

# 纯电、混动多路径发展 广东汽车产业 均衡进阶



视觉中国供图

羊城晚报记者 胡彦

“建议适度扩大‘双碳’补助范围。”希望政府层面能协调发展燃油、混动、电动三种动力，尤其在HEV市场要给予政策支持。“促进汽车制造向HEV、PHEV等方向发展。”

近日，广东汽车产业高质量发展沙龙在广州举行，协会、专家学者与行业领军人物齐聚一堂，现场思维激荡。本次沙龙主题为“携手共谋新发展，激发车市新活力”，旨在为促进广东汽车产业高质量发展建言献策，并打造高水平政企学交流平台。

在场专家表示，新能源车种类丰富，包括电动、氢能、混动和纯电动等，要让不同的能源形式在市场上百花齐放，让市场充分竞争。在刺激汽车消费方面，多位人士表示希望运用补贴的手段，覆盖燃油、混动、纯电动等车型，这既是回归车市的呼唤，也是实现减碳的重要途径。

## A

### 内燃机追平国际领先水平 行业向快速发展要质量

作为全国汽车制造和消费的第一大省，2022年全年，广东汽车产量415.37万辆，其中，新能源汽车产量为129.73万辆；汽车工业销售产值破万亿元。广东省的汽车产销已经连续6年全国第一。

随着新能源汽车的快速发展，我国新能源汽车产业进入了规模化、高质量快速发展的新阶段。乘联会最新数据显示，新能源汽车渗透率未来仍会快速提升，2022年车企整体经营状况表现不俗。

作为全国新能源汽车发展的尖子生，广东新能源汽车产业总体规模呈现快速扩张。2022年，全省新能源汽车产量约130万辆，同比增长140%，占全国新能源汽车份额约18%。换句话说，全国每6辆新能源汽车便有一辆是广东造，每分钟

便有约2.4辆新能源汽车驶下生产线。

比亚迪、广汽集团两大巨头，加上蔚来、小鹏汽车等明星选手，不断修炼自研技术，支撑着广东的新能源车在国内独占鳌头。例如，在活动圆桌对话环节，广汽研究院动力总成技术研发中心副主任祁宏钟提到，以广汽为代表，国产内燃机至少都是排量2.0L(升)以下的水平，已经追平了国际领先水平。

在快速发展之余，一些问题和风险也随之产生。从销售端来看，广东省汽车销量一二月份是44.5万辆，同比下降14.5%。同时，新能源汽车行业也面临核心零部件供应短缺较大的难题，新能源汽车产量规模的快速扩大或将进一步加大产业链的上游压力。

## C

### 纯电混动多路径协同 望政策支持HEV市场

当前，汽车产业加速向“新四化”转型升级，无论是从实现“双碳”目标、能源安全、产业均衡发展的角度来分析，还是从消费市场的观点来看，坚持纯电动、混合动力多路径发展都是更为合理的选择。

广东拥有最丰富、最便捷的汽车动力能源使用环境，能够适应不同的“补能”生态。与专家共识认为，纯电动、混合动力汽车“两翼齐飞”的发展格局，更为适合广东汽车产业的平稳发展，能为广东汽车产业提供更稳定、更充沛的长期动能。

从产业角度来看，韩永辉分析，广东汽车行业有很好的基础，特别是具备推动HEV、PHEV等各种类型的混合动力汽车发展的能力，先天产业体系非常完备，技术水平成熟度全国领先。在这种产业基础和结构状态下，直接传统的燃油车转向纯电动汽车可能并不适

合，因此采取纯电+混动双轨并行的发展思路或许更加务实、可靠。

韩永辉建议，广东应该充分利用汽车制造业的“集群效应”，推动电动和混合动力汽车的齐头并进。利用广东汽车行业集群效应，推动传统汽车与新能源汽车制造的有机融合，促进汽车制造向HEV、PHEV等方向发展。

混合动力汽车，尤其是HEV汽车可以满足更多用车场景，减少用车端的充电难题。HEV汽车还拥有高效减碳、普及面广等优势，是汽车产业高质量发展的重要组成部分。

在圆桌对话环节，祁宏钟也表示，当前新能源车和HEV正好呈现出互补关系，希望政府层面能协调发展燃油、混动、电动三种动力，尤其在HEV市场要给予政策支持。

## B

### 适度扩大“双碳”补助 给企业以中长期导向

“新能源汽车和减碳之间的关系可能不是完全等同的，它是最主要的途径之一。也就是说，为了实现减碳，需要同步开发多条路线。”祁宏钟点明，新能源汽车的概念应该回归本源，即通过新能源车车辆的开发和使用，真正实现全社会的减碳和降碳目标。

“我们认为补贴是最快见效的政策之一。”沙龙上，广东省汽车流通协会会长严斐表示，目前新能源汽车的销售在全省汽车销售中占比只有约24%，绝大部分仍然是燃油车。因此，希望补贴能够覆盖燃油、混动、纯电动等多种车型，让消费者有

