



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，广东省汽车行业协会秘书长

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，全省汽车产业分别完成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“汽车之城向智车之城”发展。早在2021年，广州就在全国率先提出智能网联汽车“混行试点”的工作理念，全面启动“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。

远超插电混合动力、增程式车型

新能源汽车中纯电动车超七成

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，纯电动车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。



纯电动汽车保有量激增

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

在这种情况下，不少汽车企业发力插电混合动力、增程式车型。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，对路况适应性更好，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纯电动车。同时，曾经体验过插混车的用户也会转到纯电动车，毕竟纯电动车实际续航能达到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10万-20万元的家用车主流车型会比较多。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汽车总销量占比提升到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联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。

民航冬春航季即将开启

恢复和增加国际航班是趋势之一

巴丹吉林、额济纳旗桃来、黎平3座机场。

航线方面，2023年冬春航季，中国国内客运航线共计6579条，同比净减少488条。分航线类型来看，干线航线数同比2022年冬春净增9条，航班量增长4.6%，航线密度增加1.8班次/周，进一步加密；支线航线净减少284条，航班量下降6.8%，航线密度同比持平；地方航线净减少213条，航班量同比下降14.1%，不过航线密度有所增长，周频6.3班次，同比增长0.5班次/周。

总的来说，同比2022年冬春航季，虽然总航班量在增长，但航线总数呈下降的趋势，干线饱和但连通性增强，航线密度提升，关停部分稳定性较差的非干线网络。

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，预计下半年国际客运航班量有望加快恢复，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—乌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日出发的上海至青岛机票，票价最低为290元；10月23日出发的上海至大连机票最低价为150元；10月18日出发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仅为237元。

（李志文）



东航飞行图片 通讯员 唐珩摄

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

文/羊城晚报记者 李志文

10月29日，民航将开始冬春航季航班计划。即将到来的新航季有何趋势和亮点？记者梳理发现，恢复和增加国际航班是趋势之一。

国内客运周计划11.1万班次，同比下降0.8%

航班管家发布的《2023年冬春航季国内定期客运航班数据解读》显示：2023年冬春航季，中国国内客运周计划航班量为111073班次，日均15868班次，同比2019年冬春增长23.5%，同比2022年冬春下降0.8%（日均下降134班次）；通航国内机场251座，同比2022年冬春航季净增2座，新增湘西边城、日喀则定日、山南隆子、塔什库尔干红其拉甫、漠河古莲5座，停航阿拉善右旗