统计等部门日前披露的今年前7个月上海汽车产销数据显示,7月份汽车产量14.10万辆,其中,新能源汽车11.12万辆,汽车工业产值530.45亿元;前7个月,沪产汽车累计96.56万辆,其中,新能源汽车65.89万辆,占汽车产量的六成八,汽车工业产值3700.40亿元,在全市规模以上工业总产值的占比17.1%,是全市工业中产值“体量”最大的行业。

7月份汽车新车上牌注册量4.07万辆,前7个月新车累计上牌量26.28万辆,其中,新能源小客车13.30万辆,占比“半壁江山”。

前7个月,全市汽车二手车完成交易25.52万辆,其中,新能源汽车3.96万辆,同比增长16.5%。新车销量与二手车交易量之比为5.1:4.9,接近发达国家成熟汽车市场水平。受新车“卷”价格影响,二手车单车交易均价8.64万元,较上半年又下跌0.34万元。有8.90万辆完成交易后的二手车转出市外,占交易总量的三成;待二手车出口业务量1175辆,增长211.7%。 川页

上海新旧车交易已近成熟车市水平