

广汽集团22年：国际化布局提速

本报记者 梁德明 赵毅 广州报道

广州汽车工业的起飞并没有那么顺利。不过，经过多年的发展后，广州汽车集团股份有限公司（前身为广州汽车集团有限公司，以下简称“广汽集团”，601238.SH）已经连续七年入围美国《财

从负债累累到世界500强

广汽集团认为，自主研发与自主品牌的投入虽然不能立竿见影，但对于广汽的未来发展而言意义重大。

想要把一个汽车集团做强做大，不能单靠国外先进技术，打造自主品牌的竞争力也是发展关键。广汽集团认为，中国汽车发展的目标与方向，应该是通过合资合作实现自我提升，真正把中国的自主品牌搞上去。

回顾广汽集团成立之初，曾庆洪感慨道，“那段时间是广州汽车最为艰难的时期，一方面是29.6亿元的债务压力，另一方面是与合作伙伴的谈判，以及法国标致退出，还有国家部委的不看好……但通过广州汽车人的不懈努力，最终得到了国家行业主管部门和国务院领导的理解与支持，给了广州汽车最后一次机会。”

1998年7月1日，广汽本田（最初名为“广州本田”）正式成立，广汽本田的崛起改写了“广州人不会造汽车”的历史。在与本田合作成功后，广汽集团又陆续与丰田、菲亚特克莱斯勒、三菱、日产建立了合作。

广汽集团认为，上世纪90年代是我国汽车工业由计划经济体制向市场经济体制转变的转型期，具有了一定的自主开发能力。而当时中国汽车工业的生产及研发技术较为单一薄弱。合资品牌的

自主品牌“从无到有”

在创立之初，广汽就确定了“定位高端、创新驱动、品质优先”的发展思路。

2007年4月，广汽自主乘用车品牌项目组成立；2008年7月21日，广汽乘用车成立。在创立之初，广汽就确定了“定位高端、创新驱动、品质优先”的发展思路。而在新能源汽车市场的发展浪潮下，2017年7月28日，广汽新能源也正式成立。

就相应技术的自主研发，2006年广汽研究院成立。目前广汽自主研发经费投入累计已超过210亿元，并初步形成了“广州总院+北美三地研发中心+上海前瞻设

计工作室”全球研发网。广汽研究院在2006年成立时，仅有三四十名研发人员，如今已超过4000人。

自2010年12月首款车上市至今，广汽乘用车已陆续推出了传祺GA5、GA3(S)、GA6、GA8、GS5(S)、GS4、GS8、GS7、GS3、GM8传统车型及GA5 PHEV、GA3S PHEV、GS4 PHEV、GE3等新能源车。在销量上，广汽乘用车销量已从2011年的1.7万辆到2017年突破50.8万辆。

近两年来，SUV市场的降温、车



11年前，广汽传祺用传祺GA5叩开自主品牌汽车的大门，如今也希望回归到中高级轿车阵地。

本报记者梁德明/摄影

到来，在推动中国汽车工业的进步方面发挥了很大的作用。

当时广汽的合作伙伴本田和丰田都是世界一流的汽车企业，可以很快提升合资品牌的知名度和美誉度。不过，在自主品牌的打造上，当时市场对中国自主品牌整体认知度和接受度仍待加

强，广汽集团面临的是“从无到有，从小到大”的考验。广汽集团认为，自主研发与自主品牌的投入虽然不能立竿见影，但对于广汽的未来发展而言意义重大。

随着自主品牌技术和产品力的不断进步，其实从2017年开始，广汽就开始向合资企业导入

新能源车型，这是合资车企首次由中方股东导入品牌、技术。对于广汽集团22年的发展，曾庆洪表示，“广汽发展的精髓就是改革，还有创新，改无止境，创无止境。广汽集团始终坚持自主创新和合资合作不动摇，双轮驱动，创新发展。”

