

单线每53秒下线1台车、推动“智驾平权” 广东新能源汽车尽显智造势能

总策划/孙璇
总统筹/林洁 吴江 董柳
执行统筹/孙晶 林桂炎 刘佳宁
文/图 羊城晚报记者 戚耀琪 潘亮

当前，广东新能源汽车产业加速迭代升级，以埃安、小鹏为代表的本土车企，依托智能工厂夯实制造底座，深耕三电、智驾核心技术，持续推进高端配置平民化。同时，加码科创研发、前瞻布局未来赛道，实现技术突破、市场热销、产业创新多维突破，彰显南粤汽车智造的硬核实力与发展韧性。近日，记者走访多家本土车企，了解产业一线新生态。

智慧工厂窥见现代化底色

9月7日，记者步入广汽埃安智能生态工厂，耳边没有传统制造车间震耳的锤击噪音和油味，只有机械臂运转的电子低鸣声。站在参观廊道向内望去，巨大的智慧车间完整铺展在眼前。这座工厂总投资47亿元，规划年产能40万辆，单线每53秒就有一台整车完成下线，600余台工业机器人各司其职，正把抽象的“广东智造”变成触手可及的现实。

在焊装车间，机械臂整齐舞动，钢铝混合车身在这里全自动完成焊接。据悉，无需人工干预，即使在黑灯模式下也能完成微米级精度车身制造。工人更多聚焦设备监控与质量校验，人机协同重构了现代化造车模式。

三电系统是纯电汽车的核心竞争赛场，也是技术突围的关键。在技术展示区，弹匣电池2.0的整包枪击试验视频反复播放，全球首次实现电电池整包枪击不起火，打破了行业固有认知。数据显示，弹匣电池累计装车超130万台，守护用户安全行驶超500亿公里。依靠电芯耐热、安全舱隔热、极速降温、BMS实时监控四重防护体系，该技术提前5年达到新国标电池安全标准，显示出广东制造的实力与担当。

在产品展示厅，可以看到巴掌大小的夸克电驱样机，功率密度达到17.29kW/kg，最高转速可达每分钟3万转，以小巧体积释放出媲美V8燃油发动机的动力输出。搭配800V超高压快充技术，实现充电10分钟、补能450公里，精准解决用户补能焦虑。

令人心动的是，面向未来，能量密度400Wh/kg的固态电池已完成技术储备，计划今年实现量产，为品牌长续航车型迭代铺路。

在大厅当中的L4级前装量产Robotaxi实车，搭载十颗激光雷达，配备ADiGO GSD3.0高阶智驾系统，持续沉淀、迭代海量真实路况数

据，其实已经运行在广州的测试区域街头。

截至2026年，埃安智驾用户超182万，累计行驶41.98亿公里，完成551.1万次主动风险规避。海量真实路况数据持续反哺算法升级，让高阶智能驾驶技术不断下沉。

精准满足大众美好向往

广汽集团吴铂埃安BU总裁张雄对羊城晚报记者说，广东新能源汽车的技术迭代与市场需求双向奔赴，如今已经到达了新一轮的高度。埃安起步早，在规模化运营中完成技术提升与市场教育，积累了扎实的消费者认知基础。

如今，埃安积极转向C端民用市场，聚焦规模化与可持续发展，依托高性价比产品，贴合国民出行需求，继续努力让普通民众享受科技红利、解决日常出行痛点。吴铂精准面向品质消费人群，行业最新智驾技术、高端造车材料均优先落地，树立起广州汽车产业的技术标杆。

今年8月，广汽集团自主品牌销量贡献占比提升至48.49%。其中，8月份终端36383辆，同比增长34.53%，增速连续6个月保持双位数；1-8月累计销量约24.41万辆，同比大增58.37%。

加力研发布局未来赛道

如果说埃安智能工厂是广东新能源汽车量产提质的生动缩影，塔吊林立、机械轰鸣的广棠科创城，则是广东汽车产业深耕未来、向智升级的真实写照。8月31日，小鹏集团以1.236亿元竞得广棠科创城西北组团地块，计划投资10亿元建设科技园二期。从年初人形机器人产业园启动建设，到新项目落地，短短8个月，这片科创热土已集聚三大链主型项目。

2014年何小鹏在广州创立小鹏

汽车时，中国新能源汽车销量仅占汽车总销量的千分之四，十余年间，这一占比飙升至60%以上。何小鹏判断，“到2035年，新能源汽车会占到世界汽车销量的90%以上。”

在行业高速发展的浪潮下，何小鹏将新汽车定义为多领域融合的“超级融合体”，而这一理念落地为小鹏的核心发展路径：全栈自研智能驾驶、一体化压铸安全架构，以及从芯片到操作系统的全链条垂直整合。研发攻坚成为品牌核心底色，小鹏2025年研发投入约100亿元，2026年研发投入将接近150亿元，持续深耕智能汽车、人形机器人两大赛道，全力冲击产业高端价值链。

