

打造万亿级汽车产业集群

上海汽车产业向新图强：争夺全球话语权

本报记者 盛兰 张振 上海报道

临近晚上10点，位于上海市临港新片区的特斯拉上海超级工厂内部依旧灯火通明，每隔几分钟，装载着国产Model 3的货车便接连从工厂内驶出。这是《中国经营报》记者日前实地探访特斯拉超级工厂时看到的场景。

回忆起上海市和特斯拉在2019年共同创造的“当年开工、当年投产、当年交付”的“特斯拉”

特斯拉“鲑鱼效应”

另一方面，特斯拉正在考虑在中国建设新工厂。

“引进特斯拉项目的谈判，是一个漫长的过程。主要是由于特斯拉计划在上海建设独资工厂，而当时在国内的汽车制造业有外资股比的限制，我们都在等相关政策的落地。”韩大东向记者回忆道。

据了解，2018年6月28日，国家发改委和商务部发布了《外商投资准入特别管理措施（负面清单）（2018年版）》，明确从当年7月28日开始取消乘用车和新能源汽车的外资股比限制。当年7月10日，美国特斯拉公司与上海市政府签署合作备忘录，并与上海临港管委会和临港集团共同签署了纯电动车项目投资协议。

根据协议，特斯拉公司将在上海临港地区独资建设集研发、制造、销售等功能为一体的特斯拉超级工厂。此后，特斯拉上海超级工厂在上海临港新片区快速建成，并成为我国汽车行业放开外资股比限制后的首个外商独资整车制造项目。

借助上海超级工厂释放出的巨大产能，特斯拉在中国和全球的

速度”，上海市经济和信息化委员会（以下简称“上海经信委”）智能制造处处长韩大东向记者回忆道：“这确实是一件极具挑战的任务，行业内没有这样的记录。当时我们建立了一个微信工作群，群名是‘起步就是冲刺，开局就是决战’，过去这三年我们就是处于‘每天都在决战’的状态。”

与此同时，上汽集团为代表的本土汽车品牌也进一步拉动了上海市汽车产业的发展，形成了以安亭地区、临港新片区、金桥



临近晚上10点，位于上海市临港新片区的特斯拉上海超级工厂内部依旧灯火通明。 盛兰摄影

销量迅速“井喷”，巩固了其新能源汽车第一梯队的国际地位。特斯拉方面近日向记者表示：“2021年，特斯拉上海超级工厂的交付量超过48万辆，同比增长了235%，而特斯拉在2021年的全球交付量为93.6万辆。这也意味着，特斯拉上海工厂的交付量占比已经超过50%，占据了‘半壁江山’。”

另一方面，特斯拉正在考虑在中国建设新工厂。2021年10月份，特斯拉CEO马斯克在年度股东大会上称，新工厂可能在2022年开始选址，在2023年作出决定。不过，特斯拉方面向记者表示：“目前选址工作尚未开始。”

据介绍，在引入特斯拉项目时，上海市政府便表示，这将助推

及张江地区等为代表的多层次产业集群。根据上海市人民政府办公厅此前印发的《上海市先进制造业发展“十四五”规划》，到2025年，上海市将努力提升汽车全球话语权和市场份额，整车及零部件产业规模达到1万亿元。

上海经信委相关负责人告诉记者：“早年间，特斯拉的进入引爆了国内的新能源产业链；近年来，上海市推动传统车企的转型，支持上汽集团等企业，培育本土高端新能源汽车品牌。”



上海高端制造业发展，加快建设世界级汽车产业中心，为上海迈向卓越的全球城市提供有力的支撑。上海经信委相关负责人向记者指出，3年左右的发展结果证明特斯拉犹如一条“鲑鱼”，不仅触发了上海汽车产业的转型，还推动了全国新能源汽车产业迈入发展的“快车道”。

“特斯拉的进入，让国内消费者对新能源汽车的接受度普遍得到了提高，也拓宽了国内新能源汽车产业的发展空间。”韩大东也告诉记者，特斯拉目前的国产化率已经达到了90%，为国内的企业带来了发展的机会，提升了国内汽车产业链的整体发展水平，并带动了超10万人就业。