广汽集团始终坚持以地处长江经济带和粤港澳大湾区中心地带的广汽智联新能源汽车产业园为核心，打造世界级智能网联汽车产业集群。

在智能化技术上，早在2011年，广汽集团就开始了无人驾驶技

术的研发，并于2013年开发了首款具备自主知识产权的无人驾驶汽车，并掌握了多项无人驾驶技术。2019年7月，广汽集团正式发布ADiGO（智驾互联）生态系统，该生态系统包含了ADiGO自动驾驶系统、ADiGO智能物联系统，未来还将陆续推出ADiGO云平台、ADiGO大数据平台等子系统。

此外在2019年6月26日，广汽集团与腾讯、广州公交集团、滴滴出行等合作伙伴共同打造的移动出行项目——如祺出行正式上线运营。据了解，如祺出行起步于广州，计划一年内开拓5个城市，投入一万辆新能源车，以粤港澳大湾区为核心，再逐步向全国推广。

按照中国的发展规划，2020年新能源汽车累计销量要达到500万辆，2025年要占到全年销量的20%。广汽集团的目标是到2020年新能源汽车产品占到广汽集团整车产销规模的10%。

曾庆洪表示，“我们一直坚持认为，根据中国的能源结构，中国发展新能源汽车不能一刀切，未来很长一段时间，应该是多种能源形态的汽车并存，包括传统燃料车、混合动力、插电混动、纯电以及燃料电池。”

技术“造船”扬帆出海

广汽集团认为，目前中国的汽车企业既要直面产业的转型升级，又要加入全球汽车产业的竞争之中，需要与创新型科技企业合作寻求发展。

随着国内宏观经济放缓，中国汽车产销量增速明显放缓，加之产业转型的加速，使企业间的合作与竞争加剧。

在此情况下，对于广汽而言，经过多年的积累，已经初步具备开展海外事业的基础，国际化变得重要和迫切。2013年前后，广汽传祺计划未来3年~5年的出口销量占到总销量的20%。而到了2018年，广汽传祺方面提到，广汽传祺国际化战略的第一阶段目标，希望海外市场占全部销量的10%，最终中国市场和海外市场希望做到50:50。

目前，广汽传祺已布局中东、东南亚、东欧、非洲、南美等19个国家及地区。2018年，广汽传祺实现了69%的海外销售增长。2019年，广汽传祺参加俄罗斯汽车经销商协会年会，并与俄罗斯意向经销商完成签约，首款车型传祺GS8计划

于下半年在俄罗斯正式上市。

由于中美贸易摩擦再次升级，提高汽车关税已近一年，因此对汽车换代时间及成本造成不可控制，以及当地经销环境存在不确定因素，广汽集团已决定暂缓进入美国市场。

广汽集团认为，目前中国的汽车企业既要直面产业的转型升级，又要加入全球汽车产业的竞争之中，需要与创新型科技企业合作寻求发展。从全球市场来看，中国汽车市场增速已经缓下来了，在这种情况下大家走出去闯一闯是对的。

而对于未来发展，曾庆洪提到，争取在2027年即集团成立30周年之际，进入世界企业100强，在2037年即集团成立40周年之际，成为具有全球竞争力的世界一流企业。

双积分政策调整在即 混动车迎爆发期？

本报记者 赵越 董海华 广州报道

近日，工业和信息化部发布关于修改《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》的决定（征求意见稿）（以下简称《征求意见稿》），向社会公开征求意见，2019年10月11日前收到各界反馈意见。

值得注意的是，该版《征求意见稿》明确提出，“计算乘用车企业新能源汽车积分达标值时，低油耗乘用车的生产量或者进口量按照其数量的0.5倍计算。”而原来双积分政策中，这一系数为0.2。另外，在该征求意见稿中，同样里程的纯电动乘用车所获积分与以前相比下降50%，而插电混动汽车或新能源积分则为原来的80%。

业内人士分析，如果该版《征求意见稿》能成功通过并且实施，对国内车企发展策略具有一定影响。车企将无法完全通过纯电动汽车积分抵扣高油耗积分。该版意见同时提出“低油耗”车概念，综合而言，如果该版《征求意见稿》中调整内容成为政策，未来车企将更重视节油技术。

