

车企竞争更趋激烈 市场格局悄然重塑

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

2023年春天,汽车市场的变革迎面而来。首当其冲地,包括小鹏汽车、阿维塔汽车、丰田汽车等各大车企开启高层人事调整,进而

等:排队待上市的新车型

随着汽车消费市场逐渐复苏,不同技术路线下的新车型层出不穷,覆盖万元级别市场到30万元级别市场。

2月下旬,广汽本田首款搭载第四代i-MMD混动系统的电驱混动SUV,即ZR-V致在e:HEV正式上市发售,共推4个版本,售价区间为17.99万~22.89万元。一同上市的ZR-V致在240TURBO科技版售价16.49万元。与此同时,广汽集团旗下自主品牌广汽传祺全新一代传祺GS3影速开启预售,预售价格为8.8万~11.2万元。

实际上,广汽本田、广汽传祺发布的新车型只是当前各大车企新车上市计划的缩影。随着汽车消费市场逐渐复苏,不同技术路线

变:转型节能技术路线

为转型新能源赛道,合资品牌已推出多款纯电动车型。与此同时,自主新能源品牌的“变革”同样在进行。

随着“双碳”目标落实落地,合资品牌对节能、新能源赛道愈发重视。上述广汽本田ZR-V致在e:HEV融合了第四代i-MMD混动系统与Honda Architecture新架构平台两大技术,拓宽广汽本田电动化事业的战略版图。而该款车型的加入,助力广汽本田形成了3款轿车、2款SUV、1款MPV的“3+2+1”电驱混动矩阵。

值得一提的是,在节能混动技术路线,第四代i-MMD混合动力系统是本田汽车20多年混动技术的最新成果,历经四代进化,集合本田F1赛道多年赛事经验打造而成。其搭载的全新2.0L阿特金森直喷发动机采用了缸内直喷等技

促:政策助力汽车产业发展

迈步2023年,新能源汽车渗透率有望继续增长,多地市促进新能源汽车消费的政策陆续出台。

通过陆续透露新车型上市消息、调整人事架构等方式,部分新能源车企2月销量回升明显。当月,广汽埃安销量超3万辆,比亚迪销量超19万辆,小鹏汽车交付量超6000辆,环比上升均超10%。与此同时,问界汽车、长安深蓝等新能源汽车2月交付量仍在下降。

迈步2023年,新能源汽车仍将继续发展。全国政协经济委员会副主任苗圩在中国电动汽车百人会论坛(2023)上表示,2023年新能源汽车渗透率将可能超过30%,即年销900万辆,并有可能在2030年之前达到50%。

在此大背景下,包括深圳、广

州等地市促进新能源汽车消费的政策陆续出台。《广东省进一步搞活汽车流通扩大汽车消费实施方案》已于近期出台,从支持新能源汽车购买使用、丰富汽车金融服务等方面推出13条举措,提振汽车消费信心。

与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

变革与竞争交织的背后,车企对组织架构、产品规划、技术路线等多维度进行调整。与此同时,一场无声的竞争已在车企间悄然展开。除了价格战,自1月下旬至今,包括长安汽车、比亚迪、广汽本田等多家车企均已

发布新车型,同时,小鹏汽车、广汽集团旗下多家车企等已透露今年多款新车型上市计划。显然,抢占更大的市场份额成为车企2023年的目标之一。

全国人大代表冯兴亚:提高国产芯片的应用率

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

近日,《中国经营报》记者获悉,全国人大代表,广汽集团党委副书记

产业链联动 提振汽车消费

2022年12月,中央经济工作会议强调要把恢复和扩大消费摆在优先位置,而提振汽车消费对经济复苏、促进生产和就业、推动产业升级转型具有重要意义。

步入2023年,经济复苏与高质量发展成为社会经济发展焦点,但汽车消费却整体疲软,补贴及减税政策大面积退坡,消费者对大宗商品消费欲望尚未恢复。同时,二手车流通和报废机动车回收的循环消费拉动不足,市场潜力有待激发。

对此,冯兴亚建议国补政策向需求侧战略转型,对新能源汽车消费实施持续补贴,直接将优惠补贴给消费者,并延续汽车购置税减免政策;同时优化汽车限购措施,推动汽车消费由购买管理向使用管理转变,并加快推动二手车市场走向成熟,健全报废机动车回收利用体系,促进汽车循环利用。

2月,广汽集团旗下子公司销量回升。广汽埃安当月销量超3万辆,同比增长253%,环比增长195%;1~2月累计销量40292辆,同比增长64%。值得一提的是,2月下旬,中国驻哥斯达黎加大使汤恒在当地大型车展上,将一台AION V Plus赠予哥斯达黎加第一副总统斯蒂芬·布伦纳·内比格

作为公务用车使用,引起市场关注。根据规划,广汽埃安将力争在2025年实现全球产销突破100万辆,2030年产销突破150万辆。

此外,广汽丰田2月销量突破6万辆,同比增长26.2%。其中智能电混双擎车型销量约2.1万辆,占比超30%。第八代凯美瑞累计销量破百万辆。此前,广汽集团发布“万亿广汽1578发展纲要”,将全面发力整车转型升级、零部件强链延链、商贸与出行智能化、能源及生态赋能、国际化勇毅前行5大增量,力争2030年实现营收1万亿元。

而汽车消费市场的发展需要完备的产业链体系保障。当前,随着新一轮科技革命和产业变革

提速智能网联新能源汽车发展

随着新能源汽车快速发展,“补电难、充电难”等问题越发展得到重视。换电模式作为新能源汽车主要补能模式之一,具备明显优势。目前国内换电模式仍处于起步阶段,规划布局整体落后,换电车型研发投入较少,换电站建设成本高,电池标准规格不一,资源共享缺乏基础等问题尚待解决。

