



珠三角地区机场加快扩改建

在中国民航中,粤港澳大湾区是民航机场最密集、旅客人数最多的区域之一。据国际航空运输协会预测,到2030年,粤港澳大湾区客运、货运需求将分别达到3.87亿人次、2000万吨。加快机场群建设,也将成为支撑大湾区经济规模的高速增长、产业结构的转型升级、区域交通结构的完善提升的关键因素。

其中,白云机场三期扩建工程正在马不停蹄地进行中——西四指廊工程冷却塔区域近日顺利完成屋面结构板浇筑,主体结构封顶。白云机场东四、西四指廊工程是三期扩建工程的重要内容之一,总建筑面积约15.73万平方米,建成后T1和T2航站楼将连接成一个整体,组成白云机场第一航站区。

白云机场三期扩建工程综合交通中心及停车楼、陆侧市政隧道和高架桥基础工程也已开工建设。该工程位于白云机场T3航站楼主楼的南面,主体结构包括综合交通中心、停车楼及旅客过夜用房、出港高架桥及隧道等几大部分。作为T3航站楼的配套服务设施,其主要功能为T3航站楼进出港的旅客与各种交通工具(高铁、城轨、地铁、大巴及私家车)换乘的场所。未来,T3航站楼将

引入穗莞深城际、广河高铁、广中珠澳高铁和地铁22号线北延段(芳村至白云机场城际铁路),结合T1、T2航站楼现有地铁3号线北延线,将实现从白云机场20分钟内可达广州火车站或广州白云站(棠溪站),30分钟内通过高速公路可达老城区和天河中心区。

珠三角地区另外一座航空枢纽——深圳机场,也于去年12月7日启用了卫星厅。该项目是前海合作区扩区后,“大前海”首个建成投用的百亿级交通基础设施项目,也是深圳机场“十四五”期间首个建成投运的重要基础设施。项目启用后有助于进一步提升深圳国际航空枢纽发展能级,更好支撑“双区”建设。

