

2023年上半年国内汽车 累计销售超 1323 万辆 同比增长 9.8%

闻 言 培

不久前，中国汽车工业协会发布了最新一期的汽车工业产销情况。2023年6月，我国汽车产销分别完成256.1万辆和262.2万辆，环比分别增长9.8%和10.1%，同比分别增长2.5%和4.8%。今年上半年汽车产销分别完成1324.8万辆和1323.9万辆，同比分别增长9.3%和9.8%。

2023上半年的汽车市场可以用“波澜壮阔”来形容。过早的春节、3月“史无前例”的价格战、上海车展的新车井喷、国六a转国六b、“618”购物节等活动，最终形成了6月中下旬车市持续火爆。叠加去年同期销量基数较低，多项政策及促销等多重利好因素的共同推动下，上半年我国车市零售呈现逐月环比持续上涨的良好态势。

作为车市亮点的新能源汽车和汽车出口继续延续良好发展态势。其中，新能源汽车依旧保持快速增长，上半年销量374.7万辆，同比增长44.1%，市场占有率达28.3%。汽车出口增长迅速，上半年已突破200万台达214万辆，同比增长75.7%，新能源汽车出口53.4万辆，同比增长1.6倍，对市场整体增长贡献显著。

从品牌来看，比亚迪延续去年的强劲势

头，上半年销量115.45万辆，同比大增80.8%；一汽大众上半年销量83.87万辆，同比下滑2.8%；长安汽车上半年销量63.13万辆，同比增长13%；吉利汽车上半年卖出57.28万辆，同比增长8.9%；上汽大众上半年卖出53.25万辆，同比下滑0.1%。值得一提的是，随着我国汽车工业的高速发展，自主品牌在销量榜前五中已占据三席。

细分来看，比亚迪依然是国内汽车厂商的大赢家，不管是同比增长幅度还是市场份额均位居榜首，同时比亚迪也是榜单中唯一一家销量超过百万辆的车企。根据王传福此前预期，今年年内比亚迪销量目标为300万辆起步，争取翻倍增长到360万辆；长安汽车今年上半年表现强势，特别是旗下新能源品牌销量大增107.2%，实现了油电并驾齐驱；吉利汽车同样在新能源领域取得了显著的进展，包括几何系列、银河系列、领克、极氪、睿蓝等品牌新能源汽车销量同比增长44%，渗透率占比达4成。

展望下半年，中汽协方面分析称宏观经济的温和回暖逐渐向汽车市场传导，新能源汽车和汽车出口的良好表现有效拉动了市场增长，且伴随政策效应持续显现，汽车市场消费潜力将被进一步释放，有助于推动行业全年实现稳定增长。

国内国际双冠王，比亚迪上半年销量一骑绝尘

或许很多人没有料到，2023年的上半年中国车市会是如此的跌宕起伏，新年伊始车市便打响了价格战第一枪，大批品牌甚至地方追随掀起史上最强购车优惠潮，再到上海车展150余台新车首发、老款车型纷纷换代降价增配……

乱局之下马太效应更加凸显，一些尚未准备好的品牌深陷泥潭，破产倒闭、员工维权的消息此起彼伏，而技术过硬、产品能打的品牌们则迎来了属于自己的时代，这其中，就有比亚迪。步入七月，随着2023年度上半年销量陆续公布，比亚迪不负众望向观众呈上了一份满意的答卷。数据显示，比亚迪汽车6月销售253046辆，同比增长88.2%。今年上半年，比亚迪汽车累计销量已达125.56万辆，其中海外累计销量7.43万辆，上半年累计销量同比增长95.8%，再次刷新中国新能源汽车月销记录，以绝对优势稳居全球新能源汽车冠军。

有分析人士指出，比亚迪销量的暴增离不开日趋完善的产品布局和技术方面的巨大创新。除了刀片电池、e平台3.0以及DM-i超级混动三大核心技术之外，在上半年举办的上海车展上，行业首个新能源专属智能车身控制系统云辇、未来将搭载在U8、U9上的四电机独立驱动的动力系统易四方、充电15分钟续航230km、30%-80%充电时间30分钟的“双枪超充”充电模式、e平台3.0、纯电动力总成、智能座舱、DM-p台架、骁云插混系统、刀片电池及针刺实验等一连串颠覆性的技术纷纷亮相。对比亚迪而言，这些关键的核心技术都将推动其“更上一层楼”的关键动力，可以看到的是，在这些技术加持下，比亚迪在品牌、车型的布局上速度越来越快。品牌方面，未来比亚迪旗下品牌将形成王朝网、海洋网、腾势、仰望以及方程豹的五大品牌矩阵，覆盖面积从家用到豪华、从大众到个性化，满足用户全方位全场景用车需求。

