



聆听更多行业声音,吹响产业链协同集结号

中汽协:一季度车市承压明显 新能源车还需协调齐步

中青报 中青网记者 张真齐

持续近两年的缺芯危机尚未完全淡去,动力电池原材料等大宗商品价格快速上涨,又让还在谋求复苏的全球汽车产业蒙上了一层阴影。

由于生产制造成本直线上涨,今年以来,不少车企陆续上调了产品的销售定价,尤其是新能源汽车产品,进而影响了终端市场的销售情况。再加上国内疫情近期多发,市场主体困难明显增加,经济循环畅通遇到一些制约,新的下行压力进一步加大,汽车业也呈现出不容忽视的承压态势。

近日,中国汽车工业协会(以下简称中汽协)举办例行发布会,通报3月及今年一季度的汽车产销情况,及时解析行业发展现状和趋势。

数据显示,3月产销销量分别为224.1万辆和223.4万辆,环比分别增长23.4%和28.4%,同比分别下降9.1%和11.7%。今年1-3月,汽车产销分别完成648.4万辆和650.9万辆,同比分别增长2.0%和0.2%。

一季度产销同比微增,下行压力需引起重视

进入2021年以来,已有多家车企因缺芯而导致停工减产,包括大众、丰田、日产、福特、铃木、沃尔沃等车企都深陷其中。进入2022年后,缺芯问题带来的悲观情绪更是蔓延在整个汽车圈。

中国汽车产业同样受到了较大的影响,有多名经销商向记者反映,由于在售车型库存水平偏低,新上市车型目前通过定金方式锁单留客,交付压力较大。

受疫情影响,汽车制造商的生产能力和效率都有所降低,部分车企甚至有所减

中青报 中青网记者 张真齐

自从中国政府首次对外提出二氧化碳碳排放力争于2030年前达到峰值,努力争取2060年前实现碳中和的承诺以来,碳中和不仅引发了国际社会的高度关注,也在国内掀起了新一轮绿色发展的潮流。

作为全球经济活动的重要支撑,航空运输业2019年的总碳排放量已经占到全球交通运输行业碳排放量的10%,占全球碳排放总量的约2%。从2013年到2019年,全球民航运输业碳排放量已经超过国际民航组织预测数值的70%。

如果不加控制,到2050年全世界将有25%的碳排放量来自于航空业。航空业减排的必要性和迫切性非常突出。威尔森分析师徐宏分析说。

徐宏同时指出,除了经典的经济和技术因素外,减碳这一行为,还会带来国际关系(如区域市场上的碳排放税)维度的独特议题。因此,民航业想要绿色发展,就需要从多个领域进行系统性探索。

作为民航业的重要参与主体,各大机场绿色发展力度的力度,会在某种程度上决定着整个民航业低碳目标的进程。北京大兴国际机场(以下简称大兴机场)同样深知这个道理,并积极行动起来。

为探索机场绿色能源新模式,近日,大兴机场在停车楼投建的太阳能光伏发电项目顺利投用,成为大兴机场坚持绿色低碳理念、持续推进绿色机场建设的一项重要举措。

大兴机场停车楼建筑总面积约25万平方米、车位4228个。大兴机场新闻中心负责人介绍说,从停车楼规划之初,大兴机场就遵循平安、绿色、智慧、人

中青报 中青网记者 许亚杰

在全球范围内率先宣布正式停产传统燃油车后,比亚迪让自己的旗舰轿车汉家族实现了标志性的升级。

近日,产品实力全面更新的汉家族共发布4款车型,综合补贴后售价区间为21.58万-32.98万元。其中,汉EV创世版实现了715km的续航里程;汉EV千山翠限量版特殊配色探索中式豪华风格;汉DM-i可油可电,开启了中大型轿车4.2L亏电油耗+1300km综合续航时代;汉DM-p则创下了中大型轿车3.7s零百加速+5.2L亏电油耗的硬核技术水准。

