



# 车企掌门人两会建言高质量发展

文/羊城晚报记者 戚耀琪

2024年全国两会3月4日在北京召开。在新能源发展迅猛的当下，参会的各大车企掌门人围绕中国汽车高质量发展建言献策，提出了诸多相关提案和建议。

## 建议增加机器驾驶人责任承担

全国人大代表、广汽集团总经理冯兴亚围绕新能源汽车动力电池标准、新能源汽车与电网融合、节能汽车发展、车规级芯片产业链发展以及汽车出口等具体内容新带来5项建议以及1份关于智能驾驶法规标准制定的议案，为汽车行业高质量发展、汽车强国建设贡献智慧和力量。

当前我国智能驾驶技术飞速发展、使用场景不断拓宽，但立法进程一直没有突破性的进展，法律滞后带来的弊端逐步显现。国家计划于2025年实现智能驾驶汽车规模化生产，智能驾驶汽车试点上路工作也在2023年11月拉开帷幕，正式上路前迫切需要解决事故责任如何认定及承担的问题。

为此，冯兴亚建议修订道路交通安全法，增加机器驾驶人定义、责任承担划分等内容，先实现智能驾驶法律层面依据从无到有、从零到一的突破，并建议加快研究建立更加完善的智能驾驶专门法律。

当前，动力电池标准仍存在互相冲突、标准化程度不足等问题，导致研发成本增加、产业链协同困难、资源浪费以及国际市场竞争力下降。因此，针对充换电补能标准不统一、全固态电池标准缺失等问题，冯兴亚提出了统一大功率充电标准及换电标准、探索建立全固态电池标准体系等建议。

## 建议车路云一体化保障资源投入

本届两会，全国人大代表、长安汽车党委书记、董事长朱华荣共提出了四项建议，有三项建议均与汽车市场的未来发展方向有关。针对目前车、路、云一体化的智慧交通建设过程中，中小型装置重复建设、大型装置空白、存量装置软硬件高度依赖国外供应商的问题，朱华荣建议：一要建设产学研用融合科研平台，二要将项目纳入国家重点科技基础设施规划，以保障资源投入。

针对当前汽车数据中非个人信息边界模糊，权属不清的问题，朱华荣建议要从法规层面，明确汽车数据中个人信息的界限，并细化汽车数据产权规定，落实车企对汽车数据的资源持有权、数据加工使用权、数据产品经营权。

朱华荣还建议推行汽车消费零售发票电子化和上牌办理流程线上化，实现便民流程办理，提升效率，降低成本。建议审视完善相关法律法规、行业监管要求，加快数据流动平台与机制的建立，赋能企业创新消费体验。建议统筹完善汽车行业相关政策，优化汽车市场竞争环境。

作为全国人大代表，奇瑞控股集团党委书记、董事长尹同跃表示，在今年两会上将带来鼓励智能驾驶技术创新以及商业模式、加强智能网联与自动驾驶数据合规管理、完善新能源汽车产品质量安全监管等建议。

## 建议优质供应链出海协同发展

全国政协常委、赛力斯集团董事长张兴海表示，将围绕中国智能网联新能源汽车系统高质量发展、高水平安全提出相关建议。得益于新能源汽车的快速增长，中国逐渐转变依靠出口落后国家为主的局面，正向经济发达国家转移，中国汽车品牌的国际形象得到提升。在中国汽车出海持续提速的过程中，全球范围内的关税和非关税贸易壁垒明显增多，这给中国新能源汽车出口带来了严峻的挑战。同时，中国汽车目前以车企单独出海为主，还未形成全产业链出海的局面，包括供应链、金融服务业等环节。

基于以上对行业的观察，张兴海建议相关部门推动汽车碳足迹核算标准、方法和数据的国际互认，特别是加强与欧盟的低碳发展合作，为中国新能源汽车出口欧洲打通碳排放相关阻碍，同时借鉴欧盟先进的碳足迹核算经验，指导国内汽车碳足迹核算工作。

