

# 打造国际竞争优势 车企“出海”提速

本报记者 陈靖斌 广州报道

汽车作为国民经济的重要支柱产业，产业链长、关联度高、带动性强，发挥着工业经济稳增长“压舱石”作用。2023年以来，作为工业经济的“压舱

## “出海”布局稳增长

比亚迪、长安汽车以及广汽集团通过不断深入“出海”布局，为锚定“全球最大汽车出口国”打下坚实基础。

今年以来，汽车行业的发展运行保持着稳中向好发展态势。

中国国际贸易促进委员会汽车行业委员会会长、中国国际商会汽车行业商会会长王侠表示：“我国汽车今年全年出口量成为世界第一已成定局。”中汽协预计，今年我国汽车出口量预计可达450万辆，将成为全球最大汽车出口国。

在这其中，记者了解到，比亚迪、长安汽车以及广汽集团通过不断深入“出海”布局，为锚定“全球最大汽车出口国”打下坚实基础。

比亚迪相关负责人向记者介绍，自2021年5月比亚迪正式开始“乘用车出海”以来，比亚迪新能源汽车的足迹已经遍布日本、德国、澳大利亚、巴西、阿联酋等59个国家及地区。

“仅在2023年11月，比亚迪新能源乘用车出口量就高达30629辆，居新能源乘用车领域11月出口量冠军，占当月出口国产新能源乘用车的三分之一。”比亚迪相关负责人向记者表示。

依托于全球范围内的品牌战略和市场布局，比亚迪在多个市场频频夺得销量冠军。今年上半年，比亚迪首次进入全球汽车销量前十。

在泰国和新加坡，比亚迪获

石”，汽车行业在“出海”方面保持稳中向好发展态势。

在这其中，《中国经营报》记者了解到，比亚迪、长安汽车以及广汽集团等多家车企，随着出海布局的深入，同时也在带动着新能源汽车产业的高质量发展。

得1-11月纯电动汽车累计销量冠军；在巴西，比亚迪今年下半年连续5个月成为当地新能源汽车市场销量冠军，并不断打破单日新能源汽车销售纪录；在哥伦比亚和哥斯达黎加，比亚迪获得今年1-11月新能源汽车累计销量冠军。

比亚迪“出海”亦在领跑中国新能源汽车市场。据乘联会数据显示，今年前10月，中国新能源汽车累计销量728万辆，同比增长37.8%。比亚迪更是领跑市场，截至今年前11月，比亚迪累计销量268万辆，同比增长64.8%，距实现全年目标仅一步之遥。

在中国新能源车“出海”的大趋势下，今年4月18日，长安汽车也发布“海纳百川”计划，来加速推进长安汽车的国际化发展。

长安汽车相关负责人介绍，“海纳百川”计划，即到2030年实现“四个一”发展目标：海外市场投资突破100亿美元，海外市场年销量突破120万辆，海外业务从业人员突破10000人，着力推进五大布局，即市场布局、产品产能布局、品牌建设布局、营销服务布局、组织人才布局，将长安汽车打造成世界一流汽车品牌，标志着长安汽车全球化发展正式驶入快车道。

截至2023年，长安汽车进入

中国信息协会常务理事、国研新经济研究院副院长朱克力向记者指出，走出国门实现“出海”对车企来说，具有重要作用与现实意义。“一方面，有助于车企拓展海外市场，增加销售额和利润，提高企业国际竞争

力。另一方面，通过与国际市场竞争与交流，车企可不断提升自身技术水平和创新能力，推动企业转型升级。此外也有助于提升我国新能源汽车产业的国际地位与影响力，为国家经济发展作出贡献。”



比亚迪参加东京车展。

本报资料室/图

60余个海外市场，其中在沙特、秘鲁、巴基斯坦等17国排名中国品牌“数一数二”；1-11月，长安汽车自主品牌海外销量220849辆，同比增长38.1%。长安汽车积极响应国家“一带一路”倡议，98%的海外销量源自“一带一路”共建国家。

对于广汽集团而言，2023年也是“出海”提速的一年。广汽集团相关负责人向记者介绍，2023年年初，广汽国际“出海”之旅按下加速键，陆续在厄瓜多尔、玻利维亚、巴拿马三地开设全新展厅，分别是厄瓜多尔基多