新能源多元化受认可

该《征求意见稿》中明确提出“低油耗乘用车”概念。并且指出低油耗乘用车，是指综合燃料消耗量不超过《乘用车燃料消耗量评价方法及指标》中对应的车型燃料消耗量目标值与该核算年度的企业平均燃料消耗量要求之积的传统能源乘用车。

另外，修改方案特别提出了“计算乘用车企业新能源汽车积分达标值时，低油耗乘用车的生产量或者进口量按照其数量的0.5倍计算。”而原有纯电动乘用车所获得的积分也相当于原来的一半。

这也意味着政策层面对低油耗

混动车型爆发在即

值得注意的是，在《征求意见稿》中，相比原来政策另外一处显著变化是，同样里程的纯电动乘用车所获积分比以前下降不少。以400公里续航的车型计算，新政策下只能获得2.8分，而按老办法可以获得5.6分，下降一半。插电混车从2分降到1.6分，打了8折。燃料电池积分也降低一半。

这样看来，新政策之下，插电混合动力和纯电汽车获得积分差

车型以及这背后节油技术的重视。

新版双积分政策修正案如果实行，则意味着高排量车企依靠纯电动车型分摊双积分压力不可行，要想拿到正积分，要做到新能源车和低油耗节能型燃油车共同发展。

中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖直言，前几年在政策引导下和能源浪潮的影响下，国内不少车企将关注点更多集中在汽车电动化方面，对于传统燃油车的节油技术，其实并没有放太多投入。但是由于我们的国情，加上目前电池技术不太成熟，在严寒高热等地区的技术难题还未突

破，短期内无法快速全面推广，燃油车的节能工作就变得首当其冲。

汽车分析师任万付也认为，低油耗乘用车系数的调整，是对之前新能源过于激进策略的一种修正，认可了节油技术在现阶段的价值。事实上，从2018年中国乘用车销量下滑开始，日系汽车销量却逆势上涨。

数据显示，中国汽车工业协会数据显示，2019年1月~8月，日系车在国内占比由去年同期18.3%上市至21.7%。

记者线下走访广州地区4S店也发现，部分德系、美系、法系在售车型相比指导价实际提车价格降幅

较大，日系主力“两田”经销商价格则较为坚挺，比如本田思域提车价甚至与指导价所差无几。

因此，业内有声音将日系车逆势上涨归因为其节油特性。另外，值得注意的是，在《征求意见稿》中提及，随着我国新能源汽车产业的快速发展，《积分办法》在执行过程中也出现了一些新情况、新问题，为了更好地发挥《积分办法》的作用，促进我国节能与新能源汽车产业高质量发展，需要对《积分办法》进行修订。

这也意味着政策的一些改进。苏晖表示，前几年国家对新能

源汽车扶持非常大，中国新能源汽车发展得有些激进，有汽车行业内人士喊出2030年禁售燃油车等等口号。随着时间推移，业内越来越发现此前的口号不切实际，有关部门也应该注意到这一点。现在政策调整，也是这几年新能源行业内已经出现问题的应对。

任万付也认为，虽然部分国家和车企推出了燃油车退出时间表，但不要忽略中国现在仍是一个发展中国家这个事实，中国区域经济的发展极不平衡，不宜搞一刀切；还有就是纯电动车技术还不成熟，充电设施基础设施建设还较差。

实现完全电动化。不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。

实现完全电动化。

不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。

实现完全电动化。

不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。

实现完全电动化。

不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。

实现完全电动化。

不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。

实现完全电动化。

不过，在《征求意见稿》中也显示了政策如果调整，新双积分政策实施的时间为2021年，这实际上给车企留出了充足的反应时间。

除此之外，苏晖也指出，目前国家对低速电动车政策还有调整的空间，“中国地区间发展差异较大，低速电动车其实适应部分中西部地区现实需要，不应过快‘一刀切’式淘汰。”苏晖建议。