

自主品牌加速向上

本报记者 杨忠阳

产业聚焦

吉利汽车14.6万辆,比亚迪9.5万辆,广汽传祺3.66万辆,东风风神1.91万辆……春节刚过,一些自主品牌就迫不及待公布了1月份销量。从已发布的数据来看,自主品牌整体保持了较好增长势头。

“中国品牌要抓住未来3年至5年的发展机遇,抓住国际市场,加速品牌向上。”中国汽车工业协会轮值会长、长安汽车董事长朱华荣表示,“未来10年,全球汽车市场一定会诞生世界级的中国品牌。”

市场占有率稳步提升

在中国汽车市场,外国品牌强者林立。自主品牌,尤其是最能代表造车水平的自主品牌乘用车,曾经举步维艰,饱受社会质疑。不过,随着中国汽车业从体量上超越美国,连续多年成为全球最大汽车生产国和消费国,在国家创新战略引领下,近年来以长安、长城和吉利为代表的传统车企砥砺前行,以蔚来、理想和小鹏为代表的造车新势力异军突起,自主品牌纷纷摘下“廉价”“落后”等帽子,取而代之的是“科技智能”“高端豪华”“时尚前卫”等新标签,气象为之一新。

最直接的表现就是市场占有率稳步提升。中汽协数据显示,2021年,中国品牌乘用车累计销售954.3万辆,同比增长23.1%,占乘用车销售总量44.4%,接近历年最好水平,占有率比上年提升6个百分点。如果算上商用车,中国品牌汽车市场占有率实际上已超过50%。

支撑市场占有率稳步提升的背后是技术水平的跃进。中国汽车工业协会行业信息部主任黄韦达表示,目前绝大多数中国品牌整车企业已建立比较完整的技术研发体系,包括流程、标准、设计和验证手段。在传统燃油车技术领域,主流企业几乎全部开发了自主研发的发动机产品,其性能参数不亚于合资品牌发动机;在变速箱领域,经过多年深耕,部分中国品牌整车企业掌握了双离合自动变速器、无级变速器技术,去年我国自主研发的首款9速自动变速箱也已量产。

在新能源汽车领域,我国不仅培育出了动力电池巨头宁德时代,而且已成为全球动力电池最大出口国。此外,还打破了国外龙头企业的绝缘栅双极型晶体管技术封锁。在智能网联领域,基于人工智能、5G等新技术在汽车领域的应用,中国品牌乘用车企业也已占据部分先机。

“具体到产品,部分已可以和合资品牌比肩,甚至超越合资品牌。”黄韦达举例解释,比如,在外观领域,自主品牌通过近几年努力,车身内外造型的美感已较早期车型大幅提升,有的品牌在外观方面甚至已经形成了自身的品牌特征。在内饰方面,同级别产品中,不仅价格更加亲民,中国品牌乘用车还更加注重质感和科技感,相关配置已超越部分合资品牌,如车内大量应用软包材质、更大尺寸或更多数量的电子屏幕,采用电子换挡技术,以及实施更高层次的人机交互功能等。在驾驶感受方面,中国品牌乘用车在驾驶感受方



2021年
中国品牌乘用车累计销售 954.3万辆

同比增长 23.1%
占乘用车销售总量 44.4%

占有率同比提升 6个百分点

东风高端品牌岚图生产线。
本报记者 杨忠阳摄

面较早期车型也有了质的变化,侧面印证了中国品牌乘用车企业在技术、底盘调校方面的巨大进步。

品牌力不足仍是短板

尽管部分自主品牌产品力已可以和合资品牌比肩,甚至超越合资品牌,但目前品牌力不足仍是短板。“中国汽车品牌数量最多,但品牌不强,单一品牌价值与强国品牌价值的差距依然较大,最强品牌排名与世界十强距离尚远。”中国汽车工业协会副秘书长柳燕感慨。