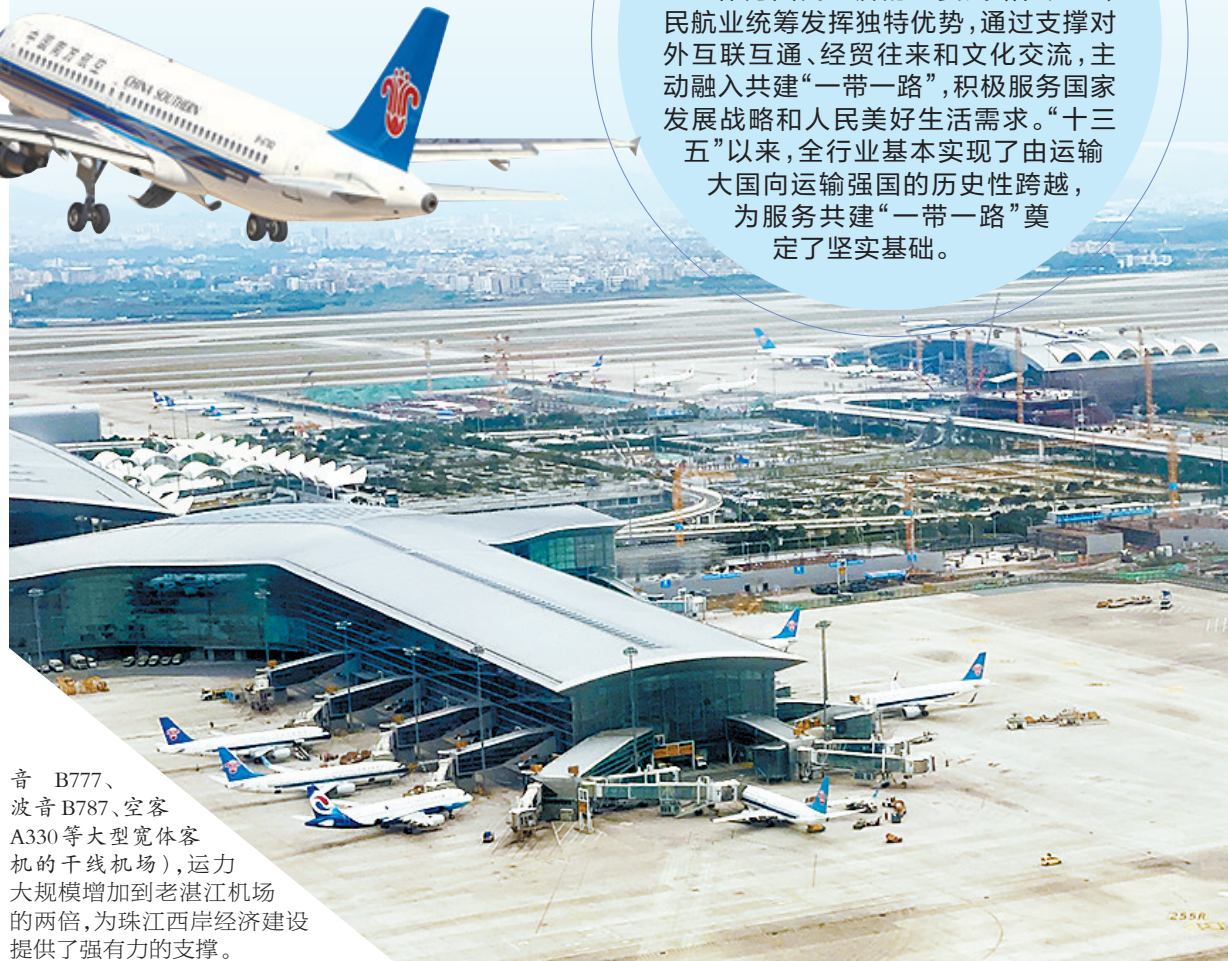
根据规划,深圳机场卫星厅设计年旅客吞吐量2200万人次,启用后将新增42个标准廊桥机位,其中11个为组合机位可实现机位的灵活转换,最多可保障53架飞机停靠廊桥,过站航班靠桥率有望提升至90%以上。

目前,深圳机场还在以高标准、高质量、高效率推进三跑道、机场东综合交通枢纽、T2航站楼等新一期扩建项目建设,全力打造六位一体国际综合交通枢纽。

广东打造机场群 建空中交通网络

珠三角地区白云机场等加快扩改建,粤东粤西粤北全力推进机场建设

文/图 羊城晚报记者 唐昕



今年年初,白云机场东四、西四指廊工程正在进行中

日前,民航局、国家发展改革委联合印发了《“十四五”时期推进“空中丝绸之路”建设高质量发展实施方案》(以下简称《实施方案》)。作为国民经济的重要战略性新兴产业,民航业统筹发挥独特优势,通过支撑对外互联互通、经贸往来和文化交流,主动融入共建“一带一路”,积极服务国家发展战略和人民美好生活需求。“十三五”以来,全行业基本实现了由运输大国向运输强国的历史性跨越,为服务共建“一带一路”奠定了坚实基础。

粤东粤西粤北机场着力发展

粤东粤西粤北的机场建设也在全力推进。去年11月,韶关丹霞机场启用;今年3月,湛江吴川机场试运行,加上正在扩建中的揭阳潮汕机场,粤东粤西粤北各自的地区航空枢纽都在大力发展,令人瞩目。

韶关机场的投运,让韶关告别了没有民航机场的历史。现在,韶关市民可以方便地飞往北京、上海、杭州、昆明、成都、福州、重庆等地,无论是商务出差还是旅游出行,都大大提升了便利度。韶关丹霞机场还加快航

空产业园建设,大力拓展航空物流市场,引导周边物流产业的聚集,为韶关经济社会高质量发展提供重要支撑。

4月26日,韶关机场开通了重庆=韶关=湛江航线,打通了粤北与粤西之间的空中通道。

这也是今年3月刚刚搬迁至吴川进行试运行的湛江机场新增的航线。湛江吴川机场的试运行,标志着湛江机场从4C级别(可起降波音737客机、空客320客机等机型的支线机场),升级为4E级别(可起降波