壮大汽车产业集群

到2025年，临港新片区智能新能源汽车工业总产值目标为1200亿元，是新片区首个有望突破千亿级的产业集群。

上汽集团作为国内产销规模最大的本土汽车企业之一，则被上海市政府寄予了打造自主高端新能源汽车品牌的厚望。

据了解，上汽集团已在新能源领域设立两大品牌，即智己汽车和飞凡汽车，并推动两大品牌独立运营。其中，智己汽车定位于高端新能源汽车品牌，飞凡汽车则主攻中高端新能源智能化产品。

韩大东向记者透露：“智己汽车和飞凡汽车是独立运作的公司，生产制造基地都在临港新片区，是上汽集团重点打造的两个自主高端新能源汽车品牌，同时也是上海市政府推动传统车企转型的样本。”

上汽集团方面也向记者表示：“公司将R品牌通过飞凡汽车以独立品牌、独立公司的方式进行市场化运作，探索数据驱动和产业共创的新模式，有助于加快开拓中高端智能电动车市场。”

抢占新能源风口

上海经信委方面向记者强调：“氢能燃料正在成为上海新能源汽车产业发展的重点之一。”

特斯拉和上汽集团等整车企业面向“新四化”（电动化、网联化、智能化、共享化）的布局也带动了上海新能源汽车产业链的发展。

根据上海市人民政府办公厅2021年2月发布的《上海市加快新能源汽车产业发展实施计划（2021—2025年）》，到2025年，本地新能源汽车年产量超过120万辆；新能源汽车产值突破3500亿元，占全市汽车制造业产值35%以上。

在韩大东看来，上海能够吸引新造车企业及相关零部件企业进入的首要原因，便是上海本地优越的营商环境及产业生态：“政府部门高速的办事效率，并且敢于先试先行，敢啃‘硬骨头’。”

上海还在大力布局新能源汽车产业链，抢占新能源汽车发展的机遇风口。2021年8月，上海市政府与宁德时代新能源科技股份有限公司（以下简称“宁德时代”，300750.SZ）签署战略合作框架协议。

“宁德时代的人驻是我们主动邀请的。”上海市经信委一位负责

人告诉记者，当时宁德时代董事长曾毓群想向母校上海交通大学捐赠一笔费用，以成立未来能源研究院。上海经信委获悉这个消息之后，相关负责人组织宁德时代和上海交通大学三方开了一个时长45分钟的早餐会。

韩大东表示：“经过几个月的洽谈后，当初在早餐会上的承诺全部兑现。目前，宁德时代的几个项目全部在同步推进，其中电池工厂的推进速度最快。目前，宁德时代已经开始租赁厂房进行生产，2022年预计该工厂能够实现两三百亿元的产值。”

在氢能发展方面，上海经信委向记者强调：“氢能燃料正在成为上海新能源汽车产业发展的重点之一。”根据计划，上海市正在积极扩大燃料电池汽车示范应用，支持燃料电池汽车在具备条件的郊区公交、重型载货、冷链运输、环卫、非道路移动车辆等领域示范应用，推动在机场、港口、铁路等交通枢纽实施一批示范应用项目。

“当前为了推广氢能，上海已出

主要的销量；旗舰车型红旗H9和E-HS9也逐渐获得市场认可，2021年分别销售40000辆、54000辆。凯迪拉克2021年全年累计销量23.31万辆，同比增长1.4%，再度创下年度销量新纪录。其中，由CT4、CT5、CT6组成的“新美式高档后驱轿车家族”，全年累计销量达9.46万辆，同比增长13.6%。

针对中型高档轿车细分市场的主力车型CT5，全年累计销量

打造世界级汽车产业中心核心承载区，并已建立了电动汽车国际示范区、智能网联汽车示范区、固定式加氢站以及上海第一个以氢能产业为特色的高科技园区嘉定氢能港。

数据显示，截至目前，上海市嘉定区已集聚蔚来汽车、理想汽车、小马智行、地平线和重塑科技等汽车“新四化”相关企业340余家，其中规模上企业88家。2021年1~11月，汽车“新四化”实现总产出1117亿元。

