

激战国内智能电车下半场 特斯拉FSD“鲇鱼”或将入华

本报记者 夏治斌 石英婧 上海报道

“如果外界的传闻属实的话，我自己还是很期待能有机会体验一下特斯拉FSD。”在多次听到FSD将进入中国市场的传闻后，家住上海的电动车车主罗伯特(化名)如是感慨道。

《中国经营报》记者注意到，在智能电动汽车整个行业内，特斯拉FSD能够不断掀起涟漪。6月9日，特斯拉CEO埃隆·马斯克(Elon Musk)在微博发文表示，“我们很乐意将Autopilot(自动辅助驾驶)/FSD(完全自动驾驶能力)，或其他特斯拉技术授权给有需要的公司。”

而在5月12日，“高质量发展调研行”媒体采访团来到特斯拉上海超级工厂，上海市经信委智能制造推进处副处长陈可乐表示，上海将进一步深化与特斯拉的合作，推动自动驾驶、机器人等功能板块在沪布局。因此，外界对FSD进入中国市场有着诸多遐想。

加之前不久，马斯克开启了3年以来的首次中国行，并与国务委员兼外长秦刚、工业和信息化部部长王壮龙、商务部部长王文涛、上海市委书记陈吉宁进行会面，就新能源汽车和智能网联汽车发展、中美经贸合作、特斯拉在华发展、储能业务等议题，进行了深入交流。

就在多重积极信号的共同作用下，便有“上海将作为FSD完全版第一个试点城市开放”的消息在网上盛传，特斯拉中国相关负责人6月13日向记者回复称“消息不实”。

黄河科技学院客座教授张翔告诉记者，“之所以很多科技、汽车爱好者对FSD进入中国市场有着很大的期盼，是因为他们希望可以尽早尝鲜。特斯拉本身希望FSD能够尽快在国内落地，是因为这可以帮助特斯拉提升在华销量。”

FSD“鲇鱼”入华备受关注

特斯拉FSD进入中国虽时间未定，但趋势愈发明确。

“目前，一辆车的正常使用时间，大约是每周10到12个小时。实现完全自动驾驶后，车辆利用率将提升5倍，使用价值大幅提升。”在特斯拉2023年股东大会上，马斯克对FSD毫不吝惜赞美之词，称“FSD将比人类驾驶安全10倍，它比人类驾驶员更好、更安全”。

据悉，当下特斯拉的自动驾驶产品可分为3个类别，分别是AP、EAP和FSD。其中，AP是最基础版本，EAP为增强辅助驾驶，这两种产品在中国均可以使用。而FSD作为特斯拉最高级别的自动驾驶产品，主要功能包括领航辅助驾驶(NOA)、自动变道、自动泊车、智能召唤、交通信号识别、(基于导航路线的)城市道路自动转向等，目前仅在北美地区有Beta版。

为何要将FSD授权给其他企业？在张翔看来，特斯拉向外界开放技术授权，如果有车企采购了FSD就要向特斯拉进行付费，那么

特斯拉就会有一笔软件付费的收入。“如果别的车企用FSD多的话，它可能就会成为一个行业标准，那么特斯拉就可以自己定义收费的价格。”

张翔也补充道：“从实际情况来看，大多数的车企并不会去采购特斯拉的FSD，因为一旦采购了就会和特斯拉有很深的绑定。这就跟上汽之前说的那样，把‘灵魂’交出去了。”

公开资料显示，FSD作为特斯拉软件收费的重要内容，将为其在硬件盈利压力下，开辟又一成长曲线，提供更好的现金流。如果后续授权顺利，将助力这一成长曲线更好地兑现。

记者了解到，截至2023年第一季度，特斯拉FSD测试版系统的总行驶里程，已达到行业前所未有的1.5亿英里(约2.4亿公里)，并将随着测试用户规模的扩大实现指数增长。2023年第一季度，特斯拉还启用了用于高速公路驾驶的最新



针对网传的“上海将作为FSD完全版第一个试点城市开放”的消息，特斯拉方面回复称消息不实。

本报资料室/图

FSD测试版软件。值得注意的是，在2023年股东大会上，特斯拉还透露计划将FSD测试版进一步提升，并应用到人形机器人上。

张翔告诉记者，“FSD在国内外的汽车圈都很有名，在国外已经有部分用户在使用，从网上发布的视频来看，效果的确不错。不仅是在郊区，在市区也可以做到双手脱离方向盘。”

但由于相关政策的不同，中国虽然作为全球最大的新能源汽车

市场，也是特斯拉仅次于美国的第二大市场，FSD至今没有进入中国市场。因此，FSD何时入华早已成为行业焦点。

中信证券研报指出，特斯拉FSD进入中国虽时间未定，但趋势愈发明确。“我们认为FSD入华后，有望整体加速中国电动汽车的智能化进程，在强化消费者教育和认知、扩大市场的同时促进车企优胜劣汰。而若特斯拉‘极致性价比硬件+高毛利FSD软件’的模式在国

内得以规模化落地，可能类似于智能汽车的‘ChatGPT时刻’，不论在增量需求还是商业模式层面，对于当下国内车企和供应链而言都意味着新的可能性。”

