

多城打响擂台赛

## 长三角汽车产业“重启与重构”

本报记者 方超 张家振 上海报道

“我们属于汽车产业的‘后起之秀’，要奋起追赶。”浙江绍兴市经信局相关负责人近日对《中国经营报》记者表示，该城剑指千亿级汽车产业集群。

拥有千亿级汽车产业梦的城

### “领头羊”加码投资

地处长三角地区的多座城市也正持续加码汽车整车及零部件工厂、产业园投资。

“博览会本来计划在5月份举办，但是已经延期了，我们觉得能在7月份举办也可以。”安庆经济技术开发区管委会相关工作人员向记者表示。

这一让安庆市这座长三角西翼城市颇为期待的汽车博览会，全名为“2022中国·安庆长三角国际汽车产业及供应链博览会”。据介绍，该博览会由安庆市人民政府、安庆经济技术开发区管委会主办，安徽省汽车行业协会等协办。

无独有偶，原定于今年4月30日—5月4日在南京国际博览中心举办的“2022第十五届中国（南京）国际汽车博览会暨新能源·智能汽车展”，经过一次延期后最终于6月

### “后起之秀”奋起直追

“我们希望能赶上新能源汽车产业发展的这班车，享受产业发展红利。”

在长三角地区汽车产业链按下“重启键”之时，除上海市和宁波市等汽车制造名城加码投资外，亦有一批城市正谋求“弯道超车”。

“传统汽车产业正在更新迭代，新能源汽车也呈现爆发式发展态势，这个产业空间非常大，非常有前景。”绍兴市经济和信息化局上述负责人向记者表示，“我们希望能赶上新能源汽车产业发展的这班车，享受产业发展红利。”

记者从绍兴市经济和信息化局

市远不止绍兴市，浙江省温州市和安徽省安庆市等多座长三角城市亦在谋求打造千亿级汽车产业集群。例如，安庆市此前出台《安庆市汽车千亿产业引领工程实施方案(2021—2025年)》(以下简称“实施方案”)，剑指“安徽省汽车产业第三极”。

24日开幕。

在业内人士看来，博览会作为汽车行业线下展示、交易、交流的盛会，“重启”无疑从侧面反映出长三角地区的汽车产业链正重新迈上“复苏通道”。游惠萍也对记者表示：“长三角地区的汽车产业链在6月中旬前后就已经基本恢复了。”

公开资料显示，上汽集团此前宣布，上汽乘用车、上汽大众和上汽通用三大在沪整车厂单日产量达1.3万辆，已基本恢复到此前的正常水平。另据媒体报道，在安徽省汽车行业主管部门的强力推动下，当地汽车产业已从5月份开始明显好转，安徽全省当月的汽车产量环比

获得的信息显示，绍兴市汽车及零部件已形成较为完整的产业体系和扎实的产业基础。截至2021年，绍兴市共有汽车整车及零部件相关企业近2000家，产值近500亿元。

在新能源汽车竞争火热的赛道中，绍兴市汽车产业的发展目标并未止步于此。

据了解，在近日举行的比亚迪新能源动力电池生产基地项目通线仪式上，绍兴市委书记盛阅春表示，汽车整车及零部件是绍兴重点培育

在诸多“后起之秀”入局竞争之时，上海市、安徽省合肥市和浙江省宁波市等长三角汽车产业“领跑者”亦在加速布局。记者获悉，被列入宁波全市年度1000万元以上工业投资(技术改造)项目计划库的新能源及零部件项目达126个，计划总投资达到425亿元。

增长了18%。

在汽车产业链重回正轨之时，地处长三角地区的多座城市也正持续加码汽车整车及零部件工厂、产业园投资。

6月30日上午，比亚迪合肥基地项目整车下线仪式在长丰县下塘镇举行。合肥市当地媒体报道称，比亚迪“一期项目从谈判到签约仅用时23天，从签约到开工仅用时42天，从签约到整车下线，刷新了‘合肥速度’，为合肥打造具有国际影响力的新能源汽车之都提供了强大的助力。”

除合肥市外，汽车产业基础雄厚的芜湖市也在大力推进投资项目

发展的十大标志性产业链之一，当地将打造“千亿级汽车产业集群”。

“我们最近在做相关的汽车产业布局规划，明确要把汽车产业作为战略性新兴产业去打造。”绍兴市经济和信息化局相关负责人告诉记者，汽车产业原来属于绍兴市高端装备领域中的一条产业链，现在已上升为重点培育的产业集群。

