

燃油车小幅回暖 油电并举成共识

中国汽车工业协会的数据显示,5月,传统燃料乘用车国内销量为85.4万辆,环比增长2.2%,同比下滑1%,降幅有所收窄。中国证券报记者观察到,燃油车销量小幅回暖背后,是以合资车企为主的局面正在逐步改变。其中,奇瑞、吉利和长安等自主品牌燃油车在性价比、品质控制、产品竞争力等方面有明显进步,与合资车企的差距正在显著缩小。

● 熊永红 龚梦泽



视觉中国图片

燃油车迎市场复苏

根据中汽协数据,5月乘用车国内销量188.4万辆,环比增长5.2%,同比增长12.3%。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,受“两新”政策的拉动,春节后车市热度持续升温。根据商务部数据,截至5月31日,汽车以旧换新补贴申请量达412万份。

在5月燃油乘用车波幅回暖潮中,合资车企表现相对突出。具体细分市场上,燃油乘用车销量仍主要集中在A级轿车。其中,作为主力车

型的A级轿车5月零售销量环比增长3%,大众、日产等品牌表现突出,在主流轿车市场仍占据一定市场空间。以上汽大众为例,其5月A级轿车销量为3.15万辆,环比增长54%;东风日产A级轿车5月销量为3万辆,环比增长45%。

合资车企分化现象也愈发明显。数据显示,5月主流合资品牌零售销量为47万辆,同比下降5%,环比增长7%。南北大众、丰田等车企在华市场表现有所回暖,而本田、

日产仍然处于显著下滑态势。例如,一汽-大众整车销量为11万辆,环比增长12.4%,同比增长6.44%。日系车企中,广汽本田销量为1.34万辆,同比大幅下滑58%;东风本田销量为2.42万辆,同比下降26.72%;东风日产(包括启辰和英菲尼迪品牌)销量为5.34万辆,同比下滑13.54%。

记者观察到,在华市场表现突出的合资品牌都具有一个共同特点,即能够根据中国市场需求进行

调整,坚持油电并举,并实现完全本土化。宁德时代动力电池、华为麒麟智驾、火山引擎大模型、四维图新智能座舱方案……一项项本土技术被搭载到合资品牌车型上,一方面帮助合资品牌快速精准捕捉市场变化,推出更好的中国专属车型和定制化服务;另一方面加速了智能化技术迭代和市场化进程。

在中国新能源汽车产业创新联盟理事高云鹏看来,合资车企应依靠中国供应链,快速适应转型趋势。

坚持油电并举

反观自主品牌方面,依然优势尽显。根据中汽协数据,5月,中国品牌乘用车共销售162.2万辆,环比增长3.3%,同比增长22.6%,占乘用车总销量的69%,销量占有率比上年同期提升5.3个百分点。尤其在新能源汽车市场,5月自主品牌中的新能源汽车渗透率达74.6%,而主流合资品牌中新能源汽车渗透率仅为6.4%。

燃油车销量方面,5月份,吉利、长安、奇瑞等车企表现亮眼。吉利“中国星”系列5月销量超8.6万辆。

其中,吉利星越L以1.70万辆的成绩拿下国产燃油SUV销冠;吉利缤越也蝉联小型SUV冠军。长安CS75 PLUS表现突出,以1.39万辆的成绩位居5月燃油车终端销量排行榜前列。

崔东树表示,在燃油车市场,以合资车企为主的局面正在逐步改变。不过,在品牌认知度上,自主品牌难以复刻新能源汽车领域的成功,很难对合资车企产生压倒性优势。

上汽大众党委书记、总经理陶海龙此前表示,要继续保持在燃油

车市场的市占率,这是非常重要的基本盘。无独有偶,吉利汽车集团首席执行官淦家阅今年年初表示,“吉利不会放弃燃油车市场,仍然会在这一领域加强投入。”

外资品牌方面,日前,奥迪汽车撤回2033年全面电动化目标,不再设定明确的终止时间表。根据原计划,奥迪将于2033年停止研发和销售内燃机汽车。奥迪首席执行官高德诺在采访中表示,确已推翻前任管理层所定的计划,因为他更看重“灵活性”。

更早之前,沃尔沃汽车也取消了“2030年全面电动化”的目标。无论是合资车企还是自主品牌,无论是定位豪华还是锁定大众,各大车企纷纷表示短期内不会放弃燃油车业务。

业内普遍认为,油电并举成为当下大多数车企的选择。终端数据也印证了行业的判断。根据乘联会数据,5月插混车型销量为30万辆,同比增长32%;增程式汽车销量为12万辆,同比增长52%,销量增速均高于纯电动汽车的24%。

首都国企扬帆债券市场科技板,第一创业深耕科技金融大文章

前言:

债券市场科技板启航仅月余,北京国资体系率先示范,以高效高频姿态列阵发行科创债,以低利率、高认购的亮眼成绩单,展现金融服务国家创新驱动发展战略的首都样本。第一创业凭借北京国管引领和特色优势赋能,在科技与产业间架起高效金融通道。