上述研报还指出：“深耕高阶智驾功能并以此为差异化卖点的车企或有望受益，而自年初特斯拉发动汽车价格战后，行业进入一轮洗牌和出清周期，缺乏自研能力的中低端车企在FSD入华后或面临更大压力。”

或将带来第二轮“特斯拉”冲击波

特斯拉FSD将来入华也被外界解读为第二轮冲击波。

“我要大声告诉全世界，特斯拉上海超级工厂不仅是世界上生产效率最高的工厂之一，同时造出的车也是全世界品质最好的车之一。我们做了很多非常有意义的工作，注入了很多正能量。”5月31日，在夜访特斯拉上海超级工厂时，马斯克对着众多员工如是赞誉道。

记者注意到，特斯拉全球2022年共交付131万辆汽车，同比增长40%。其中，特斯拉上海超级工厂2022年交付71.1万辆汽车，同比增长48%，超过特斯拉全球交付量的一半。

进入2023年，特斯拉继续延续增长的态势。6月5日，乘联会发布的新能源车预估销量显示，特斯拉上海超级工厂5月交付77695

辆，同比增长142%。

时间回拨至2019年1月7日，特斯拉上海超级工厂开工，创造了“当年开工、当年竣工、当年投产、当年上市”的速度。对于上海超级工厂，马斯克更是直言：“上海超级工厂很难被超越，我必须说，我们的上海团队真的非常棒。”

特斯拉方面曾告诉记者：“在中国这片开放高地上，特斯拉将不断深化本土合作，构建起更加完善的新能源出行生态网络，促进新能源汽车产业链条的臻完善。各企业在共享中国机遇的同时，也为全球发展注入更多正能量。”

根据上海经信委方面披露的数据，特斯拉上海2022年的产值是1839亿元，占上海市汽车制造业产值23%，拉动工业产值增长1.3个

百分点。此外，特斯拉上海超级工厂在极短的时间里实现了零部件本地化率达到95%以上，带动了上游360家供应商、10万个就业岗位及7000亿元累计订单，并帮助60家中国供应商成功进入特斯拉全球供应商体系。

毫无疑问，作为上海有史以来最大的外资制造业项目，特斯拉有史以来效率最高的超级工厂，上海超级工厂给中国汽车市场乃至全球汽车市场带来的冲击波不可小觑。特斯拉FSD将来入华也被外界解读为第二轮冲击波。

不过，中信证券研报指出，“FSD入华是整体趋势，但距离真正落地还有两道门槛。一是数据采集资质：2022年9月，自然资源部下发的《关于促进智能网联汽

车发展维护测绘地理信息安全的通知》明确规定，高精地图测绘(对地理信息数据进行采集、存储、传输和处理)，只能由具备导航电子地图制作甲级资质的单位进行(目前仅19家)；且导航电子地图编制只向内资企业开放，向境外传输相关测绘数据也必须提前进行审批。地图数据高度敏感，与国家安全息息相关，尽管有关部门口风宽松，但特斯拉究竟该如何获取相关资质仍是个未知数，或与中国企业进行合资，或在上海进行试点，但想要短时间大規模铺开并非易事。”

二是超算中心。上述研报指出，纯视觉路线对于图像的处理更依赖大量的数据采集和模型训练，因此特斯拉在美国自建超算中心

Dojo并自研D1芯片，以大幅提升FSD的训练效率。“而在中国，即使特斯拉获取了数据采集资质，也大概率只能在中国本地进行模型训练，数据不得传回美国。这意味着想要达到与美国同等的训练效率，特斯拉需要在中国建立类似于Dojo的超算中心，同样需要一定的开发周期和成本。”

“综合来看，特斯拉要想把FSD移植到中国市场来，必须要做到本土化开发，不能原封不动地搬到中国来。因为特斯拉自己来做这个事情的话，风险比较高。一旦本土化做不好，或者没成功，那么投资就回不来，所以特斯拉可能就会在中国寻找合作伙伴，来分担FSD在华落地的费用开支。”张翔说道。

上半年超40位外企高管来华 外资巨头谋定中国市场大棋局

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

外资“大佬”排队来华

时隔3年，马斯克再次来到中国。从5月30日下午到达北京，到6月1日上午从上海返回美国，马斯克在华时间仅仅44个小时。

就在这44个小时内，上海市委书记陈吉宁、国务院委员兼外长秦刚、工业和信息化部部长金壮龙、商务部部长王文涛分别会见马斯克，重点讨论了储能领域深化合作、新能源汽车和智能网联汽车发展、中美经贸合作和特斯拉在华发

展等话题。

5月31日21时37分，马斯克的私人飞机落地上海虹桥机场；6月1日11时23分，其私人飞机离开上海虹桥机场飞往美国奥斯汀贝格斯特罗姆机场，奥斯汀也是特斯拉总部所在地。

