

# 汽车产业如何拥抱高质量发展？ 广东汽车界全国人大代表纷纷建言

图/受访者提供

2023年全国两会已经拉开帷幕。发展新能源汽车产业和推动智能网联汽车创新发展等，不仅是2023年各地政府工作报告中的高频词汇，也是经济民生领域重点关注话题。

2022年9月，《广东省汽车零部件产业“强链工程”实施方案》印发，作为全国汽车生产和消费第一大省，广东汽车产销量连续6年全国第一，去年汽车产业成为广东诞生的第8个万亿级产业集群。值得一提的是，广东还是新能源汽车第一大省，2022年广东新能源汽车产量预计接近130万辆，同比增长约140%，约占全国总产量18%，全国每6辆新能源汽车就有1辆是广东造。

汽车产业如何加速驶向“春天里”？正值全国两会之际，围绕汽车消费、新能源汽车换电模式等内容，来自广东汽车行业的全国人大代表们纷纷携建议赴京，共赴一场汽车里的“约会”。

全国人大代表冯兴亚：减税鼓励整车企业多用国产芯片

新当选第十四届全国人大代表、广汽集团党委副书记、总经理冯兴亚向全国人大提交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、智能驾驶汽车发展以及开展中外律师事务所联合试点、加快建设广河高铁项目等内容，聚焦汽车行业和国计民生热点领域，积极建言献策。其中，《关于提升国产芯片应用率、推动我国汽车芯片产业链高质量发展的建议》值得业界关注。

据冯兴亚的观察和思考，近两年来，芯片产业在国家和地方各级政府的大力支持下快速发展。芯片设计企业呈爆发式增长（2019年至今累计增长82.2%），供应链问题得到初步缓解。但从细分领域看，中低端芯片产能提升明显，甚至出现扎堆生产、产能过剩的苗头，而算力和稳定性高的车规级芯片国产化率仍然较低，芯片产业链发展整体失衡。

具体体现在：一是市场普遍聚焦热门新兴种类芯片，例如控制类、计算类、IGBT等处于市场风口种类的芯片，而驱动类、电源类、音频类等传统细分领域则相对“遇冷”；二是成熟度高、易开发种类芯片扎堆，而开发难度大、收益风险高的领域较少涉足，不能满足市场需求。例如控制器的MCU主要集中在非安全领域，涉及安全领域的传感器、系统基础芯片仍然依靠进口；三是具有核心知识产权的产品较少，涉足层次较浅、跟随性产品较多，市场竞争力不足。例如存储类产品，其核心部分NAND FLASH存储晶圆基本靠进口，DRAM存储、IGBT、碳化硅芯片同样面临类似局面。

企业更愿意将资源投向技术更

不高、但市场需求大回报率低的低端芯片产品，而对于研发制造投入产出比低、技术要求高、市场风险大的车规级芯片，大部分企业选择了“趋利避害”“望而却步”，造成优质汽车芯片的产能规模不足。

目前，相同条件下采用国产芯片方案的控制器产品，成本普遍高出10%至30%。在进口芯片供应正常的情况下，汽车企业应用国产芯片的意愿也不高。国家层面也暂未形成通过刺激消费高国产芯片应用率的汽车产品来拉动国产芯片需求体量的成熟机制。

为此，冯兴亚建议，要加快引导产业转型，改善产能结构失衡。建议收紧中低端国产芯片项目审批，防止低水平重复建设、扎堆生产，避免过多产能流入到有过剩风险的芯片领域，引导产业健康发展；政策优惠向高算力、高稳定性的车规级芯片倾斜，将普惠性政策向精准性支持转变，加大对技术含量高、开发难度大等容易“卡脖子”的芯片领域的支持和倾斜力度，鼓励研发具有核心知识产权、市场竞争力强的车规级芯片，引导产业链强

链，推动芯片行业高质量发展；设立国家级专项课题并加大课题资金支持力度。

此外，冯兴亚还建议，研究和出台针对国产芯片全产业链的鼓励措施，多点发力提升国产芯片应用率。在研发端，对芯片类型进行清单式分类管理，区分优质芯片和普通芯片。鼓励芯片设计与整车企业深度合作，研发与应用端匹配度高的优质汽车芯片，对于研发设计优质芯片的企业给予一定的金融、税收、土地及人才等政策支持。

在应用端，鼓励整车企业提升国产芯片应用率，对在华销售乘用车的国产芯片应用率设定一定标准的整车企业给予阶梯式的税收优惠，例如应用率达到10%的企业给予增值税20%减免，应用率达到30%的企业给予40%的减免，以此类推。通过鼓励应用刺激国产芯片的体量需求，带动芯片产业的快速发展。在消费端，建议对购买国产芯片应用率较高的车型给予阶梯式的购置税或车船税减免（方式同上），通过从末端市场需求的扩大，促进市场规模的快速扩大。（戚耀琪）

