



合肥经济技术开发区的一家新能源汽车生产企业
新华社发

年内产量已破100万辆,预计全年突破130万辆 合肥搅局“新能源汽车第一城”

近几年,“新能源汽车第一城”的归属,一直在持续变动。

2021年,是位于长三角率先起跑的上海。

2022年,是位于西部犹如黑马横空出道的西安。

2023年,是位于大湾区后来居上的深圳。

就当大家都在观望,深圳、上海、西安,谁能成为2024年新能源汽车第一城时,新的竞争者出现了。日前,合肥宣布,截至10月21日,2024年新能源汽车产量突破100万辆,预计全年新能源汽车产量突破130万辆,同比增长74%。

合肥崛起

以最牛“风投”城市闻名的合肥是较早布局新能源汽车产业的城市,造车新势力蔚来落户合肥就是一起重大的产业事件和招商案例。近年来,合肥更明确将新能源汽车产业定位为“首位产业”,全力打造新能源汽车之都。

为了推动产业发展,当地政府高规格配置资源,成立了由市委、市政府主要领导任双组长的领导小组,先后出台了《关于加快新能源汽车产业发展的实施意见》和《合肥市加快建设具有国际影响力的新能源汽车之都行动计划》等文件。

其实,经过近几年的发展,今年合肥新能源汽车产业的崛起和超越并不意外。

2023年,合肥新能源汽车产量已达74.6万辆,在全国新能源汽车产量城市排名中位居第四位。目前,已经拥有江淮、比亚迪、蔚来、大众、长安、安凯等六家整车企业,尤其是巨头的到来带动合肥产业的跃升。

“合肥汽车产量的飙升如我在之前的文章里所推测的,主要是由于比亚迪合肥工厂产能爬升所致,比亚迪贡献了合肥超过一半的新能源汽车产量。”火石创造产业研究院院长冯雷表示。

比亚迪合肥工厂于2022年6月投产,设计初期整车规划产能50万辆/年,预计2025年达到132万辆/年,2023年实际产量已达到48.6万辆,合肥工厂主要生产王朝系列和海洋系列的混动及新能源车型,如秦PLUS、驱逐舰05、宋Pro、海豹06等合肥比亚迪都是长期“霸榜”的热销车型。

冯雷介绍,除比亚迪之外,长安汽车合肥工厂也是产能大户,去年整车产量接近30万辆,长安合肥工厂的主力新能源车型长安CS75 PLUS、糯玉米的月销量也均长期保持在1万辆以上,在紧凑型SUV和微型车中具备较强的竞争力。

不仅如此,冯雷还表示,蔚来、大众、小鹏在合肥布局产能也接近80万辆/年,目前几个工厂正处于产能爬升期,预计接下来1-2年也将迎来一个快速增长。

合肥市今年政府工作报告提出,优化整车、零部件、后市场“三位一体”布局,支持比亚迪、大众、蔚来、长安等做大做强,深化江淮与华为合作,大力发展商用车、特种车,推进整零协同、芯车协同、智车协同,力争新能源汽车产量突破130万辆。

根据《合肥市“十四五”新能源汽车产业发展规划》,合肥力争到2025年,全市新能源汽车产业规模突破7000亿元,整车产能突破300万辆,培育百亿级企业10家,实现产值和产量跃居全国第一方阵。

群雄逐鹿

合肥的崛起带来新能源汽车产业版图又一次变局。在过去几年,随着产业布局扩张,新能源汽车产量城市排名已呈“动态变化”。2022年,西安一飞冲天,登顶新能源汽车产量第一城;2023年,深圳又一举超过西安和上海。

其实,在深圳、上海和西安之后,有一批新兴的汽车城正在崛起。2023年,深圳、上海和西安产量在百万级,合肥、长沙、广州、常州和重庆新能源汽车产量都超过了50万辆。今年以来,合肥、常州、郑州和重庆等城市的新能源汽车产量都在大增。

今年1-9月,重庆新能源汽车产量59.4万辆,而去年全年重庆新能源汽车产量为50.03万辆。重庆统计局介绍,前三季度,重庆汽车产业增加值同比增长25.9%,拉动全市增长4.5个百分点,增长核心就是