就在马斯克访华同一天，美国摩根大通集团董事长兼首席执行官杰米·戴蒙也来到中国。5月31日~6月2日，摩根大通在上海举办3场

会议，分别是摩根科技交流会议、中国新经济论坛和全球中国峰会，这也是摩根大通自2019年以来首次重新恢复线下的中国峰会。

杰米·戴蒙表示，此次在沪举办的第十九届摩根大通全球中国峰会吸引众多全球投资者齐聚上海，体现了对中国、上海发展的信心。近年来，摩根大通在上海各项业务取得长足进展，将加大在沪业务布局，围绕科创金融、绿色金融等领域深

化合作，为全球企业了解上海、投资上海发挥桥梁纽带作用，更好助力上海国际金融中心建设。

前不久，沃尔沃汽车总裁兼首席执行官骆文襟也来到中国，他表示：“沃尔沃汽车拥有百年发展史，2014年起中国成为了沃尔沃汽车全球最大单一市场。我们2019年便在上海嘉定设立了亚太区总部。每次来上海都惊叹于上海的活力和创新动力，此次上海经济快

速恢复，更显示出上海经济的强大韧性。我们十分期待沃尔沃汽车上海设计中心的启用。”

记者注意到，2023年，外企高管来华无论在人数还是频次都处于高位。据不完全统计，上半年已有超过40位到访，这些外企业务集中在汽车领域、消费领域、制造业领域、医疗领域、金融领域、电子科技领域等，包括苹果、大众、西门子、阿迪达斯、空客、欧莱雅等。

持续深化合作重塑出行格局

记者注意到，在马斯克之前，还有多名跨国车企“一把手”完成了访华行程。早在4月12日吉姆·法利便来到中国，江西省委书记尹弘在南昌会见了法利一行。

吉姆·法利说，福特汽车一直将中国市场作为福特战略重点，高度重视与江西的合作。未来，福特与江铃将充分整合双方优势资源，持续深化合作，加速推动江铃汽车迈上全新发展台阶。

加快推动在华业务转型升级

近年来，特斯拉在华业务版图不断扩容。4月，特斯拉正式官宣将在上海建设储能超级工厂，生产超大型商用储能电池Megapack，初期规划年产1万台，储能规模近40GWh，产品提供范围覆盖全球市场。特斯拉储能超级工厂项目计划于今年第三季度开工，2024年第二季度投产。

值得一提的是，5月30日，马斯克还和宁德时代董事长曾毓群在北京共进晚餐，双方探讨了包括且不限于动力电池供应的问题。

一个多月后，玛丽·博拉也时隔6年再次来到中国。5月24日，陈吉宁会见了博拉一行。玛丽·博拉说，上海对于通用汽车在中国市场、全球市场的发展十分重要，与上汽集团合作取得的丰硕成果更让企业对未来发展充满信心。将携手中国伙伴致力新能源汽车、智能网联汽车创新发展，在第六届进博会展示更多新品牌、新车型、新技术，更好开启下一个30年的成功

合作。

“中国连续13年是全球最大的汽车市场，连续8年是全球最大的新能源汽车市场。在中国，汽车行业有很大发展机遇，还拥有全球最大的汽车产业链，因此跨国车企与中国已是密不可分。”对于车企高管的密集来华，黄河科技学院客座教授张翔感慨道。

浙江大学国际联合商学院数字经济与金融创新研究中心联

席主任、研究员盘和林则表示，今年外资车企访华都比较高调，也受到了较高规格的礼遇，他们中的很多人是带着项目来的。受益于我国新能源车较高的制造效率，也受益于我国的工程师红利，如今外资车到中国不只是看好中国的市场，也是为了获得汽车制造业供应端的中国红利，中国能够生产出高性价比的新能源汽车。

玛丽·博拉关注的焦点同样也是新能源汽车，她在与通用汽车中国员工进行面对面、零距离的沟通交流中表示，要稳步推进新能源与自动驾驶研发，为中国消费者量身打造更出色的产品、更精彩的体验，从而重塑出行、重塑通用。今年，通用汽车将快速扩容奥特能电动车平台的国产车型，并通过道朗格平台引入别具一格的进口车型。

别克ELECTRA E5正式上市，以油电同价的定价策略展示诚意，并已开启交付。而别克第二款奥特能车型ELECTRA E4也将在2023年年中上市。

在盘和林看来，跨国车企应进一步加大在华投资，充分利用中国汽车供应链产能并扩大就业，同时也利于壮大中国汽车制造业。“中国新能源汽车制造业将成为全球汽车产业的领导者，中国供应链也将很好融入到全球汽车供应链当中。”

正如吉姆·法利所说，中国新能源汽车的高速增长，推动市场和产业链发生翻天覆地的变化。中国在电动化和智能化赛道上一路狂奔，也让跨国车企感受到了危机感。无论是继续增加投资，还是调整现有战略，中国市场的重要性依旧不言而喻。

《中国经营报》记者注意到，跨国投资活力是观察经济发展态势的重要窗口。不久前，市场监管总局发布的数据显示，今年一季度，全国新设外商投资企业1.1万户，同比增长7.6%。商务部发布的数据显示，今年前4月，全国实际使用外资金额4994.6亿元人民币，同比增长2.2%。