

合资大战自主品牌

中级车价格体系重塑进行时

■ 张旭

近日，乘联会公布了今年2月国内车市的销量情况。受春节长假影响，狭义乘用车零售量109.5万辆，同比下跌21%。

从厂商零售销量排名来看，2月零售销量排名前十的车企分别为比亚迪、吉利汽车、长安汽车、一汽-大众、上汽大众、奇瑞汽车、上汽通用五菱、广汽丰田、华晨宝马和东风日产。10家车企中，仅奇瑞汽车同比增长，其余9家车企都出现了不同程度同比下滑。

伴随着新能源和价格战浪潮，不少合资车企，到了必须改变的时刻。

B级车价格体系重塑

中国汽车工业协会数据显示，从2020年到2023年，中国品牌市场份额不断上升，分别为38.4%、44.4%、49.9%、56%。2024年1月，中国品牌乘用车销量达到127.8万辆，同比增长68.6%，市场份额上升8.8个百分点，达60.4%，历史上首次达到六成市场份额。此消彼长之间，合资品牌压力大增，包括广汽丰田在内的合资品牌，不得不调整策略严阵以待。

3月8日，乘联会发布2月厂商销

量数据。日系合资中，广汽丰田和东风日产进入榜单前十名，分别排名第八和第十。

中型车一向是合资品牌销量的中流砥柱。乘联会数据显示，2023年合资中型车市场累计零售销量达到209.7万辆，同比小幅下跌2.3%，全年销量超过12万辆（月均销量过万辆）的合资中型车共有8款。其中，凯美瑞销量达22.5万辆，帕萨特、迈腾、雅阁销量分别为19.09万辆、18.93万辆、17.44万辆。

销量规模超过10万辆的中国品牌车型有比亚迪汉，2023年累计销量为22.77万辆。销量规模超过5万辆的中国品牌车型有红旗H5，2023年累计销量99622辆，红旗E-QM5累计销量79616辆，深蓝SL03累计销量72578辆，比亚迪海豹62079辆。

可见，合资品牌仍是中型车的销量主力，但在当前的环境下，凯美瑞作为数年的国内B级车销量冠军，换代而来的第九代凯美瑞重要性不言而喻。

第九代凯美瑞共发布9款车型，汽油版售价区间17.18万-19.68万；混动版售价区间为17.98万-20.68万。值得注意的是，第九代凯美瑞把混动作为主推车型，首次加推的2.0L混动版较2023款第八代凯美瑞2.5L混动版起售价降低3万元。

在智能化方面，第九代凯美瑞还首次搭载了高通骁龙8155芯片，在合资车企中，搭载骁龙8155芯片的车型并不多。

广汽丰田副总经理彭宝林在发布会上直言：“广州车展首发以来，第九代凯美瑞展现了当家旗舰流量之王的火热势头，目前已获得9136个预售订单，其中混动比例80%，9136个订单都是终端用户在广汽丰田官方APP上直接下订的真实订单数据，我们从来不做‘2小时实现1万个订单’这样的宣传。”

凯美瑞作为销量最高的合资B级车，率先打破原有价格体系，通过市场反馈确定下一步策略，意义重大。

2024年春节假期后，比亚迪掀起车市新一轮价格竞争，再次冲击燃油车市场份额。在中级轿车市场，比亚迪汉DM-i荣耀版起售价降至16万元区间。随后，多家合资品牌跟进价格战：凯迪拉克CT5豪华型厂商指导价降至21.97万元，相比此前28.97万元的入门门槛，价格直降7万元。

整个B级车市场正经历着前所未有的价值和价格重塑过程。从竞争态势来看，第九代凯美瑞只是开了个头，伴随着自主品牌新能源车普遍降价，以及豪华品牌向下挤压，合资品牌与B级车市场面临的竞争会更加激烈。

新能源+智能化，日系合资求变

2024年，合资品牌如何面对市场更为猛烈的冲击？这是每个合资品牌无法回避的问题。

从成本来看，电池级碳酸锂价格大幅下降，为新能源车企提供了更大的降价空间。上海钢联3月11日数据显示，电池级碳酸锂均价11.1万元/吨，相较每吨60万元的高位下降约八成。中国电动汽车百人会预测，2024年，中国新能源汽车销量有望突破1300万辆大关，渗透率将超过40%，预示着市场潜力巨大且竞争愈发激烈。

平安证券预计，2024年由头部新能源车企主导的价格战仍将延续，尤其是在10万-20万元的主流价格带。而新能源车降价、内卷将会进一步挤压燃油车市场。

在车市变革的背景下，广汽丰田不断求变。一方面是推出新能源品牌，另一方面通过对外合作加强智能化能力。

广汽丰田在2023年广州车展上发布了新能源品牌铂智，旗下首款产品铂智4X售价17.98万元起。同时展出的还有两台新能源概念车，包括C级智能电驱轿车和A+级智能纯电SUV。