安庆市也“正踏着千亿汽车产业奋进的鼓点”，欲冲击“安徽汽车产业第三极”。

“很多地方政府都有一个汽车产业梦，因为汽车带动性很强，能拉动很多产业发展。”对于长三角地区多城角逐汽车产业的盛况，南京汽车行业协会秘书长游惠萍感慨称，长三角地区许多地方都在加码汽车产业，但究竟哪座城市能最终胜出，依然充满变数。

落地。例如，今年6月初，芜湖经济技术开发区江北智能网联汽车产业园项目举行开工仪式，项目总投资达到210亿元。

不仅如此，在汽车产业已跃升为当地第一大产业的宁波市，亦在持续加码新能源汽车赛道。

宁波市经济和信息化局相关负责人近日表示，按照《宁波市制造业高质量发展“十四五”规划》要求，宁波市将在集中攻关新能源汽车、加快发展智能网联汽车、积极布局氢能汽车的同时，重点发展电子电控、电机、动力电池等汽车电子电气设备。“角逐新能源汽车这条新赛道，宁波已做好了准备。”该负责人称。

“在安庆‘十四五’规划中，提出要打造两个千亿级产业，一个是化工新材料，另一个就是汽车及零配件产业。”安庆市经济和信息化局相关负责人对记者表示，在汽车产业链培育方面，当地由市领导牵头做产业链“链长”，顶格推进汽车产业发展。

根据安庆市出台的实施方案，当地将奋力建设长江中下游有竞争力的千亿产业新城，力争成为“安徽省汽车产业第三极”，到2025年产值达到1200亿元。



近年来，安徽省合肥市不断加大招商引资力度，吸引了蔚来汽车、大众安徽等车企落户。图为位于合肥经开区的蔚来汽车生产车间。 本报资料室/图

### 产业整合成重中之重

与其说汽车产业竞争，不如说汽车行业整合。

“汽车产业能带动很多其他产业的发展，对当地经济的影响也很大。”游惠萍向记者表示，其很能理解“多地政府把新能源汽车产业作为投资要点的想法”。

相关统计数据显示，一个整车项目可以带动配套产业3倍的年产值，如果某整车项目销售额达200亿元，就意味着相关配套产业年产值将达到600亿元。

“目前，新进入的城市属于汽车产业核心城市的外溢范围。”招银国际研究部经理白毅阳对记者分析称，地方政府对车企的招商引资吸引力，以及城市本身对拉动税收、增加就业的需求，成为推动长三角地区这些“后起之秀”发展汽车产业的关键因素。

不仅如此，业内人士分析指出，除发展经济的直接诉求外，在长三角地区汽车产业链“重启”的大背景下，不少城市瞄准了新能源汽车产业的发展机遇，以及由此可能带来的区域产业结构“重构”机会，谋求精准出击。

在新能源汽车产业领域，江苏省常州市堪称是“无中生有、有中生优”的典型案例。

常州市工业和信息化局相关负责人此前对记者表示，自从中创新航科技股份有限公司2015年落户常州市金坛区开始，当地在“十三五”期间通过

“双招双引”吸引了一批全球和国内的龙头骨干企业。“我们有选择性地进行招商，从结果来看，我们走对了路。”

公开资料显示，2021年，常州市动力电池产量超57GWh，国内装机量占比三分之一，位列全国第一位。截至2021年底，常州市动力电池已建和在建产能超260GWh，在全球处于领先地位。

“汽车产业整合才是最重要的。就目前情况来看，汽车产业发展到今天，已经没有技术壁垒了，有钱就能造出汽车，但最关键的还是能否用最高效的方式来统筹汽车产业链、供应链，同时用最低的成本造出适合市场需求的汽车。”长三角地区一位汽车业内人士向记者如此分析称。

安庆市工业和信息化局相关负责人也告诉记者：“与其说汽车产业竞争，不如说汽车行业整合。”当地拥有具备一定发展基础的汽车零配件产业集群、综合保税区和安徽省唯一的整车进口口岸等优势，发展汽车产业可谓“顺势而为”。

白毅阳也向记者分析称，长三角地区的“后起之秀”大力培育、发展汽车产业，重要原因之一便是围绕汽车产业核心城市，打造供应链产业集群，以降低交易成本、提升竞争优势。

## 腾势焕新:打造豪华新能源汽车

7月初，腾势D9全国首场“用户品鉴交流会”在湖北武汉举行。根据规划，腾势现已有108家门店在开工建设中，预计今年年底，腾势汽车将进驻全国117城，达成全国门店约207家的目标。

