

开启价格体系调整 合资品牌为了电气化 转型也卷起来了



闻言培

最近两年,自主品牌的崛起已经成为汽车市场的主旋律,在这样的背景下,自主与合资的攻守之势也发生了转变,自主品牌开始掌握了更多的主动权,合资品牌开始被动防守。

这样的转变不仅体现在销量、市占率等市场数据上,面对攻势凶猛的自主品牌,不少合资品牌在今年开启了新车价格体系的调整。

近日,广汽本田推出了全新一代皓影 e:PHEV 和 e:HEV 两款车型,其中,皓影 e:HEV 车型售价为 19.99-26.39 万元;皓影 e:PHEV 车型售价为 22.59 万-25.99 万元。而 2023 款皓影燃油版官方指导价为 18.59 万-24.99 万元,可以看到,皓影混动版和纯燃油版在价格区间有一定的重叠。

另一家日系品牌东风日产也做出了价格体系的调整,5月22日,东风日产的首款混动 SUV 车型奇骏 e-POWER 正式上市,新车售价 18.99-19.99 万元,对比同级本田 CR-V、丰田 RAV4 的混动版价格,奇骏 e-POWER 价格大约低了 1-3 万元。

相比日系品牌,上汽通用的转变更快,4月份上市的别克纯电 SUV ELECTRA E5 官方指导价为 20.89-27.89 万元,而这款车的定位是一款旗舰 SUV,且搭载了奥特能平台、VIP 电子电气架构、全新一代 Super Cruise 超级辅助驾驶系统和 VCS 智能座舱等通用最先进的智能电气化技术,但价格却比相近尺寸的别克燃油旗舰 SUV 昂科威 (29.99 万-35.99 万元) 低了一大截。

6月19日上市的 ELECTRA E4 同样给出了十分惊喜的定价,18.99 万——25.99 万元。ELECTRA E4 定位于纯电中型轿跑 SUV,售价几乎与深蓝 S7 纯电版、零跑 C11 等自主品牌同级车型处于同

一水平,性价比同样十分突出。

这些新车价格的调整,是合资品牌对当下市场格局的直接反应。随着中国成为全球汽车工业电气化转型的前沿阵地,在此领域耕耘多年的自主品牌逐渐成为了游戏规则制定者。而且,凭借燃油车时代的经验,自主品牌更擅长打造高性价比车型,市占率不断提升。此消彼长,不断承压的合资品牌必须要拿出更具竞争力的产品予以应对,调整价格体系是最直接的办法。

除此之外,加快电气化投放也是各大合资品牌的新方向,本田宣布到 2027 年,在中国推出的所有车型均为混合动力车型和纯电动车型,不再投放新的纯燃油车型,较此前的目标提前了 3 年。丰田则计划到 2025 年,向中国导入电气化车型达 30 款以上,包含纯电动、插电式混动、氢燃料以及普通混合动力。

去年年底,上汽通用宣布将在原定 500 亿元的基础上,追加 200 亿元投资于智能电动车和软件等领域。至 2025 年,通用汽车在中国市场将推出超过 15 款基于奥特能电动平台的全新电动车型,并于当年实现在中国市场电动汽车产能达 100

万辆的目标。

对比来看,上汽通用的转型速度在合资阵营中相对领先,一方面,上汽通用确定了纯电路线为核心的产品阵容,更契合中国车市的发展方向。另一方面,上汽通用在华本土化投入更加彻底,泛亚新能源实验室、广德电池安全试验室和通用中国前瞻技术中心等新部分落成将为通用产品本地化优化提供更多的可能。此外,上汽通用新产品定价更是直接瞄准了自主品牌的同级竞品,而日系新车对比自主品牌价格仍然相对较高,无论是皓影还是奇骏,整体竞争力仍然不及自主同级车型。

总之,随着自主品牌和合资品牌竞争格局的两极反转,诸多合资品牌在今年开始了新的调整。但需要注意的是,单靠价格体系的改变并不能让合资品牌夺回主动权。想比此前引进全球车就能爆火的方式,合资品牌当下亟需拿出更多的诚意,打造更符合中国消费者的产品。

