

竞逐新能源汽车产业蓝海

常州芜湖温州齐发力 长三角多城共寻“汽车产业梦”

本报记者 方超 张家振 上海报道

“我们赶上了一波行业上升热潮。”常州市工信局相关负责人近日对《中国经营报》记者表示，自“十三五”特别是近两年以来，常州市新能源汽车产业已经驶入快速发展通道，整车和动力电池等多个新能源

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

在越来越火热的新能源汽车赛道中，多座长三角二三线城市正借助资本撬动和前瞻布局悄然“异军突起”。据常州市当地媒体报道，2021年，常州市新能源整车产量及动力电池产业实现了倍增，继续在江苏省保持领先地位。而在此前的2020年，常州市新能源汽车产业规模以上企业就已近300家，实现产值近千亿元，占江苏省新能源汽车产值的比例为23.8%。不仅仅是常州市，在距离其200多公里外的安徽省芜湖市，新能源和智能网联汽车产业也发展迅速。

打造千亿级产业集群

温州市未来要“实现新能源汽车产业链上下游企业整体竞争力提升，打造千亿级新能源汽车产业集群”。

在角逐新能源汽车赛道的多座长三角二三线城市中，千亿级产值正成为“共同的追求”。“从目前来看，动力电池行业产值肯定会突破千亿元，整个新能源汽车产业会达到2000亿元以上。”常州工信局上述负责人表示，上述数据“具体多少要看市场发展情况，现在没办法去预判，”但其同时强调称，“我们整个新能源汽车产业的目标是要迈上4000亿元的台阶。”《常州市“十四五”新能源汽车产业发展规划》显示，到2025年，常州市新能源汽车产业规模将达4000亿元，新能源整车产销量达60万辆，规模达1200亿元；汽车零部件产业规模达2800亿元，其中动力电池产业规模达1800亿元。而根据2022年1月出台的《温州市支持新能源汽车产业发展及推

汽车细分领域增长势头强劲。

据报道，在刚刚过去的2021年，江苏省常州市新能源汽车及汽车核心零部件产业产值超过1300亿元，汽车产业产值增幅超过70%。与此同时，常州市更出台规划，提出了“到2025年，谋求新能源汽车产业规模达4000亿元”

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

据了解，汽车及零部件产业是芜湖市的四大首位产业之一，全市汽车及零部件企业近千家，产值超1400亿元，并形成了完整的产业链。自2021年以来，芜湖市将新能源和智能网联汽车作为十大战略性新兴产业之首，并争创以芜湖经开区为主体的新能源和智能网联汽车先进制造业集群，已落地的包括孚能科技动力电池、比亚迪电池、奇瑞“未来工厂”和奇瑞新能源汽车四期基地等重大项目108个，总投资1543.63亿元。记者进一步梳理发现，浙江省温州市、金华市和安徽省安庆市等多座长三角二三线城市也高度重视

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

据了解，汽车及零部件产业是芜湖市的四大首位产业之一，全市汽车及零部件企业近千家，产值超1400亿元，并形成了完整的产业链。自2021年以来，芜湖市将新能源和智能网联汽车作为十大战略性新兴产业之首，并争创以芜湖经开区为主体的新能源和智能网联汽车先进制造业集群，已落地的包括孚能科技动力电池、比亚迪电池、奇瑞“未来工厂”和奇瑞新能源汽车四期基地等重大项目108个，总投资1543.63亿元。记者进一步梳理发现，浙江省温州市、金华市和安徽省安庆市等多座长三角二三线城市也高度重视

的新目标。

除常州市外，安徽省芜湖市和浙江省温州市等多座长三角二三线城市也相继在2022年初发布了新能源汽车产业发展规划。例如，浙江省温州市就提出，未来要“实现新能源汽车产业链上下游企业整体竞争力提升，打造千亿级新能源汽车

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

新能源汽车产业的发展，近年来在新能源整车制造等领域呈现出“百花齐放”的态势。在多位受访业内人士看来，常州和芜湖等长三角二三线城市本身制造业基础较好，发展新能源汽车产业的条件得天独厚，而优越的地理位置等因素也进一步推动了这些城市新能源汽车产业的发展。“长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。对于国际、国内整车及零部件企业来说，长三角是必须争夺的市场。”在一位新能源汽车行业人士看来，“车企布局离核心市场近，物流半