本月期间,一创投行作为主承销商助力京能集团、金隅集团、北控水务、京东方、北汽集团、北京国资公司、北京建工集团等先后发行科创债,累计募资115亿元。第一创业躬身垂范,于6月12日发行“25一创K1”,票面利率1.96%,实现公司首只科创债圆满落地,为在大股东北京国管战略引领下、金融服务科创和新质生产力发展增添了有力注脚。

一、政策东风,债券市场科技板启航

2025年资本市场迎来重大制度创新。4月25日,正式提出在债券市场创新设立“科技板”,这一顶层设计旨在强化对科创领域的金融支持力度,为新质生产力发展注入资本动能。

短短十天后,细化政策迅速落地。5月6日,发布《关于支持发行科技创新债券有关事宜的公告》,银行间市场交易商协会、上交所、深交所、北交所、银行间同业拆借中心、中央结算公司等纷纷出台通知,从主体扩容、产品设计、优化信披及注册发行、风险分担、配套

机制等多维度举措发力,打造一二级联动、投融资协同的良好科创债市场生态。政策组合拳下,债市科技板正式启航。

二、首都样板,国企示范科创债发行

作为金融改革试验田,北京率先响应、迅速行动,北京国企抢抓机遇,成为登陆科技板的首批实践者和示范主力军。如1月2日,一创投行作为主承销商助力首创集团打响科创债开年“第一枪”,募资25亿元,5年期票面2.05%,10年期票面2.41%;今年以来,首创集团已发行科创债6只共100亿元。

6月18日,一创投行作为牵头主承销商和簿记管理人助力金隅集团发行科创债10亿元,3+N票面2.13%,连同此前4月份发行的两只债券,一创投行助力金隅集团圆满完成10亿元科创债批文的全部发行。

此外,今年以来,京投公司发行科创债2只共35亿元,首钢集团发行科创债5只共60亿元,北京市燃气集团发行科创债2只共40亿元,北京亦庄国际投资发展有限公司发行科创债券5亿元,成为全国首批、北京首家股权投资机构科创债券发行人。

北京国企的先行示范和创新实践,为债市科技板提供了可复制的成功经验和“首都样板”,低利率、高认购的发行成绩单,也反映出投资者对北京国企信用资质和科创战略的高度认可,形成“北京国企科创债”的市场品牌。

三、战略引领,北京国管构建科技金融生态圈

第一创业和全资子公司一创投行在科创债服务领域的显著成绩,离不开第一大股东北京国管的战略引领和资源支持。作为北京市属骨干企业,北京国管立足服务首都“四个中心”功能建设,构建起科技金融完整生态圈。

一方面,作为北京市国有资本运营平台和市政府投资基金管理平台,北京国管立足首都新发展战略定位和产业规划,充分发挥国有资本作为长期资本、耐心资本的独特优势,构建完善以FOF、VC、PE为一体的市场化基金体系,为市属国企、产业集团培育新质生产力提供稳定资金支持,持续加强在科创和高精尖产业领域投资,推动北京市产业转型升级。另一方面,北京国管完善多层次资本市场体系建设,发挥“链主单位”作用,以资本纽带链接整合创新资源,提升全链条服务能力;推动投贷联动、吸引战略资金投资北京;推动市区合作,积极投后赋能,推动旗下金融企业与市区产业集团多维协同,打造首都新质生产力发展的良性生态圈。

四、特色赋能,第一创业布局科技金融大文章

1. 战略目标契合

第一创业坚持“以客户为中心,打造具有

固定收益特色优势,以资产管理及投行业务驱动综合金融服务能力的一流投资银行”为战略目标,将功能性放在首位,持续提升服务实体经济、国家发展战略和居民财富管理质效,扎实做好金融“五篇大文章”。在北京国管引领支持下,第一创业通过股权融资、债权融资以及创新型金融工具,秉持“合规、诚信、专业、稳健”的证券行业文化理念,充分发挥资金引导和资源配置功能,积极为科技型企业提供全链条、全生命周期金融服务。

2. 固收特色筑基

第一创业在固收领域的鲜明特色优势,专注深耕债券市场二十余年,为做好科技金融大文章奠定了坚实基础,年初以来,固收业务条线积极参与了40余只科创债的分销业务,助力首批民营股权投资机构科创债发行。

3. 科技运用赋能

第一创业通过不断创新运用金融科技,构建数字化基础平台,提高运营效率,提升客户价值,驱动特色业务转型;2024年12月,eBOND信创版本荣获第四届“金信通”金融科技创新应用最佳落地实践案例,是践行科技金融大文章的生动写照。

4. 投行保驾护航

债券市场科技板的繁荣发展,离不开专业中介机构的保驾护航。一创投行在此领域已积累显著优势,2024年公司信用类债券承销规模挤进行业前30名,其中北京国企承销规模稳居行业第3名。一创投行2023年和2024年科创债承销规模均保持在行业前15名内。

今年以来,一创投行作为主承销商已助力9家北京国企发行22只科创债,共募资301亿元。

5. 一二联动、投融资协同

科技板提质押扩容,拓宽了科创债服务边界,有望助力券商加速打造产业投行和科技投行。第一创业作为发行人成功示范发行首只科创债,后续将不低于70%募集资金用于科创业务出资,从而构建起从科创债发行到资金运用的完整生态链,进一步提升服务科创的能力。