全国人大代表何小鹏：加快自动驾驶应用落地的体系化保障进程

小鹏汽车董事长、CEO何小鹏今年首次当选为全国人大代表，并向大会提出《关于探索加快自动驾驶应用落地体系化保障的建议》。针对我国智能网联汽车产业快速发展、自动驾驶技术加速发展和落地这一趋势，何小鹏提出了3点建议：推动加快智能网联汽车和自动驾驶相关立法工作、探索建立自动驾驶技术及自动驾驶汽车保险产品体系、推动加快城市高精度地图审核流程。

随着自动驾驶技术的快速发展，我国现行的相关法律法规中对智能网联汽车在自动驾驶系统运行中可能发生的交通事故责任认定、产品准入标准等问题并未完善。国家相关部门已启动开展智能网联汽车准入和上路通行试点工作，何小鹏建议在现有各部门、各地方推动和制定的政策法规基础上，进一步完善法律法规体系，加快自动驾驶汽车相关立法，明确自动驾驶系统运行时的法律要求、产品准入要求、事故认定边界、产品责任等，完善“网络安全、数据安全、功能安全和预期功能安全”等相关标准制定和管理规范。在此基础上，加快形成中国特色的智能网联汽车和自动驾驶汽车运行的法律体系，促进行业蓬勃发展，保持我国在智能网联汽车行业的全球领先地位。

由于自动驾驶在法律法规和政策方面尚不完善，责任主体难以界定，事故赔偿规则缺失，理赔界定难度较大，相关数据不足，目前国内尚无成熟的自动驾驶保险产品。《保险法》等现行法律法规并没有针对自动驾驶的保险问题作详细阐述和规范，国家也尚未出

台专门的发展战略、政策或相关指导意见。尽管有部分企业尝试推出自动驾驶汽车保险，但并未落地。

何小鹏在建议中呼吁：通过行业主管部门、行业协会、企业等多方合作，加快探索完善保险保障机制，更好支持自动驾驶技术的发展和自动驾驶车辆的推广应用，共同推动自动驾驶汽车产业的高质量发展。在探索的过程中，何小鹏也专门提出了三点建议：一是制定自动驾驶汽车保险强制性规划；二是鼓励部分地区开展自动驾驶保险创新先行先试；三是鼓励自动驾驶汽车企业参与保险产品创新。

目前，根据有关政策在北京、上海、广州、深圳、杭州、重庆6个城市首批开展智能网联汽车高精度地图应用试点，形成可在全国复制、推广的自动驾驶相关地图安全技术应用示范模式。何小鹏表示，在落地应用中，截至2022年年底，试点城市中的广州、深圳和上海已出台对应的高精度地图试点政策以及相应的审核流程，但由于我国城市道路情况变化较快，高精度地图常常面临今天发布、明天即过期的窘境。而高精度辅助驾驶对高精地图的准确性依赖较高，如不能及时、准确地更新会影响技术在车端的应用。亟须通过加快优化、简化相应审核流程，提升地图更新效率，以促进智能网联汽车高精度地图在全国范围内更好地推广应用，也更有成效地保障自动驾驶安全。

在谈到如何更好地加快城市高精地图的审核流程时，何小鹏在建议中表示，核心措施有三：一是允许地图增量更新集中审核，二是建立线上备案流程和先用后审机制，三是允许和鼓励开源方式更新地图。（潘亮）

## 扔掉补贴“拐杖” 2月新能源汽车预计基本实现开门红

羊城晚报记者 潘亮 实习生 庞博

辆，环比增长180%，同比增长32%；哪吒汽车2月交付新车10073辆，同比增长41.5%，环比增长35%。

AITO问界2月份销量3505辆，环比下降21.68%，销量再次出现下滑。

### 节后市场回暖 购车热情高涨

3月3日，乘联会发布2月新能源汽车销量快讯，预估2月乘联会新能源乘用车厂商批发销量50万辆，环比增长30%，同比增长60%，预计2月新能源汽车市开门红基本实现，实现同比和环比较大幅度增长。

记者在走访市场时了解到，春节后车市回暖迹象明显。天河区一家小鹏体验店的销售表示，春节后商场人流量增加，来看车的人也有所增加，顾客看得最多的车型是P7和P5，这些也是目前店里卖得最好的，2月全店卖出二三十辆。