品牌力差距主要表现在价格上。“前些年,以长安、长城、吉利等为代表的自主品牌紧凑型轿车价格与大众、丰田同配置产品相比,价格相差约30%。”朱华荣表示,但经过近年努力提升,3家企业的产品和品牌认可度已经越来越高,价差缩小至15%。

汽车是一个以品牌彰显价值的产业。没有自己的品牌,或品牌缺乏溢价能力,就很难占据产业链和价值链中高端,实现高质量发展。特别是随着市场从增量市场竞争转向存量博弈,企业间的竞争会更加激烈,产品利润将进一步被挤压。“目前自主品牌乘用车的售价要低于合资品牌,低价产品的利润本就不比高价产品低。”黄韦达表示,“如果进一步被挤压的话,企业就很难有足够的利润投入到新技术和新产品研发。”

从市场端来看,当前增购、换购人群已成为市场增长的主要力量,而增换购的过程中往往伴随着消费升级。需求创造供给,自主品牌唯有通过品牌向上,开发更高更优的产品,满

足用户需求的提升,才有可能赢得市场竞争优势。

“品牌价值提升、品牌高端突破、市场份额提升是自主品牌向上的3个重要方面。”柳燕曾表示,从国家政策、产业变革、企业创新与消费潮流来看,自主品牌正迎来自上突破新机遇。

两种方式向上突破

品牌向上已经成为行业共识,但如何向上却是个问题。目前行业有两种方式实现品牌向上:一种是推动原有品牌更加高端,另一种是重新建立一个更高端的品牌。

“从战略方面讲,自主品牌必须加速战略转型或能力重塑。”朱华荣表示,一是从方向上,要加速向智能、新能源、低碳、出行服务、科技公司的特征去转型,这是行业发展的新趋势,是必须要抓住的战略转型机会。

二是从产品上要加快向智能化、电动化、网联化、轻量化方向发展,同时还应该向健康化方向发展。朱华荣表示,汽车正在由硬件向软件转型升级,所以能力结构也要重塑。软件定义汽车成为新的趋势,未来的汽车称

之为“新汽车”,即大型移动智能与计算终端、多功能移动空间、数据采集载体、新型的储能单元。可以预见,汽车产品正在转变为“智能平台产品”,或可称为“汽车机器人”。

三是从品牌上抢抓新营销变革,向中高端市场进军。中国汽车品牌要精准洞察消费群体年轻化趋势,更加准确地理解和满足用户对产品造型、配置需求、用车环境、营销服务等多方面需求,持续推出高科技产品和高品质服务,为用户带来美好出行体验。中国汽车品牌要加速在新的赛道上突破创新,通过产品和服务的价值助力品牌向上,促进汽车产业良性竞争发展。

此外,自主品牌还要抓紧智能化、新能源发展大势,强化“走出去”战略,加速向欧美等发达国家开拓市场,方能在全球市场中占据更好席位。

2022年1月 部分国产品牌汽车销量



非化石能源发电装机占比有望达50%

本报记者 顾阳

党中央、国务院决策部署,坚持稳中求进工作总基调,科学统筹疫情防控,国民经济持续恢复发展,全年电力消费增速实现两位数增长,电力装机结构延续绿色低碳发展态势。

受电煤供应紧张等多重因素影响,2021年9月、10月全国电力供需总体偏紧,多地采取有序用电措施。电力行业全力以赴保民生、保发电、保供热,采取有力有效措施提升

电力安全稳定保障能力。2021年11月7日起至2021年底,全国有序用电规模基本清零,仅个别省份对部分高耗能、高污染企业主动执行有序用电。

“中央经济工作会议强调今年经济工作要稳字当头、稳中求进,各方面要积极推动有利于经济稳定的政策,为2022年全社会用电量增长提供了最主要支撑。”郝英杰表示,综合考虑国内外经济形势、电能替代等带动电气化水平稳步提升、上年基数前后变化等因素,并结合专家研判,预计2022年全年全社会用电量8.7万亿千瓦时至8.8万亿千瓦时,同比增长5%至6%,各季度全社会用电量增速总体呈逐季上升态势。