展厅、玻利维亚圣克鲁斯第三展厅、巴拿马圣地亚哥首家展厅，由北到南逐步拓展美洲市场布局，为美洲市场销量增长打造有利阵地。

11月14-16日，广汽国际相继在墨西哥、埃及、哈萨克斯坦三个国家圆满举办了品牌上市发布会，三天内向墨西哥、非洲、中亚三大市场导入重磅新车，宣告广汽国际正式进入当地市场并开始运营，成为了深耕海外重点市场的重要里程碑，推动品牌的国际化进程。

## 政策引领“出海”提速

目前，车企“出海”布局仍存在诸多重点难点问题需要引起重视。

事实上，中国新能源汽车“出海”之所以能够百花齐放，也与中央的政策引领密不可分。

今年4月，国务院办公厅发布《关于推动外贸稳规模优结构的意见》(以下简称“《意见》”)，明确指出要培育汽车出口优势。

《意见》强调，各地方、商会协会组织汽车企业与航运企业进行直客对接，引导汽车企业与航运企业签订中长期协议。鼓励中资银行及其境外机构在依法合规、风险可控前提下，创新金融产品和服务，为汽车企业在海外提供金融支持。各地方进一步支持汽车企业建立和完善国际营销服务体系，提升在海外开展品牌宣传、展示销售、售后服务方面的能力。

今年8月25日，工业和信息化部等七部门亦印发了《汽车行业稳增长工作方案(2023—2024年)》，提出2023年力争实现全年汽车销量2700万辆左右，同比增长约3%。其中，新能源汽车销量900万辆左右，同比增长约30%；汽车制造业增加值同比增长5%左右。2024年，汽车行业运行保持在合理区间，产业发展质量效益进一步提升。

《意见》还强调要推动汽车出口提质增效。鼓励汽车企业加快研发和生产面向国际市场的汽车产品，建立和完善国际营销服务体系，加强与航运企业、国内外金融机构合作，巩固扩大重点国家和地区市场汽车出口，加大“一带一路”沿线国家和新兴市场开拓力度，培育汽车出口优势。

《意见》要求指导行业协会组建汽车企业国际化发展创新联

盟，促进企业之间实现信息资源、网络渠道等共建共享。研究建设海外政策、法规、标准等信息共享服务平台，推动与主要出口目的国检测认证标准的统一。加强与重点国家和地区的全产业链低碳发展合作，推动形成互相认可的碳排放、碳足迹核算体系，为汽车企业海外发展创造更好环境。

对此，中国交通运输协会新技术促进分会专家委员解筱文指出，目前车企“出海”布局仍存在诸多重点难点问题，需要引起重视。“车企需提升产品质量，确保产品符合国际技术标准。在品牌建设与推广层面，需加强品牌建设，提高国际知名度。此外，车企还需在海外市场建立完善的销售和服务网络，了解并遵守海外市场的政策法规，避免合规风险，还要有充足的资金支持，加强人才培养和文化交流，提高企业在国际市场的适应能力等。”

朱克力亦表示，车企在“出海”过程中确实面临一些重点难点问题需要突破。“例如需要深入了解目标市场的需求和消费者喜好，制定符合当地市场的营销策略和产品规划，同时要应对国际贸易摩擦和知识产权保护等挑战。”

对此朱克力也建议，车企可加强与当地政府和企业合作，共同推动新能源汽车产业发展；积极参与国际交流与合作，学习借鉴国际先进经验和先进技术；加强自主创新及品牌建设，提高产品质量与服务水平。通过采取这些措施，车企有望更好地适应国际市场需求与变化，实现自身及产业可持续发展。

# 打好L2级辅助驾驶最后一役 多家车企向城市NOA发起冲锋

本报记者 陈茂利 北京报道

近日，很多车企都在忙着进行城市NOA(Navigate On Auto-pilot,自动辅助领航驾驶)测试，为2024年“开城”(在城市内推送辅助驾驶功能)作准备。

12月19日，正在恶补智能驾驶短板的理想汽车正式推出覆盖

超过100座城市的智驾功能。在智能驾驶领域一直被认为走在“造车新势力”阵营前列的小鹏汽车宣布，新增27个无高精地图覆盖的城市导航辅助驾驶(XNGP)。同期，宝马、奔驰先后宣布，于近日分别拿到北京、上海L3级(有条件自动驾驶)高速公路自动驾驶测试牌照。一时之间，城市NOA风头无两。