中国汽车工业协会的统计数据显示,今年一季度,新能源汽车产销延续了快速增长势头,双双超过100万辆,市场占有率达到19.3%。新能源汽车战略引领作用进一步凸显。与此同时,中国品牌乘用车市场份额明显上升。

事实上,在汽车技术变革大潮的冲击下,消费者对汽车产品功能有了更多需求,对以中大型轿车为代表的高端车型,也有了与以往截然不同的想法。因此,要想在电动化浪潮中换道先行,自主品牌必须对此做好准备。

作为中国新能源品牌,比亚迪设计师始终坚持将传统文化融入设计之中。比亚迪全球设计总监沃尔夫冈·艾格介绍说,汉家族延续了龙颜美学设计,在前脸、尾灯及整车设计上均做了深入的细节雕琢,整体更具时尚和运动气息,展现出了全新一代龙颜旗舰轿跑优雅姿态。

据了解,此次发布的比亚迪汉家族4款车型均延续了比亚迪Dragon Face家族式设计语言,前脸采用钢琴黑运动套件,打造出极强的运动感和体量感。其中,汉DM-i

产、停产,这也在很大程度上,导致了3月汽车产销不如去年同期。中汽协常务副会长兼秘书长付炳锋坦言。

付炳锋表示,在汽车产品消费上,由于消费者对于产品的需求有所提升,且疫情影响消费者的购车能力和信心,暂时无法实现产品的顺利交易,由此导致消费动能明显不足。因此,与同期相比,汽车市场整体销量在3月呈现一定幅度下降。

不过,在付炳锋看来,虽然在中国汽车产销3月数据有所下滑,但从整个一季度的走势来看,中国汽车仍然保持了稳定增长的态势。

其中,自主品牌的表现尤为亮眼。3月,中国品牌乘用车表现明显好于大市,销量环比和同比均呈快速增长。

数据显示,自主品牌在3月共销售90.4万辆,环比增长42.1%,同比增长21.5%,占乘用车销售总量的48.5%,占有率比上月提升5.8个百分点,比上年同期提升8.8个百分点。

除了汽车产销方面的具体数据外,中汽协还公布了今年3月及第一季度中国动力电池装车量。

记者了解到,3月中国动力电池装车量共计21.4GWh,同比上升138%,环比上升56.6%,呈现快速增长趋势。其中,三元锂电池共计装车8.2GWh,同比上升61.2%,环比上升40.5%。

在缺芯情况出现的初期,一线和部分二线城市,因为购车需求旺盛,所以显现得比较明显。但如今,随着动力电池等原材料涨价愈演愈烈,三四线城市也难逃订车难、交付难的困扰。汽车行业分析师刘志超认为,虽然数据显示动力电池装车量在翻倍增长,但俄乌冲突升级导致铝、镍、铜等在内的有色金属供应受到冲击,这可能对全球新能源汽车产业造成巨大冲击。



中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,从今年一季度走势来看,中国汽车保持了稳定增长的态势。同时,考虑到一系列不确定因素,当前产业攻坚突破的困难和复杂程度都在增大。

镍作为电动车动力电池制造的上游关键原料,在动力电池中主要用于三元正极材料的制造,且三元动力电池占据了近一半的市场份额。在一定程度上,这意味着车用动力电池所需的镍将更加旺盛。刘志超分析说。

中汽协总工程师兼产业研究部部长许海东表示,由于近段时间动力电池原材料价格快速上涨,直接推高了车企在电动汽车上产品制造成本,反映到汽车企业生产中,其经营活动受到一定影响,总体形势不及预期。

由原材料涨价导致的动力电池及新能源汽车涨价预计在二季度有所体现,同时,动力电池装车量也会再次出现波动,数量增长可能相对减缓。许海东总结说。

双碳之风劲吹,新能源汽车出海忙

在缺芯、原材料价格猛涨和疫情局部暴发等不利背景下,全球汽车产业都陷入低谷。但对于中国汽车产业和各大自主品牌而言,仍存在一些新机遇。

作为当下汽车产业发展的主要趋势,新能源汽车今年一季度继续保持增长态势。3月,新能源汽车产销分别完成46.5万辆和48.4万辆,同比均增长11倍。

记者了解到,其中纯电动汽车产销分别完成37.6万辆和39.6万辆,同比均增长11倍;插电式混合动力汽车产销分别完成8.9万辆和8.8万辆,同比分别增长1.6倍和1.4倍。

