



广汽集团新能源车 AION Y



五菱新能源敞篷车宏光 MINIEV CABRIO



华为 ADS 高阶自动驾驶系统展车

直击2021上海车展：全力“拥抱”智能电动化

◎俞立严 周健 ◎编辑 邱江

在电动化、网联化、智能化、共享化的“新四化”驱动下，汽车行业正处在以电动汽车为载体、智能网联为内核的变革浪潮中。如何记录下这场行业的大变革？

昨天开幕的 2021 上海国际车展给出了答案——1 天时间内，1000 多家企业在 36 万平方米的展示区召开了 138 场发布会，不仅展示出“变化”的惊心动魄，也表明了“拥抱”的决心和魄力。

在这 138 场发布会中，不仅有人提醒“现在还买燃油车不是理性的选择”，更有人高喊“2021 年是智能电动汽车逆袭传统燃油车的元年”。

自动驾驶站稳 C 位

如果要评选 2021 上海车展最热的词，“高级别自动驾驶”当之无愧。事实上，车展还未开幕，关于高级别自动驾驶量产车头衔的竞争早已热闹开场。

先是威马汽车 W6，官方在 4 月 16 日称其为“中国首款具备无人驾驶能力量产车型”。一天后，北汽蓝谷旗下合资品牌极狐（ARCFOX）推出阿尔法 S，其中搭载 3 颗激光雷达的华为 HI 版号称是“全球首款实现城市通勤自动驾驶的量产车”。

表面上，这场高级别自动驾驶量产车的竞争双方是威马汽车与北汽极狐，但却被视为国内两大科技巨头的“隔空交锋”——前者采用了百度 Apollo“乐高式”汽车智能化解决方案，“智驾、智舱、智图、智云”四大产品悉数上车；后者则是首款带有华为 HI 品牌标识的电动汽车，用华为轮值董事长徐直军的话——“只有用了华为自动驾驶全栈解决方案的车才能打上这个 logo”。

华为和百度两大科技巨头之间的竞争远不止于此。

车展前一天，华为 HI 品牌发布 5 大新品，不仅有主攻用户使用感受的鸿蒙 OS 智能座舱，也有面向整车开发的智能驾驶计算平台 MDC 810 等，以及对第三方自动驾驶技术公

司开放的“华为八爪鱼”自动驾驶开放平台。与此同时，随着阿尔法 S 上路试乘视频的公开，华为自动驾驶网络（ADN）迅速走红。

似乎是一种回应，百度 Apollo 在车展开幕当天的发布会上亮相了其“乐高式”汽车智能化解决方案的最新产品。百度方面表示，今年下半年将迎来量产高峰，平均每月会有一款搭载其 AVP（即自动泊车）产品的新车上市，并在发布会现场宣布与威马汽车、广汽埃安、北汽新能源和福特汽车共建“最强自动驾驶量产引擎”。

除此之外，小鹏汽车在车展前发布了首款搭载激光雷达的车型——小鹏 P5，其自研的自动驾驶系统同步更新升级，新增城市道路的 NGP（即高速自主导航驾驶）功能。今年 1 月，蔚来汽车发布首款自动驾驶轿车 ET7，同样采用激光雷达，并将搭载蔚来全栈自动驾驶系统。

这些宣称已达到“高级别自动驾驶”的车型，悉数在 2021 上海车展上登台亮相。

“掘金”新能源汽车

相比往届车展电动概念车“唱主角”的尴尬，2021 上海车展上终于见到更多量产或接近量产的电动汽车车型。

一方面，越来越多的车企对标特斯拉，推出售价和性能上与之相近的新车型。

吉利汽车新成立的纯电动品牌极氪（ZEEKR）在本届上海车展上首次公开亮相，并展示了其首款产品 ZEEKR 001，宣布进军高端电动车，其售价区间为 28 万元至 36 万元，与特斯拉 Model 3 形成高度对标的竞争关系。

据乘联会最新发布销量数据，刚刚过去的 3 月，特斯拉在中国市场共售出 35478 辆，刷新了其在中国市场的单月销量纪录。业内专家表示，作为纯电动创新车企的代表，特斯拉进入中国市场并在上海实现国产化，给中国车市带来了巨大的鲶鱼效应。同时，特斯拉在销售上的持续成功也吸引传统车企在产品上对标特斯拉。