“让人比较惊喜的是，系统开启时，在高速公路基于导航并线超车果断、丝滑，算法和逻辑都跟得上老司机的心理预期。”一位体验奔驰最新版本的智能领航系统的业内人士告诉《中国经营报》记者。

所谓的城市NOA，即面向城市场景的智能辅助驾驶，车辆

可以在城市道路自主行驶，完成跟车、变道、超车、转弯、过红绿灯等动作，最终到达目的地。值得一提的是，城市NOA被视为L2级辅助驾驶的最后一役，是从L2跨越到L3至关重要的一步。

城市NOA加速覆盖对于车企具有怎样的意义，影响城市

NOA大范围普及的要素有哪些？国研新经济研究院副院长朱克力在接受记者采访时指出，“城市NOA作为一项前沿技术，能帮助车辆在复杂的城市环境中实现自动驾驶，极大提升驾驶便捷性与安全性。掌握这项技术，无疑会为车企市场竞争增加优势。”

地平线智能驾驶产品规划与市场总经理吕鹏接受记者采访时表示，“目前，城区NOA系统仍存在很多痛点，如成本过高，给功能标配带来挑战；全场景NOA受高精地图覆盖限制，用户使用频率不高(功能有限，仅在少数城市开通)；使用频率不高会造成迭代开发难度大、周期长。”

## 多家车企公布城市NOA推送日程

2024年，城市NOA功能将加速“上车”。记者关注到，在被行业视为“智驾产品爆发大年”的2024年即将到来之际，理想、小鹏、蔚来、智己等多家车企宣布全国城市NOA推送日程。

12月19日，理想汽车正式向L系列车型推送OTA5.0版本，本次升级新增145项，包括全场景智能驾驶(NOA)、全场景辅助驾驶(LCC)，同时智能泊车效率也有所提升，新增离车泊入和代客泊车功能。

理想汽车全场景智能驾驶，将实现高速、城市环路和城区道路全覆盖，支持变道超车、按道路限速控速、施工场景避让、拥堵博弈变道、城市场景路口同行以及避让绕行等众多主流驾驶辅助应用。

“XNGP开城稳步推进中。我们的目标是做得要比说得还好。”小鹏汽车方面透露，“XNGP进入无图快速开城时代，小鹏汽车完成落地不依赖高精地图的城市导航辅助驾驶方案，XNGP随着4.4.0 OTA覆盖至25城。”

根据小鹏汽车此前披露的计划，今年12月底，小鹏XNGP将开放至50个。2024年，小鹏会将轻地图XNGP覆盖全国。

蔚来的计划是，在今年年底前，完成25万公里的城区领航路线验证，遍布200座城市；到2024年第二季度，将完成40万公里的城区领



未来5年将是智能辅助驾驶大范围普及的5年。

陈茂利/摄影

航路线验证，超过230座城市。

智己汽车官方宣布，IM AD城市NOA将如期于2023年年底开启上海地区的用户公测，春节前陆续推送，上海地区率先开放。2024年年中，城市通勤模式先行版将上线；2024年年内，通勤模式将覆盖全国100城。

“头部厂家比拼高阶智驾，腰部厂家力保中阶快速落地，ADAS(高级驾驶辅助系统)标配成为全市场共识。”吕鹏表示。

传统车企也正在加速自动驾驶功能落地，开展L3级自动驾驶“上车”测试。12月14日，宝马方面宣布，搭载L3级自动驾驶功能的车辆在上海市获得高速公路自动驾驶测试牌照。下一阶段，宝马将在上海市政府的监督和指导下，在指定区域开展L3高速公路自动

驾驶道路测试。记者从宝马方面获悉，即将上市的国产全新BMW5系长轴距版在技术上已经具备拓展至L3级自动驾驶的能力。

继宝马拿到测试牌照两天后，奔驰方面宣布，拿到北京市有条件自动驾驶高速公路道路测试牌照。实际上，自2021年起，奔驰便开始在中国开展L3级自动驾驶系统的封闭场地测试。