技术普惠激活产业活力

当下，汽车的“高配平民化”，正是广东新能源汽车产业发展的核心优势。埃安、小鹏等本土车企走出了双向升级路径：向上攻坚核心算法、自研芯片、一体化架构等前沿技术，抢占产业高地；向下推动高端智能配置普惠下放，让激光雷达、高阶智驾等曾经的高端专属功能，落地10万元级家用车型。埃安N60的热销就是技术普惠的最佳印证。

如今，电池安全、快速补能、智能辅助驾驶等用户核心痛点被逐一破解，新能源汽车行业竞争逻辑彻底改写。广东汽车智造不再追逐纸面参数，而是聚焦真实出行场景，让产业技术进步切实转化为千万车主看得见、摸得着的出行红利。

激烈的市场竞争，从未动摇广东车企长期技术攻坚的耐心与坚守。制造实力、科创布局、市场战果三者相辅相成、互为印证，充分彰显广东作为国内新能源汽车产业高地的深厚韧性。随着越来越多核心技术实现自主可控、落地普惠，广东新能源汽车已然告别追赶者身份，以持续的技术创新与产业深耕，不断定义行业新标准，引领中国汽车智造向上突围。



广汽埃安工厂内，机械臂工作忙

高端 访谈

广汽集团吴铂埃安BU 总裁张雄： 持续加码高阶智驾 造标杆级国民好车

去年，广汽集团正式启动自主品牌BU(Business Unit)改革，作为改革落地的关键抓手，吴铂埃安BU完成组建，两大品牌纳入同一事业部统筹运营。吴铂埃安BU总裁张雄作为“掌门人”，引领、参与了新一轮的汽车产业转型与变革。在广汽集团番禺总部，记者对话张雄。

羊城晚报：埃安是广州最早的新能源品牌之一，一台让人信任的“国民车”应该怎么造？

张雄：我们持续深耕用户用车全生命周期服务，打造品牌与用户共同成长的全新出行生活方式。扎根广东智造沃土，埃安将务实、踏实的粤企精神融入品牌发展。

在我们的规划中，真正的标杆级国民好车包含三层核心标准：一是坚守品质底线，坚持品质不妥协，无论车型定位、价格区间，始终保证车辆安心可靠、好开好用，筑牢品牌发展根基；二是坚持科技普惠，将高阶智驾、非晶合金电驱等高端车型专属技术全面下放，让普通消费者也能切实享受技术升级带来

的出行红利；三是完善用户生态，跳出单纯的产品制造，深度融入用户日常生活、实现情感陪伴。

未来我们还会以C端用户占比、用户NPS值、老用户介绍率等核心指标，作为“国民车”高质量发展的核心衡量标尺。

羊城晚报：新能源的消费者希望“智驾平权”，技术和成本上能做到吗？

张雄：当前技术迭代与产业规模化已经重构了智能造车的成本逻辑。任何新技术在发展初期往往成本高昂，但随着大模型算法持续迭代成熟、产业链不断完善，汽车智能化的高成本壁垒正被彻底打破。

曾经单价上万元的激光雷达、动辄一两万元的智驾算力硬件，如今成本大幅下探，主流算力平台的硬件成本越来越亲民。同时，行业规模效应持续释放，整车与上下游零部件的分摊成本同步降低。更关键的是，大模型与AI能力的升级，让智驾系统摆脱过去“靠堆硬件、堆算力补算法短板”的模式，有效降低了对硬件算力的依赖，进一步压缩

智能化搭载成本。

羊城晚报：你认为广东制造要如何

在智能驾驶语境实现产业跃升？
张雄：我常说，做企业、做产业是最难的，因为人生有终点，但行业发展永无止境。行业发展普遍呈现台阶式进阶的规律：一项新技术落地，产业实现一轮跃升；随后进入平稳发展期，等待下一次技术突破再实现新一轮升级。汽车行业亦是如此。所谓车身变形、智能交互，都是智能汽车发展的终极方向，以当前技术迭代速度来看，很快便能逐步落地实现。我们既要低头拉车，踏实做好当下的产品与技术；也要抬头看路，紧盯前沿技术变革，布局产业未来。

立足广东、深耕本土，不能止于做好制造，做好车辆本身，更应持续向外延伸产业边界、拓展服务场景，覆盖用户出行的方方面面。面向未来，我们也在积极布局真正的L4级高阶自动驾驶领域，目前已与滴滴、文远知行、小马智行等多家行业头部企业开展深度合作，持续加码高阶智能驾驶的落地与迭代。

广东省大湾区集成电路与系统应用研究院院长王云接受羊城晚报专访： 芯片企业上市潮涌，“广东芯”加速迈向收获期

今年以来，半导体企业上市热潮持续升温。截至9月7日，年内登陆A股市场的企业已达109家，其中半导体产业链企业占据26席，合计募资超过870亿元。在这场资本竞逐中，广东企业的身影尤为活跃，多家粤企正密集叩响资本市场的大门。