针对车企出海单打独斗的现象，张兴海建议对出海的零部件企业进行深入调研，识别有潜力且积极出海的零部件企业，特别是为民营零部件企业提供财税和金融支持，鼓励优质供应链出海，与优质车企在海外协同发展，发挥中国汽车在供应链、制造端、产品端的综合竞争力。

## 建议明确飞行汽车认证顶层规划

全国人大代表、小鹏汽车董事长、CEO何小鹏建议，开展限定场景低速无人驾驶的法规验证与探索，并允许有条件的地方和城市，选取道路交通条件较好的主干道附近的公共充电站，在其一定半径覆盖范围内开放试点夜间低速无人驾驶，选取具备可验证技术条件的车企面向部分终端用户开展夜间低速行驶和泊车试点活动。从而探索车辆自动寻桩、自动泊车、自动充电、自动返程的全流程。

从技术路线方面来看，他建议车联网互动支持V2L(车对外放电)至V2G(车网互动)延展应用，充分挖掘车端、桩端存量技术能力，以更低成本实现小功率大范围车联网互动应用。同步鼓励目的地双向交流充电桩建设，配合社区私人充电，实现V2V(车对车放电)、V2B(车对建筑放电)等新型微网互动应用。

在飞行汽车方面，他建议在产品管理、产品认证、标准体系设计等方面做好前瞻性顶层规划，明确飞行汽车认证顶层规划，加大审定资源投入，形成可分阶段实施的产品审定路径；围绕飞行汽车规模化应用，建设完善相关运行体系，从驾驶员资质、空域、运行管理等多方面支持产品规模化应用；参考新能源汽车产业政策发展经验，制定针对飞行汽车产业发展的政策规划，并出台配套落地实施方案，推进飞行汽车产业的高速发展。

## 车市观察

第91届日内瓦国际车展于2月27日-3月3日举行。日内瓦国际车展已有百年历史，曾因疫情影响而停办，2023年在卡塔尔多哈举办卡塔尔分展，今年是2019年后该车展首次回归瑞士日内瓦。上汽集团和比亚迪等中国车企携多款新能源汽车亮相车展，备受瞩目。此次展会发布的20余款车型中，几乎一半是纯电车型，凸显全球汽车行业电动化趋势。

## 车展模式正在转型

从持续时间、参展商数量和新车发布量来看，本届日内瓦国际车展规模不如往届。据主办方介绍，今年共有29家汽车行业企业参展，20余款车型在全球或欧洲首次发布。而2019年的车展持续近两周，约有180家企业参展，逾百款车型在展会上实现全球或欧洲首发。

此外，奔驰、宝马、奥迪、法拉利、保时捷、福特、沃尔沃、捷豹等多家知名车企缺席本届车展。

分析人士认为，汽车行业焦点正由传统内燃机车型转向电动车和自动驾驶技术，汽车制造商需要投入高昂转型费用。考虑到成本经济性，大量汽车公司转向数字化展示和精细化营销，以更高效、更经济的方式展示其最新产品，传统车展模式已不再是第一选择。

德国贝吉施-格拉德巴赫市汽车管理中心负责人斯特凡·布拉策尔认为，车展这一营销模式正在经历重大变化，鉴于“汽车已经成为一种数字产品，线上车展正在扮演更重要的角色”。

# 日内瓦国际车展回归 中国自主品牌备受瞩目



2024年日内瓦国际车展上的比亚迪展台 新华社发

## 电动化趋势明显

作为每年最早开幕的欧洲车展，日内瓦车展素有汽车行业“风向标”之称，本届车展更加凸显汽车行业的电动化趋势。

在2月26日媒体日发布会上，比亚迪首次向欧洲消费者展示其自主研发的DM-i超级混动技术，并展出搭载该技术的车型——宋PLUS DM-i冠军版（海外版命名为SEAL U DM-i）。该车型将于今年第二季度在欧洲上市，旨在满足欧洲用户多元化出行需求，提供高效、节能的驾驶体验。同时，比亚迪旗下高端新能源汽车品牌仰望首次亮相欧洲，推出首款旗舰车型仰望U8。