今年，梅赛德斯-奔驰在全新长轴距E级车上推出了由中国团队主导研发的L2+导航辅助驾驶功能，其覆盖全国范围内高速与城市快速路段，可实现高速点到点的导航辅助驾驶功能。

需要注意的是，从拿到测试牌照到L3级自动驾驶车辆摆脱“地理围栏”，大规模“上路”还需要一段时间。

## 大规模普及需克服成本等“拦路虎”

“相信从现在开始5年将是智能辅助驾驶大范围普及的5年。”小鹏汽车董事长何小鹏在11月举办的财报会议上作出预测。盖世汽车研究院在发布的《智能辅助驾驶趋势展望》预测，到2025年，NOA搭载量将突破400万辆。

城市NOA加速覆盖对于车企和消费者有怎样的意义？在毫末智行董事长张凯看来，城市NOA落地是一场关乎智驾的生死战，“2024年，毫末智行要跨过关隘，打赢城市NOA落地这一仗。”

采访中，记者了解到，一众车企铆足劲进行城市NOA研发、测试与市场需求直接相关。当前，城市NOA已经成为各品牌竞争的卖点和用户关注的重点。

“智能辅助驾驶系统已成为新能源购车人群的重要决策依据，成为消费端衡量汽车产品竞争力的重要评价指标。”吕鹏表示。传播星球APP联合创始人由曦有类似的观点，“城市NOA是智能驾驶技术的重要组成部分，能够在复杂的城市环境中实现自动驾驶，可显著提升消费者的驾驶体验，拥有先进的城市NOA技术的企业将在市场竞争中占据优势，提高品牌知名度。”

“汽车新四化”产业研究者、知行韬略合伙人杨继刚在接受记者采访时表示：“提升城市NOA覆盖，既可以满足用户在城市道路智

能驾驶的多场景应用需求，又可以优化日常驾驶路线与行驶车速，降低驾驶风险，进而降低车辆油耗与维修成本。同时，有了大量的用户行驶数据，又可以帮助车企优化产品设计，降低生产成本。”

城市NOA对于车企打赢智能驾驶之战具有重大意义，但实现大范围普及仍需克服诸多难题。多位业内人士在接受记者采访时指出，成本对于城市NOA的普及非常关键。

“城市NOA技术成本较高，叠加在车辆价格上可能导致消费者负担加重。”由曦指出。记者了解到，目前城市NOA硬件成本比较高，主要在30万元以上的车型上配置。

硬件成本中，自动驾驶感知环节的硬件占“大头”，在该环节，主要通过摄像头、毫米波雷达、激光雷达和超声波雷达等多融合传感器感知周围环境。其中，激光雷达的价格高昂。

“参考各大车企和方案商的传感器配置，目前想要实现城区领航功能，至少需要配备1颗激光雷达(主激光雷达单价约500美元)，算力需求超200TOPS(200TOPS芯片单价300-400美元)，软硬件整体成本在万元左右。”中信证券研报中指出。

尽管激光雷达的价格高昂，但轻舟智航联合创始人、CEO于

骞认为，近几年，激光雷达对城市NOA来说仍是必需的。”

实际上，城市NOA软件成本也不容忽视。杨继刚告诉记者，“要实现城市NOA功能，需要采集大量数据并进行处理，包括高精度地图数据、车辆传感器数据、交通信号数据等，这需要强大的算力与存储支持，对车企来说同样是巨大的成本投入。”

城市NOA大规模普及，成本很关键，地平线创始人、CEO余凯向记者指出：“到2025年，真正要做的是在合理的性价比下，把高速NOA、环线NOA封闭道路的自动驾驶体验，做到如丝般的顺滑，而且价格不能太贵。同时要持续投入，真正地把城区的NOA做到可用。”

此外，城市NOA普及也面临技术层面的难度。杨继刚介绍：“城市道路的复杂度远高于高速公路驾驶场景，车流、人流、物流交织在一起，还要应对复杂的交通信号、临时管制与突发情况，这对于车辆自动驾驶系统的环境感知、决策和控制算法都提出了更高的要求，克服技术难题还需要时间。”

“面对这些挑战，车企不仅需要加大技术研发的投入，而且要在法规、市场策略等方面进行综合施策，才能在这场竞争中脱颖而出。”朱克力指出。