

# 汽车周刊



本报专刊部主编 | 总第 871 期 | 2021 年 6 月 2 日 星期三 本版编辑:张云 视觉设计:姜云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

## 长三角新能源汽车一体化加速推进

5月24日,长三角新能源汽车产业链联盟成立,苏浙皖沪“三省一市”包括上汽、吉利、奇瑞、江淮、蔚来等73家新能源汽车产业链企业共同响应,拥有全链条创新资源的长三角率先探路,着力打造长三角新能源汽车产业生态圈,开启推进长三角一体化发展新篇章。

### 抢占“制高点”

近年来,长三角新能源汽车产业狂飙突进,智己、蔚来、威马、上汽R、特斯拉……一大批中外新能源汽车企业齐聚长三角,增速远高于全国平均水平。以上海为中心的长三角汽车产业集群区已抢占了新能源汽车布局和发力的制高点,数据显示,长三角集群的30个城市中,已有超过14个城市已经拿到或规划有新能源汽车项目,涉及新能源汽车项

目超过20个,规划产能超300万辆。

产业基础优势、科技创新优势以及高端人才优势等,成为长三角地区新能源汽车产业发展的助推器。到2020年长三角区域公共充电桩数量可望达到20万个,将对新能源汽车在长三角区域进一步推广普及形成良好的公共服务支撑。

在政策方面,苏浙皖沪四地政府给予新能源汽车产业以大力支持,上海加大各类专项资金对新能源汽车核心技术攻关、关键零部件产业化和新技术应用的支持力度,5年内减按15%的税率征收企业所得税;浙江省每年设立3亿元作为新能源汽车专项扶持资金,用于培育新能源汽车骨干企业;江苏围绕供给侧、使用侧和消费侧等方面,出台了8条促进新能源汽车消费的政策意见;安徽实施包括对“经审核认定的

共性关键技术研发及产业化项目,给予承担单位投入50%的补助,单个项目补助金额3000万元。”的10项补贴政策,着力构建新发展格局。

### 打造“新硅谷”

长三角新能源汽车产业链联盟的成立,表明长三角正在成为我国新能源汽车的集结地。近几年长三角“三省一市”在基础设施、产业协作、生态环境、公共服务等多个领域,拧成“一股绳”、共谋“一盘棋”,把“各自优势”转为“共同长板”,打造中国新能源汽车“新硅谷”。

除了上汽集团和特斯拉外,不少造车势力也纷纷在长三角布局,威马汽车将总部、设计中心和软件中心放在上海,制造业基地落户浙江,供应链中的核心供应商基本上来自江苏,新零售网络横亘长三

角。蔚来布局了三个工厂,分别位于南京、常熟、昆山;而作为长三角中心城市的上海,则是蔚来的总部所在地。另外,理想在常州建设制造工厂,吉利新能源汽车项目落户浙江长兴,长城汽车项目落户浙江平湖。不只是这些明星车企,新能源汽车产业上下游的众多后起之秀也扎根长三角地区,涉及企业范围包括零部件、自动化制造、新材料、充电服务等各个领域。

### 迎接“新商机”

进入2021年,新一轮促消费政策再次发力新能源车市,长三角新能源汽车产业迎来新商机,今年一季度,上海、安徽新能源汽车产量分别增长380%、358%。放眼新能源汽车版图,长三角新能源汽车更高质量一体化发展新图景,正向世人

徐徐展开。

作为长三角核心城市,上海将打造以嘉定区为核心,浦东新区的金桥开发区和临港地区为主、松江经济开发区、莘庄工业园、西虹桥商务区的新能源汽车零部件产业园为辅的空间布局。江苏作为全国制造业发达的地区之一,开始走向技术融合,在新能源汽车企业的投资额达633.15亿元,在研发投入方面有显著提升。此外,长三角其他涉及电池、电机、车联网、软件等行业上中下游企业也在发挥着自身的价值。

此次长三角新能源汽车产业链联盟的成立,促进产业间技术合作,实现资源共享、人才互补,加强“三省一市”新能源汽车产业链延链,实现多方共赢,也为中国新能源汽车市场的快速发展提供“换道超车”的机会。 雍君

## 车企大集团利润高速增长

国家统计局日前发布的今年1-4月分行业《规模以上工业企业主要财务指标》显示,汽车制造业前4个月利润1799.6亿元,同比增长1.58倍。汽车制造行业能有一个较快的增长势头,与业内重点企业大集团的支撑密不可分。中汽协《汽车产销快讯》披露,大集团今年利润总额,1-2月364.94亿元,是去年同期的14.4倍;一季度625.78亿元,是去年同期的5.86倍;前4月大集团数据尚未出来,但增速走势会与全行业基本吻合是个大概率。

中汽协的《5月汽车产销快讯》认为,一季度主要经济指标完成情况表明,重点企业大集团“经济效

益明显好于去年同期,部分指标增速大幅增长。”

生产销售较快增长,是企业效益改善之基础。车企大集团一季度销量大于产,整车产量573.09万辆,同比增长78.16%;整车销量588.60万辆,增长72.41%。大集团整车产销量占到全行业的九成多。