在蔚来体验店里，记者了解到，新车型ET5销售最为热销，刚刚换代的ES7等车型吸引力不少顾客到店看车，一些新换代的车型还未入驻展厅，店内看车的顾客不少。

此外，部分车企也推出购车优惠以吸引顾客，记者在线下门店了解到，问界在1月份下调了M5纯电版和M7的售价，除此之外，目前在选配方面也有不同程度的优惠，并且可以免费选择车漆颜色，M5增程版作为销售的主力车型并未下调售价，但购买部分现车可以享受1万元左右的优惠。小鹏汽车在1月份同样采取了降价的措施，小鹏体验店的销售人员告诉记者，目前在下调售价的基础上，除了新上市的G9车型，其他车型落地价均可在指导价基础上享受一定的优惠。

### 退补之后 产业开始“独立行走”

2023年1月1日开始，新能源汽车国家补贴正式退出。去年12月，新能源车为最后的补

贴，采取各种手段消化现有的库存，多种因素导致1月全国新能源乘用车市场进入冰点，乘联会在报告中表示，新能源销量的增长到达瓶颈阶段。

2月17日，中国电动汽车百人会论坛（2023）专家媒体交流会上，全国政协经济委员会主任苗圩表示，2023年对中国新能源汽车产业来说，最大的变化是扔掉持续十多年的补贴“拐杖”，真正开始“独立行走”。

从2月新能源汽车销量来看，市场回暖后，国家补贴的退出并未对新能源汽车销量产生显著影响，市场和消费者预期比较稳定。

新能源汽车销量连续两年经历了高速增长，随着中游资源产业和电池产业产能供给的改善，车企上游成本逐渐降低，预计盈利压力将得到改善，这也给了新能源车企在国家补贴退出后下调售价以价换量的底气，在今年1月份特斯拉宣布降价后，小鹏、问界、极氪等车企也相继宣布降价，一定程度上刺激了购车需求。

## 多家航司拟于夏秋航季 新增、加密恢复旅游航线



飞机在白云机场起飞 图/白云国际机场提供

羊城晚报讯 记者李志文报道：3月5日，由成都航空执飞的成都至苏梅岛航线EU2807航班，14时45分从成都双流国际机场出发，并于当地时间17时40分抵达苏梅岛花园机场，这是国内首条直飞上岛航线。据了解，目前上述航线每周日执飞，预计3月26日夏秋航班换季后，将逐渐增加至每周三班。

羊城晚报记者了解到，在即将到来的新航季，多家航司均纷纷新增、加密恢复旅游航线，以满足旅客多样化的航空出行需求，并丰富旅客出行体验。

在夏秋航季，成都航空计划以成都、长沙、贵阳、沈阳等运行基地为枢纽，新开涉及烟台、安庆、郑州、阿克苏等多地航线，加密涉及西双版纳、拉萨、三亚、丽江等多地航线，恢复涉及泉州、海拉尔、西安、张家界等多地航线，满足各界旅客关于商务、旅游、务工、求学等多种出行需求。

九元航空则将开通广州=西安=图木舒克、广州=连云港=沈阳、广州=普吉航线，为旅客畅游国内各地、感受泰国风情提供便利。

图木舒克作为新疆的重要交通枢纽城市，是我国与中亚、西亚、南亚各国的关键桥梁。这一开放口岸还囊括唐王城、西海湾、胡杨林等充满西部特色的景点，浓缩了我国西域的自然风光。普吉则是泰国最受欢迎的旅游城市之一，拥有美丽的海滩、丰富的文化景观和繁华的夜市。

此外，春秋航空也将于3月26日恢复成都直飞曼谷航线。国航则宣布自4月11日起恢复成都直飞普吉岛航线，最近已加密直飞新加坡航线。

3月6日，中国试点恢复出境团队游已满一个月。据飞常准数据监测，出境目的地为亚洲的航线比例达八成以上。当前出境最热国家前三名为泰国、新加坡、马来西亚。出境最热门地区是香港，单日飞往香港的航班量已增至40班次左右。

同程研究院分析，未来出境游市场春季将迎来进一步上涨。同程旅行数据显示，近一周“五一”假期出行的出境游产品搜索量环比上涨73%，预计“五一”假期前后出境游市场将出现一波客流高峰。

## 机票套餐“随心飞” 要消失了吗

羊城晚报记者 李志文 实习生 李嘉岚

“机票便宜的时候不能随心飞，可以随心飞的时候，‘随心飞’却没了！”近日，羊城晚报记者发现网络上不少网民发出了类似感慨。

随着疫情防控措施的不断优化调整，旅客出行变得更加自由随心，民航市场迎来期待已久的复苏，但逐渐走高的机票价格，以及“随心飞”这类机票套餐的退场，还是让旅客大呼可惜。