当前，在政策利好的不断加持下，新能源汽车市场正快速发展，自主品牌豪华新能源汽车需求日益增长，而腾势的品牌焕新也正是基于这部分的细分市场。集合比

### 独立

盛夏的武汉，腾势销售事业部总经理赵长江与一众腾势用户相聚在武汉市汉阳区的腾势体验店，解锁自主品牌豪华新能源汽车。运用新的营销模式，高层与用户面对面地沟通交流，直接从决策层面即可获取市场对车辆需求的一手资料。

在首场与用户交流活动中，腾势独立的姿态愈发鲜明。作为独立运作的豪华品牌，腾势拥有独立研发设计、独立生产、独立销售服务渠道等，而腾势勾勒出的用户画像也与过去不同。“腾势的部分用户群体性格低调不张扬，在高端商

### 升级

得益于比亚迪的赋能，腾势自成立初就专注于高端新能源汽车的研发生产。在首个亮相的车型产品方面，腾势推出MPV车型腾势D9，在电气化、智能化等层面彰显豪华新能源汽车品质。

迈入智能网联新时代，比亚迪在产业链端、技术端等优势相继显露，腾势作为比亚迪乘用车品牌矩阵构建全维出行生态的重要组成部分，拥有来自比亚迪底层核心优势与赋能，能够优先、高品质地获得当前新能源汽车市场的新技术与产能，满足新时代对于豪华新能源品牌的诉求。

比亚迪和奔驰的造车优势，腾势品牌“脱胎换骨”而来，专注于生产品质豪华的高端新能源汽车。

与此同时，在消费升级的大背景下，如何打破消费者对汽车高端化的固有观念成为包括腾势在内等一众自主品牌关注焦点。迈步智能网联时代，腾势从智能驾驶、电池安全、创新营销生态体系等多维度入手，诠释着自主品牌的“新豪华”。

务、成熟期家庭日常出行等方面的用车需求占比更多。”赵长江在交流中表示，这类商务家庭兼顾的人群就是腾势高配车型对应的用户群体。

随着消费升级进程加速，在新消费观念引领下的消费者对自主品牌新能源汽车的认可度与日俱增，在此基础上发展的自主品牌豪华新能源汽车，正获取一定市场份额。因此，伴随着腾势的独立成长，其吸引的大部分用户群体均由车辆增换购而来。

对用户市场而言，腾势的用户群体主要来自于三大层面，豪华品



腾势首款高端MPV 腾势D9

牌燃油车转化、燃油车升级置换、新能源汽车升级置换。以腾势D9用户为例，30%用户由SUV车型转换而来，另有30%用户来自比亚迪其他车型，此外还有部分用户来自豪华品牌燃油车置换，或者在已有一辆或多辆豪华品牌轿车或SUV车型的基础上，加购腾势D9。

为贴近新消费群体对“新豪华”的定义，腾势打破经销商代理的渠道模式，开启直营体验店，直接聆听用户诉求。目前，腾势已在北京、深圳、广州、厦门、银川等多地设立线下门店，进驻当地汽车城、城市金融中心、城市核心商圈

除此之外，腾势D9在动力驾控方面的技术也不容小觑。例如腾势D9的DM-i超混车型，在比亚迪DM-i超混技术的加持下，该车型搭载了DM-i两驱和四驱双动力总成，NEDC最长综合续航已突破1000公里，且搭载80千瓦直流快充，30%~80%的充电时间仅约25分钟。

而腾势D9纯电版本的车型则基于比亚迪e平台3.0打造，搭载八合一电力总成、-30℃到60℃宽温域高效热泵，刀片电池CLTC最长续航超600公里，最高充电功率达166千瓦，充电10分钟续航150公里，30%~80%充电时间约30分钟。

等地段，推出含“腾势中心、腾势MINI中心、腾势体验店”等多种服务体系，形成独立的用户生态体系。截至7月3日，腾势汽车又新增开工8家门店，现已有108家门店在开工建设中。

在直营模式下，腾势围绕新用户生态打造出四大核心价值，包括灵犀互通、贴心智慧，主动回应所需；升维防护、安心周全，以更高标准构建立体安全体系；至臻优雅、悦享尊贵，多维度精雕细琢优雅品味；真诚相伴、共享共创，腾势与用户、用户与用户之间共享共创的出行大生态。

