

广州汽车产业强链补链项目集中签约34个

5G、云计算、人工智能 将成影响行业的最重要变量

尽管受多重不利因素影响,汽车行业在2022年仍然走出了正增长曲线。销量创下新高,新能源市场高歌猛进,中国汽车产业俨然已经进入高质量发展新阶段。

作为全国汽车生产制造“排头兵”的广州,也在为中国汽车产业持续做出贡献。在日前的第二十届广州国际车展上,广州汽车产业强链补链项目集中签约项目总投资达到332亿,这也意味着广州市汽车产业链招商引企工作初见成效。对于2023年汽车市场的走向,业内专家人士和学者也给出了较为乐观的预测。

■新快报记者 张磊

广州 加快“汽车之城”向“智车之城”转变

中国机械工业联合会会长徐念沙在接受记者采访时表示,汽车作为我国国民经济的支柱产业,主要经济指标占我国机械工业的三分之一以上,产品产量连续多年居世界首位。目前,规模以上制造企业超过1.7万家,用工人数超过400万人。中国品牌乘用车市场份额达到47.2%,社会汽车保有量超过3亿辆,千人汽车拥有量达到220辆。

而作为全国重要汽车制造基地的广东,也为全国汽车工业发展做出了突出贡献。数据显示,预计2022年广东汽车产量超过410万辆,同比增长超过20%,其中,新能源汽车产量预计接近130万辆,同比增长140%,占全国总产量约18%。在此基础上,广东2022年汽车制造业产值将超过1.1万亿元,成为广东第八个产值超万亿的产业集群。

广州市作为全国重要生产基地之一同样不遑多让。数据显示,2022年1-11月,广州汽车制造业实现产值6023.8亿元,同比增长11.4%,实现汽车产量292.5万辆,同比增长12.5%,广州的汽车产量连续三年保持全国大中城市第一。

记者了解到,近几年广州先后出台支持汽车及核心零部件产业稳链补链强链的20条措施,谋划建设“4+3+2”汽车产业园,意在稳定汽车产业供应链、刺激汽车消费。此外,早在2022年3月,《广州

市智能与新能源汽车创新发展“十四五”规划》就提出,要抢抓全球汽车产业“换道超车”的战略机遇,将智能与新能源汽车产业发展作为广州汽车产业由大变强的重要突破口,将广州打造成为全球知名的万亿级“智车之城”。

目前,广州已经形成以整车制造为核心,初步建成自主可控智能网联与新能源汽车全产业链群。在第二十届广州国际车展现场举行的广州汽车产业强链补链项目集中签约仪式上,重点签约了34个汽车产业链项目,总投资达332亿元,签约项目涵盖研发、设计、材料、装备、充换电等领域。

业内人士分析认为,2022年广州市从“汽车之城”向“智车之城”的角色转变速度在加快。2022年,广汽集团、东风日产、小鹏汽车等广州本土汽车集团和车企加速智能化转型并相继取得里程碑事件。同时,自动驾驶、动力电池等汽车上下游产业链企业也在不断发展壮大。2022年12月份,因湃电池工厂开建,项目投资109亿元,预计到2025年该工厂将为地区产业集群带来超1.5万的就业岗位,新增产值超1800亿元。此外,广州拥有百度阿波罗、小马智行、文远知行、滴滴沃芽等国内排名前4的自动驾驶公司,并培育了如祺出行、文远粤行、有鹏出行等一批新兴出行平台。



廖木兴/制图

全国 2023年新能源汽车渗透率还会进一步提高

2022年汽车行业在原材料涨价、供应链保供、消费动能不足等多重压力下,取得了难能可贵的成绩。销量创下近几年的新高,新能源车继续保持三位数增长,市场渗透率达到了25%以上,提前3年完成国家规划的目标,自主品牌乘用车市占率突破50%的标志性大关。