另一方面，跨国车企们纷纷加速推出电动汽车车型，抢占日益增长的中国新能源汽车市场。

“全球任何一家车企，尤其是在智能电动化领域，不管是新老企业，如果在中国无法取得成功，那就不算成功。”福特汽车（中国）电动车事业部总经理马克·考夫曼在日前发布 Mustang Mach-E（野马电动汽车）时说，这款由长安福特生产的电动汽车，可在蔚来汽车的充电网络中进行能量补充。

为了推动电动化战略，BBA（奔驰、宝马、奥迪）在本届车展上展示了各自基于纯电平台开发的纯电车型。比如，奔驰发布的 EQS 被梅赛德斯-奔驰全球总裁康林松称为标志性产品，这标志着奔驰进入了一个新时代，EQS 是奔驰历史上第一个从 0 开始设计的电动汽车。

大众汽车则在短短半年时间内推出其第三款纯电动量产车型 ID.6，并由一汽-大众和上汽-大众分别以 ID.6 CROZZ 和 ID.6 X 的名称进行生产和销售。

行业内外加速融合

正以自动驾驶为突破口深度融合汽车行业华为的，在本届车展上备受外界关注。

车展开幕当天，比亚迪展台因王传福亲临现场发布全新电动平台而人满为患，与之毗邻的华为展台人气也不输于比亚迪。上证报记者在华为展台看到，有参展的跨国车企高管在现场听取华为工作人员对产品的解释说明。

汽车行业越来越热闹早已是不争的事实，科技公司跑步进场已不是新闻。

今年以来，已经有百度和小米明确“造车”。其中，百度与吉利成立了名为集度汽车的合资公司，以推进其造车项目，首款产品预计 3 年后推出；小米董事长兼 CEO 雷军在近期的发布会上官宣“造车”，并豪言计划 10 年投入 100 亿美元；腾讯也在积极谋求与传统车企跨界合作，在车展现场与广汽集团签订了深化战略合作协议。

对于造车的原因，百度董事长兼 CEO 李彦宏曾解释称，百度希望可以通过其积累的自动驾驶技术帮助汽车制造客户加速在智能软件上的整合以及升级，很多传统汽车制造商在这方面相对保守，不愿意主动尝试新技术，所以百度只能先发制人，主动制造融合前沿技术

的电动汽车。

自主品牌集体“焕新”

东风汽车、上汽集团、广汽集团等分别以岚图、智己、埃安等新品牌切入新造车浪潮。

作为老牌央企，东风汽车在车展上发布了“十四五”发展战略规划以及“东方风起”计划。在电动化进程上，东风汽车计划 2024 年其主力乘用车品牌的全新车型 100% 电动化；智能网联方面将实现 L4 级智能网联汽车的规模化示范应用，并掌握 L5 级智能网联汽车关键核心技术。

无独有偶。广汽集团发布助力实现“碳达峰、碳中和”的“GLASS 绿净计划”，计划在 2025 年实现全集团新能源汽车销量占比 20%，混动化占比超 20%；自主品牌全面实现电气化，新能源汽车占比超 36%。面向 2035 年，广汽集团表示，力争全面实现电气化转型，实现汽车产销 500 万辆，其中节能汽车和新能源汽车各占 50%。

坐拥“东道主”之利的上汽集团不仅在参展面积、展车数量和新能源车数量上都创下历史新高，还首次揭开新合资品牌——上汽奥迪的神秘面纱。除此之外，上汽集团旗下的零束软件、捷氢科技、中海庭、擎度科技等“科技小巨人”企业也悉数登场，用每天一家公司和一场演讲为观众讲解汽车领域中的前沿科技。

欲借“新四化”做强自主品牌的并不局限于汽车企业，还有本土零部件企业。

抱团合作逐渐成为汽车行业面对“新四化”转型的重要措施，车企与零部件企业都在积极拓展各自的“朋友圈”，也使得 2021 上海车展的参展企业愈加多元。

“在电动化新造车浪潮下，全球汽车布局正发生改变。相比燃油车，电动汽车的零部件总数减少约 1/3，以电池、电驱动、电控、智能网联系统为代表的新供应体系正在形成，而‘三电’已经占据车辆成本的一半以上。”乘联会秘书长崔东树表示，传统汽车供应链龙头企业大多来自欧、美、日等汽车产业发达国家，而新能源汽车供应链中电池、电机、电控等很多来自东亚地区，尤其是中国。