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

新能源汽车产业的发展，近年来在新能源整车制造等领域呈现出“百花齐放”的态势。在多位受访业内人士看来，常州和芜湖等长三角二三线城市本身制造业基础较好，发展新能源汽车产业的条件得天独厚，而优越的地理位置等因素也进一步推动了这些城市新能源汽车产业的发展。“长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。对于国际、国内整车及零部件企业来说，长三角是必须争夺的市场。”在一位新能源汽车行业人士看来，“车企布局离核心市场近，物流半

产业集群”。

中科院战略咨询院产业科技创新中心汽车行业特聘研究员鹿文亮在接受记者采访时表示，在汽车产业向新能源汽车时代迈进的过程中，地方政府如果抓住产业重构的机遇，将为汽车产业发展带来新的契机。

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

径短，成本优势明显，也可以掌握更多市场信息，这是众多整车及零部件企业集中布局在长三角地区的主要原因。”值得注意的是，2021年5月24日，长三角新能源汽车产业链联盟在杭州正式成立，联盟由上汽集团、吉利控股集团、奇瑞控股集团和江苏省汽车工程学会牵头，江苏省、浙江省、安徽省和上海市三省一市共73家新能源汽车产业链企业共同参与，涉及电池、电机、车联网、软件等行业上中下游企业，将立足于打造长三角新能源汽车产业生态圈，推进长三角新能源汽车产业一体化发展。

征战新能源汽车赛道

长三角地区是国内整个新能源汽车产业的中心区域之一，同时也是主要的汽车消费市场。

的赛道。”鹿文亮也认为，长三角多座二三线城市地方政府高度重视新能源汽车产业发展，是希望通过这一高速增长产业带动经济发展，而新能源汽车产业重构所带来的机遇，也给了众多二三线城市“弯道超车”的机会。



安徽省芜湖市高度重视汽车产业集群发展。图为奇瑞汽车焊装车间。

本报资料室/图

2021年在华销量增速放缓 雷克萨斯电动化布局“提速”

本报记者 郭少丹 北京报道

二线豪华车市场格局正在发生显著变化。

近日，雷克萨斯公布年度销量数据显示，2021年，雷克萨斯在中国内地及中国香港销量达22.7万台，同比增长1%。与往年相比，雷克萨斯2021年在中国的销量实现新高，同比增幅收窄。而从第三方平台公布的上险量来看，雷克萨斯在2021年上险总量为219167辆，同比增长幅度下滑至-6.9%。

2021年，在疫情及芯片短缺的冲击下，中国汽车市场逆势上扬，结束了销量“三连降”，其中，豪华品牌汽车累计销量同比增长4.9%，达到265.21万辆，凯迪拉克、沃尔沃等多家二线豪车品牌实现正增长。相比之下，销量增速多年保持在两位数的雷克萨斯，2021年官宣仅微增1%甚至上险量下滑6.9%，超出业内预料。

雷克萨斯在接受《中国经营报》记者采访时表示，2021年，面对芯片短缺这一全球汽车制造商所面临的共同考验，雷克萨斯协调各方资源积极应对，并灵活调整生产及供应机制，保持对中国市场的稳定供应。2022年，是雷克萨斯电气化元年，除全新纯电产品，将在HEV和PHEV领域持续发力。雷克萨斯还透露，全新纯电动RZ 450e计划在2022年北京车展正式发布。

二线豪华品牌10年拉锯战

在中国豪华车市场整体逐年上扬的背景下，近几年雷克萨斯在中国的销量表现有两个重要节点：2016年销量进入10万辆级，2019年销量突破20万辆。

汽车分析师钟师分析，作为丰田旗下的豪华品牌，雷克萨斯是丰田盈利来源的主力之一，对雷克萨斯来说，在保证利润的情况下，销量数字的一次波动未必是最重要的。从这个角度看，也能理解雷克萨斯“任性”的原因。雷克萨斯在回复本报记者采访时强调，销量和市场份额固然很重要，相较于销售的数量，更看重的是提升销售的质量，以及经销商和用户满意度。雷克萨斯还表示，对在中国的发展“充满信心”。

资料显示，在中国豪华车排行榜中，奔驰、宝马、奥迪常年交替领跑一线豪华品牌市场，而二线豪华

向纯电动品牌“进军”