回答双碳考题

大兴机场做好节能加减法



中国民航深度脱碳不是就碳论碳的事,而是面临着服务人民出行、支撑经济社会发展、深化环境治理等一系列艰巨任务和使命,这将是一场广泛深刻的系统性变革。

文的四型机场建设要求,将安全运营、绿色发展与创新创效深入到停车楼建设标准体系之中。

据悉,2018年9月,大兴机场会同驻停车楼就启动了光伏发电项目的投建工作。该项目位于P1、P2两幢停车楼屋顶,由2.38万块光伏薄膜组件构成,总面积约1.8万平方米,总装机容量为2.8MW(兆瓦)。

考虑到用电经济性及并网安全,整个发电系统分成了若干个子系统,每个子系统太阳能电池发电电力经直流汇流-逆变-交流汇流后,并入项目380V母线,最



为探索机场绿色能源新模式,近日,大兴机场在停车楼投建的太阳能光伏发电项目顺利投用,成为大兴机场坚持绿色低碳理念、持续推进绿色机场建设的一项重要举措。

终实现了所发电量自发自用,多余电量送入当地配电网。

而380V低压的接入,保证了系统运行的安全性与稳定性,同时也降低了停车楼日常运营及维护的风险。

记者了解到,停车楼光伏发电项目在建设过程中,始终推进绿色理念在项目全寿命期中贯彻落实。在保证装机容量满足机场绿建指标的基础上,通过不断优化绿植品种和种植株距,该项目实现了光伏与屋面景观绿化相结合,最大限度地保证了光伏发电的效率。

大兴机场新闻中心负责人透露,该项目预计每年节约标准煤1080吨,减排二氧化碳3040吨,年均发电量可达300余万度,约占停车楼全年用电量的17%,每年节省成本约200万元。

事实上,在停车楼光伏项目建设中,大兴机场将环保节能的社会效益与降低运营成本的经济效益相统一。据了解,停车楼光伏发电组件均为统一定制,并突破性地采用光伏薄膜作为主要材料。

同时,在合理利用停车楼顶层区域面积的基础上,光伏发电项目的薄膜组件均

事实上,今年一季度,新能源汽车产销分别完成129.3万辆和125.7万辆,同比均增长1.4倍。其中纯电动汽车产销分别完成103.6万辆和100.7万辆,同比均增长1.3倍。

可以发现,新能源汽车正在以翻倍的趋势进行飞速发展。许海东介绍说,新能源汽车不仅延续了2021年的发展趋势,保持高速增长,而且市场的吸引指数和影响因子权重也在持续增加。

许海东坦言,目前,新能源汽车成为汽车行业最大亮点,其市场发展已经从政策驱动转向市场拉动新发展阶段,呈现出市场规模、发展质量双提升的良好发展局面。

更重要的是,2021年新能源汽车总销量达到352.1万辆,同比增长1.6倍,市场占有率达到13.4%。随着碳达峰、碳中和目标在市场上的应用实施,中国汽车将继续加速电动化转型,提升整体销量。

付炳锋预计,2022年新能源汽车年产量将达到500万辆的规模,在全球的引领作用将会进一步得到凸显。

拉动市场向上发展的另一引擎则是汽车出海。3月,汽车企业出口17万辆,环比下降5.5%,同比增长28.8%。其中,新能源汽车出口增长贡献度为17.4%。

今年一季度,我国汽车企业出口58.2万辆,同比增长58.3%。分车型看,乘用车出口45.2万辆,同比增长61.9%;商用车出口13.0万辆,同比增长47.2%。

整体看来,中国汽车对外出口仍保持较高的增长趋势。付炳锋告诉记者,自己曾预计,2022年我国汽车出口将迎来快速增长期,增速在20%左右。从今年一季度的相关数据看来,汽车整体出口已远远超过20%,这非常令人惊喜。