以赛力斯等为代表的新能源汽车。

郑州也是比亚迪重点布局的城市,2023年,郑州新能源汽车产量为31.6万辆,在比亚迪的加持下,上半年新能源汽车产量达到了21.9万辆,增长了10.4倍。预计全年新能源汽车产量将超过70万辆,增长120%。

冯雷表示,这几个城市毫无例外都是新能源热销成型的主产地,如重庆有长安、赛力斯,郑州有上汽、比亚迪,常州有理想,这三个城市重庆属于转型升级型,常州属于配套完善型,郑州则属于龙头带动型。各自都有不同的发展路径。

随着新能源汽车产业基地的加快建设,这些城市都规划了雄心勃勃的产业发展目标,多个城市提出力争2025年产量突破100万辆,明年有望形成多个百万级新能源汽车城的局面。

比如,2022年,郑州提出2025年新能源及智能网联汽车产能超百万辆。而今年郑州将目标提高,力争2025年整车产能达到300万辆,新能源汽车产量达到150万辆,汽车零部件企业突破500家,零部件本地配套率达到60%以上。

这些城市的加快崛起带来汽车产业格局的颠覆性变化,汽车产业重心从传统汽车重镇转向新兴汽车城,从沿海城市转向了内陆城市。

冯雷表示,汽车产业的格局是动态变化的,但也有一定的规律可循。从全球来看,汽车产业从欧洲到北美再到亚洲,随着资本、技术、劳动力的优渥程度发生着动态的迁移。对于中国而言,随着新能源智能网联汽车的发展,汽车工业的重心正在从沿海转向内陆,这是由于新能源汽车本身的供应链结构发生变化导致的。



合肥拍摄的大众安徽模块化电驱驱动平台工厂车身车间一角
新华社发

相关

广州汽车产量反超重庆“汽车第一城”悬念又起

广州和重庆是去年汽车产量第一位和第二位的城市。今年前7个月,重庆汽车月度累计产量一直保持领先广州,但最新数据显示,重庆被广州反超。根据双方的增速来看,今年谁将是“汽车第一城”还胜负难定。

广州市统计局近日发布的数据显示,今年前9月,广州汽车产量179.34万辆,下降20.8%;前9月,重庆汽车产量173.46万辆,增长8%。由此来看,广州比重庆多5.88万辆。

从增长态势对比来看,重庆正处于快速增长态势,广州则处于连续下降趋势,为何重庆领先仍被反超?

事实上,作为多年的“汽车第一城”,广州的汽车体量规模仍然很大。2023年,重庆汽车产量231.79万辆,而广州是317.92万辆。因此,虽然处于下降趋势,但广州仍然有对重庆的相对优势。

梳理月度数据来看,今年前三季度,重庆除了3月和6月超过20万辆之外,其余月份汽车产量都在20万辆以内。广州今年从5月开始,产量都超过20万辆。而下半年尤其是四季度往往是全年汽车产量最多的时期。

虽然广州产量反超,但是月度下降幅度仍然较大。9月当月,广州汽车产量22.75万辆,下降30.9%,因此,广州是否能继续保持反超的优势还难以确定。从去年重庆和广州汽车产量,以及今年前三季度的增幅来推算,广州和重庆全年汽车产量将接近250万辆。

重庆和广州此消彼长的态势十分明显。前三季度,广州汽车制造业增加值同比下降17.4%,仍处于动能转换深度调整期;重庆汽车产业增加值同比增长25.9%,拉动全市增长4.5个百分点,其中,汽车整车制造业增加值增长37.9%,汽车零部件制造业增长16.9%。

广州和重庆都是传统的汽车产业重镇。重庆也曾经面临过深度调整,2014年汽车产量全国第一,2016年达到315.62万辆的顶峰,但是随后却遭遇断崖式下跌,2019年降至138.3万辆,在困难的调整转型中才慢慢恢复,尤其是爆款产品带动产业重新快速增长。据第一财经、中国基金报、中国商报

广告

#请勿高空抛物#

你知道一个鸡蛋的力量吗?

25楼

当鸡蛋从25楼抛下时,足以致人死亡。

18楼

当鸡蛋从18楼抛下时,人的头骨瞬间破裂。

4楼

当鸡蛋从4楼抛下时,可导致人头鼓起血包。

重庆市十件“小案小事”治理专项行动

重庆市委宣传部 重庆市委文明办 宣