

智能网联、数据生态、软件定义汽车 中国汽车产业“驶入”高质量发展下半场

本报记者 陈燕南 北京报道

全球汽车产业已经从燃油时代的上半场转入了电动智能时代的下半场,而中国的汽车产业则从以量取胜的上半场进入了高质量发展的下半场。

“新能源汽车年产销将接近千万辆,市场渗透率已经超过30%,在产业化、市场化的基础上,迈入规模化、全球化的高质量发展的新阶段。”中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长

开启新时代“市场面临过热局面”

中信证券股份有限公司研究部汽车行业首席分析师尹欣驰表示,新能源汽车在快速增长的过程中,由于上游产业链有一定制约,很多车企在过去两年面临上游产业链压力,有两个比较明显的限制性瓶颈:一是资源品,以锂、钴为代表,特别是锂。比如由于锂的波动导致新能源车企业大幅涨价,进而让车企在毛利率层面都受到了很大影响。二是芯片,比较典型的代表是MCU的缺芯,这导致芯片价格上涨超过百倍甚至千倍,同时有很多整车企业因为MCU问题,曾经一度出现过减产、停产的情况。

对此,他认为,这两类供应链的共性点在于上游供给格局比较集中,同时中国企业对海外依赖度比较高。中国企业在这两端尚未形成比较强的控制能力,这直接

付炳锋对《中国经营报》记者表示。

近日,以“新时代,新使命,新动能——助力建设现代化产业体系”为主题的2023中国汽车论坛近日召开。此次大会聚焦“双碳”、智能网联汽车、软件定义汽车、芯片、市场消费、数据生态、数字化、全球化发展、高水平开放、可持续发展、产融合作、汽车文化等多个主题,紧扣时代发展脉络,积极落实党的二十大精神,从宏观政策到产业趋势,再到落地举措,全面深入地探讨行业

导致了行业在快速发展的过程中,上游供应链某种程度上成为了我们的软肋,整车企业被迫随行就市,接受非常高的价格上涨。

然而,在成本不断上涨的同时,由于市场竞争的激烈,汽车行业在今年年初开始打起了“价格战”,继特斯拉两款国产车型降价之后,蔚来、小鹏等十余个品牌也先后宣布旗下新能源车型优惠政策。在新能源汽车的带动下,燃油车也全面开启优惠模式,动辄六折、八折的购车折扣,迅速引发消费者关注。

在不断地挤压之下,汽车制造业出现了利润下滑的现象。国家统计局数据显示,2023年一季度,汽车制造业利润率为3.8%,同比下降1.6%;利润总额为819.4亿元,同比下降24.2%。

“我们正面临着市场过热的局面。目前,市场上有超过120家汽

内外广泛关注的发展重点问题。

“现代化产业体系应该是构建新发展格局的重大任务,是推动高质量发展的必然要求,是赢得大国竞争主动的迫切需要。汽车产业作为我国国民经济的战略性、支柱性和基础性的产业,对于产业结构升级和相关产业建设发展都具有很强的带动作用,是现代化体系建设的一个重要的关键领域。”中国机械工业联合会执行副会长罗俊杰分析道。

车制造商,在2023年就推出了约150款新车型,市场竞争极为激烈。目前,许多汽车制造商由于缺乏其他业务的支撑,高度依赖纯电动汽车业务。激烈的市场竞争以及高昂的动力电池价格使他们面临着严峻的经济压力。短期的销售成功需倚赖极高的资本投入。这些投入无法促进市场长期的积极发展。”大众汽车集团(中国)董事长兼首席执行官贝瑞德表示。

罗俊杰表示,站在新的发展起点上,我们更要清醒认识并妥善应对当前面临的风险、挑战和困难。随着新一轮科技革命发展和国际形势的演变,世界各国对于产业链、供应链主导权的争夺日趋激烈,我国汽车产业体系发展面临的风险挑战也在增多,必须巩固我国汽车产业链、供应链的完整性、自主性、安全性和可控性。

转换新动能“价值战才是参与竞争的重要钥匙”