比亚迪欧洲汽车销售事业部总经理舒酉星说：“16年前，我们在日内瓦国际车展上带来了第一代DM技术。经过几轮技术迭代，今天我们带来创新的DM-i超级混动技术，欧洲消费者将体验到这一动力技术的诸多优势。这项技术可以成为推动绿色出行转型的关键力量，让更多消费者接受电动汽车。”

市场研究公司骏特商务咨询公司数据显示，去年欧洲共注册约1279万辆新车，较前一年增长14%，其中电动车注册201万辆，占比15.7%，几乎与柴油车注册量持平，为新车销量增长作出显著贡献。

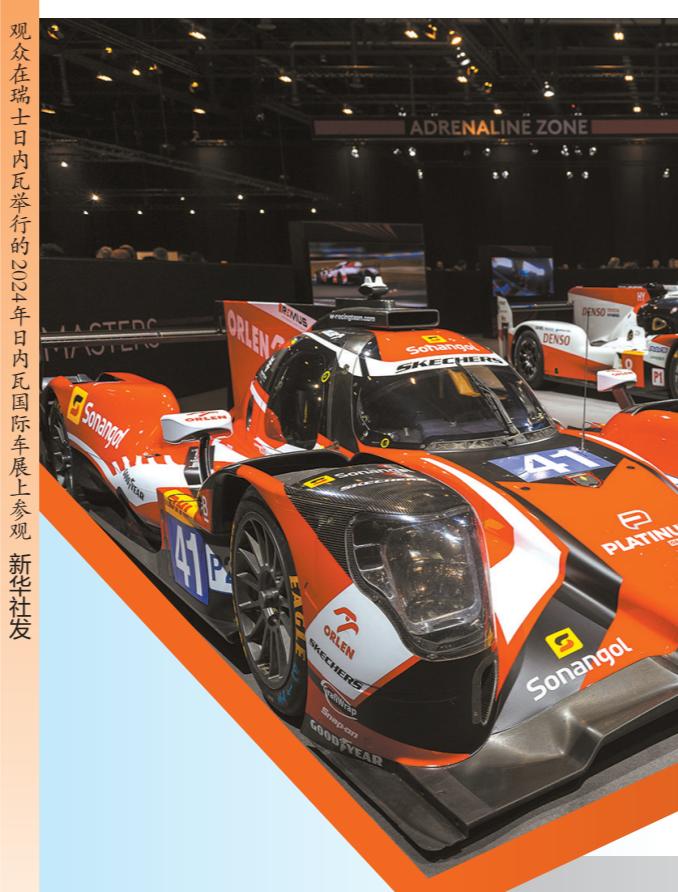
业内人士指出，尽管部分欧洲国家取消了电动车购置补贴，但从近期销量来看，补贴退

坡并未对欧洲电动车市场造成实质影响。

布拉策尔表示，整个汽车产业格局正在重塑，一些新的汽车品牌在电气化和数字化变革前沿脱颖而出。特斯拉已站稳脚跟，比亚迪和名爵等中国品牌也有能力继续在欧洲市场保持增长。

独立汽车设计师安德鲁·麦吉奇认为，中国汽车品牌进入欧洲能够填补部分市场空白。具备价格优势、性能良好的中国汽车给欧洲消费者带来更具性价比的选择，中国汽车愿意采纳开放和创新的设计理念，特有的中国文化元素让它们与众不同，“我相信中国汽车具有巨大的发展潜力”。

（新华社）



观众在瑞士日内瓦举行的2024年日内瓦国际车展上参观 新华社发

文/图 羊城晚报记者 潘亮 实习生 隆侍佚

## 2024年车企竞争进入白热化 技术创新与国际化成制胜之道



华为门店内，工作人员向消费者介绍车型

### 多家车企官宣降价或限时优惠

据记者不完全统计，3月1日，9家车企官宣降价或限时优惠。吉利2024春季购车节3月期间限时钜惠20亿元，现金优惠最高4.7万元，并提供免息贷款和置换补贴。活动涵盖星越L、星瑞、博越等多款热销车型，降幅达0.3万至1.4万元。同时，吉利微型电动车熊猫MINI龙腾版上市，售价3.99万元。购车享现金红包、充电枪等权益。

