

高质量发展谋新篇

产业链协同发展 新能源汽车步入高质量赛道

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

立春后，在深圳工作的吴亮（化名）计划购置一台新能源汽车以便通勤。“当前大部分新能源汽车都在降价，多家新能源汽车4S店销售邀我到

店试驾。”吴亮向《中国经营报》记者表示，售价在20万元左右的新能源汽车是其首选，其需货比三家再下订。

吴亮只是当前选购新能源汽车大军中的一员。随着新能源汽车不断发展，越来越多消费者有意愿购

置新能源汽车，新能源车企定下的2023年度销量目标更为自信，传统车企在2023年也更重视新能源赛道发展。

近期，多地围绕“高质量发展”召开会议，车企、芯片厂商等产业链

上下游企业均制定了相关发展计划，协同全产业链实现高质量发展之路。同时，智能化竞争下半场，市场对智能驾驶提出更高的要求，相关政策陆续出台，车企也加速向更高阶智能驾驶前进。

调整中持续增长

目前，包括问界汽车、广汽埃安、小鹏汽车等多家新能源车企已官宣降价消息，新能源汽车消费市场仍需要资金补贴和支持。

2023年开年，新能源国补退场，新能源车企进入“降价增量”模式，一系列的变化正推动市场产生调整。

“我以为新能源国补结束，新能源车会涨价，但是现在大部分新能源车企都在降价。”吴亮向记者表示，其认为当前正是购车的好时机。其手握多款新能源汽车宣传单，辗转于多家新能源汽车4S店，轮番对比。而像吴亮一样“货比三家”的购车者并不在少数。

在记者走访新能源汽车4S店时，多名购车者均向记者表示，当前各家新能源汽车4S店优惠力度很大，需综合比价再下订。目前，包括问界汽车、广汽埃安、小鹏汽车等多

家新能源车企已官宣降价消息，新能源汽车消费市场仍需要资金补贴和支持。因此，除了新能源车企自动降价，各地也陆续推出促进新能源汽车消费的政策。

日前，工信部装备工业一司相关负责人就《关于组织开展公共领域车辆全面电动化先行区试点工作的通知》答记者问时表示，预计，今年新能源汽车产销仍将保持较快增长态势。下一步，将优化政策供给。建立新能源汽车产业发展协调机制，统筹推动产业发展全局性工作。加强新阶段重大问题系统研究，及时提出政策举措建议。尽快完成积分管理办法修订，指导发布

产业绿色低碳发展路线图。

对传统车企而言，新能源汽车赛道仍是2023年发展重点之一。在广东省高质量发展大会上，广汽集团董事长曾庆洪提及，广汽集团要加快抢占新能源智能网联汽车制高点。不断构建“锂矿+基础锂电原料生产+储能与动力电池生产+充换电+电池回收+储能”纵向一体化的新能源产业链布局，降低产业链成本，实现新能源产业链整体安全可控，提高产业链核心竞争力。

而在长安汽车最新的投资者关系活动记录中提及，2023年长安汽车新能源产品全新出战，深蓝S7、C236、览拓者EV、阿维塔E12将在

今年恰当时机加入战队。在品牌方面，长安汽车将聚焦长安、深蓝、阿维塔三大品牌，构建差异化品牌价值，打造智能电动新标签。尤其智能电动汽车阿维塔是长安汽车品牌向上的战略支撑。2025年前，阿维塔将推出4款全新产品，销量30万~40万辆。

对新能源车企而言，2023年销量目标再度提升。广汽埃安定下“保证50万辆，争取60万辆”为2023年度销量目标；小鹏汽车董事长何小鹏则在内部信中表示，小鹏汽车计划2023年完成累计交付45万辆，减去2022年末已累计交付的25.87万辆新车，2023年需完成近20万辆交付。

打通上下游产业链

新能源汽车的全面可持续发展应协同芯片厂商、动力电池厂商等产业链企业发展，提升产业链自主和安全水平。

为推动新能源汽车全面健康发展，打通上下游产业链协同发展成为业内共识。在上游产业链，芯片厂商、动力电池厂商等均对2023年高质量发展做出规划。日前，在广东省高质量发展大会上，广州粤芯半导体技术有限公司(以下简称“粤芯半导体”)总裁陈卫表示，粤芯半导体将协同打造产业链生态，推动“汽车与芯片、新能源与芯片”的双链协同，双向赋能；开放产线产能资源，推动上下游产业链深度合作，全面提升产业链自主和安全水平。

据悉，粤芯半导体累计投资140亿元的一、二期项目已全面达

产，投资额达162.5亿元的三期项目建设是今年工作的重中之重，将助力广东在国内集成电路制造领域实现差异化竞争态势。

而在广州南沙新区高质量发展大会上，广东芯粤能半导体有限公司总裁徐伟表示，芯粤能顺利通过国家重大项目审核，15个月即完成建设，目前已进入通线投产前的攻坚阶段。未来，芯粤能将发挥产业链核心制造环节的龙头带动作用，促进南沙化合物半导体产业全面高质量发展。