此外，2023年8月，丰田中国、广

汽丰田还与小马智行签订协议设立合资公司，支持自动驾驶出租车的前装量产和规模化部署，合作也将赋能广汽丰田更高阶智驾技术的落地。

据彭宝林介绍，第九代凯美瑞搭载的新一代T-Pilot依托超过200亿公里智能驾驶辅助零事故数据开发，还植入了DNN深度神经网络AI算法，全面提升感知和决策能力。可见，日系合资正在通过研发与合作，补上重要的一课。

在新能源方面，东风本田也动作频频。2月26日，东风本田公布新品规划，2024年将会推出4款新车，包括全新电动车型e:NS2，定位于中型车的灵悉L，全新SUV以及中期改款三厢思域将会在12月推出。

2023年9月，东风本田正式发布新能源子品牌——灵悉，首款车型灵悉L概念车也同步亮相。新车外观设计有着较强的未来感，搭载纯电驱动系统。新车将搭载SPACE智趣座舱、语音助手、智能辅助驾驶等技术，或将与极氪007、比亚迪汉等车型展开竞争。

根据规划，东风本田正在持续推进电动化，计划在2025年电动化比例达到50%，2027年不再投放燃油车，2030年累计推出10款纯电动车。

（文章来源：时代财经）

飞行汽车板块活跃 低空经济写入政府工作报告

■ 王贺

3月6日，飞行汽车概念股持续活跃，截至收盘，金盾股份（300411.SZ）两连板涨停，立航科技（602161.SH）涨超10%，四川九洲（000801.SZ）涨停，商洛电子（300975.SZ）、光洋股份（002708.SZ）、山河智能（002097.SZ）等跟涨。

飞行汽车是低空经济产业的热门赛道，也是低空经济的首选工具、重要载体之一。

今年政府工作报告也提出，大力推进现代化产业体系，加快发展新质生产力，积极培育新兴产业和未来产业，提出积极打造生物制造、商业航天、低空经济等新增长引擎。

如何发展低空经济也成为今年两会上代表、委员们热议的话题之一。

全国人大代表、小鹏汽车董事长兼CEO何小鹏提出《关于推动飞行汽车应用、助力低空经济新质生产力发展的建议》，建议加快开展飞行汽车在产品管理、产品认证、标准体系设计等方面的前瞻性顶层设计与规划，并推动中国标准国际化进程。

何小鹏还建议，围绕飞行汽车规模化应用需求，建立飞行汽车驾驶资质认证及培训体系，包括建立飞行汽车驾驶资质认证及培训体系，加速低空空域开放，提升空域资源利用率，建立统一的监管指挥平台及低空空域管理体系，以适应低空飞行活动多样化、规模化的运行与发展需求。

全国政协委员、中信资本董事长兼首席执行官张懿宸也表示，低空经济产业前景广阔，我国已在轻小型无人机细分市场占据主导地位，且技术创新能力、产品质量表现、场景多元开拓全面引领世界，

但作为低空经济发展重点的大型无人机及载人航空器发展相对缓慢。

他建议，合理划分低空空域的使用区域和高度，明确不同区域和高度层的飞行规则，以及相应的管理和服务支持措施。

目前，小鹏汽车生态企业小鹏汇天已走在飞行汽车商业化前列。2024年1月，小鹏汇天陆空一体式飞行汽车亮相2024年国际消费电子产品展览会，这是小鹏汇天一体式飞行汽车自2023年10月发布以来，首次在国际舞台上公开亮相。

小鹏汇天联合创始人、副总裁王谭曾表示，另一款“陆地航母”分体式飞行汽车将于2024年四季度开启预订，并计划于2025年四季度开始量产交付。如果顺利实现，则意味着“陆地航母”将成为全球首款面向个人用户量产交付的分体式飞行汽车。

在何小鹏看来，飞行汽车可参考新能源汽车产业发展经验，统筹产业发展政策和资源保障，推进飞行汽车产业的高速发展，具体建议包括开展有关支持飞行汽车产业发展的专项研究，设立产业引导基金，支持关键核心技术攻坚。加强土地保障，统筹基础设施和资源配套。开展应用探索，设立飞行汽车运营示范区，并组建飞行汽车行业机构，加快产业生态圈建设。加强商业化支持，在产品商业化的前期，统筹一揽子财政工具，支持飞行汽车的推广应用。

全国人大代表、中国航发动力研究所专职总师单晓明也建议，促进低空经济从蓄势待发到振翅腾飞，需要加强顶层设计，从国家层面成立低空经济发展组织领导体系。坚持市场主导、政府引导，出台配套产业政策支持文件，明确低空产业发展重

点，重点做好通航动力和自主装备研发。

张懿宸则表示，低空经济的发展还依赖于与农业、物流、应急保障、影视制作等多个行业的深度融合，应在政策方面给予主动引导和支持，如提供政策优惠、税收减免等激励措施，鼓励企业跨界合作，开发新的产品和服务。