此外,2022年大概率会超过德国成为全球第二大汽车出口国,中国汽车产业将导入更多更优质的全球资源,不断优化竞争格局。

对于2023年展望,中国贸促会汽车行业分会会长王侠在广州国际车展现场接受记者采访时表示,汽车产业将面临三方面的机遇和挑战:在产业层面,原材料成本、产业链保供和消费动能压力逐渐缓解;在新能源战场,产业格局将加速重构;在技术和市场层面,将进入技术突破、盈利能力比拼和可持续性商业模式的较量阶段。这也意味着,2023年中国汽车市场将进入深度调整期,以5G、云计算、人工智能为代表的科技创新也将成为影响整个行业的最重要变量。

事实上,技术变革和需求推动都会对市场产生影响,但接下来这两股力量谁将发挥更大的作用?博世中国副总裁蒋健接受记者采访时表示,技术变革能够极大改变整车厂、

供应链之间的关系,需求推动反而不具备确定性。

从2020年底开始,缺芯就成为了全球汽车产业共同面临的重大挑战。作为全球最大的汽车市场,中国在这场“缺芯”潮中首当其冲受到影响。数据显示,芯片短缺使全球汽车产量减少了1500万辆,其中中国市场减产200万辆。

身为自主品牌芯片供应商的代表,上海森锐实业有限公司董事长郑佳音给出了他自己的看法。他认为,2023年之后“中国芯”必然崛起,而且必然会快速卡位进入更高的竞争圈层。他表示,国产芯片厂商普遍具备运营模式较为灵活、成本便宜可控、技术支持给力、性能品质与国外差距减小、对本土车厂态度友好等多点优势。

对于2023年的中国汽车市场,车企及供应商代表们也给出了比较乐观的预测。博世中国副总裁蒋健认为,2023年汽车行业将会迎来两位数的增长,整车销售或将一鼓作气超过3000万辆。哪吒汽车营销公司副总裁江峰对记者表示,基于2022年新能源汽车渗透率已经达到25%以上这一背景,2023年新能源汽车的渗透率还会进一步提高,38%基本能保证,甚至可能冲上40%。

5家造车新势力2022年交付突破10万辆大关

今年将有更多新品牌进军新能源车市场

新快报讯 记者张磊报道 2023年伊始,造车新势力们相继发布12月销量“成绩单”,自此各家的2022年全年交付业绩出炉,整体来看,12月国内多数头部造车新势力交付量同比均有所增长。

具体来看,在多家已公布交付量数据的头部造车新势力中,有5家车企去年12月汽车交付量超过万辆。其中理想和蔚来在12月交付量分别为21233辆、15815辆,同比增幅均超过50%。极氪、小鹏、问界在去年12月交付量也超过万辆,分别为11337辆、11292辆、10143辆。

从2022年全年成绩来看,哪吒汽车以15.21万辆问鼎全年销冠,第二名和第三名为理想、蔚来,销量分别为13.32万辆和12.25万辆。此外,小鹏汽车和零跑汽车年度累计交付数据也超过10万辆大关,分别为12.08万辆和11.12万辆。从交付量增速来看,极氪、岚图、零跑和哪吒汽车位居榜单前四,交付量同比增幅分别达到1098%、186%、158%和118%。

值得一提的是,2021年数据华丽的“蔚小理”三家,则在2022年遇到不同程度的挑战,均未能完成此前所定的销量KPI。理想汽车在年中遭

遇换代风波,小鹏汽车重点发力车型G9未取得预期销量,蔚来汽车多款车型战略效果不佳,蔚来和理想的销量完成率在八成左右,小鹏的完成率则不到50%。

值得注意的是,哪吒汽车在去年12月被曝出交付数据造假,其月度销量与上险销量之间存有较大差额。相关数据显示,10月份哪吒汽车的上险量仅有9832辆,对比官方公布的交付量18016辆相差了8184辆。对此,彼时哪吒汽车对媒体回应称:目前公司还没有相关内容可提供。

业内人士分析认为,增长归功于12月车企交付速度恢复,另一方面,年末购置税补贴和新能源补贴政策到期会促进消费者提前购买汽车产品,11月压抑的需求在12月得到释放。行业终端价格持续下滑,也激发了消费者的购买欲望。2023年,随着新能源补贴退坡,以及集度、小米等新品牌的加入,2023年造车新势力竞争态势将会进入到更加白热化的阶段。



VCG供图



更多优质汽车资讯
请关注新快网汽车频道