动力电池方面，在惠州市博罗县高质量发展大会上，欣旺达电子股份有限公司副总裁梁锐介绍，欣

旺达博罗园区二期扩产项目已于2022年年中全部投产，总产值将连续三年超过100亿元。2023年将加快博罗园区动力电池扩产项目的正式投产，加速“源网荷储一体化”项目的落地建设。

此外，近日，由广汽集团内部孵化的混合所有制高科技民营企业广州巨湾技研有限公司总部及生产基地主体结构已在南沙动工。该项目总投资约40亿元、产能8亿瓦时，具备为12万辆新能源汽车实现配套的能力，年产值达72亿元，计划今年9月底竣工试产。

在技术研发方面，动力电池开年后动作不断。2月初，赣锋锂业

控股子公司赣锋锂电宣布固态电池获新突破。赣锋锂电与赛力斯集团将围绕固态电池装车应用展开深度合作，搭载赣锋锂电三元固液混合锂离子电池的纯电动SUV赛力斯SERES-5规划于2023年上市。

宁德时代在投资者互动平台回复投资者提问时表示，麒麟电池预计将于2023年一季度量产，同时，宁德时代目前正全面推进钠离子、M3P、凝聚态、无钴电池、全固态、无稀有金属电池等电池技术布局。宁德时代将按需扩产，预计产能逐步释放，以平稳生产保障客户交付需求。

创新载体90余家

科创战略引领 “科技北汽”焕新出发

本报记者 郭少丹 北京报道

2023年的冬天特别冷，而就在最冷的几日，北汽集团研发部门的道路试验工程师在遭遇极寒天气的新巴尔虎左旗高寒试验基地坚持对车辆进行低温环境的功能检查。工程师表示：“高品质的产品就要经受得住极端环境的考验。”

“产品外壳采用车用漆喷涂，具备高耐用性、防老化等特性，实现美观性与功能性的高度统一。”

利润同比增长4.7%

“综合实力稳步提升，连续十年上榜世界500强。”北汽集团发布2022年度业绩数据称：实现产销145万辆，实现营业收入4507亿元，利润同比增长4.7%；全年在京产值达2908.3亿元，在京上缴税收同比增长15.4%。

北汽集团利润稳步增长与“大自主”体系的逐步建立密切相关。

自主乘用车板块，北汽搭建“极狐”“北京”两大品牌运营体系，明确纯电、混动双线并举的技术路线。

2022年推出极狐阿尔法S全新HI版、四款标航版以及北京越野BJ60和北京汽车魔方等新产品。其中，高端智能新能源品牌极狐汽车销量同比增长110%，充电服务覆盖320座城市；越野SUV BJ60预售订单突破1万辆，上市后首月销量突破3000万辆。

自主乘用车海外业务实现突破，2022年出口1.6万辆，同比大增

97.8%，魔方在南非上市，出口德国，正式进军欧洲市场。

自主商用车方面，北汽福田在商用车市场遭到冲击处于下行的背景下，2022年实现销售46万辆，市占率稳步提升；实现海外销售8.6万辆，同比增长54%；全系列产品实现新能源化，销售2.2万辆，同比大增156%。

北汽集团方面表示，整车板块之外，零部件平台海纳川顺利完成内外部保供任务；服务贸易平台北汽鹏龙克服疫情等不利影响，持续开展稳经营促销售活动；物流业务上千名“逆行者”冲进疫区，提供了稳定的物流保障，各产业链企业全面助力主业发展。

同时，合资品牌也是支撑北汽集团向上发展的主要力量。过去一年，北京奔驰进入发动机、整车生产“双四百万”新发展阶段，同时北汽集团不断与奔驰、现代、宁德时代、华为、

整车二十强”第四名的好消息吹响了北汽“开门红”的号角。

《中国经营报》记者从北汽集团采访了解到，2023年，北汽集团将推出更多自主和合资的新产品，不断丰富新能源产品矩阵，持续提升科技创新能力，进一步深耕海外市场，以不断强大的企业实力，开创高质量发展的新局面。北汽集团董事长姜德义在新年贺词中再次强调，坚定“立志为国造好车”的初心使命，深入推动高质量发展新的实践。

百度等战略合作伙伴深化合作。

据北汽集团方面介绍，北京奔驰、奔驰销售2022年产销60万辆，全新EQE、C350eL等车型上市，全新长轴距GLC SUV下线，加快“全面电动”转型。

2022年，也是北京现代逆势而上的一年。据北汽集团介绍，2022年第七代伊兰特销量超10万辆，“SUV双子星”第五代途胜L、全新ix35全年销量超10万辆，下半年销量环比上半年提升66%，2022年12月单月销量3.6万辆。2022年初，中韩双方共同增资9.42亿美元，同时还发布了“2025向新计划”。