许海东则认为,随着国外市场疫情的持续发展和政治形势的不断变化,中国汽车的优势更加突出。

碳达峰的事,而是面临着服务人民出行、支撑经济社会发展、深化环境治理等一系列艰巨任务和使命,这将是一场广泛深刻的系统性变革。

为了加强与大交通协同减碳,助力绿色发展,进一步提升新能源汽车充电便捷性,近期,大兴机场开放天兴一街与航兴路交叉口南侧机场高速高架桥下停车场1号充电站试运行,面向所有社会车辆开放。

记者了解到,充电站开放后,配套车辆引导标识与地图导航同步上线,用户于百度、高德地图搜索“大兴机场充电站”即可获取相关导航位置及充电桩实时使用情况等信息。

据介绍,此次开放使用的是北京大兴国际机场高架桥下1号充电站(以下简称“充电站”),建设充电桩106台,其中120kW一机双枪直流桩10台、80kW直流桩49台以及7kW交流桩47台,充电站可同时为116辆新能源汽车提供充电服务。

用户可通过国网充电卡刷卡、e充电App扫码、e充电App账号等多种方式进行付费使用,当月具体充电费用可通过e充电App进行查看。大兴机场新闻中心负责人解释说。

在不少业内人士看来,此次充电站投入试运行,是大兴机场推进绿色机场建设的又一实践。结合此前已投入使用的近郊场充电站和停车楼充电站,大兴机场公共区域内的充电桩已达245根,可同时满足255辆新能源汽车同时充电,有效丰富了新能源汽车的充电选择。

后续,大兴机场将持续做好充电桩安全管理工作,保障区域内充电桩正常运行,并结合旅客与员工需求,进一步提升充电服务质量,坚定地朝着绿色发展的目标不断前行。大兴机场新闻中心负责人总结说。

比亚迪汉家族 扩军

自主品牌要靠技术创新掘深护城河



和汉DM-p的前脸加入了跑化化设计元素,例如两片竖立起来的龙鳞,前格栅独特的钻石般龙鳞亮面,标志性的龙嘴设计。

值得注意的是,此次比亚迪汉家族在外观内饰的设计上大量应用了中国元素。例如,车尾灯换用全新的贯穿式中国结尾灯设计,而内饰设计灵感来源于古建筑中品字型排布方式,再加上多样化龙元素细节。

无论传统燃油车还是新能源汽车,许多新兴技术最初都被应用于旗舰车型,并被消费者和市场归纳为品牌标识。正如quattro之于奥迪、可变压缩比发动机之于

日产,比亚迪也凭借着刀片电池、DM-i超级混动等技术闯出了一条换道超车的路子。而汉家族就是集比亚迪领先技术之大成的旗舰车型。

汉家族搭载包括EV、DM-i、DM-p三套动力系统,实现了性能与效能的平衡,可以满足不同消费者群体的多元化需求。比亚迪相关负责人表示,汉EV创世版系统综合最大扭矩高达700N·m,性能超越了市面上众多V10发动机,百公里加速只需3.9s。此外,汉EV创世版具备充电10分钟续航最长增加150km、30分钟可完成从

30%充电至80%的快充能力。

他介绍说,汉DM-i搭载了热效率高40.12%的骁云-插混专用涡轮增压1.5Ti高效发动机、EHS电混系统、DM-i超级混动专用功率型刀片电池等核心零部件,颠覆了传统以油为主的混动技术架构,可油可电,NEDC百公里亏电油耗低至4.2L,NEDC综合续航里程最高可达1300km。此外,汉DM-i顶配车型具有NEDC 242km超长纯电续航。