音B777、波音B787、空客A330等大型宽体客机的干线机场),运力大规模增加到老湛江机场的两倍,为珠江西岸经济建设提供了强有力的支撑。

广汽港股 再获控股股东增持

汽车市场产销普遍受扰背景下,广汽本田、广汽丰田、广汽三菱电动车战略加速落地,将持续为广汽集团产销高增贡献增量

文/图 羊城晚报记者 寇耀琪

5月6日,广汽集团发布了关于控股股东增持计划进展的公告,广汽集团控股股东广汽工业集团已通过证券交易所交易系统以集中竞价交易方式继续增持公司H股2420000股,占公司总股本的0.02%,增持均价6.53港元/股,增持后广汽工业集团持有广汽集团股份5502360069股,占公司总股本的52.58%。

2021年11月3日,广汽集团就对外公告,基于对当前资本市场形势的认知以及对广汽集团未来发展前景的判断,控股股东广汽汽车工业集团有限公司拟在未来12个月内以自有资金增持广汽集团H股股份,增持金额在人民币5000万元到3亿元之间,且不设定价格区间。并且于2021年11月3日,广汽集团增持广汽集团H股股份,增持金额在人民币5000万元到3亿元之间,且不设定价格区间。并且于2021年11月3日,广汽集团增持广汽集团H股股份,增持金额在人民币5000万元到3亿元之间,且不设定价格区间。

整体上看,经过近几年持续品牌调整与战略推进,广汽集团自主+合资已呈现出齐头并进、多点开花的局面。广汽传祺“混动化+智能化”双核驱动战略清晰,广汽集团新能源车发展载体——广汽埃安更是以倍增态势持续高速发展。合资品牌



新品投放速度加快以及产品结构不断优化,持续受到市场热烈追捧,广汽本田、广汽丰田、广汽三菱电动车战略加速落地,纯电动车型陆续推出,将持续为广汽集团产销高增贡献增量。

此次控股股东增持广汽港股也有利于提振公司市场信心,在对广汽集团港股股价形成一定支撑作用的同时,也有利于持续维护中小股东利益和市场稳定。当前,市场情绪受到各类因素交织影响,股价持续波动。

4月,汽车市场受到全国多点散发疫情扰动,产销表现普遍受到冲击,广汽集团4月单月产销也受到一定影响。作为国内产业链最完整的汽车集团之一,广汽集团灵活应对、快速调整的能力较强。集团及旗下企业全力保供供应链稳定,一系列积极举措之下,生产开始趋于稳定、销售也逐步恢复。与此同时,广汽集团也正从长远计划、化危为机,针对此次疫情中受影响的环节,补齐供应链薄弱环节,全面提升产业链稳定水平。

中国品牌车企 占领新能源车市场高地

创新驱动

文/图 羊城晚报记者 刘佳宁 张爱丽



华为技术有限公司常务董事、终端BG CEO、智能汽车解决方案BU CEO余承东介绍车型相关亮点

在纯电车、智能化、网联化等技术发展趋势大潮中,自主品牌以科技创新为驱动,在全球汽车市场实现了“弯道超车”。

来自乘联会的数据显示,2022年3月新能源乘用车市场上自主品牌独领风骚。乘联会表示,比亚迪纯电动与插电混动双驱动夯实自主品牌新能源领先地位;上汽集团与广汽集团为代表的传统车企在新能源板块表现相对突出。厂商批发销量突破万辆的企业有13家(较去年同期增2家),其中:比亚迪104338辆、特斯拉中国65814辆、上汽通用五菱51157辆、奇瑞汽车21817辆、广汽埃安20317辆、长安汽车15624辆、小鹏汽车15414辆、长城汽车15057辆、吉利汽车14166辆、哪吒汽车12026辆、理想汽车11034辆、上汽乘用车10880辆、零跑汽车10059辆。