而临港新片区也依托特斯拉等头部企业，加大新能源智能网联汽车产业链上下游布局，汽车领域关联企业已突破60家，2020年产业规模突破600亿元。根据规划，到2025年，临港新片区智能新能源汽车工业总产值目标为1200亿元，是新片区首个有望突破千亿级的产业集群。

台加氢站建设补贴、运营补贴等扶持政策。”据接近市场的有关人士介绍，2021年9月份，《临港新片区打造高质量氢能示范应用场景实施方案（2021—2025年）》发布，并指出到2025年，把临港新片区打造成为上海氢能发展先行先试区、综合示范区和产业引领区。

2021年12月末，《嘉定区加快推动氢能与燃料电池汽车产业发展的行动方案（2021—2025）》正式发布，并提出到2025年，嘉定区氢能及燃料电池汽车全产业链总产出力争突破1000亿元；实现燃料电池汽车产业总部企业、高新技术企业、企业技术中心总数超过100家；燃料电池示范应用车辆总数不少于3500辆。

根据计划，上海市将抓住全球汽车产业变革调整的窗口期和机遇期，支持本市汽车龙头企业加快战略转型，增强自主品牌核心竞争力，拓展国际主流市场，培育壮大新势力车企；到2025年实现万亿级产业规模，着力打造世界级汽车产业中心。

东风日产e-POWER中国首款车型交付 如何实现“全新驾乘体验”？

作为e-POWER导入中国市场的首款车型，e-POWER轩逸在2021年广州车展上市后，2021年12月底正式交付。

作为日产三大动力领域布局之一，e-POWER发力节能汽车赛道，欲在当下提供融合燃油、纯电、混动技术路线的优点，以“快、顺、静、省”的“全新驾乘体验”著称。e-POWER此前已经受市场考验并备受好评，2021年12月，凭借e-POWER背书的两款车型又拿下了2021~2022日本年度车型大奖。

“全新驾乘体验”背后

e-POWER轩逸，如何实现“快、顺、静、省”的“全新驾乘体验”？

e-POWER技术的标签为融合动力，e-POWER给出了自身的解决方案。从技术原理上看，e-POWER车型行驶中全程用电驱动，内燃机只用于发电，不参与驱动汽车，始终工作在上佳工况。

逐一来看，“快”是指加速更快，从最直观的参数表现上看，e-POWER轩逸的0~50km/h加速时间为3.8s，0~100km/h加速时间为9.8s。亮眼的参数背后，其搭载了高功率专业电动机，起步阶段即可输出300N·m的同级最大峰值扭矩，驱动效率极高，动力输出强劲。

与此同时，e-POWER轩逸采用的是电池体积和重量均大幅压缩的小容量电池，从而减少整车负担，但这也对电池的充放电倍率提出了格外高的要求。得益于日产在电驱和电池管理技术上的长期积淀，该困难得以克服，e-POWER轩逸采用功率型电池，具有急速蓄能、瞬间释放的功能，响应迅速，可以从容应对各种工况。

“顺”和“静”，则分别指行驶平顺和更高的静谧性。



具体来看，e-POWER轩逸之所以能获得更为平顺的驾驶体验，一方面来自于其100%电机驱动，动力线性输出，另一方面为日产特有的电机控制技术，逆变器以1/10000秒的精度控制电机，抑制扭转共振，让加速更平顺。

静谧性方面，e-POWER轩逸喊出巡航工况下其“静谧性能佳，驾驶室内聆听音乐和交谈毫无干扰”，从技术上看，其可根据车速和道路环境情况，智能匹配内燃机启动时机，以达到上佳静谧感受。

备受用户关注的“省”方面，具体指省钱、省心、省时。

从数据上看，e-POWER轩逸的油耗低至3.9L/100km，如此燃油经济性背后，原因为其采用了热效率高达43%的内燃机，且运行时内燃机持续处于上佳工作区间。另外，由于技术原理的不同，e-POWER车型加油补能方式无疑更快捷。

践行“双碳目标”