“建议加快全国换电模式推广的整体布局,研究出台各类对换电模式支持的扶持政策,扶持奖励汽车企业推出换电车型、加大车电分离政策鼓励,在国家取消新能源汽车购置税免征政策后,针对换电车型免征电池部分的购置税。”冯兴亚提出建议,由政府牵头组织企业或行业协会加速统一电池标准,并同步开展公共领域车辆换电试点,在电池规格与换电站标准上统一先行先试,推动汽车电池全面标准化快速落地。

同时,步入智能化竞争下半场,智能网联技术的快速迭代及产业发展,发展智能网联汽车包括自动驾驶汽车对促进产业转型升级具有重大战略意义。当前,国内自动驾驶汽车商业化运营缺乏具体法律法规的支持与规范,且各地方出台的自动驾驶汽车商业化运营试点规定尚未统一,使得自动驾驶汽车难以商业化落地实施。

因此,冯兴亚建议将自动驾驶汽车立法纳入下一个五年立法规划,并尽快成立专项立法工作组,探索制定自动驾驶汽车商业化运营专项法律。在法律层面肯

定自动驾驶汽车的合法性地位,明确自动驾驶汽车商业化运营的特殊规则,优先完善自动驾驶汽车商业化运营情形下的各类主体责任问题。通过立法探索和制度建设,助力我国汽车产业在全球信息化、智能化浪潮中抢占先机。



冯兴亚
全国人大代表,广汽集团党委副书记、总经理

冯兴亚提交7项建议,围绕汽车消费、国产芯片应用、新能源汽车换电模式、智能网联汽车发展等内容,聚焦汽车行业热点领域。

冯兴亚提交7项建议,围绕汽车消费、国产芯片应用、新能源汽车换电模式、智能网联汽车发展等内容,聚焦汽车行业热点领域。

冯兴亚提交7项建议,围绕汽车消费、国产芯片应用、新能源汽车换电模式、智能网联汽车发展等内容,聚焦汽车行业热点领域。

全国政协委员曾毓群:电池储能需核电机安全保

本报记者 黄琳 赵毅 深圳报道

近日,《中国经营报》记者获悉,全国政协委员、宁德时代新能源科技股份有限公司董事长曾毓群结合自身在新能源领域的专长,今年提交多份提案。内容围绕电池储能高质量发展、动力电池护照及配套政策研究等方面,分别提出建议。

2022年,国内新能源产业景气度持续走高,中国新能源汽车产销连续8年保持全球第一,风电、光伏发电装机位列世界第一,电池储能高速增长。在“双碳”目标的指引下,我国正加快技术创新,大力发展绿色低碳供应链,推动新能源产业迈向高质量发展。

咨询机构InfoLink公布了2022年全球储能电池出货情况。2022年,全球储能电池出货量总计142.7GWh,同比2021年出货量46.9GWh大幅增长204.3%。其中,宁德时代成为当年全球储能电池出货量第一位,出货量超10GWh。

在《关于加快推进电池储能高



曾毓群
全国政协委员、宁德时代新能源科技股份有限公司董事长

质量发展的提案》中,曾毓群指出,以电池储能为主的新型储能是保障新型电力系统安全稳定运行的重要技术和基础装备,也是实现“双碳”目标的重要支撑。

近年来,国内电池储能产业快速增长,但产品良莠不齐,对大容量电池储能系统并网运行带来新的安全性挑战。

对此,曾毓群提出几点建议。首先,参照核电机安全,建立以失效概率为依据的电池储能系统安

全分级评估体系,并将该体系纳入重大项目招标条件,引导电池储能迈向以“核电机安全”为标杆的高质量发展。

其次,围绕大容量、高安全、高可靠的电池储能集成系统关键领域,加强电化学储能系统测试评估与实证,建设国家级电化学储能实验验证平台。

再次,加强电池储能数据的统计、发布、共享。国家储能平台数据分级分类面向电池企业有序开放,以便电池企业支持平台建立更为准确的储能电站安全预警模型,为储能电池产品的不断优化提供数据支撑。

最后,曾毓群建议储能主管部门和支撑机构参照工信部委托动力电池联盟,按月发布厂家电池装车数据,定期发布有公信力的国内储能电池并网总量及生产商并网量数据,为电站设备选型提供关键数据参考。

此外,曾毓群还关注到动力电池护照配套政策,重视电池产品全生命周期管理。在《关于开展我国动力电池护照配套政策研

究加强电池产品全生命周期管理的提案》中,曾毓群指出,电池护照是物理电池的数字孪生体,可实现对动力电池全供应链的透明化数字管理。

消费者和监管机构可通过电池护照,简单地查阅电池产品的相关信息。电池护照作为政府监管和社会监督的有力抓手,可成为促进电池产业低碳、循环和可持续发展的重要政策工具。

曾毓群建议,以“双碳”目标为导向,发挥中国产业链完善、应用数据丰富的优势,针对碳足迹、ESG、回收溯源、梯次利用等实际管理需求,研究设计我国电池护照,并将其作为我国电池行业全生命周期管理的数字化管理工具。

此外,曾毓群还建议,需加快推动电力核算规则与全球接轨。我国新能源产业优势大、出口多,要确保产品碳足迹核算中所有清洁电力的低碳属性都能发挥最大价值,有关部门需进一步完善电力数据结构和绿电确权工作并定期对外发布,尽快制定各种清洁电力的电力证明和交易机制。