丰田集团最新纯电动战略表示，预计到2030年，雷克萨斯实现旗下所有车型均提供纯电动版本的全方位产品阵容，在中国、北美、欧洲实现100%纯电动车型销售。

当下，电动化浪潮如火如荼，对于豪华车品牌而言，未来电动汽车市场也是必争之地。在纯电动化方面态度一向比较保守的雷克萨斯，也有了比较激进的目标。2021年12月14日，丰田集团在发布最新纯电动战略时提到，预计到2030年，雷克萨斯实现旗下所有车型均提供纯电动版本的全方位产品阵容，在中国、北美、欧洲实现100%纯电动车型销售，达到全球销量100万台的目标。在解读上述转型计划时，雷克萨斯向本报记者表示，雷克萨斯

品牌在近十年的销量排位中，变化巨大。从公开数据看，2012年、2013年，雷克萨斯被捷豹路虎压制，在二线豪华品牌销量排名中位列第二，2014年沃尔沃反超雷克萨斯短暂位列二线豪华品牌销量第二，捷豹路虎依然领跑。2015年，雷克萨斯反压沃尔沃，夺回二线豪华品牌第二的位置。2016年，雷克萨斯迎来里程碑式重要时刻，在华销量突破10万辆，达到10.9万辆。不过，雷克萨斯在二线豪华品牌销量第二的位置上失守，被同样迎来重要时刻进入“十万辆级俱乐部”的凯迪拉克取

向纯电动品牌“进军”

丰田集团最新纯电动战略表示，预计到2030年，雷克萨斯实现旗下所有车型均提供纯电动版本的全方位产品阵容，在中国、北美、欧洲实现100%纯电动车型销售。

的目标是，到2030年旗下所有级别都配有纯电动的产品，在中国、北美、欧洲这三大市场可以实现100%的纯电动车型销售。“但最终决定权在于客户，在此之前，我们将做好充分的准备，将最终选择权交予客户。”雷克萨斯将2022年视为其电气化元年，透露全新纯电RZ 450e计划在2022年北京车展正式发布。据了解，全新纯电动RZ 450e是基于丰田e-TNGA平台打造。而雷克萨斯目前正在售的唯一一款纯电动车型UX300e，也是出自丰

而代之，雷克萨斯落至二线豪华品牌销量第三，此时，捷豹路虎仍然是领头羊。2017年，凯迪拉克以同比50%的增速，全年销量超过17万辆，成为二线豪华市场的领跑者，捷豹路虎屈居第二，雷克萨斯依然是第三。2018年，雷克萨斯以21%的同比增速，销量超过16万辆，在二线豪华市场的排位再次进阶为第二，而凯迪拉克的销量进入20万辆级别依然领跑二线豪华市场。2019年，凯迪拉克增势减弱，出现同比负增长，而雷克萨斯以同比25%的高增长幅度，跃进年销量20万辆级，与凯迪拉克的差距缩减至1万多辆。

向纯电动品牌“进军”

丰田集团最新纯电动战略表示，预计到2030年，雷克萨斯实现旗下所有车型均提供纯电动版本的全方位产品阵容，在中国、北美、欧洲实现100%纯电动车型销售。

田TNGA架构下的GA-C平台。对于雷克萨斯是否自主研发纯电动平台，外界关注度较高。事实上，雷克萨斯曾在2019年广州车展上提出，未来3~5年，将会有一个全新的纯电动车专属平台投入使用。对于雷克萨斯自主研发纯电动平台的最新进展，雷克萨斯方面在回应本报记者此次采访时未透露明确信息，表示“全新纯电动RZ正是基于全新纯电动平台打造，融入了品牌长久积淀的先进电气化技术以及车辆运动控制技术，会带来更加贴近驾驶者意图的驾乘体验。”

瞄准龙头精准招商

“常州市有选择地进行招商，从结果看，我们走对了路。”

角逐新能源汽车赛道的城市众多，而招商引资正成为能否脱颖而出的“关键一招”。常州工信局相关负责人告诉记者，常州新能源汽车产业发展迅猛，离不开“双招双引”（招商引资、招才引智）引进的一系列重大项目。“对于全球、全国的龙头骨干企业，常州市有选择地进行招商，从结果看，我们走对了路。”该负责人表示，在新能源汽车零部件领域，常州市也培育、引进了一批专精特新“小巨人”企业，“这些企业带动产业发展的效应比较明显。”

