

# 2022年出口闯关300万辆 “中国造”汽车加速驶向全球

文/本报记者 夏治斌 石英婧

“走向国际,深度参与全球化,是中国汽车做大做强的重要机遇,也是实现汽车强国的必经之路。2022年前11个月,我国汽车出口278.5万辆,预计全年出口将突破300万辆,超越德国成为全球第二大汽车出口国。”2022年12月26日,在中汽中心主办的“中国汽车产业发展国际论坛2022年度之声”中,奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃如是说道。

尹同跃进一步表示,奇瑞是最早走出国门的中国汽车品牌之一,也是最早尝到了海外市场甜头的企业。2022年奇瑞出口汽车将突破45万辆,占总销量的35%左右,有望连续20年保持中国品牌乘用车出口领先。

作为中国汽车品牌出海的代表之一,奇瑞已取得了诸多亮眼的成绩。2022年1-11月,奇瑞出口汽车累计40.7万辆,同比增长70.9%,再度刷新中国品牌乘用车出海新纪录。

《中国经营报》记者注意到,奇瑞只是国内汽车品牌出口海外的一个缩影,上汽集团、江汽集团等主流车企都已经成为全球汽车市场不可忽视的中国力量。除此之外,蔚来、爱驰等造车新势力也在海外征战中崭露头角。

中科院院士、清华大学博士生导师欧阳明高曾预计,2022年中国汽车出口有望超300万辆。“汽车出口标志着中国汽车的高质量发展,而且正在成为中国制造业的新名片。”

对于国内汽车近两年来的出口表现,乘联会秘书长崔东树撰文称,2021年以来,中国汽车产业链韧性较强的优势充分体现,中国汽车出口市场近两年表现超强增长。

## 国内车企组团扬帆出海

“海外每卖出3辆中国车,就有一辆是上汽造”。2022年1-11月,

上汽集团海外销售汽车88.3万辆,同比增长46.4%。其中,自主品牌在海外整体销量中的占比超过65%。

作为上汽集团的全资子公司,上汽大通MAXUS 2022年海外表现也捷报频传,“万辆级市场”纷纷以高销量实现“破局”;澳新市场累计销量突破1.8万辆,南美市场突破1.6万辆,欧洲同比增长近80%,中东地区更同比大增近200%,另外在北美墨西哥地区,上汽大通MAXUS入局首年销量便迅速破万。

截至目前,上汽大通MAXUS海外业务已布局全球73个国家和地区,累计总销量突破20万辆。上汽大通MAXUS方面表示,在澳大利亚、新西兰、英国、挪威、智利等发达国家持续畅销,出口发达国家占比达到80%。

江汽集团相关负责人告诉记者,截至目前,江汽集团已经在亚洲、非洲、拉美等130余个国家和地区建立营销网络,拥有超过1100个海外营销网点,并建立了19家海外KD组装工厂,累计出口超80万辆,并在多个海外市场成绩斐然,深得消费者的信赖。

江汽集团2022年的海外布局也取得不俗的成绩,公司相关负责人告诉记者,2022年11月,江汽集团实现出口1.25万辆,同比增长79.32%。2022年1-11月,累计出口突破10万辆,同比增长超50%。

与此同时,江汽集团在2022年也有多笔大单落地。以2022年9月19日为例,江汽集团在阿联酋迪拜斩获5000辆乘用车订单,这是江汽集团JAC品牌进入阿联酋市场以来达成的单笔最大订单,极大提振了江汽集团对于国际业务开展的信心。

除了传统的主流车企外,国内造车新势力也将海外汽车市场

作为布局的重点方向。以爱驰汽车为例,截至2022年12月,爱驰已实现远销海外超20个国家和地区。不仅如此,爱驰还在2022年11月,与泰国菲尼克斯EV签署了合作协议,并一次拿下了15万辆采购大单的好成绩,这是迄今为止中国造车新势力在海外的最大合作计划。

“中国汽车和中国的手电、家电一样,正迅速成为全世界用户的新选择。”尹同跃指出,“我们认为这背后主要有三大原因,一是中国汽车的体系能力显著提升,特别是质量的极大提升,让中国汽车的品质越来越好;二是中国汽车布局新赛道的速度堪称全球领先,不仅新能源汽车跑得最快,还源源不断地去融合车联网、大数据等新技术,让汽车像快消品一样快速迭代;三是随着中国国家形象、中国制造口碑的持续提升,今天的中国汽车品牌在海外已经不是过去廉价低端的形象,而是拥有了绿色、智能化、高品质的新标签。”

