

# 中国市场销量下滑近五成 超豪华汽车卖不动了？

本报记者 郭阳琛 石英婧 上海报道

“公司旗下品牌玛莎拉蒂品牌表现尤为不佳，预计第三季度玛莎拉蒂全球综合交付量将下降60%。这一降幅不仅远高于集团整体交付量的降幅，也反映了玛莎拉蒂在当前市场环境下所面临的严峻挑战。”近日，跨国车企 Stellantis 集团在今年第三季度全球交付量的预期报告中直言。

几乎在同一时间，阿斯顿·马

## 中国市场遭遇“滑铁卢”

降价潮正在超豪华品牌中蔓延。

“现在我们店手头有一个莱万特车型的优惠名额，车辆已经到店，为白色，原价80.98万元，现在购价格可以便宜19%。格雷嘉也有现货，不过是燃油版本，原价70.98万元，落地价可以做到60万元左右，入手价格算是相当便宜了。”9月末，北京一家玛莎拉蒂4S店销售人员向记者介绍道。

降价潮正在超豪华品牌中蔓延。10月9日，上海一家阿斯顿·马丁4S店销售人员表示，全新DB12是阿斯顿·马丁新一代焕新产品线中的首款车型，于2023年6月首发，并在今年三季度刚刚在中国市场开始交付。国内售价为251.8万元起，目前有30万元左右

## 人事变动“蝴蝶效应”

玛莎拉蒂中国时隔一年多的时间再度换帅。

9月25日，玛莎拉蒂宣布，于瀚邦出任该品牌新任中国总经理，负责三叉戟品牌在华的商业运营。这也是玛莎拉蒂中国时隔一年多的时间再度换帅。

记者了解到，与前任朗博霆 (Fabio Lambertini) 不同，在履新玛莎拉蒂中国总经理之前，于瀚邦曾出任捷尼赛思中国、上汽MG欧洲以及上汽大众等知名汽车企业的关键管理岗位。

玛莎拉蒂方面表示，作为玛莎拉蒂全球化布局的重要组成部分，中国市场战略意义重大。拥有丰富汽车品牌销售及管理经验的手

丁方面也表示，预计第三季度经过调整后核心利润和批发销量将低于市场预期。因此计划将今年的批发销量目标下调约1000辆，以应对在全球最大汽车市场中国的困境。

这正是传统超豪华汽车品牌的常态。中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会 (以下简称“乘联会”) 公布的最新数据显示，2024年1—8月，玛莎拉蒂和阿斯顿·马丁销量分别为840辆和199

的优惠力度。

但降价难阻中国市场销量的大幅下滑。据乘联会公布的数据，2024年1—8月，玛莎拉蒂在中国市场的进口销量总计840辆，同比下滑74%。

阿斯顿·马丁也是如此。相关数据显示，今年上半年，阿斯顿·马丁全球总销量为1998辆，同比下滑约三分之一。而在中国市场，阿斯顿·马丁的销量同比暴跌72%。

9月30日，阿斯顿·马丁方面公开表示，目前预计第三季度经过调整后核心利润和批发销量将低于市场预期，而今年的毛利率预计也将略低于此前40%的预期，因此计划将今年的批发销量目标下调约

瀚邦，将凭借全球多地区任职履历带来的国际化视野和创新思维，为三叉戟在华的深化发展起到关键作用。

保时捷则更早作出了人事变动。今年7月，保时捷发表声明称，Alexander Pollich最早将于9月1日起接替柯时迈 (Michael Kirsch)，出任保时捷中国总裁及首席执行官，全面负责品牌在中国内地、香港及澳门地区的业务；9月14日，保时捷中国运营主体保时捷(中国)汽车销售有限公司发生工商变更，柯时迈卸任法定代表人、董事长，由Pollich接任。

辆，分别同比下滑74%和47%。此外，迈凯伦、劳斯莱斯、兰博基尼、法拉利和宾利等品牌销量跌幅分别为88%、40%、37%、29%和27%。

“整体消费需求萎缩，超高端消费群体不敢消费了。”乘联会秘书长崔东树告诉《中国经营报》记者，过去几年进口超豪华车持续增长，转折点出现在2023年，当年出现12%的下滑降幅，2024年1—8月，超豪华车在中国市场销量加速下滑，幅度已高