据了解，近年来，除了引入理想汽车和比亚迪等著名新能源整车企业外，常州市还汇聚了中创新航、蜂巢能源和时代上汽等代表性动力电池企业，形成了完整的新能源汽车产业链。常州工信局上述负责人表示，仅在2021年，常州市动力电池产业已建、在建产能超过230GWh，均位居江苏全省首位。车用动力电池产量超57GWh，国内装车量占比三分之一，位居全国第一，“通过多年持续培育发展，常州已成为全球知名、国内最大的动力电池产业集聚发展区。”而芜湖新能源汽车发展规划更对招商引资目标进行了具体“拆分”。该市在规划中明确表示，未来要引进培育2家以上有重要影响力的整车企业以及10家以上关键零部件单项冠

军、专精特新冠军企业和“小巨人”企业。

“我们瞄准长三角带动性强的产业链龙头企业，开展精准招商，推动一批新能源和智能网联汽车产业核心项目落地，强链健链势头已经形成。”芜湖经开区投资促进一局负责人庄才钢表示，芜湖经开区成立了智能网联汽车发展联盟，持续关注智能网联汽车上中下游企业，促进产业链合作。

据介绍，芜湖市还成立了新能源和智能网联汽车产业推进专班，相关单位正在研究出台新能源推广应用、智能网联汽车产业相关专项支持政策，进一步壮大新能源汽车产业规模、提升技术水平、增强品牌影响力。

“营商环境就是生产力。”在业内人士看来，相比较于上海市和合肥市等新能源汽车发展的热点城市，长三角二三线城市在积极开展招商引资工作的同时，也需要注重提升营商环境，招商更要安商，为新能源汽车企业发展提供优越的营商环境。

“从企业反馈来看，常州市的营商环境在‘双招双引’中起到了比较大的作用。”据常州工信局负责人介绍，已经有新能源汽车企业在常州“尝到了甜头”，“一些企业不仅在常州布局了制造基地，还将研发基地也转移过来，这有助于常州新能源汽车产业进一步扩大优势。”



本报资料室/图

瞄准龙头精准招商

“常州市有选择地进行招商，从结果看，我们走对了路。”

角逐新能源汽车赛道的城市众多，而招商引资正成为能否脱颖而出的“关键一招”。常州工信局相关负责人告诉记者，常州新能源汽车产业发展迅猛，离不开“双招双引”（招商引资、招才引智）引进的一系列重大项目。“对于全球、全国的龙头骨干企业，常州市有选择地进行招商，从结果看，我们走对了路。”该负责人表示，在新能源汽车零部件领域，常州市也培育、引进了一批专精特新“小巨人”企业，“这些企业带动产业发展的效应比较明显。”据了解，近年来，除了引入理想汽车和比亚迪等著名新能源整车企业外，常州市还汇聚了中创新航、蜂巢能源和时代上汽等代表性动力电池企业，形成了完整的新能源汽车产业链。常州工信局上述负责人表示，仅在2021年，常州市动力电池产业已建、在建产能超过230GWh，均位居江苏全省首位。车用动力电池产量超57GWh，国内装车量占比三分之一，位居全国第一，“通过多年持续培育发展，常州已成为全球知名、国内最大的动力电池产业集聚发展区。”而芜湖新能源汽车发展规划更对招商引资目标进行了具体“拆分”。该市在规划中明确表示，未来要引进培育2家以上有重要影响力的整车企业以及10家以上关键零部件单项冠

车型来看，雷克萨斯主力车型ES同比下滑7.7%至105836辆，其他两款畅销车型RX、NX，销量分别为48624辆、36461辆，同比下滑1.3%、9.2%。

在中国豪华车市场整体逐年上扬的背景下，近几年雷克萨斯在中国的销量表现有两个重要节点：2016年销量进入10万辆级，2019年销量突破20万辆。

自2005年正式在中国建立首批经销店开始算，雷克萨斯销量突破10万辆用时11年，而从10万辆到突破20万辆，仅仅用了三年时间，这三年的销量增速都保持在20%以上，发展迅猛。转型的过程中，雷克萨斯是否有意将纯电动产品率先国产化呢？“对于国产化，近年来雷克萨斯的态度始终没有改变。”雷克萨斯方面在回应本报记者上述问题时表示，中国市场是最早响应电气化的市场之一，也是雷克萨斯最为重要的市场，雷克萨斯仍将围绕既定的整体策略发展，不断强化产品、品牌、服务、运营等全价值链的品质。雷克萨斯方面还表示，希望倾听中国用户的声音，打造更加贴合中国消费者需求的产品，更期待与中国用户一起加速电气化产品的普及。