更充分的选择。

针对补贴问题，广东外语外贸大学教授、珠江学者韩永辉建议，广东应该不断提升制度平等化水平，引导各类车企合理开发产能。他提出，广东可以探索“双碳”政策补助的范围，将汽车产品在全生命周期内的碳排放量作为产业政策支持补助的重要判断标准，实现自主车企与合资车企、纯电与混动汽车的同等待遇，激发市场主体活力。

祁宏钟还提到，企业需要一个中长期的导向，而不是按年度确定。比如，以减少碳排放量为目标来推出政策，支持购车和使用。可以在购车环节和使用环节都提供政策支持，例如一些限行措施和交通费用的补贴。

另外，广东可以重点关注汽车产能利用率、库存量等数据，加强对汽车市场形势研判分析，并基于分析结果对现有汽车产业政策体系进行科学适度的动态调整，引导广东汽车产业均衡化发展。

## D

### 混动得到市场青睐看好 去年销量同比猛增150%

这种互补关系也在市场呼声中得到了印证。艾媒咨询首席执行官张毅表示，新能源汽车已进入大规模产业化新阶段，纯电无法完全满足消费者的长途出行需求。

以广东为例，张毅分析，约40%的电车用户原本是燃油车的车主，或者他们基本上拥有两辆或以上的车。对这些车主的追踪研究结果显示，大家都认为油车是用来跑长途的，电车是用来跑短途的。考虑到消费者长短途的兼顾，以及用车端的配套，混动汽车也许是一个比较合适的选择。

张毅表示，新能源汽车已进入大规模产业化新阶段。混动去年增速领跑市场，2022年销量为151.8万辆，同比增长150%。混合动力汽车和纯电动汽车被消费者认为是最有发展前景的两类新能源车型。各大自主品牌均在混合动力汽车领域布局，技术创新使得自主品牌混合动力汽车价格落至合资燃油汽车的价格区间。这是2021年—2022年混合动力汽车得以“放量”增长的核心。

## 2023上海车展 已开通电子售票

将于4月18日至27日举行，观众须提前购买并实名认证

羊城晚报记者 潘亮

4月11日，据上海国际汽车工业展览会官网发布，第二十届上海国际汽车工业展览会(以下简称“2023上海车展”)将于4月18日至27日在国家会展中心(上海)精彩亮相。信息发布当天起至4月17日24时，开展电子门票销售。观众可通过上海车展官方购票小程序，提前购买和完成实名认证，展会现场不销售当日票。

据悉，2023上海车展展出总面积超过36万平方米。展会日程安排上，4月18日至19日为媒体日，仅接待海内外新闻媒体；4月20日至21日为专业观众日；4月22日至27日为专业、公众观众日。

2023上海车展是由中国汽车工业协会、上海市国际贸易促进委员会、中国国际贸易促进委员会汽车行业分会联合主办，以“拥抱汽车行业新时代”为主题的本届展会将更深度探寻汽车产业低

碳转型实施路径；更聚焦打造优化产业链供应链布局的交流合作平台；更直观展现汽车文化与时尚元素交融带来的感官冲击；更着力构建以科技创新和融合创新为核心驱动的汽车产业生态圈，链接世界，跨界协作，描绘未来汽车给人们生活带来的无限可能。

据了解，上海国际汽车工业展览会创办于1985年，每两年举办一次，至今已成功举办十九届。上海车展已成为中国最权威、国际上最具影响力汽车大展之一。30多年来，见证汽车工业的欣欣向荣和中国汽车市场的迅猛发展，为中外车企构筑起广泛交流与合作的平台，也为汽车爱好者打造了汽车文化的盛宴。上海汽车展不仅汇集了来自国内外的汽车品牌、生产企业，更是本地区乃至中国汽车产业彰显其勃勃生机与雄厚实力的绝佳舞台。



往届上海车展现场(资料图片)

## 湛江机场高速 2023年通车段进入路面施工

文/图 羊城晚报记者 王丹阳 通讯员 粤交集宣 李俊禧

近日，广东交通集团所属湛江机场高速传来消息，项目2023年通车段已完成路面基层试验段摊铺施工，进入路面施工阶段。

湛江机场高速全长约25公里，分两期展开建设，其中一期工程长约18公里，2022年已开通

行段5公里，剩余部分计划2023年建成通车。

目前，湛江机场高速已实现了湛江吴川机场航站楼与云湛高速、吴川支线等路段的连通，2023年通车段开通后，位于湛江市的国道G228也将通过新高速连通粤西空港，市民出行将有更多选择。



湛江机场高速2023年通车段俯瞰图

## 一季度我国新能源汽车 产销量同比稳步增长

近日，记者从中国汽车工业协会获悉，1至3月，我国新能源汽车产销量分别达165万辆和158.6万辆，同比分别增长27.7%和26.2%，市场占有率达26.1%。

据中国汽车工业协会副秘书长陈士华介绍，1至3月，我国汽车产销量分别达621万辆和607.6万辆，同比分别下降4.3%和6.7%。目前，国内有效需求尚未完全释放，汽车消费恢复还相对滞后。