在此局面之下,不少业内人士建议,与其在同样的细分市场里进行价格战,不如展开“价值战”。

“我们必须跳出低维度的价格战,这会让整个行业陷入一个非常低水准的竞争。‘价值战’才是我们参与全球竞争一个非常重要的钥匙。”极氪智能科技副总裁赵昱辉表示。对此,现在我们的产品观有三个原则,从最难的地方做起、从豪华做起,走差异化路线。进入新能源智能时代,我们已经没有一个特别完美的对标对象,所以我们迅速调整了自己的心态,从“对标”变成“立标”。我们敢于要在这个行业里面成为立标者,构建高端新能源细分市场新标准。

对此,宇通集团品牌总监晁莉红也有相同的看法,她表示,中国企业在战略选择上应是坚持“高端化”以及“长期主义”,“首先,必须掌握新能源时代的核心技术,才能够打开高端化的大门。其次,我们必须去选择欧洲市场。欧洲是全球高端消费群体,它既是工业的发源地,也是公共交通发展的“灯塔”。能够得到欧洲市场的认可,就能够得到全球用户的青睐,所以我们要在欧洲证明自己,才能做到品牌引领。最后,深耕‘一带一路’国家,我们要保证在这个地方能够成为这个市场最主流的供应商,能够实现合理



中国汽车产业迈入“新征程”。图为2023中国汽车论坛现场。 本报资料室/图

的盈利,这样才能做到良性循环,能够把中国的品牌影响力做得更好。”

“汽车产业进入了科技创新驱动发展阶段,智能网联汽车在未来是重点方向,汽车与未来的交通、能源、信息网络融合,人工智能在汽车领域的应用,都是汽车为未来产业的很多新的技术和新的相关产业提供重要的应用场景。”中国科学院科技战略咨询研究院王晓明表示。

事实上,随着汽车进入电动化、网联化、智能化新的发展阶段,软件定义汽车成为汽车新的发展模式,决定一辆车的智能化水平除了芯片的硬件设施、应用软件、操作系统同样起到了至关重要的作用。

在此背景之下,中国汽车工业协会副秘书长李邵华认为,之后应

持续创新汽车与芯片软件协同合作的模式。“当前,我们软件企业、芯片企业与车企的连接还较为松散,未来要推动跨行业领域的互通互融,互相赋能,鼓励整车厂商需求牵引、零部件厂商产业研发落地,实现对国产自主操作系统软件芯片的应用,还要着力底层技术推动车端车控车载和智能操作系统生态融合,着力低碳技术发展车外、车云、车路系统的关联与生态协同。产业链上下游要统一共识,围绕着自主可控共建生态、合作共赢,形成生态竞争力的优势。通过推动创新链、产业链、资金链、人才链的资源聚集和深度融合,加快实施一批具有战略性、全局性、前瞻性国家重大的科技项目,增强我们自主创新能力。”

专访麦肯锡方寅亮： 未来三到五年汽车行业进入竞速和淘汰赛

本报记者 陈燕南 上海报道

“全球30%的汽车销量来自中国,但是中国自己的汽车企业包括主机厂、零部件企业加在一起整体的利润总额仅占全球的5%。为了更好地迎合智能化和新能源的发展,中国企业投入了大量的资源在研发和创新上,但是如何更加可持续做好长期的发展,其实也给企业带来了新的命题。”

近日,麦肯锡全球董事合伙人方寅亮接受了《中国经营报》记者

中国汽车市场需要回归价值创造

“目前,新能源智能化正在推动整个产业的发展,以中国企业为首的新势力和创新型企业,为整个行业带来了特别大的变革,我们称之为这是一个由创新在驱动变革的时代。但随着行业变局的到来,竞争愈加激烈,中国车企如何存活成为大家很关注的话题。我认为,中国车企在创新变革的同时,还需要回归到商业本质,回归到真正的价值创造。”

在方寅亮看来,此前的价格战实际上并没有带给中国车市微妙的销量提振,所以以行业秩序和市场秩序还

的独家专访,回答了中国新能源车企业怎样才能真正实现盈利以及可持续发展,中国汽车行业如何回归到商业本质等相关问题。

据了解,随着新能源汽车时代的到来,中国品牌呈现百花齐放的局面,在方寅亮看来,未来三到五年是行业的竞速赛和淘汰赛时期,对于中国车企包括整车零部件企业来说,这是一个快速迭代的时代,所以对于整个企业综合的能力也提出了更高的要求。