明确新能源战略,发改委与宝马奔驰大众签署合作

近日,国务院总理李强在访问德国期间赴巴伐利亚州参访。李强表示,巴州对华友好合作历史悠久、成效显著,是推动中德经贸合作和地方友好的先行者。中方珍视同巴州的传统友谊,将继续鼓励双方友好省市巩固互信、拓展交流、深化合作,实现更高层次的互利共赢。欢迎更多巴州企业来华投资兴业,推动中德务实合作继往开来、再谱新篇。

访问期间,李强在宝马公司董事长齐普策陪同下参观了智能网联汽车、新能源汽车等展区,详细了解电动汽车发展趋势、新能源开发、无人驾驶等方面情况。

李强指出,汽车业是德国企业深度参与中国改革开放进程的重要领域,中国是德国汽车业的优质合作伙伴。希望宝马公司继续坚持“家在中国”战略,做中国高质量发展的同路人。

与此同时,国家发改委主任郑栅洁在德国柏林密集会见欧洲大型企业负责人。并与德国宝马公司、德国梅赛德斯-奔驰集团、大众汽车集团等公司相继签署合作意向书,未来要共同推动新能源汽车研发创新和推广应用,促进汽车产业电动化智能化转型,推动节能减排和绿色低碳发展。

郑栅洁表示,中国坚持对外开放基本国策,坚定奉行互利共赢的开放战略,不断以中国新发展为世界提供新机遇,推动建设开放型世界经济,更好惠及各国人民。利用外资是中国对外开放的重要内容,欧洲企业进入中国市场早、在华投资力度大,融入中国经济程度深,为推动中国经济发展发挥了积极作用。中方依法保护外商投资权益,持续营造市场化、法治化、国际化一流营商环境。参会企业表示对中国经济发展充满信心,将持续在华深耕,实现互利共赢发展。

宝马、奔驰、大众是三家享誉全球的德国汽车品牌,均享有较高的知名度和市场占有率。更重要的是,它们在改革开放以来与我国长期合作并取得了非常杰出的成果,属于全球合作共赢的正面代表。

宝马汽车自 2010 年以来已经在国内投资了 1000 亿人民币,现在全球每三辆宝马汽车中就有一辆来自沈阳工厂,且宝马与国内的宁德时代、亿纬锂能、远景动力都有超百亿欧元的电池订单。宝马最新投资建成的沈阳二期工厂更是专注于新能源汽车的研发与制造;奔驰汽车自 2003 年起就与北汽合作,国内累计产量 500 万辆,2021 年北京奔驰研发中心运行,2022 年上海奔驰研发中心启用,聚焦本土化和汽车软件;大众汽车则是改革开放以来最早进入中国的国际化汽车企业,在华累计销量超过 4000 万台,长春的豪华纯电工厂、合肥研发中心、与地平线的合资公司

一,大众的本土化投资和对待中国市场的重视态度有目共睹。

汽车是德国的国家级产业,德国选择中国深度合作,有着理性与明智的考虑。新能源汽车已是全球车企转型的方向,我国是全球竞争最激烈、发展最充分、规模最大、消费接受度最高的市场。德国车企将借助中国新能源汽车市场的发展红利与机遇,加快企业的能源转型并深度布局新能源汽车产业链,为德国车企进一步扩大市场份额,提高产业竞争力提供有力支撑。

同时,在技术层面,德国车企也能向中国新能源“取经”。在过去很长一段时间,德国传统车企打造的电动车都是油改电模式。如今把重心放到中国市场,加大对华的投资与研发,中国工厂密集落地,依托中国领先的新能源产业链,通过纯电平台去造车也将为中国新能源汽车市场带来更先进、更优质的技

术和产品。

此外,从国家战略上讲,此次合作也将促进中国与欧洲的经济合作和区域融合,增进双方的互信和合作,深化中欧经贸关系。德国是欧盟的经济、政治龙头,一举一动都牵动整个欧盟决策,中德深化合作有望拉拢更多欧盟伙伴,促进欧亚大陆的共同繁荣。这对于整个全球汽车产业链的发展也有着重要的意义和影响。

总而言之,作为德国汽车产业的重要组成部分,宝马、奔驰、大众通过与中国新能源汽车市场的合作,不仅有利于德国车企在全球市场的发展,也有利于中国新能源汽车在全球发挥更大的作用和促进中欧汽车市场深度融合。此次合作的签署,不仅标志着我们坚持改革开放不动摇的决心,也意味着新能源汽车产业全球化、智能化、绿色化发展的大趋势。

