



广汽飞行汽车 资料图

中国每10辆汽车中,有一辆产自广州

文/羊城晚报记者 张爱丽

近日,以“能源新时代·智联新生态”为主题的第十五届中国(广州)汽车零部件论坛顺利举办。该论坛由国家智能汽车零部件质量检验检测中心主办,相关企业代表、行业专家、学者共360人出席。

广东是全国第一大经济大省,广东的汽车产业也当仁不让,广东省行业协会秘书长

黄永生在论坛上指出,2022年全省汽车产业营业收入近1.2万亿元,占全国的12.9%。今年1-8月,全省汽车产销分别完成305.1万辆和301.9万辆,占全国16.7%,其中新能源车辆产销分别完成146.7万辆和144.6万辆。目前全球新能源汽车产业发展进入了新阶段,黄永生建议广东汽车行业应积极发挥大湾区

产业集群优势,在新能源化转型、关键核心技术创新、产业链重构、基础设施建设、国际化开拓等方面加快转型升级。

广州市智能网联汽车示范区运营中心主任吴征明则在论坛上表示:“中国每10辆汽车中,有一辆来自广州。”广州作为广东省内乃至全国汽车产业的先行地,吴征明指出广州在汽

车产业发展上正在由“汽车之城”向“智能网联汽车之城”发展。早在2021年,广州就在全率先提出智能网联汽车“混行试点”的工作理念,全面启动“1+1+N”混行试点下自动驾驶示范运营政策体系建设工作。在智能网联汽车道路测试方面,截至目前,广州总计开放505条测试道路,双向里程合计1913.58公里。

而作为广州汽车行业中的头部企业代表之一,广州汽车集团股份有限公司广州研究院智能网联技术部负责人徐伟表示,在智能网联方面,广汽以车云一体化集中式电子电气架构“星灵架构”为基础,通过云平台和大数据赋能,突破智能驾驶、智能座舱技术,同时持续推进智能网联核心零部件自主研发及产业化。

远超插电混合动力、增程式车型

新能源汽车中纯电车超七成

有专家指出,中长期看纯电动的优势会越来越明显

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

新能源汽车市场中,纯电份额已远超插电混合动力、增程式车型。据公安部统计,截至今年9月底,全国汽车保有量3.3亿辆,前三季度新注册登记汽车1817万辆。其中,新能源汽车保有量达1821万辆,前三季度新注册登记519.8万辆,同比增长40%,占汽车新注册登记量的28.6%;一季度、二季度、三季度新注册登记新能源汽车分别为144万辆、170.9万辆、204.9万辆。纯电动汽车保有量1401万辆,占新能源汽车总量的76.9%。

另从城市来看,截至9月底,全国有90个城市的汽车保有量超过100万辆。其中,成都、北京、重庆汽车保有量超过600万辆,上海、苏州汽车保有量超过500万辆,郑州、西安、武汉、天津、东莞、深圳、杭州汽车保有量超过400万辆。



第134届广交会设立的“新能源汽车及智慧出行”展区吸引不少目光 羊城晚报记者 潘亮摄



纯电车型已经成为企业面向未来的重要战略布局

纯电汽车保有量激增

值得注意的是,新能源汽车保有量达1821万辆,而前三季度新注册登记的就有519.8万辆,可见新能源车的增长幅度非常惊人。其中,纯电动汽车保有量达1401万辆,占新能源汽车总量的76.9%,远远超过了同为“新能源”的插电混合动力、增程式车型。

这与外界普遍认知或有所不同。长期以来,充电不方便、充

电等候时间长、没有私人充电桩等客观因素成为制约纯电车发展的瓶颈,尤其是在二、三线城市乃至广大乡村,毕竟长期经营充电桩才能盈利。因此即使是有政策鼓励,各大企业也只会优先布局在新能源车集中程度更高的大城市和超大城市,因为使用频率高、周转率高,营收才能得到保障。相比而言,新能源车密度更小的地方,充电桩在大部

分时间可能闲置,而在使用高峰期又供不应求,相应的维护和服务也跟不上,导致十个桩九个坏,最后恶性循环,新能源车密度更小的地区的消费者使用纯电车意愿较低。

不少汽车企业发力插混、增程电动车型

此种情况下,不少汽车企业发力插电混合动力、增程式车型汽车。在此前举行的中国电动汽车百人会论坛(2023)专家媒体交流会上,中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高就表示,插电混动跟增程式电动在技术上都属于同一种体系。区别在于,进入亏电状态运行时插电混动和增程电动不一样,增程式电动实际上是亏电之后就进入了串联式混合动力的工作模式,发动机不能直接驱动车轮的,而是发电。插电混动的运行是一种混联模式,既

可以串联,也可以并联,也就是说发动机不仅可以发电,也可以与电机共同驱动车辆(并联),甚至单独驱动车辆。如果亏电了,插电式车在城区就串联,在高速公路很可能是并联或者发动机直接驱动,因为高速公路串联的经济性不好,而串联在城区的经济性是不错的,也就是说插电式混动的选择性更强,对工况适应性更好,油耗降低的能力当然是更好。