大集团(总体)不仅整车产销量提高,而且整车性价比大幅提升。乘用车方面,一是普及型车、中级车和中高级车均两位数增长,豪华品牌车两位数甚至三位数增长;二是SUV销量超越轿车,价格普遍高过轿车。商用车方面,重卡(含非完整车辆、半挂牵引车)售价贵,增

速还屡创新高。

生产销售快速增长,也是企业盈利增加的主要因素。

重点企业大集团一季度实现营业收入10496.0亿元,同比增长76.15%。整车上市公司业绩报告显示,营收最高的是上汽,1844.10亿元,同比增长82.13%;增速最快的是长安,320.27亿元,增长176.96%。

一季度14家大集团实现盈利,其中,8家同比正增长;3家亏损,亏损额同比进一步减少。集团旗下子企业减亏明显,亏损面缩小。亏损子企业由去年一季度的222家下降至138家,减少84家。大集团的利润在行业利润中的占比,从前2月的

43.9%提高到一季度的47.4%,一个月增加了3.5个百分点。预计下半年,有望恢复“半壁江山”的地位。

一季度,重点车企大集团工业经济效益综合指数攀上586.81高点,同比提升273.3个点,构成绩效综合指数的几项指标全面好转。特别可贵的是,在大集团职工平均人数下降5.52%的情况下,全员劳动生产率居然高达81.0万元/人,同比提升39.4万元/人。

重点车企大集团一季度工业增加值、工业总产值和工业销售产值同比均大幅度增长。工业总产值8703.38亿元,增长77.73%;工业销售产值8970.67亿元,增长79.55%。工业增加值1879.32亿元,增长84.15%,增速为“三值”之最,且高于汽车全行业29.1个百分点。

张伯顺

## 华为不造车却已惊动全场

日前,华为公司再次对外发布声明,重申华为不造车,现阶段不投资任何车企,未来也不会投资任何车企,更不会控股、参股,表示华为不造车这一长期战略在2018年就已明确,没有任何改变。

是什么逼得华为再发不造车的声明?

无风不起浪。单说华为最近两个月的所作所为,先是备受瞩目的上海国际车展前,一款搭载了华为全栈自动驾驶系统的新车在闹市区秀了一下本领,让华为抢走了本该属于车界的风头;随即,极狐阿尔法S华为HI和赛力斯SF5华为智选这两款车型先后上市,也许是车型名字有了“华为”的加持,前者敢卖40万元的高价,后者还出现在华为的线下店里,一周就卖掉了6000台,两家名不见经传的边缘车企榜上“大款”瞬间爆红。如果加上之前华为的动作,如为企业配套生产智能零部件、与主机厂联手开发新车型等,可以看出华为在汽车界的布局,已经从幕后的配套研发,延伸到了台前的零售渠道,颇有入场汽车行业的意思。

与此同时,在资本市场,但凡与华为有合作的长安、广汽、北汽等上市车企,前段时间也得到了投资者的追捧,连与汽车不相干的华为概念股股价也一路攀高,这些都不令人产生丰富的联想。有人趁势还翻出了老账本:十七年前,华为说自己不会造手机,结果呢?

如今再发声明,可以说,面对造车的诱惑和被捆绑炒作的嫌疑,眼下的华为保持了清醒的一面。毕竟造车属于重资产和高科技集成的行业,从无到有需要投入大量的资源,作为一家高科技企业,华为的长处不在此,其造车上的各项案例积累或许还远不如奔驰、宝马、上汽等有合作的百度、腾讯、阿里等同行。但作为消费者而言,智能电动时代多几个有实力的搅局者,意味着将来购车时多重选择,华为谨慎前行,才是对市场最具诚意不辜负。 白诚

## 赛道猛兽MG6 XPOWER开启预售

305PS高性能插混动力系统,峰值扭矩为480Nm,可爆发出6秒破百的狂野动能,其百公里制动距离仅33米。

新车采用超宽体设计,前唇采用前扰流设计。车尾专属“X”图腾熏黑运动尾灯,辨识度极高,全碳纤维极轻尾翼与双排双出尾管组合,提升车底空气流速的同时更具运动感。车内门槛饰条还为每一位车主提供独一无二的限量版编号。 姚琼



## 广丰全新C-HR进化上市



广汽丰田全新C-HR近日上市,提供双擎混动、汽油、纯电三种动力系统11款车型。新增的TNGA 2.0L双擎混动版本,是丰田品牌在华首款搭载TNGA 2.0L双擎混动系统的车型,也是广汽丰田混动世家

的第四款双擎混动车型。全新C-HR双擎混动车型首次搭载的TNGA 2.0L混合动力系统,具有高可靠性和强劲动力输出表现;系统最大输出功率高达135kW,较现款提升7.1%;综合工况油耗低至4.5L/100km,热效率高达41%,在实现更低油耗的

同时,提供了畅快的行驶感受。

全新C-HR外观设计再进化,视觉重心更低,灯组更有神,带来更具先进性和高级感的外观造型。车内搭载9英寸中控屏,并且强化了互联功能,双擎混动车型还提供专属7英寸彩色多功能信息显示屏。全新一代智行安全(丰田规避碰撞辅助套装)也在新车上配备。 林夏