中国电力企业联合会统计与数据中心主任王益焜表示,根据电力需求预测,基于对气温、水电来水、电煤供应等关键要素的分析,综合考虑新投产装机、跨省跨区电力交换、发电出力及合理备用等,预计2022年全国电力供需总体平衡,迎峰度夏和迎峰度冬期间部分地区电力供需偏紧。

“不过,2022年的电力供需形势还存在一些不确定因素。气温变动、外贸出口增长等一些影响着电力消费需求,而电力燃料供应、主要流域降水情况等,给电力供应带来了不确定性。”王益焜分析说,当前我国煤电发电量占总发电量的比重高达60%,燃料的供应情况很大程度上决定了电力供应情况。同时,目前尚难准确预测2022年汛期降水情况,水电出力具体情况仍然存在不确定性。当前,我国还处在工业化、城镇化推进

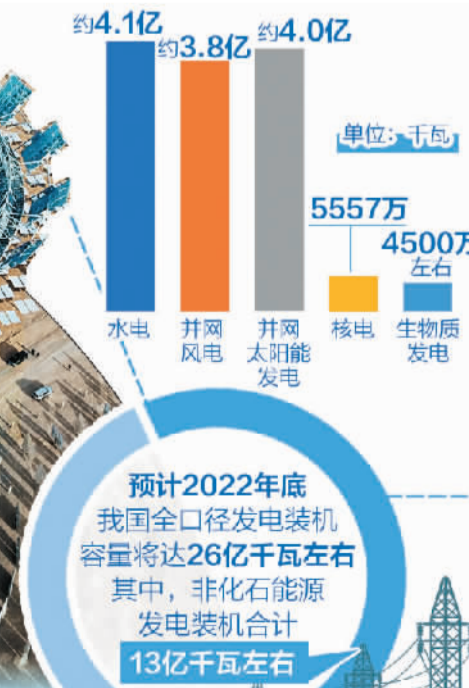
期,这决定了未来用电需求仍将持续增长,“十四五”期间预计年均增长4.8%,全社会用电量年均增加近4000亿千瓦时,相当于世界排名第十位国家全年用电量总额。在碳达峰碳中和目标下,电力行业要加快新型电力系统建设,全力推动能源电力结构转型。

对此,郝英杰建议,一是要加快研发和突破新型电力系统关键技术。要集中力量开展复杂大电网安全稳定运行和控制、大容量风电、高效光伏、大容量储能以及低成本CCUS等技术创新。

二是科学有序推动大规模新能源建设。要持续优化新能源发展布局,因地制宜发展新能源,在东部地区建立多能互补能源体系,在西部北部地区加大风能、太阳能资源规模化、集约化开发力度。针对新能源配置储能建立“统一调度、共享使用”的协调运行机制,最大程度发挥储能促进新能源消纳、调峰调频、功率支撑等多重作用。

三是科学有序推进煤电清洁转型,继续发挥煤电基础性作用。在推进煤电机组改造升级过程中,要统筹考虑煤电节能改造、供热改造、灵活性改造及机组的技术特性,对不同类型的机组采用不同的供电煤耗改造基准线,不“一刀切”。建立合理的电价机制疏导“三改联动”技改成本。

四是加快构建大规模源网荷储友好互动系统。要加大源网荷储协同互动,对电力柔性负荷进行策略引导和集中控制,充分利用用户侧资源,化解短时电力供需矛盾。将新型电力设备等多类型需求响应资源统筹纳入电力运行调度,提高电网的灵活性。