从数据中可见,自主品牌已经占领新能源车市场高地,市场人士认为,加大技术创新突破能力,这一领域优势有望持续保持。

得益于强大的创新驱动引擎,5月9日,长城汽车发布最新产销数据,2022年1-4月,长城汽车共销售337277辆,4月销售53777辆,海外销售7733辆。其中,15万元以上车型销售占比达18.7%,基于柠檬、坦克和咖啡智能三大技术品牌打造的车型销售占比已达66.2%,智能化车型占比已达89%。

同时,汽车智能化时代,软件硬件共同进阶成为显著特征。5月7日,定位为高阶智能驾驶纯电轿车的极狐阿尔法S全新HI版上市,北汽集团副总经理、北汽新能源董事长刘宇,华为技术有限公司常务董事、终端BG CEO、智能汽车解决方案BU CEO余承东出席发布活动。据介绍,极狐阿尔法S

全新HI版,是全球首款搭载HI华为全栈智能汽车解决方案的量产车、全球首款支持城市道路高阶智能驾驶的量产车、全球首款搭载华为智能座舱-鸿蒙车机OS的高端纯电量产轿车。华为技术有限公司常务董事、终端BG CEO、智能汽车解决方案BU CEO余承东说:“极狐阿尔法S全新HI版是Huawei Inside模式的首款量产车,必将开启电动汽车的智能化时代。”

据了解,极狐汽车率先牵手华为,共建“1873戴维森创新实验室”,将ICT技术与智能网联深度融合,实现了从核心技术到营销终端全生命周期的深度合作。极狐阿尔法S全新HI版,正是北汽新能源三电技术、平台技术、整车制造能力,与华为ICT技术相结合的结晶。在极狐阿尔法S全新HI版的研发过程中,双方工程师合作超过1200天,泛化测试里程超百万公里,在激光雷达的布置、5G天线的集成等众多方面实现技术首创和领先,在性能、品控、成本以及智能汽车量产应用方面起到重要推动作用。

观点 组合拳 打通汽车消费堵点

文/南辰

作为全球规模最大的汽车社会,畅通国内汽车消费循环是一道必答题,地方治堵的“小算盘”要服从国家战略的大逻辑。

鼓励汽车消费的重磅组合拳来了!国务院办公厅日前印发《关于进一步释放消费潜力促进消费持续恢复的意见》(以下简称《意见》),明确提出破除限制消费障碍壁垒,包括稳定增加汽车等大宗消费,各地区不得新增汽车限购措施,已实施限购的地区逐步增加汽车增量指标数量、放宽购车人员资格限制,鼓励除个别超大城市外的限购地区实施城区、郊区指标差异化政策,更多通过法律、经济和科技手段调节汽车使用,因地制宜逐步取消汽车限购,推动汽车等消费品由购买管理向使用管理转变。笔者认为,这一要求剑指长期以来阻碍汽车消费的堵点,有助于在汽车消费领域真正打通国内循环,是拉动实体经济、促进就业的关键一招,必须不折不扣落实到位。

不仅国办出台《意见》,4月13日召开的国务院常务会议也鼓励汽车、家电等大宗消费,强调各地不得新增汽车限购措施,已实施限购的逐步增加汽车增量指标,支持新能源汽车消费和充电桩建设。近日发布的《中共中央 国务院关于加快建设全国统一大市场的意见》,也提出要破除地方保护和区域壁垒。

笔者认为,之所以要出组合重拳,是因为各地出台的限购政策阻碍了汽车消费的增长,在疫情冲击零部件供应链、上游原材料和芯片涨价潮等多重压力下,汽车消费端形成的“限购血栓”使汽车业拉动经济和就业的作用大打折扣。

不光剑指汽车限购,《意见》还提出,建立健全汽车改装行业管理机制,加快发展汽车后市场。全面取消二手车限迁政策,落实小型非营运二手车交易登记跨省通办措施。对皮卡进城实施精细化管理,研究进一步放宽皮卡进城限