实际上，从2023年开始，政策就已开始向低空经济倾斜。2023年10月，工业和信息化部、科学技术部、财政部、中国民用航空局等四部门联合印发的《绿色航空制造业发展纲要（2023—2035年）》提出，到2025年，eVTOL实现试点运行，到2035年，建成具有完整性、先进性、安全性的绿色航空制造体系，新能源航空器成为发展主流。

（文章来源：时代周报）

贾跃亭重回舆论暴风眼

■ 王贺

贾跃亭又一次站到了舆论中心处。3月11日，有消息称，法拉第未来（FF）发布首次召回计划，召回范围包括2023年3月3日至2023年12月期间生产的FF91汽车，共计11辆。根据美国国家公路交通安全管理局（NHTSA）备案信息显示，法拉第未来此次召回的主要原因是FF91汽车的安全气囊警告灯存在故障问题。

对此，FF相关负责人告诉时代周报记者，上述消息属实。“FF将消费者和乘客的安全与满意度视为首要任务。因此，我们主动召回部分2023款FF91 2.0 Alliance车型。”在当前的软件版本中，当气囊控制单元（ACU）检测到系统故障时，气囊故障警告灯有时可能无法正常点亮，这种情况可能会在发生碰撞时增加驾乘人员的受伤风险。

上述负责人表示，FF将提供一次免费的OTA升级，以更新iHUB模块软件并解决此问题。FF承诺在接下来的30天内完成对所有受影响车辆的修复工作，截至目前，尚未收到任何关于此软件问题引起受伤或事故的报告。

此次召回对FF影响颇大，毕竟FF至今总共只交付了11辆车。

据FF官方数据，FF在2023年仅交付10辆FF91 2.0 Futurist Alliance，其中包括贾跃亭个人拥有的一辆。据官方披露，10位车主中包括全球建筑设计领域知名的库哈斯家族成员雷姆·D·库哈斯，以及美国知名地产商和娱乐圈明星等。2024年2月，FF宣布向Motive公司交付1辆FF91 2.0 Futurist Alliance。

黄河科技学院客座教授张翔对时代周报记者表示，此次召回对FF雪上加霜，或将对今后FF车辆销售造成较大困难。

在张翔看来，通常情况下，车企第一批车的质量都非常好，一是为了树立口碑，二是担心出问题后影响品牌形象。

“在这样的情况下，FF首批11辆车就出现了安全气囊警告灯故障问题，表明FF目前开发和生产流程都有待提高。”张翔说。

此前，生产线问题是FF91 Futurist量产路上最大的“拦路虎”。FF曾先后与恒大、第九城市、珠海国资委、吉利汽车等接触，试图在国内建立生产线，但均无功而返。

国内建厂不顺，FF只能将希望寄托在旗下唯一的工厂即美国加州汉福德工厂，但该工厂的生产线组建进度较慢，一度出现人手不足的情况。2021年10月、11月，FF官方微博两度宣称，正在全力加大汉福德工厂的招聘力度，包括车辆装配、涂装、车身和动力系统装配等在

内的高级别岗位。

当下，FF还面临资金短缺的窘境。2024年2月，FF被房东雷克斯福德工业公司就拖欠房租及相关费用提起诉讼。对此，FF回应称正在与房东积极协调、友好协商，以寻求解决方案尽快解决该问题。

FF生产设备的采购进展也较为缓慢。直到2022年2月，FF才宣布，明略装备为FF定制的智能生产制造设备已全部运抵FF汉福德工厂，这批设备包括用于FF91的生产制造过程中车身装配等生产线的关键设备。

在资金短缺且缺乏技术人员的情况下，继续融资仍是FF唯一的出路。

FF全球CEO Matthias Aydt在公开信中坦言，“我们相信，FF已具备支持未来发展的基础，但仍需获取额外资金。”

Matthias Aydt在公开信称，FF将

持续并加速目前的计划，引进战略投资者，在三个地区优化和升级公司的财务系统，提高财务效率，建立健康可持续的现金流管理，并尽快实现正向现金流。

在寻找新的战略投资者过程中，贾跃亭动作频频，起诉、召回等事件让他重回舆论中心。

就在宣布此次召回计划前，2024年2月下旬，在高合汽车陷入停工停产危机时，贾跃亭在一位资本市场人士的朋友圈中评论高合汽车是“行业的耻辱”。之后，贾跃亭炮轰高合汽车是行业耻辱的话题登上了热搜榜单。

3月5日，FF又宣布，FF及其中国子公司以侵犯商业秘密和不正当竞争为由，向中国广东省深圳市中级人民法院对FF前高管、华人运通创始人丁磊（连同其它关联公司）提起诉讼。

（文章来源：时代周报）