五、北京模式,畅通“科技-产业-金融”新循环

债券市场科技板是深化金融供给侧结构性改革的重要创新,正在重塑科技企业融资生态。借助政策东风,北京国资体系率先示范,北京国企列阵登陆科技板,成为科创债发行主力军。第一创业积极布局科技金融大文章,以固收特色优势和科技运用赋能,发挥投行资本市场服务枢纽功能,创新一二联动、投融资协同业务模式,不断拓宽科创金融服务的深度和广度。

北京国管、第一创业的深刻实践,正不断丰富金融服务科创的“北京模式”的外延内涵。特色鲜明的全周期科创金融服务链,不同金融业态形成协同效应,完成“三位一体”整体布局,使北京在金融服务科创和培育新质生产力方面走在全国前列,形成国资引领和市场运作有机结合下的“科技-产业-金融”新良性循环。

大面积车机瘫痪背后: 奔驰深陷智能化困境

● 熊永红 龚梦泽

近期,梅赛德斯-奔驰在中国市场接连遭遇技术与信任危机。6月12日,全国多地奔驰车主报告车载导航和CarPlay功能大面积瘫痪,修复过程拖沓引发用户不满;短短四天后,国家市场监督管理总局发布三则召回令,涉及1.61万辆存在动力系统故障、电池起火风险的奔驰进口及国产车型。

业内认为,这一连串事件的发生并非偶然,而是奔驰智能化转型迟滞的集中爆发。尽管梅赛德斯-奔驰集团董事会主席康林松表示将在华投入超140亿元用于研发,但自研操作系统MB.OS开发滞后、与本土科技公司合作落地缓慢,使得奔驰的产品屡现纰漏,广受质疑。

数据显示,2024年,奔驰全球销量下滑3%,中国作为最大单一市场销量下滑7%至68.36万辆,其中,纯电车型销量更是大跌23%,凸显了传统汽车巨头在“软件定义汽车”时代的适应困境。

连续爆发车机故障

6月12日清晨,全国多地奔驰车主遭遇了一场突如其来的车机故障。车载导航图标消失,屏幕弹出“请插入带地图内容的数据载体以启用导航”的提示,连带CarPlay互联功能、高德地图等第三方应用同步失效。

有奔驰车主向记者反映,当日早高峰用车时发现导航、音乐CarPlay等常用功能全线罢工,整个中控屏直接黑掉,“开始我还以为是误操作或地库信号差,直到反复重启几次,看到社交平台各地车友的发言后,才知道自己不是个例,是奔驰后台的问题。”

对此,奔驰方面很快发出道歉短信,承认Mercedes-me后台故障致导航、CarPlay等功能大面积失效,正在加紧修复,预计中午前恢复。可截至当天下午,仍有不少车主反馈故障并未排除。至于官方400客服建议车主“间隔5分钟重启车辆1次至3次”的解决方案,被车主直呼缺乏专业性。

关于此次大面积车机故障的情况,记者第一时间向奔驰方面求证原因与解决方案,得到的答复是:“没有官方回复,具体原因不清楚。”

车机故障余波未平,召回公告拍马赶到。6月16日,国家市场监督管理总局缺陷产品召回技术中心连发三则公告,召回了涉及奔驰进口A级、CLA级、GLA级以及国产EOC、C级和GLC SUV等车型,总量达1.61万辆。一日三召的密集动作,叠加车机故障事件,令奔驰口碑在中国市场进一步蒙尘。

具体看召回原因,252辆国产C级/GLC SUV,因召回维修中使用错误保险丝盒,可能导致车辆失去动力、安全气囊失效及具有起火风险;13447辆国产EOC,因电池管理系统软件缺陷,高压电池在极端情况下可能热失控引发火灾;2151辆进口A级/CLA级/GLA级因涡轮增压喷嘴不合规,存在排放超标风险。

智能化迟滞拖累转型步伐

连环技术事故的背后,是奔驰在智能化赛道上的系统性掉队。尽管康林松今年3月高调宣布“继续在华投入超140亿元提升本土研发”,但对比德系同行们的实质性突破,奔驰的智能化布局显得“雷声大雨点小”。

截至目前,大众与小鹏合作的电子电气架构C-EA已落地首款产品;奥迪与华为联合开发的智驾系统已搭载于全新A5L、Q6L e-tron等多款国产车型;宝马与阿里巴巴在AI大模型领域深化合作多年。反观奔驰,核心技术的本土化落地始终未见突破。而其自研MB.OS操作系统开发严重滞后,原计划搭载该系统的纯电轿车CLA被迫推迟量产,直接拖累“史上最大规模产品攻势”36款新车的推进节奏。

智能化“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。

智能化与电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。

智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。

智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等车型在华遭遇折戟。智能车机“跛足”进一步放大了电动化的窘境。2021年奔驰曾雄心勃勃转向“全面电动”,但“油改电”的EOC、EQB等