伴随全球气候变暖，国家践行“双碳目标”的大背景，东风日产亦承担头部车企的责任，积极践行节能减排。

从汽车产业发展现状来看，由于纯电车型在解决部分技术难题、

降低成本、完善配套设施等方面需要时间，用户正在面对一个多元化的动力市场，节能汽车拥有巨大的发展空间，东风日产积极引入e-POWER技术，推动汽车行业电动化进程。

“（e-POWER技术）融合日产70年纯电技术和近90年燃油技术沉淀。”东风日产方面表示。

东风日产汽车销售有限公司总经理辛宇近期称，e-POWER技术创造了独特的技术理念，将优化后的内燃机和电动系统相结合，实现优势互补，“使得e-POWER车型在全生命周期的碳排放明显降低”，这对于行业降碳，有着重要作用。

e-POWER技术已接受市场的考验。e-POWER车型在日本累计销量已突破50万台，NOTE e-POWER位居日本紧凑级车型销量前列；2021年12月，凭借e-POWER背书的两款车型又拿下了2021~2022日本年度车型大奖。

根据东风日产的规划，在e-POWER轩逸之后，2022年东风日产会继续推出e-POWER车型，预计到2025年将完成10款电驱化车型的投放，其中包括7款e-POWER车型和3款Zero Emission日产纯电车型。 广告

上接C9

根据红旗在2021年12月31日发布的销量快报显示，12月，红旗汽车销量为3.91万辆，刷新单月销量纪录，全年累计销量突破30万辆，同比增长超50%。不过，红旗只完成了年度销量目标的75%，有专家分析，红旗未能完成销量目标，主要还是受到芯片供应影响。

分车型来看，红旗H5与HS5依然是“中流砥柱”，为品牌贡献了

造车新势力围追与传统高档突围

在高档车市场中，BBA一向有着绝对的话语权与统治地位，但随着这两年造车新势力崛起，它们的话语权和统治力却在逐渐被削弱，尤其是在电动化领域。

乘联会发布数据，在2021年新势力SUV零售销量排行榜Top15中，有8款是造车新势力的产品，分别是特斯拉Model Y、理想ONE、蔚来ES6、蔚来EC6、小鹏G3、哪吒V、威马EX5、蔚来ES8。传统高档品牌阵营，只有宝马X3 BEV以全年累计交付2.1万辆的成绩上榜。

目前，在新能源轿车领域，是自主品牌造车新势力和传统车企的天下。

“传统高档品牌与造车新势力在电动化领域的差距不只是销量，‘蔚小理’等造车新势力依托智能电动化攻势被贴上了‘科技’的标签，但这一点却是传统高档品牌电动产品的短板。”有汽车行业分析人士向记者表示，“比如BBA的一些电动产品还不能实现OTA升

级。与竞品相比，续航里程也不具备优势。”

造车新势力已经抢占用户心智，以BBA为首的传统高档品牌明确感受到来自对手的危机。在对手的环伺中，传统高档品牌的电动化转型正在加速。

为了进一步加快在华的电动攻势，宝马方面表示，计划在2022年推出26款新产品，其中7款是新能源产品，包括5款纯电动车型：创新BMW iX、创新BMW i4、BMW iX3、纯电动BMW 3系、一款纯电旗舰，以及两款插电式混合动力车型。

2022年，奔驰将在中国推出21款新产品，其中含8款新能源产品，其中包括纯电及插电式混合动力车型。梅赛德斯-奔驰内部人士表示，“新能源市场在近两年进入快速增长的时期，这也与我们的预期一致。根据品牌战略和对市场、客户——尤其对中国市场客户的了解，梅赛德斯-奔驰将积极推出覆

盖各个细分市场的新能源产品。”

依托大众集团，奥迪方面近日再次放出消息，将加速向智能网联和可持续高端出行提供者转型，在未来5年内对未来自来车型的预投资将增至约370亿欧元，其中在电动化和混动化领域就将规划约180亿欧元。

二线高档品牌雷克萨斯正在向纯电品牌转型，丰田汽车社长丰田章男表示，“丰田从2022年到2030年的9年间，总计将投入8万日元用于电动化转型，导入30款电动车型，其中包括纯电动、插电式混动、氢燃料以及普通混合动力。”

同时，雷克萨斯品牌届时将转为一个纯电品牌。”

中国汽车流通协会有形市场商会常务副理事长苏晖对记者表示，2021年车市总体向好，但收入减少，购买力下降对高档车市场有影响，同时汽车电动化、智能化正在加快发展，高档品牌将面临更多挑战。