

9月乘用车市场

零售达192.2万辆 同比增长21.5%

文/图 羊城晚报记者 戚耀琪

乘联会最新数据显示，2022年9月乘用车市场零售达到192.2万辆，同比增长21.5%，增长较快；9月零售环比增长2.8%，环比增速处于近20年同期历史低位。1-9月累计零售1487.5万辆，同比增长2.4%，同比净增35.5万辆。

据透露，9月全国乘用车零售同比增21.5%，较8月29%的增速稍有回落，其中车购税优惠政策举措逐步显现效果。9月车企促销力度保持高位，主流车企均加入了优惠活动力度，努力弥补前期因疫情造成的销量损失，争取季度预期目标的最好结果。

9月新能源乘用车批发销量达到67.5万辆，同比增长94.9%，环比增长6.2%，车购税减半政策推出后，新能源车不仅没有受到影响，环比持续改善超过了预期。

9月豪华车零售29万辆，同比增45%，环比增15%。车购税减半政策对消费升级的高端消费促进较大。



9月迎来车市旺季

广州、深圳发放中国首批城市高级辅助驾驶地图许可

文/羊城晚报记者 沈钊

近日，广州、深圳两城首次发放城市高级辅助驾驶地图许可。这意味着地图软件将支持车企量产搭载城市领航辅助驾驶功能的智能汽车，在城市道路上满足单车智能辅助驾驶应用场景，实现泊车、高速、城市三域融合。

根据8月初自然资源部办公厅印发的《关于做好智能网联汽车高精度地图应用试点有关

工作的通知》(以下简称《应用试点通知》)，北上广等六个城市将开展智能网联汽车高精度地图应用试点，争取在试点工作基础上形成可在全国复制、推广的自动驾驶相关地图安全应用技术路径和示范模式。此次发放城市高级辅助驾驶地图许可，被认为是广州、深圳落实试点政策的一大实践。

百度是此次获得城市高级

辅助驾驶地图许可的公司，这意味着百度地图将支持车企量产搭载城市领航辅助驾驶功能的智能汽车，在城市道路上满足单车智能辅助驾驶应用场景。数据显示，百度此前已经与广汽、蔚来、威马、长安、本田、长城、吉利、北汽、江淮等众多车企实现量产合作。预计到2023年，百度高级辅助驾驶地图搭载量将超过100万台。

值得一提的是，该许可的发布也标志着高精度地图城市广泛应用试点已经开启。

据开源证券研报分析，在自动驾驶的快速发展下，软件价值量将进一步提升，软件将成为汽车厂商体现差异化的必争之地，汽车行业逐渐步入“软件定义汽车”时代。而高精度地图是实现自动驾驶的重要基础设施之一，因其高精度、高丰富度和高新鲜度，专

门为高级辅助驾驶、自动驾驶提供服务。

德勤报告显示，未来3-5年，汽车智能化、网联化将迎来新一轮高速增长，预计到2030年，中国运营的自动驾驶车辆将达到3000万辆。麦肯锡则认为，中国未来很可能成为全球最大的自动驾驶市场，预计到2030年，自动驾驶相关的新能源车销售及出行服务创收将超过3.5万亿元。

文/羊城晚报记者 戚耀琪

中国汽车工业协会15日发布信息统计显示，10年来，我国汽车产业产销总量持续保持全球第一。汽车消费零售总额从2012年的2.4万亿元，增长至2021年的4.4万亿元；2021年，汽车制造业完成营业收入超过8万亿元，达到8.7万亿元，实现利润5306亿元。

截至2021年年底，我国充电桩保有量达到261.7万台，为全球第一，2022年有望达到500万台。目前，国家级智能网联示范车的先导区有4家；我国主导的LTE-V2X通信标准实现国际引领，全国已开放智能网联测试道路里程超过5000公里，安全测试里程超过1000万公里。

汽车消费升级趋势渐显

2021年，中国品牌乘用车共销售954.3万辆，同比增长23.1%，占乘用车销售总量的44.4%。其中，中国品牌新能源乘用车共销售247.6万辆，同比增长1.7倍，占新能源乘用车销售总量的74.3%，今年占比有望超过80%。

2021年，我国汽车商品累计进出口总额首次超过2千亿美元，达到2225.5亿美元，其中，出口金额首次超过1千亿美元，达到1267.2亿美元，比2020年增长70.2%，10年平均增长6.1%。

中汽协还形容，供需两端共同作用下消费升级趋势愈加明显。首购和换购人群购置高档车型比例不断增加，“Z世代”“她经济”“城市新中产”“小镇青年”等一系列新消费群体的不断壮大，加快促进了汽车市场转型升级趋势。

随着在加氢站加氢完毕，一辆接一辆的丰田MIRAI(以下简称“MIRAI”)驶入道路，正式拉开了MIRAI体验活动的序幕，预示着丰田在氢燃料电池车的场景应用上开始提速。据了解，今年年末丰田中国将首批进口限量50台第二代MIRAI，并通过广汽丰田渠道进行销售，这充分体现了丰田在推动中国氢能社会发展，扩大氢燃料电池车的应用场景，探索氢能源发展与应用新途径方面的不懈努力。



B 氢能技术的引领者

众所周知，丰田混动技术是汽车行业混动技术的佼佼者。殊不知，在氢能技术方面，丰田同样有着深厚的积累。早在1992年，丰田就开始氢燃料电池汽车领域的研发工作，随后通过不断的技术革新，在功率密度、氢瓶质量、电芯耐久性、量产质量等方面都有大幅的改善。

