

闻言培

根据中汽协数据显示,今年第一季度,我国汽车出口107万辆,同比增长58.1%;而去年汽车出口量排名全球第一的日本,第一季度汽车出口95.4万辆,我国成功超越日本成为世界第一大汽车出口国。

近年来,随着我们制造水平和创新力的不断提升,我国汽车出口在国际市场升级的模式也开始显现,欧洲等发达地区成为主要增量市场。中汽协整理的海关总署数据显示,2023年一季度,我国汽车商品出口金额排名前十位国家依次是俄罗斯、美国、墨西哥、英国、比利时、日本、澳大利亚、德国、阿联酋和韩国。2019年,欧洲市场占我国电动汽车出口总量份额约为10%;2020年欧洲市场占比增长到超过30%;2021年已达到接近50%的水平。



我国一季度汽车出口107万辆 超越日本成世界第一

中汽协副秘书长陈士华表示:“随着我国汽车产品综合竞争力的不断提升,中国品牌在国际市场上得到更多认可。同时企业也积极抢抓机遇,大力开拓国际市场,特别是新能源汽车更是成为当前出口亮点。越来越多的中国新能源汽车企业大量出口到欧洲等发达地区,包括动力电池、芯片等方面也都取得了很大的进步。”

在一季度单单是上汽集团就为中国汽车出口贡献了23.1万辆的出口量,位居全国首位。在汽车出口的车企大军中,上汽集团无疑发挥着“出海领头羊”的作用。其中,上汽MG出口欧洲市场5万辆,同比翻番;MG新能源汽车出口5.6万辆,同比增长三倍。2007年,自主品牌MG新车登陆南美智利,上汽正式启动“全球攻略”。十多年来,上汽已在海外成功构建包括创新研发中心、生产基地、营

销中心、供应链中心及金融公司在内的汽车产业全价值链,产品和服务进入全球近100个国家和地区。2022年,上汽海外销量达到101.7万辆,同比增长45.9%,其中出口90.6万辆、海外基地产销11.1万辆,成为国内首个海外销量“百万辆企业”,连续七年蝉联国内车企榜首。2023年,MG品牌全球销量目标瞄准80万辆,上汽海外整体销量将超越120万辆。

排在第二的则是一直致力于开拓海外市场,出口了17.2万辆新车的奇瑞汽车。至于特斯拉、长安汽车以及吉利汽车则是分居3-5名。

值得一题的是,自主品牌也在加速布局海外市场本土化。据了解,上汽集团在美国硅谷、以色列特拉维夫和英国伦敦设立三个创新研发中心;在泰国、印尼、印度建立了三个

海外生产制造基地,并且在巴基斯坦建立了散件组装工厂;奇瑞汽车在欧洲、北美、中东以及巴西等地建立了全球研发基地,海外总产能达到每年20万辆,截至2022年年末,奇瑞已经在全球建立了10家海外工厂。今年2月,奇瑞宣布在阿根廷投资4亿美元建厂,预计每年将生产10万辆汽车;去年8月,蔚来汽车则宣布在匈牙利投资建设首个海外工厂。

市值全球第三的比亚迪出海速度也在迅速攀升。今年1-4月,比亚迪海外销量约5.36万辆,已经接近去年全年海外销量。国海证券研报显示,其新能源汽车陆续进入日本、德国、澳大利亚、巴西、新加坡、泰国等国,并拥有美国、日本、韩国、法国、匈牙利、泰国等多个生产基地。

2022年9月,比亚迪宣布签约泰国

WHA工业园,将在泰国建设一个年产能15万辆汽车的电动汽车装配厂,2024年起运营。该工厂也是首个由比亚迪全资投建的海外乘用车工厂,其生产的汽车将投放到泰国本土市场,并预计出口至欧洲和东盟国家。今年2月,比亚迪执行副总裁李柯曾透露,比亚迪公司正探索在欧洲建立自己的工厂。

总的来说,汽车出口量超越日本,不仅是我中国汽车产业发展的重要象征,也是中国汽车品牌走向世界的重要标志。中国汽车制造业在过去几年中所取得的巨大进步和成就,也展示了中国自主品牌在新能源赛道上所展现出来的活力和潜力。乘联会预测,2023年中国汽车出口量将达到400万辆,有望全年赶超日本,稳坐世界第一大汽车出口国位置。

国六B政策即将实施,燃油车市场又迎“降价潮”?