人们在评价一个全能的选手时常会将它



描述为“六边形战士”，至少在目前看来，从价格、价值、配置、销售体系、产品矩阵等各方面来看，比亚迪不仅仅是在某一方面有着一定优势，而是越来越有成为一名“六边形战士”的潜力。

在今年一季度，我国整车出口超越日本成为世界汽车出口量最多的国家。而其中比亚迪无疑是颇为亮眼的存在。数据显示，上半年比亚迪海外销量达到743万辆，比亚迪海外市场供不应求，目前已进入挪威、德国、法国、英国、意大利、澳大利亚、日本、泰国、新加坡、巴西、墨西哥、以色列、阿联酋等53个国家和地区。7月5日，比亚迪宣布拟45亿元投建巴西生产基地，预计2024年下半年投产，这是继在泰国投资建厂之后，比亚迪在海外的又一重大布局。此外，比亚迪还和壳牌集团签署全球战略合作协议，很快就会面向欧洲车主开放30万个壳牌充电桩，可以预见的是，充电设施的快速布局又将反向刺激比亚迪在欧洲的销量狂飙。

从长远来看，比亚迪此时出海可以说是占尽了天时和地利，从欧洲市场对新能源消费接受程度的调研可以看到，2023、2024年将迎来欧洲对新能源产品接受程度、增长率最高的几年。同时，受传统欧洲车企目前投放的新能源产品有竞争力有限的原因影响，将出现一个阶段性供需不平衡的时间窗口，如果比亚迪能够抓住时间点，充分利用上海车展给全球市场展现出来的很好的形象，无疑将加速走出去的机会。

从中国到东南亚，从东南亚到欧洲，从欧洲到全球，我们看到一场属于比亚迪的浪潮正在加速蔓延，相信不久的将来，全球新能源汽车市场上比亚迪将成为举足轻重的存在，新能源时代将由中国的品牌来定义。（明月）

“新一厂”第150,000台电池包下线 上汽大众加速电动化布局

近日，上汽大众新能源汽车工厂电池车间迎来了第15万台电池包下线，企业电动化布局转型进程持续加速。

新能源工厂电池车间是上汽大众和大众集团首个JIS(Just In Sequence)生产模式电池车间，电池装配首次与总装车间耦合联接，直接向总装车间输送电池包。整个车间拥有超过138台机器人，壳体生产线自动化率达88%，基本实现无人化全自动生产。

新一厂即“新E厂”

位于安亭的新能源汽车工厂是上汽大众电动车生产的核心基地，目前承担ID.3、ID.4 X、ID.6 X及奥迪Q5 e-tron的生产。

从2015年起，上汽大众就开始筹谋布局，计划将安亭生产基地打造成集“管理总部、智能制造基地、研发创新基地”

为一体的具有全球领先水平的现代化总部园区，新能源汽车工厂的建设势在必行。

受制于安亭基地土地稀缺，在确保燃油车生产节奏的同时，加速新能源产能布局，2018年上汽大众借用原安吉物流的用地，开建MEB新能源汽车工厂。2020年，累计投资170亿的MEB新能源汽车工厂正式投产，开启了上汽大众电动化和智能化的新篇章。而作为MEB工厂项目的一部分，2022年上汽大众将汽车一厂的部分用地归还安吉物流，作为此前MEB工厂的用地置换，MEB新能源汽车工厂也正式成为上汽大众的“新一厂”。

安亭基地转型 电动车生产布局向沪外拓展

安亭基地的转型不仅只有电动车工厂。2018年，汽车二厂完成改造，成为安亭第一个60JPH标准化生产线工厂，为



基地的全面升级奠定了良好开局。2021年，位于汽车一厂原址地块的技术中心二期正式投入使用，它的新使命也从生产制造转变为向研发中心的升级，聚焦面向未来的新能源研发、前瞻研究、虚拟研发等能力建设，研发更符合中国消费者习惯的优质产品。

与此同时，上汽大众的电动车生产布局也逐步向沪外基地拓展。目前，长沙新能源汽车项目也进入设备调试和生产准备阶段，计划在2024年上半年投产，规划年产能10万台，长沙工厂成为继安亭之外上汽大众又一新能源生产基地。

在安亭这片最早开启中国现代汽车工业的土地上，奋斗着一代代汽车人，不断调整自我以应对迅速发展中的新汽车生态，用过硬的研发实力开发面向用户的焕新产品。同样在安亭，全新的MEB工厂拔地而起，接过汽车一厂的接力棒，以新生者的姿态，担负起企业电动化转型的使命，将安亭基地打造成智能制造园区“新地标”。（明月）