是非常需要关注的。“一季度车企之间有明显明显的价格竞争,但是到了二季度,大家意识到,价格竞争并没有刺激销量,而是让更多消费者持币观望,所以价格战在二季度开始放缓,反而让市场恢复到相对更好的状态。因此,我们希望能维护更好的市场秩序,今年下半年整个车市都能进入更加持续、更加健康的发展状态。”他表示。

据了解,今年以来,中国汽车市场掀起了一股降价潮,无论是新能源车企还是传统车企都在纷纷调整价格,甚至一些热门车型的价格跌



方寅亮
麦肯锡全球董事合伙人

破了历史最低点。然而,有部分业内人士认为,采取简单的价格竞争策略并不是长久之计。汽车产业在中国式现代化的新征程中,还承担着建设汽车强国的重任。

基于此,方寅亮强调,简单的竞赛和简单的堆砌服务,已经比较难,真正形成差异化去赢得消费者的青睐。车企需要真正回归价值创造,这意味着车企需要更加深层次地理解消费者的需求点,这对于未来企业的盈亏平衡以及商业模式都会带来更为重要的启示意义。

张力对它进行一个支撑。目前,传统国内企业正在面临全球竞合,那么,中国车企的视野有没有站在全球的高度,寻求跨国、跨文化、跨时区、跨理念的合作模式来抓住这样的新机会,对于企业来说,全球化战略其实也是管理上的命题。”

最后,方寅亮总结表示:“我们现在确实在行业的十字路口,一方面我们在用创新引领变革,但另外一方面,我们需要以真正的商业价值、客户价值,回归价值创造。所以,抓住新能源的机会,这必然是我们去做的一个最重要的创新通道。但是与此同时,我们的用户到底需要什么,他们到底愿意为什么买单,我们必须从这个角度上去思考,从而对于现在的价格竞赛以及过度的堆料、堆功能这样的情况进行一定程度上的优化。与此同时,盈利性问题也确实需要进行关注。这个关键问题决定了中国品牌能否持续向外输出,商业模式能否进一步地突破和创新,未来,才能有机会实现真正的全球化,引领世界工业的发展。”

对话中科创达陈啸：国内智能座舱芯片使用已经呈多元化态势

本报记者 尹丽梅 童海华 北京报道

“智能座舱最近几年已经成为影响消费者购车的很重要的因素之一。但是对这个行业的从业者而言,有一个很尴尬的事情是,我们没有办法来量化智能座舱所带来的转化率是多少。我们希望能形成一个行业统一的量化标准,但是现在看来还比较难实现。大家在思考了后一致认为,智能座舱到底给用户带来了什么样的价值,可以让市场来说话。”近日,中科创达软件股份有限公司(以下简称“中科创达”,300496.SZ)智能汽车事业群副总裁陈啸在接受《中国经营报》记者独家专访时如是表示。

智能座舱这一概念早在2018年在国内就已非常火热。当前,随着汽车芯片、语音交互、汽车系统等软硬件技术水平快速迭代,汽车座舱进入智能化阶段,出现液晶仪表、中控大屏等,同时娱乐系统进一步丰富。智能座舱成为当下主机厂更愿意投入的领域。

今年4月,毕马威测算,2022年中国市场智能座舱规模为1127亿元,预计2026年将达到2127亿元,5年复合增长率超过17%。其中,智能座舱单车价值将从2022年的8100元上升到2026年的9650元。

陈啸认为,智能座舱产品未来的演进方向是智能空间化、汽车部件智能化、交互友好化以及整车场景化。域融合、4G及5G通信技术的发展、大算力芯片的出现、大模型等共同助推了智能座舱产品不断演进升级。

“从芯片上来看,不仅是小算力芯片向大算力芯片方向发展,在整车座舱芯片的使用上,呈现出国外主流芯片厂商向国内主流车规芯片厂商,甚至向消费级芯片及以前用在PC和Service上的芯片应用趋势方向发展。用一句话来说就是,国内智能座舱芯片的使用已经呈多元化态势。”陈啸说道。