汽车零部件企业“变化”不小

300 家

2021 上海车展汽车科技与供应链展区净面积达 2.7 万平方米，参展的近 300 家相关企业带来了最新的技术和产品，充分展示技术引领汽车科技未来发展的趋势。

◎记者 刘立 ◎编辑 邱江

轻量化、智能化、新能源化、国产替代化……上海证券报记者发现，以“拥抱变化”为主题的 2021 上海国际车展，变化同样体现在参展的汽车供应链上的众多国内外零部件企业上。

国产化替代成为趋势

2021 上海车展汽车科技与供应链展区净面积达 2.7 万平方米，参展的近 300 家国内外相关企业带来了最新的技术和产品，充分展示技术引领汽车科技未来发展的趋势。

记者在车展现场看到，国际一线零部件供应商如博世、电装、采埃孚、爱信等悉数参展，国内知名企业华为、华域汽车、宝钢集团、法士

特、五菱工业、凌云股份、伯特利、上汽变速器等的展位也吸引了众多国内外主机厂商。

“和国际大品牌相比，国产零部件进步非常大，可以说齐头并进，现在我们已经不用仰视他们了，我们的技术甚至在某些方面比他们更好。”万安科技技术人员告诉记者，此次公司带来了最新的基于新能源智能网的系列产品，如电子驻车（EPB）、转向泵 HPS、EPS 等及部分乘用车传统产品，引来了不少客户参观、洽谈业务。

“感受最深的是国产替代化脚步的加快。”一位前来观展的资深业内人士告诉记者，自己从事汽车零部件采购已经 16 年了，在本届车展切实感受到了国产零部件企业的巨大变化，“长期以来，国内的零部件企业竞争非常激烈，传统的钣金类、铸造类零部件市场已经饱和。从本次车展可以看出，现在国内零部件厂家已经向新材料、新技术方向发展。以往国外企业在汽车零部件安全、舒适、高端方面有更好的研发和设计，虽然国内一些小企业在研发和设计方面还是差一些，但国内零部件头部企业已经更加贴合主机厂需求，在智能化、轻量化等方面取得了长足进步。”

智能化是汽车发展的必然趋势，对上游的零部件提出了更高的要求。

在伯特利展位，公司的线控制动系统（WCBS）颇为引人注目。公司副总经理蔡春告诉记者，2016 年，公司新增汽车智能驾驶相关技术的研发工作，首先开展线控制动系统

的研发工作，2019 年 7 月完成线控制动系统新产品研发并进行新产品发布，2020 年底已完成年产 30 万套线控制动系统产能建设。预计今年将有多个项目投产，目前基于前视摄像头系统的 ADAS 系统研发工作进展顺利，A 轮样机已经装车测试，已经获得 2 家主机厂定点项目。下一代线控制动系统（WCBS2.0）研发工作正在顺利推进中，WCBS2.0 将会更好满足 L4 及以上级智能驾驶对线控制动功能的需求。

新品和新技术精彩纷呈

记者在车展现场看到，众多科技公司以“零部件供应商”的身份亮相。除了华为，还有百度、地平线、德赛西威、大疆、四维图新等近百家芯片、雷达、ADSA、自动驾驶解决方案、车联网、高精地图等领域的领军企业，演绎汽车未来电动化、智能化、网联化的发展趋势，显示出汽车、电子、软件、通信等行业的深度融合。

在大疆车载展区，一辆蓝色透明玻璃汽车充满梦幻色彩。公司相关负责人告诉记者，在此次车展，公司展示了大疆智能驾驶 D80/D80+、大疆智能驾驶 D130/D130+、大疆智能泊车等驾驶场景下的解决方案。“作为一家智能驾驶方案提供商，我们希望能推动汽车行业智能化发展。”