## 新能源成重要增长引擎

新能源汽车成为国内汽车出口新的增长引擎。2022年11月,新能源汽车出口9.5万辆,同比增长1.5倍。2022年1-11月,新能源汽车出口59.3万辆,同比增长1倍。

江西新能源科技职业学院新能源汽车技术研究院院长张翔告诉记者,“一方面,中国新能源汽车经过十几年的发展,已经处于全球领先地位;另一方面,中国新能源汽车的产业链具备成本低、性价比高、智能化程度高等特点。”

记者从江汽集团采访了解到,海外燃油车持续热销的同时,新能源车发展更为强劲。目前,JAC新能源汽车产品已覆盖轿车、SUV、轻卡、小卡和轻客,是唯

一一覆盖全系新能源汽车产品出口的中国品牌。

据悉,2022年1月,JAC MOTORS作为墨西哥电动汽车行业的引领者,实现可口可乐、拉美地区龙头出行公司BEAT、墨西哥当地保险GNP及大型连锁租车公司BUDGET等5家大客户订单交付,品牌影响力空前。

除了江汽集团外,2022年1-11月,上汽集团海外销售汽车88.3万辆,同比增长46.4%。其中,新能源车销售14.8万辆,同比增长148.8%,在全球打响“中国智造”。据悉,上汽集团正加快速度,力争成为中国汽车行业首个海外市场、新能源汽车市场“双百万辆企业”。

2022年11月,上汽大通MAXUS携旗下全尺寸豪华智能纯电MPV MIFA 9、高端纯电皮卡T90 EV、纯电动轻客标杆EV90以及全尺寸新生代智能MPV G90等重磅车型的右舵版强势登陆澳洲。据悉,MIFA 9率先叩开了澳洲高端纯电MPV之门,成为澳洲纯电高端MPV市场中的首款产品;T90 EV则成为澳洲市场上首款纯电皮卡,同时也是中国首款纯电VAN产品。

## 竞速汽车工业的发源地

欧洲作为汽车的发源地,也成为国内汽车企业海外布局的重点区域。2022年2月,上汽集团提出要全面发力欧洲市场,要将欧洲市场晋级成为“上汽首个10万辆级海外区域市场”。

在欧洲,2022年前11个月,MG品牌销量突破10万辆大关,提前实现打造“上汽首个10万辆级海外区域市场”的年度目标。其中,欧洲大陆销量突破5万辆,同比增长160%;英国销售近5万辆,同比增长64%。除此



2022年9月,“中国汽车工业首款全球车”MG4 Electric正式登陆欧洲市场。 本报资料室/图

之外,“中国汽车工业首款全球车”MG4 Electric(国内定名为MG MULAN),在近30个欧洲国家正式上市,每月新增订单超过1万个。

值得一提的是,MG4 Electric还荣获ENCAP五星安全认证,用实力证明其毋庸置疑的高标准安全保障。上汽集团方面表示,欧洲市场的积极评价坚定了MG4 Electric征战全球的信心和步伐,2023年预计将进入全球超过80个国家。

记者了解到,目前,MG品牌已在欧洲建设超过790家门店,未来将进一步扩展销售网点,丰富产品矩阵,提高服务质量,满足更多欧洲消费者的需求。

欧洲市场也是上汽大通MAXUS在海外长期瞄准的“头号目标”。从首批出口欧洲的轻客产品V80扬帆出海至今,上汽大通MAXUS在欧洲这一汽车工业发祥地持续深耕。

上汽大通MAXUS方面表示,“如今,欧洲绿色浪潮强势席卷,上汽大通MAXUS EV80、EV90、EV30已然领军纯电轻型商用车市场,成为欧洲乃至全球物流、商超等领域‘巨头首选’,并被认为是欧洲市场上‘最佳新能源技术’的代表品牌之一。”

记者了解到,目前,上汽大通MAXUS在欧洲已覆盖传统燃油和纯电动的中小型、中大型商用车、家用、高端豪华电动MPV,以及电动SUV、电动皮卡等市场,并进入英国、爱尔兰、挪威、意大利、西班牙、法国等20个欧洲市场。

值得注意的是,国内车企在欧洲市场的溢价能力也得到显著提升。以爱驰汽车为例,相比国内21.99万元的售价,欧版爱驰U6售价高出约68%,减除物流、汇率、息费、本地化行销等费用带来的成本因素后,品牌价值至少可为爱驰U6提供20%左右的溢价空间。

“欧洲市场对‘中系车’的认知在逐年改变,根本原因就在于‘中系新能源’品牌近年来在高速增长之下,形成了中国品牌综合实力全面提升的局面。因此,中国汽车品牌对欧洲市场的溢价率就是品牌价值的直观体现。”爱驰汽车副总裁李辉说道。