中汽协发布数据显示，3月，我国商用车产销量均达43.4万

辆，环比分别增长37.1%和34.2%，同比分别增长20.4%和17.4%。“伴随经济持续回升，基建项目陆续开工，加之出口延续良好表现，商用车市场已显现回暖迹象。”陈士华说。

陈士华表示，机遇和挑战并存，一季度我国汽车行业进入促销政策切换期，多重因素叠加使汽车行业经济运行总体面临较大压力。同时，新能源汽车产销形势喜人，加之汽车出口势头迅猛，业界对今年汽车产业发展充满信心。(新华社)

## 丰田宣布加快电动汽车发展战略

“电动化”如今已经成为汽车行业发展的大方向。近日，日本丰田汽车公司在东京举行新社长佐藤恒治就任以来的首次记者会，宣布加快电动汽车发展战略，拟在2026年前将丰田电动汽车全球销量提高到每年150万辆。

佐藤当天表示，除了继续重视混合动力汽车发展、加速电动汽车发展战略外，公司还将持续推进燃料电池汽车、氢燃料电池汽车的研发。(新华社)

此间媒体和专家普遍认为，对于在电动汽车领域发力较晚、2022年全球电动汽车销量仅为2.4万辆的丰田公司来说，新发展战略意味着未来4年丰田电动汽车销量将提高60多倍，是丰田新领导层将大力发展电动汽车的重要信号。

丰田表示，将组建全新研发团队，努力降低新车开发成本。在2026年前，丰田将推出10款新的电动汽车车型。

此前，丰田电动汽车主要在中国及日本国内工厂生产。2025年起，丰田将在美国生产电动汽车，面向美国市场推出三排座多功能运动型电动汽车。

## 国内电动自行车保有量逾3亿辆 头盔“新国标”将于7月执行

羊城晚报记者 王丹阳

摩托车、电动自行车驾乘人员头盔是道路交通事故中降低驾乘人员头部伤害的重要装备。今年央视举办的“3·15”晚会上曝光的不少销售劣质头盔的现象，让人触目惊心。

4月3日，在公安部举行新闻发布会上，集中发布了百项公共安全行业标准。于近期批准发布，将于今年7月起执行的GB811-2022《摩托车、电动自行车乘员头盔》国家标准，首次将电动自行车乘员(包括驾驶人及乘坐人)头盔类型和技术要求纳入标准，解决了以往无标可依的问题。

据公安部新闻发言人介绍，我国摩托车保有量已近1亿辆，电动自行车保有量超过3亿辆，已成为百姓日常出行的重要交通工具。据统计，摩托车、电动自行车道路交通事故中因颅脑

损伤导致死亡的人数占总死亡人数的80%以上，佩戴安全头盔可以有效降低头部损伤和致死风险。

将于今年7月1日起开始实施的新版国标，是电动自行车乘员头盔领域的第一项强制性国家标准。该标准对固定装置稳定性、佩戴装置强度、吸收碰撞能量、耐穿透、护目镜等方面进行了严格规定，将全面替代2010年版的《摩托车乘员头盔》。

这一标准是由市场监管总局会同公安部、工业和信息化部，组织全国道路交通安全管理标准化技术委员会和相关技术机构制定。

发布会上，针对此次标准修订，市场监管总局相关负责人介绍，该标准适用于摩托车、电动自行车驾驶人及乘坐人员佩戴的头盔。本次修订有以下三个特点：一是扩大适用范围，在

原有摩托车头盔的基础上，首次将电动自行车乘员头盔类型和技术要求纳入标准，填补了标准空白，解决了无标可依的问题。

二是细化产品规格同时，结合中国人的头部形状特征，将头盔尺寸细化产品规格由3类增加至5类，兼顾未成年人和成人的佩戴要求，在头盔形状上提出全盔、3/4半盔、1/2半盔三种类型，适应不同季节的使用需求。此外，提升佩戴的舒适性。

三是提高了安全要求，如增加护目镜耐磨性、头盔表面强度等指标，完善了固定装置稳定性、佩戴装置强度、吸收碰撞能量性能、耐穿透性能等要求。

### 相关链接

### 为什么要实施“新国标”头盔

目前，市场上各大品牌电动车门店在售或随车赠送的头盔，大多数都无生产厂家标识，无3C合格证，每顶头盔的售价在几十元不等。

同时，消费者普遍认为电动自行车行驶速度慢(新国标规定时速不超过25公里)，遇到突发情况时，自认为有能力及时避险。但遇到事故发生时，大大超出了驾驶人应急反应时间，造成不可估量的直接伤害。

此外，在一些电动自行车交通事故中，伤者虽然正确佩戴了头盔，但伤情却较重，是因为其佩戴的电动自行车头盔结构简单，其中缺少了起关键作用的缓冲层内衬，不但无法保护骑车人员的安全，甚至造成了更严重的二次伤害。

因此，为了不让“救命头盔”沦为“夺命凶器”，首先要有所依据，才能依据该标准对企业的产品实施有效监管。