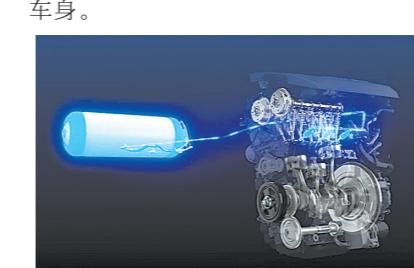
随着技术的突破，丰田的氢能技术也应用在不同的车型和场景上。2014年丰田推出了世界首款量产氢燃料电池车型MIRAI，进一步验证了丰田氢燃料电池技术的先进性和安全性都代表了世界顶级水平。2020年年底，丰田又推出了第二代MIRAI，2020年第二代MIRAI上市销售，截至目前，MIRAI的销量已超过20000辆，累计行驶距离5.33万公里，相当于绕地球13000圈。

截至目前为止，丰田已将氢能应用在了巴士、卡车、叉车等商用车领域，甚至还有便携式氢筒、氢能发电机等，可以说氢能的应用已经延伸到了各个领域。

正是在氢能技术上的不

断投入和突破，让丰田在氢能领域保持着引领地位。2021年，在丰田章男社长的带领下，丰田通过赛车运动，进一步向氢燃料发动机技术的研发发起了挑战，希望通过赛车这项极限运动，让氢燃料发动机在比赛中得到检验与进化。2022年8月，丰田章男社长又驾驶搭载氢燃料电池发动机的GR YARIS参加世界拉力锦标赛(WRC)，这是“氢燃料发动机汽车”首次在日本以外的公路上行驶，特别是在为实现碳中和社会带来全新的选项。

通过多次参赛，丰田的氢燃料发动机实现了3个方面的改良。包括提升了输出功率和扭矩、缩短了加氢时间，以及强化出与之匹配的车身。



C 积极参与构建氢能社会

近年来，氢能发展得到了国家层面的重视，成为实现“双碳”目标中的一环。今年3月23日，国家发改委、国家能源局联合印发《氢能产业发展中长期规划(2021—2035年)》。根据《规划》，到2025年，燃料电池车辆实现保有量约5万辆。到2030年，形成较为完备的氢能产业技术创新体系、清洁能源制氢及供应体系，有力支撑碳达峰目标实现。到2035年，形成氢能多元应用生态，可再生能源制氢在终端能源消费中的比例明显提升。

为此，丰田依靠自身的技术优势，积极助推中国氢能社会的构建，为中国实现碳中和目标贡献自己的力量。从2019年起，丰田在中国全面开启了氢燃料电池技术和产品的推广和普及。一方面，丰田与志同道合的中国企业披荆斩棘，共同打造

FCEV的发展基础；另一方面，丰田加速研发和生产本地化，从而推进中国氢能产业的发展和氢燃料电池车的普及。

合作方面，2019年，丰田与清华大学成立联合研究院，积极探讨“适合中国的氢能应用”等课题。2020年起分别成立了“联合燃料电池系统研发(北京)有限公司”和“华丰燃料电池有限公司”，推进氢燃料电池的本土化研发和生产。

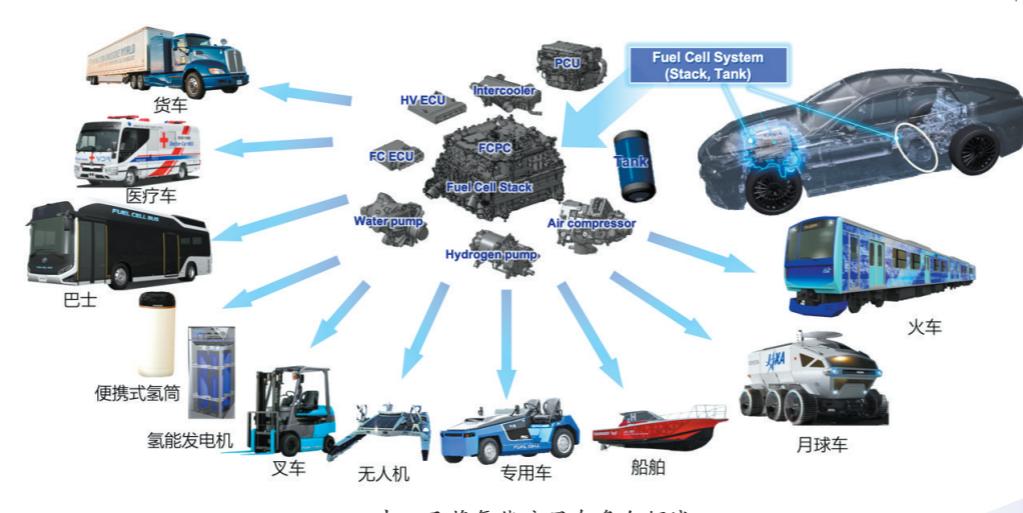
产品方面，2021年10月，丰田汽车携手中国合作伙伴联合开发及生产的首款商用氢燃料电池系统产品TL Power 100正式发售；2022年8月，面向轻型商用车市场的TL Power 80也投入市场，这是继TL Power 100之后，第二款面向中国商用车市场需求，在中国研发生产的氢燃料电池系统。



作为汽车领域节能减排的优等生，丰田持续挑战被誉为终极新能源车的氢燃料电池车，并在这条赛道上不断与自己竞跑。在中国这个重中之重的市场，丰田心怀梦想，以新技术和新产品加快“脱碳”步伐。

另一方面，在推进全方位电动化战略的进程中，丰田表现出

了非常理性的一面，思路清晰，步调明确，脚踏实地。当下以双擎混动车型为核心，并持续加大推广力度；e-TNGA纯电车型不断加速，导入全新BEV专属生产线和产品。同时，也不忘仰望天空，在氢能领域继续探索，不断寻求更为理想的节能减排方式，助力“双碳”目标，贡献成熟车企的力量。



D 总结