除了安全性能、动力驾控等方面的技术，腾势D9在智能座舱和智能驾驶方面也一同升级。腾势D9拥有腾势Link超智能交互座舱，实现5G速联和全球率先搭载七屏互联等，开发全场景智能语音以及专属十大场景模式一键控制，十大模式实现语音交互、OTA升级等，丰富新能源汽车的使用场景。

此外，高级智能驾驶辅助系统方面，腾势D9全方位感知系统拥有24个传感器，实现L2+级自动驾驶，配有RPA遥控泊车、HWA高速公路辅助、ICC智能领航系统等，突显“新豪华”的科技感。

### 焕新

近年来，比亚迪的品牌焕新之旅持续进行，包括组织人员架构变动、更换全新logo标识等，而作为比亚迪的高端品牌，腾势在平台和技术上均得到了比亚迪方面的双赋能，并随着比亚迪一同焕新升级。

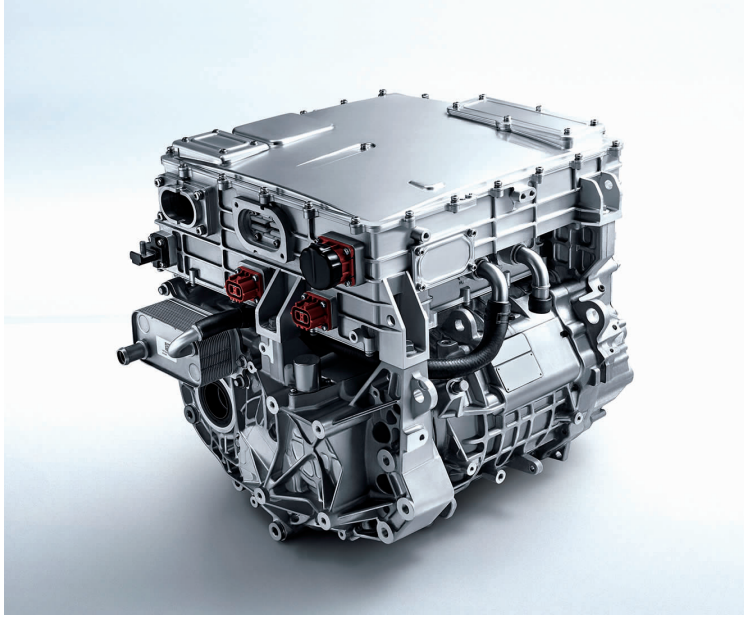
2010年，深圳腾势新能源汽车有限公司由戴姆勒大中华区投资有限公司、比亚迪汽车工业有限公司共同设立。2012年，合资公司推出了专注于新能源汽车的合资品牌腾势，专注于电动汽车技术的研发。而在2021年12月，上述股东拟向腾势分别增资，并就腾势的股权进行调整，在该股权调整完成后，比亚迪持有腾势90%股权。

焕新而来的腾势基于全新设计语言、产品理念与用户需求，规划了完整、多层次的豪华新能源产品矩阵，但腾势的产品线并非是对比亚迪空缺细分市场的填补，而是强调“强强联合”，站在新能源汽车行业高度，由行业底层技术、豪华理念、用户服务共同创造腾势的每一款产品。

具体到产品规划，进入新发展阶段的腾势将迎来一个优质产品的集中投放期。一年内，腾势将投放3款车型。三年内，腾势将陆续投放多个豪华新能源车型。伴随全新一代腾势产品的投放，与之相匹配的渠道、服务、品牌等体系提升工作也将展开。

而在腾势之前，比亚迪已通过王朝系列中的“汉”系列轿车、唐系列SUV进军中高端市场。比亚迪最新数据显示，比亚迪6月新能源汽车销量突破13万辆，新能源汽车累计销量突破210万辆，其中汉家族6月销量突破2.5万辆，累计销量已突破25万辆；唐家族累计销量超34万辆。

在今年新发布的车型中，比亚迪海豹、2022款汉等车型均有意朝高端化方向焕新，在车型电气化、智能化配置方面均有所升级。在新能源技术和产品的加持下，比亚迪正式停止生产燃油车，并成功突破万亿市值，展望未来，比亚迪将继续多维度赋能腾势，助力腾势打造高端新能源品牌。 广告



腾势——八合一电力总成