不过,陈啸也提醒到,虽然芯片的使用已经呈现多元化态势,但是支撑芯片在行业内形成量产质量的操作系统以及虚拟化仍是行业的痛点,同时这也是汽车从业者的机遇。

在整体架构上,当前座舱产品正在从域架构向舱驾泊融合架构演进,大算力芯片的多元化发展,为AI算法、3D渲染等带来了新可能;4G/5G通信技术的高速发展,为万物互联贡献了新动力;大模型技术的出现,更是为座舱产品带来了更强的语言理解能力与音视频能力。

值得关注的是,大模型的出现和落地使人机自然交互成为可能,而混合AI的发展使得大模型在端侧的应用百花齐放。这些科技的进步推动了智能驾驶向人机共驾新时代迈进。

据悉,单从算法来看,大模型应用普及的真正难点是工程化落地,也就是如何将数据、算力、算法很好地进行整合来满足不同行业、不同场景的特定需求。

陈啸表示,这也是中科创达最大的价值点,因为中科创达对诸多行业领域的不同应用场景有着深刻的理解与落地经验积累。而随着大模型在生产与生活中广泛应用,有些场景对于数据、安全、隐私等有特殊要求,模型在本地端进行信息处理的需求不可避免,因此,云、端并行的大模型是未来发展的一个趋势。

“最终,这些引人瞩目的技术驱动将带来智能座舱产品的革命性机遇:智能座舱将以更智能的自动驾驶系统、更人性化的交互体验、更智能的健康管理和更高效的能源管理为特征,展现出惊人的发展前景。”陈啸说道。

在陈啸看来,下半年智能座舱将呈现四大发展趋势。“关于发展趋势,首先,我用的第一个词汇是‘舱驾融合,开始启势’,这个话题是大家都比较认同的。其次,针对当前国内汽车销售市场对于汽车开发、智能化投资已经在呼吁‘回归性价比理性’,这一趋势是大家特别是主机厂规避不了的话题。此外,多元化的技术开始涌现,多元化技术的涌现是主机厂为了迎合市场及用户的需求,或者说是迎合主机厂内部降本的要求以及产品开发速度的要求。最后,与多元化技术相之呼应的是多元化技术产品‘量产挑战’随之而来。使用了技术之后如何把它进行转化、实现量产也是一件需要考虑的事情。”



陈啸
中科创达软件股份有限公司智能汽车事业群副总裁

陈啸还谈道:“智能座舱从功能层面上呈现出独特的‘第三空间、汽车部件智能化、交互友好化与整车场景化’趋势。同时,支撑这些功能的技术也在高速发展中。”

中科创达是一家A股上市公司。作为全球领先的智能操作系统产品和技术提供商,自2008年创立以来,中科创达依托在智能操作系统领域的核心优势,经过10余载持续深耕和突破创新,实现了业务的快速发展,逐步构建起了智能座舱、智能驾驶以及基于中央计算的整车操作系统三大产品板块,可提供从操作系统开发、核心技术授权到应用定制、自动化测试等一站式、全产品生命周期的解决方案。目前,在全球范围内,已有超过4000万辆汽车采用了中科创达的智能汽车产品及解决方案。

据了解,中科创达作为汽车智能化变革的赋能者,面对大模型时代对于整车操作系统的新要求,打造了整车操作系统,赋能大模型上车。该操作系统不仅能够满足智能驾驶在功能安全方面的需求,还具有动态自发、异构融合、自然交互、开源开放、生成智能等优势,并集成了创达魔方基础大模型,可实现主题随心换、汽车管家、智能汽车说明书、贴心客服、驾驶伴侣等创新应用,以及多模态交互与反馈,全局智能决策支持等功能,极大提升了智能驾驶和座舱体验。

据悉,未来中科创达将持续秉持“以技术为本”的核心理念,不断追求创新突破,以引领行业的前沿技术为汽车智能化发展注入强大动力,共同助力汽车产业向智能化的未来迈进。