基于此,近年来,比亚迪、长安、吉利、长城等自主品牌企业也纷纷把插混车型做大。因为插混技术门槛更高,企业有发动机研发基础,能把技术要求更高的混动系统做得运作平顺,油耗也低。也有不少企业选择增程电动,避开发动机问题,尽管增程在馈电时油耗更高但是用纯电时的感受也不错。只要是绿牌,只要智能化,消费者都会接受。

只是如今显示出来的纯电车保有量在七成以上,反映出许多现实和想象的差异。比如,网

约车的突出贡献。由于网约车基本只用纯电,哪怕每天充两次电,也只有纯电才能将经营成本压到最极致。另一方面,接受纯电动车的用户,有一部分是家里已经有燃油车,由于实力允许,还会多买一辆甚至两辆三辆纯电车。最后,曾经体验过插混车的用户也会转到纯电车,毕竟纯电车实际续航都能达到400公里以上,对城市出行来说已经够用,经济性最佳。所谓插混续航超1000公里,也是在放大与迎合不成熟消费者的焦虑。因为插混的本质就是能用电的油车,油车本身又何必有补能担心。

另外,乘联会数据显示,今年上半年中国新能源车出口80万辆,其中出口欧洲的纯电占了30.8%,而插混占了2.7%;出口亚洲的纯电占了33.4%,插混占了2.3%;出口北美的纯电占了17.2%,插混占了0.8%。新能源面前,国外市场对新能源的判断和价值取向,也能为企业发展方向提供参考。

中长期纯电动优势或愈发明显

那么,插电混合动力、增程式车型未来的发展前景又如何?欧阳明高认为,插电式混动和增程式电动发展肯定是一个上升的趋势,占比会有所提升,其中价格在10万-20万元的家用主流车型会比较多。高端车30-40万元大型的SUV,也是增程式电动和插电混动的一个重要的市场。插电混合动力、增程式车型在新能源车总量占比提升到30%-35%是有可能的。

但是从中长期看,他认为,电池商业模式创新和技术创新的空间很大,电池购置和使用的综合成本还会持续下降;随着慢充桩的普及以及高速公路超级快充的部署,将来充电可以比加油更方便;同时纯电动车在城区运行比插电混动和增程电动还要好;还有新能源电力的发展和车网互动技术的实施使电动汽车电池可以作为储能装置获取收益,以及油耗、排放和碳税的加严等。

所以欧阳明高判断,中长期看纯电动的优势会越来越明显。2030年后,插电混动和增程电动会逐步退出市场,比如欧盟通过的2035年燃油车禁售规定中就包括了插电混动和增程电动。

广汽集团投资滴滴自动驾驶

羊城晚报讯 记者戚耀琪报道:10月12日,广汽集团发布公告,董事会审议通过了《关于投资滴滴自动驾驶公司的议案》。同意全资子公司广汽资本有限公司与广州开发区投资集团有限公司按同等比例共同出资设立专项基金,投资滴滴自动驾驶(Voyager Group Inc.)不超过1.49亿美元。

本次投资将支持滴滴自动驾驶持续加大技术研发投入,加快推进产品应用以及产业链的开放合作,建设开放、可持续的产业生态平台,加速推进自动驾驶的规模化和商业化应用。

广汽集团副总经理、广汽资本董事长郁俊表示,在国家汽车产业“新四化”发展战略下,广汽集团在智能制造、自动驾驶方面走在行业

最前端。滴滴在自动驾驶领域,尤其是自动驾驶技术和场景数据体系的领先实力在业内有目共睹,期待和滴滴自动驾驶一起推进交通和汽车产业变革。

滴滴出行CTO兼滴滴自动驾驶CEO张博表示,广汽集团是汽车行业的领军企业,也是全球新能源领域的领跑者,广汽集团的大力支持,将有助于滴滴自动驾驶加快构建开放、可持续的共享出行网络,为用户提供安全、便捷、高性价比的自动驾驶出行服务。

据悉,滴滴自动驾驶专注于共享出行场景下的L4级自动驾驶技术研发、产品应用及相关业务拓展,滴滴自动驾驶已经连续安全运营超1200天,在广州和上海的运营区域内实现混合派单。

九月汽车产销创新高 出口拉动作用显著

记者近日从中国汽车工业协会获悉,9月,国内汽车产销量均创历史同期新高,汽车出口延续良好表现。业内人士指出,在相关政策以及企业新品上市等利好因素的带动下,市场总体呈现“淡季不淡,旺季更旺”的态势,出口发挥了显著的拉动作用,预计全年汽车产销有望实现历史性突破。

根据中汽协数据,今年9月,中国汽车产销分别完成285万辆和285.8万辆,环比均增长10.7%,同比分别增长6.6%和9.5%。其中,汽车国内销量241.4万辆,环比增长11%,同比增长4.5%;汽车出口44.4万辆,环比增长9%,同比增长47.7%。