在四维图新展台，公司展示的一系列面向智慧出行行业解决方案以及最新成果引来不少参观者驻足观看，其中地图云平台、全新自

动驾驶整体解决方案和智能座舱芯片均是首次亮相。

据公司技术人员介绍，面向不同的自动驾驶应用，四维图新拥有 ADAS、HD Lite、HD Map 等适用不同自动驾驶场景的高精度地图数据，通过云服务的方式，将车周围的环境信息，包括高精度地图的静态信息、动态信息以及 OEM 或第三方提供的信息发送给车端。同时，还可以为车厂提供车端高精度地图引擎，支持自动驾驶开发者开发相关应用和解决方案。

比亚迪、株洲中车、未势能源、亿维动力等国内具有代表性的企业，则展示了电池、电驱、电控等最新产品和前沿技术。与新能源汽车密切相关的轻量化，成为本届车展上众多汽车零部件企业展示的技术亮点。

《中国制造 2025》强调，汽车轻量化重点工作领域包含推广应用铝合金、镁合金、高强度钢、塑料及非金属复合材料等整车轻量化材料，以及车身轻量化、底盘轻量化、动力系统和核心部件的轻量化设计。

在车展现场，凌云股份、五菱工业、宝钢股份等展示了最新的轻量化产品。

据了解，目前众多国内外知名主机厂都是凌云热成型零部件客户，其中比亚迪“汉”全车 29 个零部件采用凌云股份的热成型零部件。在凌云股份展位，公司总经理罗开全告诉记者，公司在轻量化方面优势明显，这主要得益于客户平台化产品应用的发展趋势。

■采访手记

拥抱变化 才有希望

◎周健 ◎编辑 邱江

“北汽极狐这次挺有勇气的，发布新车让华为唱主角。”一位相熟的汽车行业从业者如此说。

主机厂发布一款新车，舆论的焦点却是零部件供应商，这在过去的汽车行业是一件不可想象的事情，但从本届上海车展之后，这或许将成为常态。

为何？因为汽车行业电动化、智能化、网联化和共享化的“新四化”赛道日趋清晰且明确，不管是 BBA（奔驰、宝马、奥迪）这样的传统豪华车一线品牌，还是大众汽车、丰田汽车这类的千万销量巨头，或是上汽集团、吉利汽车等寻求向上的自主品牌，都无法对这一行业变革视而不见，固守着舒适圈而继续“蒙眼狂奔”。

更不容忽视的是，汽车圈外跨界入行的明星公司越来越多。

仅今年以来，明确“造车”的就已有百度和小米，有“造车”传闻的还有苹果、滴滴等，就仿佛唯有下场“造车”才会有美好的明天。跨界造车明星公司恒驰，更是在车展期间邀请数百名媒体记者参观了其位于上海松江的生产基地，并现场动态展示了恒驰 5，向外传递出距离量产又近了一步的信息。

汽车圈内需要外力的整车企业也越来越多，即便是身为中国最大、全球第六大的上汽集团，就如智己汽车联席 CEO 刘涛在车展上接受采访时所言：“上汽很强，但上汽强的地方非常明确，弱的地方也同样明确。”

再以北汽极狐的母公司北汽蓝谷为例，2020 年累计销售 2.6 万辆，同比下降 82.79%。进入今年以来，北汽蓝谷的销量仍未见起色。根据公司披露的 2 月产销数据，当月销售 1012 辆，相比去年同期仅增长 10 辆。押宝华为，已成为北汽蓝谷自救的一部分。

资本市场同样佐证了这一点，特斯拉的任何利好空都直接影响着特斯拉概念股的走势，众多汽车零部件上市公司的股价随之起伏。但仅凭零部件公司已之力就能带动主机厂股价的，似乎只有华为可以。

自华为自动驾驶技术的试乘视频在上周五首次公开后，便引发了市场对其智能汽车零部件业务的广泛关注，与之有合作关系的北汽蓝谷、长安汽车随之涨停。昨日，与华为相关的北汽蓝谷、长安汽车、广汽集团、小康股份等汽车股纷纷涨停。其中，北汽蓝谷 4 个交易日收获两个涨停，涨幅达 35.7%。

“没预见会这样，还是大家看到了希望吧。”华为智能汽车解决方案 BU 总裁王军如此解读华为概念股的涨停。

希望，或许是汽车行业从“拥抱变化”的 2021 上海国际车展上收获的最好礼物。