“个人认为2023年中国汽车出口增幅会超过30%,达到接近400万辆的水平。”浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联席主任、研究员盘和林对2023年中国汽车出口充满信心。

# 多地锚定产业链 氢能汽车发展“乘风起”

文/本报记者 于典 张家振

在“双碳”(碳达峰、碳中和)战略机遇下,氢能汽车在实现净零排放方面发挥着重要作用,是实现绿色低碳转型的重要载体。研究表明,氢燃料电池汽车每使用1kg氢气替代汽柴油可减少10~15kg二氧化碳,同时可满足重载、低温环境启动等苛刻条件要求。

2022年以来,我国氢燃料电池汽车正驶入发展的快车道。在2022年北京冬奥会期间,超1000辆氢燃料电池汽车投入运营,来自丰田汽车、北汽集团、福田汽车和宇通客车等企业均积极参与其中,助力绿色低碳出行。

与此同时,各地也在积极抢抓机遇培育氢能产业链,频繁布局从氢气制备到储运等氢能产业商业化发展的重要基础设施领域。目前,我国在氢能加注方面已累计建成超过250座加氢站,约占全球总数的40%,加氢站数量居世界第一位。

上海骥翮氢能科技有限公司(以下简称“骥翮氢能”)相关负责人在接受《中国经营报》记者采访时表示:“2022年,全国‘3+2’燃料电池汽车示范城市群运行已满一年,在政策的强力撬动与信心提振下,城市群内的氢能上下游产业链逐步完善,氢燃料电池汽车集中交付和推广动作接连不断,氢燃料电池产业正迈入‘爆发期’。”

## 政策利好驱动产业发展

“开氢能汽车最直观的感受就是跑起来更耐久,运行起来也不会有太多噪声,在气温低的

时候开起来比燃油车都顺手。”一位氢能物流司机在接受记者采访时表示。

记者注意到,2021年8月和12月,财政部、工业和信息化部、科技部、国家发展改革委和国家能源局等五部委联合发布《关于启动燃料电池汽车示范应用工作的通知》《关于启动新一批燃料电池汽车示范应用工作的通知》,划定京津冀氢燃料电池汽车示范城市群、上海城市群、广东城市群、河北城市群、河南城市群等五大城市群作为试点。

一年多时间以来,我国氢能汽车产业取得了显著的发展成效。中国汽车工业协会统计数据显示,2022年11月,我国燃料电池汽车产销分别完成300辆和400辆,同比分别增长51.9%和149.7%。1-11月,燃料电池汽车产销均完成0.3万辆,同比分别增长159.1%和150.9%。

业内人士分析认为,2022年是氢燃料电池汽车示范城市群政策落地的第一年,未来,随着氢燃料电池汽车在物流场景规模化运营和乘用车市场不断开拓,氢燃料电池汽车市场规模有望迈上新台阶。

回望2022年,氢燃料电池汽车进一步实现大规模运营与推广,核心原因在于国家和各地密集出台了一系列扶持政策。

2022年3月,国家发展改革委、国家能源局联合发布《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》,明确了氢能产业的战略定位和绿色低碳的发展方向,从战略层面对氢能产业发展做出顶层设计。

事实上,大力发展氢能产业,实现“双碳”战略早已成为行业共识。我国是世界上最大的制氢国,年制氢量约为3300万吨,应用市场潜力巨大。根据规划,到2025年,我国将初步建立以工业副产氢和可再生能源制氢就近利用为主的氢能供应体系,氢燃料电池车辆保有量约5万辆。

与此同时,各地也因地制宜,纷纷推出了一系列氢能产业发展规划和指导政策。

例如,上海市陆续出台了《上海市氢能产业发展中长期规划(2022—2035年)》《关于支持中国(上海)自由贸易试验区临港新片区氢能产业高质量发展的若干政策》等文件,并明确提出,到2025年,上海市氢能产业规模将突破1000亿元,建成3~5家国际一流的创新研发平台,培育5~10家独角兽企业。

郑州市出台的《郑州市“十四五”战略性新兴产业发展总体规划(2021—2025年)》也提出,将以发展氢燃料电池客车为重点,逐步形成多车型、多规格、系列化的产业链条,高水平推动氢燃料电池汽车整车产业集中、集聚、集群发展。巩固氢燃料电池客车技术先进性和行业龙头品牌地位,加快氢燃料电池环卫车、卡车等商用车研发和产业化。