5月8日,生态环境部、工信部、商务部、海关总署、市场监管总局印发《关于实施汽车国六排放标准有关事宜的公告》。公告明确自2023年7月1日起,全国范围全面实施国六排放标准6b阶段,禁止生产、进口、销售不符合国六排放标准6b阶段的汽车。针对部分实际行驶污染物排放试验(即RDE试验)报告结果为“仅监测”等轻型汽车国六b车型,给予半年销售过渡期,允许销售至2023年12月31日。

“史上最严”的排放标准

这项“史上最严”的排放标准在业内引起了广泛的讨论。据悉,国六b排放标准将大多数污染物的限值指标标准大幅提升。与国五排放标准相比,国六b车型的氮氧化物(NO_x)排放量将下降42%,颗粒物(PM)下降33%不能超过每千米3毫克,挥发性有机化合物蒸发排放限值则下降65%,总碳氢化合物(THC)和非甲烷碳氢化合物(NMHC)分别下降50%。

除限值指标大幅提升外,该标准还采用

全球轻型车统一测试程序、燃料中立原则、全面强化对VOCs的排放控制、完善车辆诊断系统要求、简化主管部门进行环保一致性和在用符合性监督检查的规则和判定方法并引入实际行驶污染物排放测试,即RDE(Real Drive Emission),RDE法规要求目前所有的在售车和新开发的车型都需要按照RDE重新实验和重新申报公告。

“史上最严”的排放标准对于车企来说并不困难。目前,主流整车厂为了应对国六b的排放标准,会在汽车尾气排放端增加一个颗粒物捕集器用来捕捉发动机燃烧过程中未完全燃烧的颗粒物排放。随着车企的技术更新和逐步过渡完成,机动车环保网发布的数据显示,今年4月29日-5月5日环比新增的18.59万辆车中,符合六b阶段限值的车型占比100%、符合六b阶段限值的车辆占比100%。

百万辆库存车获过渡期

今年3月,全国曾掀起了一场“汽车降价潮”,据不完全统计,全国有超30家汽车品牌、上百款车型参与降价,部分车型降幅甚至超过了10万元。此次“汽车降价潮”被看做是为了消化不符合国六b排放标准的库存车。

虽然这一波降价释放了一些库存压力,但市场上仍有不少非RDE的国六b车型需要清除库存。中汽协数据显示,截至今年1月底,不满足RDE要求的库存车辆超过189万辆,含已采购部件的库存超过200万辆。中汽

协相关人士表示,造成非RDE国六b车型库存积压主要原因有以下四方面,一是汽车市场表现不及预期;二是产品生产切换需要一定时间,企业已采购回不满足RDE车型的专属件,需生产整车进行消化;三是新能源汽车抢占部分传统燃油车市场;四是部分地区降价行为加剧消费者持币待购。

如今,形势政策均已明朗。7月1日起正式实施国六b,不过予以国六b非RED车型的销售予以半年过渡期,也就意味着车企与经销商将拥有足够的时间来消化这些非RDE的国六b车型库存。

会不会引发降价潮?

对于接下来车企的清库存是否会再度掀起降价潮,崔东树则预计,未来不会出现大范围促销现象。

“国六b非RDE车型,在正常状态下排放顺畅也更加省油。更加严格的排放标准其实是建立在对排放物的拦截基础之上,对消费者使用过程中的动力、油耗未必友好”。崔东树认为,多数消费者对于国六b非RDE车型的购买不会出现太多心理阻碍。

除此之外,“半年时间来销售这些车型,对于车企和经销商来说时间比较充裕,后期出现大规模促销的情况可能性并不大。”崔东树认为,国六B排放标准实施时间确定后,不仅稳定了企业和经销商心态,也稳定了消费者的价格预期,车市也将平稳发展。