甘肃玉门鑫能50兆瓦熔盐塔式光热电站。
新华社记者 范培坤摄

能源转型是实现碳达峰碳中和目标的关键。推进能源领域“双碳”工作,需要破除体制机制障碍、打通机制性梗阻、推出政策性创新。国家发展改革委、国家能源局日前印发的《关于完善能源绿色低碳转型体制机制和政策措施的意见》是能源领域推进“双碳”政策的顶层设计,将促进能源高质量发展和经济社会发展全面绿色转型,为科学有序推动如期实现“双碳”目标和建设现代化经济体系提供保障。全文主要有以下五大亮点:

一是紧紧以“双碳”目标为导向。《意见》着眼碳达峰碳中和提出了能源领域制度和政策体系建设的分阶段目标。“十四五”期间,基本建立推进能源绿色低碳发展的制度框架,形成比较完善的政策、标准、市场和监管体系,构建以能源“双控”和非化石能源目标制度为引领的能源绿色低碳转型推进机制。到2030年,基本建立完整的能源绿色低碳发展的基本制度和政策体系,形成非化石能源既基本满足能源需求增量又规模化替代化石能源存量、能源安全保障能力得到全面增强的能源生产消费格局。在促进清洁能源发展方面,提出要建立绿色低碳为导向的能源开发利用新机制。支持新能源电力能建尽建、能并尽并、能发尽发。在促进化石能源清洁高效开发利用方面,提出要完善煤炭清洁高效利用政策,完善煤电清洁高效转型政策,完善油气清洁高效利用机制。

二是紧紧以体制机制改革创新为抓手。体制机制贯穿能源生产、供应、消费、科技创新、国际合作等所有环节,牵一发而动全身。加快体制机制改革创新,必将从根本上激发各类要素活力,促进我国能源绿色低碳转型,提速“双碳”进程。

三是明确加强能源治理机制的统筹协调。“双碳”是一场广泛而深刻的经济社会系统性变革,能源绿色转型需要加强顶层设计,处理好发展和减排、整体和局部、中央和地方、短期和中长期的关系,统筹协调各职能部门共同发力、有机配合。《意见》明确,国家能源委员会统筹协调能源绿色低碳转型相关战略、发展规划、行动方案和政策体系。建立跨部门、跨区域的能源安全与发展协调机制,协调开展跨省跨区电力、油气等能源输送通道及储备等基础设施和安全体系建设,加强能源领域规划、重大工程与国土空间规划以及生态环境保护等专项规划衔接,及时研究解决实施中的问题。按年度建立能源绿色低碳转型和安全保障重大政策实施、重大工程建设台账,完善督导协调机制。

四是全方位提出促进能源绿色低碳转型的发展机制。《意见》从能源革命的关键环节和推进“双碳”的重点领域,提出了全方位完善体制机制的政策措施。《意见》指出,要完善国家能源战略和规划实施的协同推进机制,完善引导绿色能源消费的制度和政策体系,建立绿色低碳为导向的能源开发利用新机制,完善新型电力系统建设和运行机制,完善化石能源清洁高效开发利用机制,健全能源绿色转型安全保供体系,建立支撑能源绿色低碳转型的科技创新体系,建立支撑能源绿色低碳转型的财政金融政策保障机制,促进能源绿色低碳转型国际合作,完善能源绿色低碳发展相关治理机制。

五是突出强调安全保供和有序转型。《意见》针对去年“碳冲锋”和“运动式”减碳所暴露出来的拉闸限电等问题,紧扣中央经济工作会议精神,强调要在保障能源安全的前提下有序推进能源绿色低碳转型,先立后破,在加快形成清洁能源可靠供应能力基础上,逐步对化石能源进行安全可靠替代。《意见》提出健全能源绿色低碳转型安全保供体系。加强全国以及分级分类的能源生产、供应和消费信息系统建设,建立跨部门跨区域能源安全监测预警机制。构建电力系统安全运行和综合防御体系。健全能源供应保障和储备应急体系。

(作者系中国国际经济交流中心科研信息部部长、能源政策研究所负责人)

业界点睛

本版编辑 乔金亮 陶琦 美编 夏祎