1000辆。

迈凯伦的表现则更为惨淡。记者了解到，2024年1—8月，迈凯伦在中国市场仅卖出19辆车，同比下滑88%。迈凯伦2024年全球销量预计为1000辆左右，而上一一年这一数据还高达2137辆。

一名熟悉超豪华汽车品牌的业内人士分析称，受宏观经济变化影响，超豪华汽车的市场需求在减少。此外，不少订购超豪华汽车品牌的消费者，在已付定金的情况下选择毁约。“一批这样的车辆实际上成为经销商的库存，经销商已获得定金赔偿自然也愿意降价出售回笼资金。”

面对资金压力，今年3月，迈

达49%。

对于电气化转型的踌躇不定，则是超豪华品牌的另一大“命门”。例如：玛莎拉蒂首款纯电SUV格雷嘉早在2023年上海车展便迎来首秀，但到2024年4月才正式登陆中国市场，目前订车至少还需等待3个月才能交付；阿斯顿·马丁由于财务压力不得不将首款纯电动汽车推迟至2026年发布；迈凯伦则坚持2030年之前都不会推出纯电动超跑。

凯伦选择完全“卖身”于巴林主权财富基金控股公司 (Mumtalakat Holding Company)，持股比例由原先的60%提升至100%。与此同时，迈凯伦还将自己的总部大楼卖给了巴林主权财富基金控股公司。

与此同时，这家专注于制造轻量化跑车的超豪华品牌也有意进入SUV市场。“为了充分挖掘公司潜力，我们认为需要迈出第二步扩展产品线，进入除现有领域之外的新市场。我们将这一车型称为‘共享性能’，因为新车可以比现有迈凯伦车型容纳更多乘客。”迈凯伦首席执行官迈克尔·莱特斯 (Michael Leiters) 表示。

进行更深的合作，并进一步优化内部流程和结构。

而早在今年3月，阿斯顿·马丁董事会便宣布，宾利汽车前任董事长及首席执行官艾德恩·霍马克 (Adrian Hallmark) 将出任阿斯顿·马丁公司执行董事及首席执行官。

据悉，艾德恩·霍马克已于9月1日正式“掌舵”阿斯顿·马丁。对于下调今年的批发销量目标，艾德恩·霍马克在9月发表的声明中直言：“要实现公司2024年计划，需要近乎完美的执行力。然而，我们显然需要采取果断行动，调整2024年的产量。”



近日，英国超豪华汽车品牌阿斯顿·马丁宣布，计划将今年的批发销量目标下调约1000辆。

## 电气化转型“十字路口”

对于转型较慢的超豪华品牌而言，中国市场也是它们推动变革的基石。

中国汽车业的电气化转型走在世界前列。对于转型较慢的超豪华品牌而言，中国市场也是它们推动变革的基石。

在选择于瀚邦出任中国总经理时，玛莎拉蒂显然也考虑到这一点。玛莎拉蒂首席执行官大卫·格拉索 (Davide Grasso) 表示：“中国市场是玛莎拉蒂新纪元战略布局的重要组成部分。于瀚邦对中国市场有着深刻认知，三叉戟品牌将会在他的领导下持续深耕在华业务，并努力实现新纪元的发展目标。”

所谓新纪元战略，指的是玛莎拉蒂计划步入纯电纪元。根据规划，玛莎拉蒂将于2025年推出MC20超跑的电动版本，至2025年玛莎拉蒂全系都将拥有纯电车型，至2028年品牌旗下车型将全面实现电气化。

“电气化是玛莎拉蒂的重要时刻，也是玛莎拉蒂始终致力于创新技术和未来出行的有力证明。”今年4月，在玛莎拉蒂GranCabrio纯电敞篷跑车全球首秀时，大卫·格拉索表示，玛莎拉蒂将持续推进年初公布的长期战略愿景，在实现可持续盈利增长计划的同时，不断发展产品矩阵。

售价89.98万元的SUV纯电格雷嘉，无疑是玛莎拉蒂的冲量“底牌”，但由于是进口车型，

提车等待时间较长。前述玛莎拉蒂4S店销售人员告诉记者，格雷嘉SUV纯电版本目前可以预订，但预计要到2025年年初才能提车。

相较之下，阿斯顿·马丁的转型之路更为波折。早在2022年4月，阿斯顿·马丁宣布“RacingGreen”战略，计划2025年推出首款纯电车型。但在今年2月，该品牌坦陈，首款纯电动汽车的诞生将推迟一年。