制。笔者认为,上面这些举措也都入穴精准,瞄准桎梏汽车消费国内大循环和汽车产业转型升级的“拦路虎”。面对这些盘踞山头多年的“拦路虎”,应进一步解放思想,实事求是,瞄准改革难点发起总冲锋。

以皮卡车型进城为例,近年来,公安部、商务部等部门陆续有管理方面的利好政策出台,但仍面临不少地方管理的“路障”。作为可以帮助物流配送打通最后一公里轻型运输车辆,皮卡车型有着难以替代的低成本运输优势。如果仅从降低管理难度角度一刀切禁止皮卡进城,势必给汽车制造、销售和运输业造成不利影响。相关城市管理部门应当对皮卡车型精细化管理手段,不能为管理方便一刀切禁止其进城。

汽车消费要畅通循环,还应进一步用实打实的“放管服”举措激活汽车社会的消费潜力,让有车一族感受到“车和远方”的幸福,促进消费升级。

例如,最近经过20学时的实操培训,北京市民薛先生顺利通过了C6的增驾考试,成为北京市首个通过C6增驾考试的驾驶员。拿到C6驾照后,薛先生可以拖着他的房车合法上路外出游玩了。与美欧汽车发达国家相比,中国汽车社会虽然在车辆、驾驶人数量上保持领先,但在汽车生活体验上仍显单调。其实代步通勤之外,汽车很重要的一个作用就是扩大出行半径,拉动购车后消费,助力人们拥有更加丰富的生活体验。不管是周末山路上动感十足的机车巡游,还是长假拖着房车奔赴远方,都需要释放更多“放管服”红利,让汽车进一步成为拉动内需的发动机。

据公安部统计,截至2022年3月底,全国机动车保有量达4.02亿辆,其中汽车3.07亿辆;机动车驾驶人4.87亿人,其中汽车驾驶人4.50亿人。作为全球规模最大的汽车社会,畅通国内汽车消费循环是一道必答题,地方治堵的“小算盘”要服从国家战略的大逻辑。

宝马集团首席财务官: 中国今后数年都将保持全球最大新能源车市场

“中国已成为电动汽车的全球领导者,数字化的关键驱动力。”德国宝马集团首席财务官、负责中国事务的董事尼古拉斯·彼得日前表示,在今后数年内,中国都将是全球最大新能源车市场,也是宝马面向电动化、数字化和可持续发展转型过程中的最佳选择与最优伙伴。

现阶段,宝马集团正在加速推进电动化。彼得表示,2022年,宝马计划将纯电动汽车全球销量在2021年基础上翻一番。这一计划的实现,离不开中国新能源车市场。

2021年,中国新能源车销量同比增长约1.6倍。看好这一态势,彼得将2025年宝马在中国市场总销量中的纯电动汽车比例定在25%。

彼得告诉记者,宝马“以中国为家”,加速电动化转型。今年第一季度,宝马在中国市场纯电动汽车销量是去年同期的3

倍。5月5日,专为中国市场量身打造的全新宝马i3于沈阳生产基地里达工厂正式下线。同时,宝马也在不断扩大在中国市场的电动汽车产品组合。目前,宝马向中国客户提供5款纯电动车型,到2023年将达到约13款。

普华永道会计师事务所德国子公司日前发布的研究报告显示,今年第一季度,全球纯电动汽车销量同比增长107%，“主要归因于中国市场”。在这个季度中,中国市场售出纯电动汽车占全球纯电动汽车销量的三分之一。报告还显示,德国汽车制造商在中国市场纯电动车领域成绩显著,德国车企在中国纯电动车市场份额增至4%,比去年同期翻了一番。

彼得表示,从长远来看,中国仍将是世界上最大的汽车市场。他说,中国政府促进消费的政策措施,“对整个市场非常重要”。(据新华社)



4月29日,人们在瑞典举办的车展上参观宝马电动车 新华社发