## 商乘并举协力发展

近年来,我国氢燃料电池汽车产业链已初具雏形,正处于规模化、商业化发展前夕,并已在氢燃料电池系统等关键零部件领域实现自主发展,部分性能指标达到国际先进水平。

以郑州市为例,其在整车集成和多场景应用方面拥有基础优势,尤其是以宇通集团为代表的整车生产企业,在燃料电池电电混合动力系统、车载供氢系统和电堆等领域进行了探索,整车性能处于国内领先水平。

在宇通集团副总裁曹建伟看来,氢能产业的发展是一个长跑过程。“氢燃料电池汽车产业从现在的交流和应用来看,无论是上游、中游、下游都拥有不少机会,需要全国合作,乃至整个产业链条的合作。”

中泰证券研报也指出,氢燃料电池汽车发展将与纯电动汽车形成互补发展格局。氢燃料电池汽车具有零排放、高效率、长续航、大载重、加注快等显著优势,发展早期在固定路线、中长途运输以及高载重三类场景相较于纯电动车有明显的比较优势。

近年来,随着氢气制备和储运成本的下降,车企也在乘用车领域积极探索,以进一步开拓新的应用场景。

此前,上汽大通MAXUS“MIFA氢”正式上线享道出行平台,首批投入使用的80辆汽车主要投放上海区域。而“MIFA氢”实现大批量市场化运营,也标志着氢能源车产业进一步落地发展、渐入佳境,也为国家“双碳”目标的实现注入更多信心。

“从2022年8月初批交付用户,到如今实现规模性的市场化运营,上汽大通MAXUS‘MIFA氢’让我们看到氢能车应用的节奏正在加速。”对于未来氢能源车的进一步推广计划,上汽大通MAXUS方面表示,未来,上汽大

通MAXUS仍将紧抓新能源化、智能化的产业发展趋势,面向真实的需求,推动旗下产品加速实现新能源化转型,并持续在智能化领域深耕。

## “筑巢引凤”抢占高地

值得注意的是,为了提升氢能在本地新能源产业中的比重,多地不仅在能源规划中对氢燃料电池汽车保有量做出了规划,更是对氢能产业规模、加氢站数量等指标提出了明确要求,通过打造氢能全产业链生态,全力抢占氢能产业新赛道。

以武汉市为例,武汉市经信局为支持氢能产业发展于近日出台政策,提出以技术突破和产业升级为主线,打造创新研发、装备制造、示范应用协同发展的中国氢能枢纽城市。到2025年,武汉市氢能产业链年营业收入将达到500亿元,规上企业达到100家,燃料电池汽车推广量达到3000辆,建成加氢站35座以上。

在各地积极推出“筑巢引凤”政策扶持下,氢能产业腾飞在即,产业链上下游企业也在抢占发展高地。

近日,武汉格罗夫氢能汽车有限公司(以下简称“格罗夫汽车”)宣布,拟与十堰市在构建氢能汽车产业生态、氢能基础设施建设、氢能应用场景等领域开展全方位合作,打造氢能产业化基地,项目总投资50亿元,全部投产后可实现年产值100亿元、税收6.2亿元。

对此,格罗夫汽车相关负责人表示:“公司早在2014年就开始布局氢能业务,在技术领域

领先,已进入全球氢能源汽车产业第一阵营。公司将联合武汉中极氢能源,与省属基础设施建设企业、能源央企等氢能产业生态伙伴,共同推进氢能制、储、运、加项目,助力湖北省、十堰市打造氢能源产业生态高地,抢占氢能源产业行业制高点。”

国家电投集团氢能首席专家柴茂荣此前也指出:“氢燃料电池车从大巴车向乘用车领域拓展运用,已成为各个城市竞相追逐的赛道。武汉市作为全国重要的氢能汽车产业示范基地,无论是当地产业配套基础,还是科研力量、企业规模,都具备独特的发展优势,将成为武汉市打造‘中国氢能之都’的有力支撑。”

与此同时,新能源产业的快速发展离不开人才的集聚和培育。上海市发改委、经信委等多部门联合印发的《上海市氢能产业发展中长期规划(2022—2035年)》同样提出,将加强氢能产业人才队伍建设作为重点任务,提出鼓励高校培育氢能相关学科专业,建设一批绿色低碳技术学院。

上海市发改委副主任裘文进表示,上海市下一步将重点做好三方面工作:“一是强化关键技术攻关;二是强化供氢基础设施建设;三是推动氢能产业集群化发展,打造‘南北两基地、东西三高地’的空间布局,支持金山、宝山建设氢气制备和供应保障基地,支持临港、嘉定、青浦打造氢能产业集聚发展高地,全面支撑上海市提升绿色低碳未来产业的发展能级。”