此前对电动车不太“感冒”的法拉利，则下定决心加快电气化转型步伐。近日，在意大利科技周上，法拉利首席执行官 Benedetto Vign 表示，法拉利首款纯电车型将于2025年第四季度发布。

另一方面，法拉利仍旧计划将搭载V12发动机的燃油车型长久地售卖下去，直到法律法规不让其销售。法拉利预计，到2030年，纯内燃机车将只占20%的销量，约40%车型将会是插电混动型，其余40%将是纯电车型。

迈凯伦则坚持2030年之前都不会推出纯电动超跑。迈克尔·莱特斯认为，目前的纯电跑车并不成熟，现在的电池技术会导致纯电跑车重量过大，会严重影响车辆的操控感受。迈凯伦希望有效减轻电池的重量，相关技术需要在2030年才能准备就绪。

# 从诺贝尔奖到自动驾驶：AI引领全球创新竞赛

本报记者 陈靖斌 广州报道

今年的诺贝尔奖，AI (人工智能) 成为最大赢家。10月8日，诺贝尔物理学奖授予了在机器学习领域取得奠基性发现和发明的科学家约翰·霍普菲尔德和杰弗里·辛顿。

在汽车领域，AI的表现同样抢眼。10月11日，特斯拉正式发布了其无人驾驶出租车 (Robotaxi) ——Cybercab，这标志着特斯拉在自动驾驶领域迈出了关键一步。随着特斯拉 Robotaxi 的发布，中美两国企业在自动驾驶技术领域的竞争进入白热化阶段。

而在此之前，有消息透露，百度的自动驾驶出行服务平台“萝卜快跑”正计划将其无人驾驶出租车服务扩展至海外市场，首站可能是中国香港。这一系列动作显示，全球自动驾驶市场正在迅速升温，各大企业纷纷加快布局。

自动驾驶技术，曾经只存在于科幻小说中的概念，现如今已逐步走进现实，成为塑造未来出行方式的核心力量。《中国经营报》记者采访获悉，小马智行 (Pony.ai)、文远知行 (WE RIDE) 以及如祺出行等公司，近期都在全球范围内加快自动驾驶技术的研发和推广，自动驾驶领域的竞争已经愈发激烈。

## “无方向盘、无踏板”

特斯拉近期发布的 Robotaxi (无人驾驶出租车) 车型，在全球自动驾驶行业引发了广泛关注。10月11日，备受期待的“WE RIDE”发布会上，特斯拉展示了其革命性的 Robotaxi ——Cybercab。这款车无方向盘、无踏板，甚至连后视镜都被取消，完全依赖于自动驾驶技术，预计未来售价将低于3万美元。特斯拉 CEO 埃隆·马斯克称这一天为“载入史册的一天”，并对 Robotaxi 未来在出行领域的潜力充满信心。

特斯拉此次发布会的重要性不言而喻。Robotaxi 的核心在于自动驾驶技术，这也是各大科技公司和汽车制造商角逐的焦点领域。然而，特斯拉并不是唯一一家在这

## Robotaxi 商业化仍有挑战

尽管 Robotaxi 的商业化前景备受瞩目，但现实中，它仍面临着一系列严峻的挑战。

近日，在“2024 车路云 50 人年度发展论坛”上，如祺出行副总裁孙雷发表了题为“Robotaxi 的产业战略及商业化实践”的主题演讲，深入分析了这一领域的现状与未来。他指出，Robotaxi 商业化的推进面临着监管、技术、成本、服务和市场等五大挑战。目前，单一的 Robotaxi 服务很难同时满足以下三大目标：足够的安全性、足够的运行区域覆盖，以及足够的经济性。

孙雷认为，这三大目标的平衡可以通过“混合运营”模式来实现。他解释道，混合运营即在现有的有人驾驶网约车与 Robotaxi 相

个赛道上积极布局的企业。包括文远知行 (WE RIDE)、如祺出行和小马智行 (Pony.ai) 在内的多家自动驾驶公司，正加速推动全球范围内的 Robotaxi 项目落地。

10月15日，文远知行正式发布了新一代量产 Robotaxi ——GXR。这款车号称是全球最具空间体验感的量产 Robotaxi，代表了文远知行在无人驾驶技术上的最新成果。该公司负责人表示，GXR 的研发基于文远知行超1800天的 Robotaxi 公开运营经验，结合远程超级VAN线控智能架构，以及公司自研的L4级自动驾驶软硬件系统。GXR 采用了全新的传感器套件 Sensor Suite 5.6 和 HPC 2.0 高性

