

十大新能源汽车竞争力领先城市

今年进口车市场走强

虽然国内豪华车市场持续走强,但中国进口车进口量从2017年以来走势持续每年以10%左右速度下行,2021年的进口车市场受到低基数和市场需求回暖刺激而走强。2021年10月,我国汽车进口量为79万台,同比增长12%。进口市场增长的核心动力仍然是乘用车的消费升级增长空间。而今年传统卡车进口下降,尤其是重卡和中卡的进口回落明显,体现了疫情后的需求释放完成。

进口乘用车恢复正常走势。从月度走势看,近几年的进口仍呈现季节性特征,呈现夏季走高,过山车的见顶回落走势特征。另外,疫情后进口车恢复的表现分化,今年1-10月欧洲进口车的表现相对较强,但日本车1-10月进口同比增长较小,而泰国等进口车负增长表现一般。

目前,进口车品牌表现最强的是雷克萨斯,份额持续增长;奔驰、宝马的进口车表现相对稳定,宝马表现相对稍强。保时捷的进口车销量持续较快增长,这也是欧洲进口车中表现相对较强的品牌。特斯拉的进口车在2019年达到4.1%的占比,之后快速下降,目前国产车成为特斯拉的主流。

李永钧

雅君

力的出现以及汽车合资股比的放开,新的产业集群将出现,传统汽车基地的产业地位面临挑战。

目前,北京、上海、广州在新能源汽车产业的转型中都处于领先,但是长春、武汉、重庆三市在新能源汽车产业的新一轮投资中表现相对而言没有那么积极。一方面,当地的传统车企面临着转型压力;另一方面,在新造车的投资浪潮下,都没有引入具有一定竞争力的新鲜血液,产业活力有待激活。

与此同时,新能源汽车产业的发展,给一些汽车产业基础实力不算特别强大的城市提供了新的发展机遇。对于合肥、南京、杭州等新能源汽车产业规模正在崛起的城市而言,需要根据各自的特点与优势,扬长去短,以新思路搭建完善的产业链体系。通过一系列举措进一步协助明星企业做大做强,通过规模化增长的实现,促进当地产业链体系的全面进步,形成良性循环。

主要集中在华东、华南等地,它们招商引资的热情和实际落地效果也明显优于我国传统的汽车工业重镇东北地区。

目前,国内的新能源汽车产业仍以具有一定产业基础、相关条件较为成熟的城市为主。在产业密度方面,长三角、珠三角地区是我国汽车产业链最为密集的两个区域,在新能源汽车产业链的发展上目前也处于领先的地位,在新能源汽车核心的三电领域培育了一批颇具实力的公司。在产业跨界融合提速的过程中,北上广深拥有全国各行业的优质企业,特别是科技实力强大的互联网巨头企业。

传统基地亟待转型

在传统燃油车时代,以国有汽车集团为基础,我国汽车产业形成了长春、武汉、重庆、北京、上海、广州六大产业基地,聚集了优质国内外整车企业、全球领先的供应商,形成了完备的供应链体系。不过,随着新能源汽车产业的发展,造车新势

能源是国内最早起步的纯电动生产企业,此前曾多次拿下国内纯电动汽车市场销量冠军,目前遭遇较大困境。北京市此前并未引进造车新势力相关项目。不过,在今年先后引进了理想汽车工厂和小米汽车。广州市的新能源汽车产业发展则较为均衡,传统车企广汽旗下的广汽埃安近几年成长迅速,小鹏汽车已经逐渐形成了以智能化作为差异化核心竞争力的优势。

华东华南投资集中

目前国内新能源汽车项目产能建设规划建设排名前五的省份分别是广东省、江苏省、陕西省、浙江省、江西省,新能源汽车规划产能均已超过150万辆。这五个省份中,只有广东省是传统的汽车强省,其余四省并不是传统的主要汽车生产基地,不过,毗邻上海的江苏、浙江两省汽车零部件供应链体系较为完善,具有一定产业基础,而陕西省和江西省此前的整车制造项目极少。

整体来看,新能源汽车产业投资

日前最新出炉的《2021中国新能源汽车城市发展报告》对北京、上海、广州、深圳、成都、杭州、重庆、南京、合肥、武汉等十个国内新能源汽车产业发展靠前城市的竞争力进行对比分析,从中可窥察出国内新能源汽车的发展现状。

北上广深优势明显

整体来看,作为“一线城市”的北京、上海、广州、深圳在新能源汽车产业基础、政策支持、人才储备、市场配套、营商环境等方面均有很大优势。北上广深等城市对传统燃油车的号牌限制较多,但对新能源汽车的号牌限制较少。

在代表性企业方面,上海市引进的特斯拉中国以及在深圳创业30年的比亚迪是目前新能源汽车行业引领的企业。不过,总体而言,深圳市目前的新能源整车优质企业只有比亚迪,除了引进特斯拉之外,上汽集团也是国内最早提出向“新四化”转型的整车企业之一,上汽旗下也已经推出了智己、R等品牌。北汽新