上汽大众途昂家族推出限时优惠，2024款途昂四驱豪华版及途昂X四驱豪华指定车型降价至27.99万元和26.5万元。同时，途昂家族2.0T车型享2000元现金抵用或3年无忧保养，飞凡F7也推出限时优惠，多款车型降价2.5万-3万

元，并赠送多个礼包和智能驾驶软件，提供金融和流量优惠。

3月1日，长安启源宣布Q05 125km长续航版降价至9.69万元。同日，长安汽车也推出Lumin车型最高优惠1.2万元及免息金融礼。奇瑞集团推出“百亿补贴置换季”，涵盖奇瑞、星途、捷途、iCAR四大品牌，置换补贴最高达4万元。部分车型还有限时优惠，最高综合优惠1.9万元。

智己LS6推出“春季限时购车权益”，即日起至3月31日下订，可享“现金立减礼+增换购好礼+豪华增配礼”，最高价值5.78万元。现代ix35冰飒推出限时优惠，售9.98万元起，起售价下

调2.2万元。比亚迪又推出比亚迪宋Pro DM-i荣耀版，起售价10.98万元，相比较此前的宋Pro DM-i冠军版，起售价降低了2万元。特斯拉也不甘示弱，3月1日推出限时购车政策，最多可享3.46万元的优惠。

除此之外，五菱汽车、零跑T03、深蓝S7纯电版、上汽大众朗逸、凯迪拉克CT5豪华型均宣布降价，从10万元以下到20万元以上以上的汽车市场都在打价格战。中国汽车流通协会副会长助理王都指出，目前主要降价的品类是新能源汽车。我国新能源车企实力迅速增长，规模庞大，降价成为它们直接与传统燃油车竞争的主要手段之一。

## 2024年中国新能源汽车市占率或突破40%

近期，中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明表示，今年中国新能源汽车市场占有率达到36%-41%，乐观情况下有望突破40%，2026年超过50%，占据汽车市场主导地位。中国消费者在全球新能源汽车消费中的影响力日显增强，而技术迭代将推动新能源汽车普及进入快车道。据了解，汽车行业作为一个技术高度密集的行业，技术创新的速度至关重要。要想从长远角度占据市场优势，企业必须具备技术创新的能力。

值得注意的是，在当前全球汽车市场竞争日益激烈的背景下，中国新能源汽车行业正通过技术创新和国际化布局，积极拓展市场份额。汽车相关专家指出，仅依靠降价手段难以支撑企业的长远发展，而技术创新和国际化战略才是企业制胜的关键。

以某款高端智能电动汽车为例，它采用了先进的锂电池和固态电池技术，续航里程高达800公里。同时，中国车企的出口业绩也呈现出良好的增长态势。据统计，今年1月份汽车出口同比增长了47.4%，自主品牌车企去年已经实现了500万辆的出口规模。

平安证券研报认为，2024年头部新能源车企的增速面临压力，因此价格战将会延续，尤其在10万元至

20万元的主流价格区间。随着电池成本的下降，车企有更多的空间进行降价。截至2月29日，国产电池级碳酸锂均价已降至9.95万元/吨，较去年同期下降超过七成。国联证券研报认为，碳酸锂价格已接近底部，2024年将伴随需求增长实现企稳反弹。

全国乘联会秘书长崔东树表示，2024年对新能源车企来说是关键的一年，竞争将更加激烈。新能源车市场呈现裂变的特点，随着各技术线路细分市场的成熟，新车型将大大丰富消费者的选车范围，但也可能加剧同质化竞争。他预测，今年的价格战可能以多模式混合的形式展开，包括降价促销和定位下探等。

值得关注的是，在价格战的“内卷”下，中国汽车工业协会整理的国家统计局数据显示，2023年1月至11月，汽车制造业利润率仅为5%，较去年同期下降了0.7个百分点。中国电动汽车百人会秘书长张永伟表示，为应对竞争压力，许多企业不得不通过降价手段来争夺市场份额。他建议企业应通过技术创新、国际市场开拓等多种方式获取更大的市场份额，以确保可持续发展。