能计算平台，旨在重构用户的无人驾驶出行体验。文远知行不仅在产品上不断创新，其商业化布局也在加速推进。9月10日，文远知行与横琴粤澳深度合作区和珠海大横琴科技发展有限公司携手，启动了横琴智能网联自动驾驶汽车商业化试点，并正式开启自动驾驶小巴的收费运营服务。

此外，9月11日，文远知行推出了无人驾驶扫路机S1，这一产品展示了L4级无人驾驶技术在智慧环卫领域的应用潜力。文远知行的国际化布局也在稳步推进。9月25日，文远知行与全球最大的移动出行及配送公司优步 (Uber) 达成战

略合作，双方将在阿联酋联合运营自动驾驶车辆，推动 Robotaxi 服务的落地。

如祺出行在 Robotaxi 领域同样有所突破。今年8月，经横琴粤澳深度合作区审议，如祺出行获准在该区全域开展 Robotaxi 道路测试。9月10日，如祺出行正式获得了横琴智能网联汽车示范应用资质，开启了有人驾驶网约车与 Robotaxi 服务的混合运营模式。目前，如祺出行的 Robotaxi 服务已覆盖南沙、前海、横琴三个粤港澳重大合作平台。

小马智行则通过与广汽集团的合作进一步加速其在 Robotaxi 领域的发展。10月10日，广汽集团宣布

全资子公司广汽资本将向小马智行投资2700万美元。这标志着广汽集团在自动驾驶和 Robotaxi 领域的又一次重要布局。小马智行已在北京、上海、广州和深圳获批开展全无人驾驶出行服务。截至2024年8月底，该公司已积累了超过3500万公里的自动驾驶路测里程，其中无人化测试里程超过350万公里。

自2018年起，广汽集团与小马智行就展开了深度合作。从最初战略合作伙伴关系到联合组建 Robotaxi 车队，再到如今的追加投资，广汽集团希望通过双方的紧密合作，推动 Robotaxi 技术更快实现商业化，进一步巩固其在自动驾驶领域的领先地位。

及时检测到路面上的障碍物，自动驾驶系统可能无法迅速采取行动，增加了事故发生的风险。

盘古智库高级研究员江瀚向记者指出，特斯拉进入 Robotaxi 领域标志着无人驾驶技术的商业化进入新阶段。这不仅意味着技术更加成熟，能够应对复杂的实际交通场景，也标志着无人驾驶汽车大规模应用的可能性越来越接近现实。

“随着技术的普及和商业化进程的加快，无人驾驶汽车将成为汽车市场的重要组成部分，推动汽车产业结构的优化和升级。”江瀚表示，“尤其是对中国而言，这将为中国汽车产业的智能化和网联化带来重大突破，提升中国在全球汽车技术领域的竞争力。”

市道路环境中，FSD 的表现并不如预期。

他引用了第三方测试机构 AMCI Testing 的评测报告，数据显示，特斯拉最新的 FSD v12.5 版本平均每行驶13英里 (约21公里) 就需要人为干预一次。小马智行也在美国湾区进行了测试，结果显示，在相对繁忙的城市道路上，FSD 平均每不到10公里就需要接管一次，这与完全无人驾驶的要求相去甚远。

张宁进一步指出，特斯拉依赖的纯视觉方案在识别非机动车和行人等复杂场景中存在天生的不足。特别是在行人、自行车等频繁出现的国内城市道路上，视觉传感器容易出现识别延迟，进而导致潜在的安全隐患。如果传感器无法

马斯克在发布会上表示，借助 FSD, Robotaxi 不仅可以大幅降低用户的出行成本，还能有效降低运营机构的运营成本。他进一步强调，搭载 FSD 的 Robotaxi 比人类驾驶员更加安全，其安全性是人类驾驶员的十倍以上。

然而，业内的声音并非一致。小马智行副总裁、Robotaxi 自动驾驶业务负责人张宁对特斯拉的 FSD 系统提出了质疑。他认为，虽然 FSD 在辅助驾驶 (L2) 方面表现优异，但距离真正的无人驾驶 (L4) 仍有很大差距。张宁指出，特斯拉主要依赖纯视觉传感器和较低的地图依赖性，这在北美等地区的辅助驾驶体验上取得了不错的成绩，尤其是在高速公路等简单场景中表现良好。然而，在更为复杂的城