此外，北汽深化与产业链龙头企业协同合作，包括与百度共推无人驾驶车商业化应用，与华为共同开发自动驾驶量产车型，同京能集团、北京城建、北汽集团等北京市属国企建立战略合作关系，优势互补，力求协作共赢。

“科技北汽”初步形成

“在新能源领域，中国汽车品牌已具备自主可控的核心技术，下一步是将这些技术优势最大程度发挥出来，不仅要成为国人喜欢的品牌，也要加速抢占国外市场，北汽就是中国众多自主品牌当前发展的一个缩影。”业内置评。

在汽车行业竞争日趋激烈的当下，科技实力渐渐成为竞争的焦点。北汽集团把科技创新放在发展的核心位置，找准技术发展路径，提升科技创新能力，科技创新实力取得了长足进步，“科技北汽”已经初步形成。

目前，北汽集团已经形成了以研究总院为研发核心的自主乘用车研发平台，以福田工程研究总院为核心的商用车研发平台，以海纳川、北汽鹏龙、蓝谷信息为核心的汽车零部件、服务贸易及数字化平台，拥有国家企业技术中心、国家级工业设计中心、国家高新技术企业等国家、省市级各类创新载体90余家。

过去一年里，北汽集团在三电、智能网联、氢燃料等技术领域取得多项突破，新增发明专利410件，为自主品牌未来发展奠定了坚实基础。

实干“不打烊”

进入2023年，北汽集团早早吹响了开工“冲锋号”。春节期间，北汽研发部门的工作人员“没有打烊”。

比如，发动机试验室开启24小时试验模式，发动机800小时交变负荷可靠性试验不间断进行；工艺及尺寸工程师提前结束假期，开始软硬件开发，进行样件入库资料整理、设变状态核对及检测报告检查，保障装车节点；为做好研发信息化保障工作，网络及IT基础工程师提前进行数据中心、网络、信息



包括问界汽车在内的多家新能源车企已官宣降价，新能源汽车消费市场仍需要资金补贴和支持。

黄琳/摄

提速智能化进程

目前，主机厂和自动驾驶公司互相“补课”，合作研发，渐成一种行业趋势，且有向深层设计合作及前装量产合作发展的趋势。

迈入智能化竞争下半场，汽车市场对智能驾驶的需求也日益增长，同时，对智能驾驶技术的要求也日益提升。

在广东省高质量发展大会上，何小鹏表示，在未来的5年里，小鹏汽车将持续进行高强度的研发投入，每年的研发投入都会超过60亿元。在2023年，小鹏汽车会在中国率先推出全自动驾驶，在中国超过50个城市能够放手自动驾驶。

根据规划，小鹏G9的无人驾驶出租车已经开始在广州运营，而小鹏的全场景辅助驾驶XNGP将在今年三季度交付。据悉，XNGP将抛掉高清地图，覆盖国内绝大部分主流城市。

自动驾驶企业小马智行则于1月正式官宣乘用车智能驾驶业务产品线业务，主要涉及智驾软件品牌“小马识途”，域控制器“方载”以及数据闭环工具链“苍穹”，并已成立独立事业部运营该业务。

在日前召开的广州南沙区两会上，小马智行副总裁莫露怡建议将南沙作为广州承接试点的主要区域，推动主机厂和自动驾驶公司联合落地前装量产产线，形成支撑新时代智能网联汽车产业发展的新动能。

此外，莫露怡还建议南沙在多年的自动驾驶政策实践的基础之上，尽快开放全无人车辆的商业运营；出台一位远程驾驶人监

控多辆无人驾驶车辆的“1对N”无人化政策；探索车内无驾驶人情况下事故鉴定、责任划分、保险赔付等创新机制。

目前，主机厂和自动驾驶公司互相“补课”，合作研发，渐成一种行业趋势，且有向深层设计合作及前装量产合作发展的趋势。除了小马智行，华为也正调整智能汽车解决方案。记者从接近华为内部知情人士处获悉，目前在华为的人事系统中，华为智能汽车解决方案BU COO、智能驾驶解决方案产品线总裁王军职位一栏已变成空白，其上级主管一栏依旧是余承东。

该知情人士表示，王军主导提供全栈智能汽车解决方案的Huawei Inside模式（HI模式）遇阻，无法与主机厂达成进一步合作。目前，HI模式主打的高阶智驾方案ADS交付也晚于预期。而华为另有深度参与产品、整车设计，以及提供销售网络渠道的智选车模式，其拥有流畅的鸿蒙车机操作系统，更受市场青睐。

为推动智能驾驶的进一步发展，深圳、无锡等地已陆续出台推动自动驾驶发展的政策。尤其是《无锡市车联网发展促进条例》已正式颁布并将于3月1日正式施行。这是国内首部推动车联网发展的地方性法规，明确支持自动驾驶商业运营，鼓励和支持完全自动驾驶。