“十四五”以来，广东深入实施“广东强芯”工程，产业根基日益厚实。2025年，全省集成电路产量达942.4亿块，较2020年增长152%，仅广州市黄埔区便集聚了超过150家集成电路企业，2025年产业规模突破340亿元，同比增长17.1%。从芯片设计、晶圆制造，到封装测试、设备材料、终端应用，一条日趋完备的产业链正加速成形。

在火热的资本浪潮与AI时代的新风口下，广东芯片企业如何借力资本实现突围？又该如何找准自身的差异化定位，冲刺全国集成电路产业发展“第三极”？带着这些问题，羊城晚报记者独家对话广东省大湾区集成电路与系统应用研究院院长王云，解码“广东芯”的资本机遇与产业布局。



粤芯半导体园区(资料图)

“资本市场对芯片行业的助力不可或缺”

羊城晚报：2026年以来，芯片企业上市热潮持续升温。长鑫科技、盛合晶微、长江存储等龙头也相继登陆或启动IPO。在广东，粤芯半导体近期顺利通过IPO注册，即将发行上市，您如何看待这一轮芯片企业加速涌入资本市场的现象？

王云：目前资本市场的半导体板块，无论是在美国市场、韩国市场还是中国市场，都相当火热，可以看到很多公司从几百亿元的规模一跃升至几千亿元的规模。具体到广东而言，粤芯半导体拥有广东地区第一条实现量产的12英寸生产线，最近顺利通过了证监会的IPO注册，即将发行。此外，来自广东的新锐光掩模、高云半导体等芯片企业也已进入辅导或Pre-IPO阶段，即将向资本市场发起冲击。

总体来看，资本市场对广东培育的本土项目给予了更高的认可。这是一个非常积极的信号，它至少标志着广东的集成电路产业正在从培育期逐步走向收获期。

羊城晚报：资本市场对芯片企业的助益主要体现在哪里？

王云：总体而言，我认为资本市场对集成电路产业的帮助是比较正面的。集成电路产业是一个重资产、高投入、长周期、高风险的行业，在这个过程中，除了企业自身产品的回报之外，资本市场的助力是不可或缺的。

一方面，资本市场能够帮助企业获得更多资金，用于研发新技术或扩大生产规模；另一方面，资本市场也为团队和公司提供了一个更加公允的价值认定，有利于吸引人才。当然，企业上市后，对企业的财务规范性和业绩要求也会更高，这也是企业需要面临的挑战。

“相比于补短板，更建议做长板”

羊城晚报：广东集成电路产业的“家底”如何？有哪些特色和优势？

王云：我认为，广东的集成电路产业这几年在省委、省政府的领导和支持下得到了长足的进步。现在，我们正在整个中国集成电路产业的版图上

寻找自己差异化的定位。

每个地区都有自己的优势。对于广东而言，设计是广东的传统优势，广东的设计水平在全国一直名列前茅。制造此前一直是短板，但近年来，在各方面资源的导入下，制造短板也在不断弥补。比如粤芯实现了12英寸的量产，除了BCD工艺的量产，也实现了硅光芯片的突破，所以我們也在不断弥补相关短板。

封装载板也是广东一直以来的特色优势。尤其是当前AI芯片兴起，对载板的需求比较高，可以看到一些AI载板龙头企业无论在营收还是在资本市场的股价表现都比较好。此外，广东在量测设备方面也发挥非常重要的领军作用。

我个人认为，我们不需要盲目地在各个环节与已有先发优势的地区去竞争，那样可能会导致资源浪费，还是应该找到自己差异化的定位。比如粤芯去做硅光，我认为就是比较好的差异化定位。

近年来，广东深入实施“广东强芯”工程，“强芯工程”是一个系统性的大工程，下面各个委办局各自分工负责，有科技攻关的项目，有面向企业的，也有面向平台的，从不同维度支撑

了企业、科研院所和高校能力的提升。目前来看，取得了很好的成效。

羊城晚报：未来广东集成电路产业如何延链、补链、强链，进一步完善整个产业链条？

王云：这几年，广东在补短板上做了很多工作，制造能力显著提升，设计的优势依然相对明显，零部件、材料、设备等环节都有布局。我觉得，广东在延链、补链、强链，完善整个产业链条、补短板方面，做了很多工作。

广东的集成电路产业正在迅速成长，但产业发展需要时间。我们在进步，别的国家和地区也在进步，取得的成绩值得肯定，同时也要看到差距和挑战。

相对于补短板，我个人其实更建议做长板。集成电路本来就是一个全球化分工的典型产物，一个省是否要把所有短板都补上？这需要根据实际情况考虑。产业链条非常长，想在每一个链条上都做到国内第一甚至全球第一，是非常难的事情，而且也不是很经济。广东还是要根据整个产业发展的形势，差异化定位我们的优势，争取做长板会更好一些。

羊城晚报记者 莫谨榕 严锦程 实习生 徐丽群