宝马集团年交付百万辆新能源车

日前,宝马集团完成全球第100万辆新能源车交付。宝马集团董事诺达先生在慕尼黑向车主交付了一辆创新BMW iX,同时公布宝马集团未来新能源车销量目标。诺达表示:“2022年,我们计划纯电动车销量较今年翻一番。到2025年,宝马集团将向客户交付约200万辆纯电动汽车。预计到2030年,宝马集团每售出两辆汽车中就有一辆是纯电动车。”

在中国,宝马集团新能源车同样持续增长。今年前11个月,宝马集团在中国共计交付4.2万辆新能源汽车,同比增长65.8%。截至目前,宝马集团已经在华交付超过13万辆新能源车。2022年,宝马将在中国继续推进电动车型攻势。2023年,宝马将在目前约90%的细分市场中拥有至少一款全电动车型。到2025年年底,公司预计将完成全球第200万辆纯电动车的交付。

余音



“零缺陷率”助力广汽丰田打造百万体系

今年的广州国际车展上,广汽丰田发布全新企业战略,表示2022年将冲刺百万辆销售目标,并启动“全面产品高端化”、提速“全方位电动化”、发力“全领域科技化”等三大战略行动,全面建成百万辆体系。

自全面更新至TNGA架构后,广汽丰田旗下产品,如汉兰达、威兰达、凯美瑞、雷凌、赛那等,在细分市场都展现出更为猛烈的势头。最新数据显示,广汽丰田11月总销量达8.5万辆,同比增长9.8%,其1-11月累计销量达72.9万辆。

而在这背后,离不开广汽丰田工厂对品质“零缺陷率”的至上追求,这是其销量稳步提升和打造百万体系的坚实基础和重大奥秘。

全员匠心精益求精

精益求精、持续改善的工匠精神,铸就了丰田汽车的品质高口碑。

广汽丰田工厂秉承“造车育人”理念,会根据每位员工的水平制定相应的育成计划,并通过定期培训和考核来调整计划,让每个人都能得到高效成长。新员工在还没有参与实际生产之前,就需要去车间品质角学习及体验,树立起品质优先的意识。

与此同时,广汽丰田还在全公司内开展“至善至美-全员匠心行动”,从管理者、工程师到一线工匠超8000余名员工积极参与、持续改善,每年提交的品质改善



▲高精度焊接机器人使焊装水平行业领先



▲智能防错系统有效防止了漏拧紧现象



▲自工序完结卡体现了匠心质造的细节



▲头戴黑帽子的监查员们用超严标准把控品质

案例达1.2万件,采纳率高达99%。

在全员工匠的努力下,广汽丰田的制造品质持续提升。2020年广汽丰田生产线一次性合格率提升至99%,领先行业平均水平10个百分点;整车不良下降至0.01件/台;供应商零部件不良率降低至0.29PPM(即100万个部品中只有0.29件不良),为汽车制造业树立了匠心质造的典范。

先进车间多道“防线”

广汽丰田从源头把控品质,每个环节都按照丰田全球最高标准要求生产。单南沙工厂第二生产线就有2台离线材料清洗机、7条伺服冲压生产线,内制90%以上大型冲压件,比例领先行业,最大化保证冲压品质。焊装车间则全数采用高精度焊接机器人打点,焊装达到行

业领先水平。

作为丰田“零缺陷率”工厂,广汽丰田依靠准时化(JUST IN TIME)和自动化“两大支柱”稳稳把控总装品质。“准时化”避免浪费,提升效率;带“人”字旁的自动化,则要求人和机器能够自动判断工序的好坏,发现问题能及时停止并进行改善,不让质量问题流入下一道工序。

值得一提的是,广汽丰田的生产线上,各工位上方还设置了黄红两色拉绳,以及醒目的监控显示屏,这就是将品质问题可视化的安东系统。每当生产线员工遇到无法解决的异常情况,马上拉动安东拉绳,线上班组长立即进行处理,让品质问题在“当时、当地”得到解决。

为避免人为偶然错漏所造成的拧紧不良,广汽丰田还引入了“防错系统”,出错时设备自动停止,直至问题解决,生产线才能再次开动,有效防止了漏拧紧的现象。这是总装自工序品质保证的重要一环,也是匠心质造的细节之一。

“黑帽子”的极致标准

与其他丰田工厂一样,广汽丰田工厂同样设有品质保证部自主监查班,它一个独立于制造部门的秘密品质基地,头戴黑帽子的监查员们用超严格的标准牢牢把控着成品水准。

此时的“黑帽子”,站在顾客的角度,用超过1500项的细节考核来评价整车品质,即使这是一辆生产线判定合格的整车。为了把品质做到极致,广汽丰田的“黑帽子”们制定的标准远高于丰田汽车要求。比如大多数汽车真皮座椅落座会发出摩擦声,日本工厂不认为这是缺陷,但是广汽丰田的监查员站在中国消费者角度考虑,将这种情形判定为缺陷,并要求供应商选择更加柔软的座椅材质,以提高消费者的体验。