中汽协副秘书长陈士华表示,9月中国汽车产销量创造历史新高,预计伴随各项促汽车消费、稳行业增长政策持续落地,效应不断累积,将对四季度汽车市场形成有力支撑,有助于汽车行业实现全年稳增长目标。

“在燃油车购置税减免等相关政策的刺激下,今年二、三季度中国汽车市场呈现出超预期的良好发展态势。刚刚开始的四季度也非常值得期待,期望有机会全年产销超越2017年2888万辆,实现历史新高。”中汽协总工程师许海东表示。

新能源汽车方面,数据显示,9月,中国新能源汽车产销同样创新高,分别完成87.9万辆和90.4万辆,同比分

别增长16.1%和27.7%,市场占有率达到31.6%。1月至9月,新能源汽车产销分别完成631.3万辆和627.8万辆,同比分别增长33.7%和37.5%,市场占有率达到29.8%。

“今年年初预计新能源汽车销量900万辆,根据现有数据,基本上可以确定今年能够顺利完成目标。”陈士华说。

乘用车市场信息联席会秘书长崔东树表示,近期各地促消费政策持续在线,各类车展等线下活动蓬勃开展,拉动消费效果持续体现。随着天气转冷和秋收完成,返乡农民工增多,农村地区的购车热情会逐步释放,新能源车和中低端燃油车市场也会逐步升温。

值得关注的是,出口在中国汽车产销中发挥了越来越大的作用。9月,中国汽车出口44.4万辆,环比增长9%,同比增长47.7%,其中,新能源汽车出口9.6万辆,环比增长6.5%,同比增长92.8%。1月至9月,汽车出口338.8万辆,同比增长60%,新能源汽车出口82.5万辆,同比增长1.1倍。

“今年汽车总体出口延续去年年末强势增长特征。同时,伴随着中国新能源的规模优势和市场扩张需求,中国制造新能源产品品牌越来越多地走向国门,在海外的认可度持续提升,加上服务网络不断完善,新能源出口市场仍然向好,前景可期。”崔东树说。

许海东指出,近年来中国汽车出口不断增长,对于中国汽车产业发展发挥了重要的拉动作用。“从目前的情况来看,中国汽车产品正具备越来越强的市场竞争力和认可度,在全球市场占有率越来越多的市场份额。”(新华社)

民航冬春航季即将开启

恢复和增加国际航班是趋势之一

国际航线或是冬春航季新增重点

飞常准发布的数据显示,截至10月15日,中国累计执行国际及地区客运航班27.83万班次,同比增长875%,但与2019年同期相比下降64%,说明国际及地区航班仍有很大的增长空间。

在近日印发的《关于释放旅游消费潜力推动旅游业高质量发展的若干措施》中,“恢复和增加国际航班”被多次强调指出。民航局局长宋志勇在半年工作会上也曾表示,预计下半年国际航空客运市场将加快恢复,国际客运航班量有望恢复至疫情前的60%-65%。

由此可见,恢复和增加国际航班将是新航季的趋势之一。事实上,部分航司披露的冬春航季航线计划也印证了这一点。

国航近日宣布,将持续恢复或加密欧洲航线,从10月29日起,陆续恢复或加密深圳宝安-法兰克福、北京首都-法兰克福、北京首都-巴黎、北京首都-马德里等航线;南航方面透露,将于10月31日至11月14日,在CZ305/6广州-奥克兰往返航线的基础上,新增CZ335/6航线;东航计划在冬春航季期间,将MU735/6(上海-悉尼往返航线)、MU739/40(上海-墨尔本往返航线)加密至每天一班。

地区航线方面,南航表示,10月31日起新增CZ3023/4郑州-台北桃园往返航线,四川航空表示10月29日起将重庆-台北松山航线增至每周三班。

新闻加点料:

根据不同地区淡旺季需求和前一季航班市场反馈需求,中国民航系统每年进行两次航班计划调整:每年3月的最后一个完整周的星期日至10月的最后一个完整周的星期六,执行夏秋季航班计划;10月的最后一个完整周的星期日至第二年3月的最后一个完整周的星期六,执行冬春季航班计划。据此安排,10月29日,中国开始执行2023年冬春航季的航班计划。

中秋国庆节后 国内机票价格降幅超三成

火爆的中秋国庆长假过后,机票价格普遍大幅下跌,错峰出行的旅客迎来重大利好。根据航班管家App的数据,中秋国庆节后,国内机票经济舱均价下降至550元,同比“十一”假期下降超过三成,降幅为32%。多条热门航线以及热门城市的机票价格下降趋势明显。

例如,10月18日发出的上海至青岛机票,票价最低为290

元;10月23日发出的上海至大连机票最低价为150元;10月18日发出的上海至哈尔滨机票最低价格为160元,仅为全价票的0.6折。

此外,国际目的地机票价格降幅也很明显。10月22日从广州出发至曼谷直飞机票不含税最低价格仅为219元;10月21日天津出发至首尔的直飞机票最低不含税价格仅为244元;10月19日深圳至吉隆坡直飞不含税最低价格仅为237元。

(李志文)