为了进一步提高比亚迪新能源车的动力性能水准,汉DM-p在发动机之外搭载了综合最大功率360kW、最大扭矩675N·m的前后双电机,百公里加速仅需3.7s。同时,该车的NEDC百公里亏电油耗为5.2L,NEDC纯电续航达到202km,兼顾了消费者对于强劲动力和经济效能的需求。

有市场研究报告显示,中国高端车型消费者的平均年龄要比美国和欧洲年轻15岁左右,同时女性车主的比例更高。因此,这部分中国消费者对车辆的数字化、智慧互联需求在全球市场中都是最高的。

上述比亚迪负责人表示,为了打造一个更智能、更高效、更人性的智能座舱,为用户解锁更多用车场景,汉家族新车标配DiLink 4.0(5G)智能网联系统,包括5G速联、双频段定位等功能。除汉DM-i 121KM尊贵型外全系更搭载了HiFi级定制丹拿音响,同时支持整车OTA远程升级。

我们想让用户充分享受比亚迪DiLink带来的潮酷智趣生活,以满满的科技感为旅途增添更多乐趣。他介绍说,汉家族搭载了DiPilot智能驾驶辅助系统,最高配备24个感知元件,增加了高速公路驾驶辅助、紧急车道保持辅助、智慧礼让等功能,辅助驾驶水平大幅提升。

公开数据显示,3月比亚迪新能源乘用车销售104338辆,成为中国首个月销10万+新能源乘用车的品牌。今年一季度,比亚迪新能源乘用车累计销量同比暴涨433.4%,达到284737辆,已接近其2021年全年销量的一半。

汽车市场的竞争不仅需要实力过硬的产品,更考验品牌的产品布局、市场贴合度以及品牌溢价能力。独立汽车分析师白德认为,更懂消费者的产品设计、更便捷的营销模式,让自主品牌在新能源汽车市场中获得了超车的机会。今年以来,一些跨国公司传统燃油车大举发展乏力,正是由于决策与市场的分离造成了信息传递的不畅。从这个角度上来看,历史包袱较少、条条框框不多,反而成了比亚迪等自主品牌的最大优势之一。

据了解,目前汉家族包括汉EV创世版、汉DM-p、汉DM-i、汉EV千山翠限量版四款最新车型,以及确定将继续销售的汉EV 506km/605km豪华型,产品矩阵得到进一步丰富。此前,得益于汉家族等高端

旗舰产品的强势表现,比亚迪的单车均价保持增长态势,甚至超越了大众等合资品牌。按照国信证券的统计,比亚迪单车均价在国内同类品牌中处于领先地位。

中国汽车品牌在成本控制和智能化体验上都要比主流合资品牌做得更好,所以在市场竞争初期会更有优势,能抢到更多的市场份额。但我们也要注意,面对碳达峰、碳中和带来的挑战,大众、奥迪、奔驰等外资品牌均已开始积极响应。资深媒体人、汽车行业分析师土杨小林提醒称,新能源汽车市场目前总体上仍处于消费尝鲜阶段,因此中国品牌要用好先发优势,加速产业链的升级迭代,而不能有丝毫懈怠。

2021年,新能源汽车产销分别累计完成354.5万辆和352.1万辆,连续7年位居全球第一。有预测称,2030年新能源车在中国市场占有率有望达到70%,而中国品牌的市场占比有望达到60%。

去年新能源汽车发展超预期,未来行业变革速度可能比想象中更快。一方面是促进新能源汽车加速发展的正向因子越来越多,另一方面是制约燃油车负向因子越来越多。近日,比亚迪董事长兼总裁王传福公开表示,今年是新能源汽车乘势而上、加速变革的关键一年。行业越是高速增长,越是要居安思危、稳中求进,把各种复杂因素考虑到,坚持用技术创新解决发展的难题。

看得出来,无论是提升的新能源车热销后劲,还是拉高比亚迪甚至中国品牌的含金量,比亚迪汉家族还将肩负起更多责任。



汽车消费投诉与新闻线索提供,请关注青韵到公众号,给我们留言。汽车及出行消费维权邮箱:autoctyd@126.com