建设中的白云机场东四指廊 羊城晚报记者 宋金峪 实习生 林健 摄

### 三大航司告别“随心飞”

所谓“随心飞”，是航空公司推出的一种飞行套餐，其价格通常在3000元上下，旅客购买后，可在规定时期内，任意乘坐所属航司的国内航班，飞往港澳台之外的国内各大城市。这类产品的最突出特点便是性价比高，旅客基本上乘坐一两次往返航班便可回本。

在新冠疫情刚发生的2020年年中，多家航空公司曾集中推出过类似产品。如2020年6月18日年中大促，东航发布了一款售价3322元的“周末随心飞”产品，购买旅客可在有效期内不限次数不限航司在国内任意飞行；6月23日，华夏航空在其官方微博公布，推出2999元不限次数飞行套餐，限量1000套；7月6日，海航集团限量发售“嗨购自贸港”产品，用户可在有效期内不限次数搭乘海航集团旗下12家航空公司的海南国内航班……

记者梳理发现，上述产品在推出之时，普遍大受欢迎，也给航司带来了收益。但后随着发售量增加，也曾出现过“兑票难”等问题，并引发民航局关注。

民航专家林智杰在接受羊城晚报记者采访时表示，民航业的“随心飞”等创新产品，主要是（在疫情期间）刺激旅客更多出行，在财务收益上对航空公司扭亏基本没有什么贡献。

据记者观察，进入2023年后，国内三大航司国航、东航、南航均没有发售过类似产品。其中，作为行业首创者的东航更是早在2021年就下架了随心飞系列产品；南航随心飞停留在2022版，兑换航班的截止日期也在2023年1月5日截止了；而国航目前仅有老年版随心飞

——敬老权益卡2023版在售，但该权益卡只向60周岁（含）以上的旅客发售。

### 该产品将退出舞台

虽然三大航司目前没有再发售新的“随心飞”类产品，但这并不意味着上述产品已经彻底消失。一来，2022年发售的春秋航空想飞就飞4.0、春秋航空双城随心飞等产品仍在有效期内；二来，仍有经济型航空公司发售类似产品，如中联航在2023年2月22日发售了一款名为踏春“尊享飞”的随心飞季卡，价格为3188元，旅行有效期至5月31日，有效期内不限次数搭乘，每航段包含2件23公斤免费托运行李（40\*60\*100厘米），不约/过期可退。

目前，中联航是唯一一家推出2023版随心飞的航司，其相关负责人向记者表示，在民航业复苏的当下，随心飞产品的再次推出可以进一步刺激航空出行的需求，也是航司机票产品持续创新的新阶段历程。“中联航今年将持续以‘盲盒类’‘随心飞类’为产品主线，进一步进行产品的衍生及迭代。除了在增量市场方面进一步拓展，我们也会在非航项目上进行产品的创新，打造新文旅产品体系。”该负责人表示。

不过，林智杰认为，随着民航市场的复苏，“随心飞”这一类产品将退出舞台，未来也不再会大规模复出。

“从目前数据来看，今年民航业复苏好于预期，国内航班量已经基本恢复，航司利润转正是有望实现的。”林智杰预测，后续整个行业复苏可能会呈现国内和国际航班两极分化的态势，国内复苏水平可能会相对较好，但是国际复苏可能还需要一年以上的的时间。

近日，乘联会和多家新能源车企发布了2月份销量数据，1月恰逢春节假期，汽车市场整体表现平平，相较之下，春节过后的汽车市场整体有所恢复。2023年年初新能源汽车国家补贴退出，同时部分车企宣布下调售价，专家表示，行业真正开始“独立行走”。

### 比亚迪 2月领跑新能源市场

根据比亚迪发布的2月产销快报，比亚迪今年2月销量为193655辆，同比增长112.6%，领跑新能源市场。特斯拉和埃安占据新能源汽车销量三甲中的后两席，特斯拉2月销量为74402辆，环比继续增长12.6%，在1月初宣布大幅降价后销量有了不小的提升，成为新能源汽车销量亚军；广汽埃安2月销量30086辆，同比增长25.3%，环比增长19.5%。

新势力车企方面，“蔚小理”三家出现分化，2月理想汽车交付新车16620辆，同比增长98.3%，在新势力中坐上头把交椅；蔚来销量12157辆，环比增长42.9%，同比增长97.5%，保持了稳定增长；小鹏未能走出销量的低迷状态，交付新车6010辆，环比增长15%，同比下滑3%。

此外，极氪交付新车5455辆，同比增长87.1%，环比增长75.1%；零跑汽车2月销量3198