

■直击 2021 广州国际车展

透视双重变化 广州车展引燃行业竞争“下半场”

◎记者 周健 ◎编辑 朱文彬

11月19日,2021广州国际车展(下称“广州车展”)拉开帷幕。

广州车展不仅被视为汽车行业的一场“总结会”,也被认为是中国车市的一个“风向标”。

此次汽车行业的年终“盛宴”上,最引人注意的并不是全球首发、新车上市等传统活动节目,而是以人工智能、自动驾驶、5G技术等为代表的汽车科技企业,以及充电桩等新能源汽车配套产业链企业首次“登台亮相”。

正如全国政协经济委员会副主任苗圩所言,新能源汽车的下半场竞争将围绕智能网联汽车展开,真正决定胜负的也是在以智能网联汽车为标志的下半场竞争。

透视今年广州车展,一场产业和市场的双重变化正在发生——从“尝鲜”到“普及”,电动化见效成势;从“未知”到“可及”,智能化如潮涌至。

高端电车同台“对擂”

今年广州车展并不“冷清”——尽管参展车企数量缩减,但展车总数却达到1020辆,创下近年来的新高。

其中,国内外参展车企共展出新能源汽车241辆,较去年增加99辆;跨国车企新能源汽车展出的数量由去年的60辆增至88辆。

售价超30万元的高端新能源汽车,成为本届广州车展上的“流量明星”。

海外品牌中,凯迪拉克率先出招,在车展前夕启动纯电动SUV LYRIQ的预售,首发车型超过40万元。作为上汽通用引入奥特能电动车平台的首款车型,LYRIO是凯迪拉克智能纯电转型的开山之作。LYRIO亮相的一个意义在于创新的电池管理系统,通过无线连接功能使电池包减少了90%的线束。此举在减重的同时增加了能量密度,以更低的故障率带来更高的续航里程。

“现在还没交付使用,很难评价,但如果能平衡好可靠性和成本,则不失为一种新的解决方案。”一位车企研发人员告诉记者。

自主车企方面,瞄准高端新能源汽车市场推出的新品牌纷纷亮相本届广州车展,登台对擂。

继WEY、坦克之后,长城汽车旗下另一高端新品牌——沙龙汽车“毫不怯场”,选择与沃尔沃、凯迪拉克、林肯等传统豪华品牌毗邻,其首发车型定位豪华纯电轿车,计划搭载4颗激光雷达以实现全视角覆盖。沙龙汽车的亮相,不仅意味着长城汽车形成了长城、哈弗、欧拉等六大汽车品牌,也表明其将摆脱“SUV打天下”的单一策略,重回轿车市场。

脱胎于上汽集团R品牌的飞凡汽车,也是首次公开亮相,将以代号ES33量产版车型名。与飞凡汽车一道登台的还有同样源自上汽集团、同样定位高端市场的智己汽车,后者在今年的上海车展上发布的智己L7的预售价格超过40万元,3000台天轮版也已预售完毕。

此外,东风汽车的高端新能源汽车品牌岚图汽车,也是首次登上广州车展的展台,除了已量产交付的岚图FREE外,现场还将展出一款全新纯电MPV车型。

造车“新势力”方面,“主场迎客”的小鹏汽车不仅发布了与P7同平台并搭载激光雷达的首款中大型SUV,还在车展开幕前一天更新Logo,明确定位为“未来出行探索者”,并计划向更多元的出行领域拓展;威马汽车将展出旗下首款轿车M7,以应对蔚来汽车ET7和智己汽车L7的竞争,M7同样搭载了3颗可自动变焦的激光雷达,能够动态调节帧率和分辨率。

智能网联竞相“超车”

10月份,新能源汽车销量与市场渗透率数据再次创下历史新高。乘联会数据显示,当月我国新能源汽车销量为32.1万辆,同比增长141.1%;全年累计销量为213.9万辆,同比增长191.9%。10月,新能源汽车国内零售渗透率为18.8%,全年渗透率更是从去年的5.8%提升至13%。

“新能源汽车的市场走势没有受到芯片影响,呈现出独立自强的特征。”乘联会秘书长崔东树表示,新能源汽车与传统燃油车走势形成强烈差异化的特征,实现对燃油车市场的替代效应,并拉动车市加速向新能源化转型的步伐。

新能源汽车渗透率之高,让不少业内人士的预计略显“保守”。小鹏汽车董事长何小鹏预计,到2025年新能源汽车的整体渗透率将达到50%,而几个月前他预计该数值为35%。

据相关政策,如果车企新能源汽车积分未达标或油耗积分无法清零,将面临削减燃油年产量的处罚。汽车行业分析师张翔认为,双积分政策的调整提高了新能源积分获得门槛,降低了积分总量规模。

在此背景下,以A00级、A0级为代表的微型电动汽车在今年异军突起。

据乘联会统计,A00级电动轿车和A0级电动SUV今年累计销售分别为67.1万辆和11.38万辆,同比增速分别为314.9%和170.3%,市场份额合计达到36.7%。其中,



郭展凯 制图

自动驾驶持续“升温” 智能配件需求大增

18.3%

根据 IDC 分析,2020 年至 2024 年,全球自动驾驶年复合增速将达 18.3%;到 2024 年,L1-L5 级自动驾驶汽车出货量将接近 5500 万辆,其中 L1、L2 级级自动驾驶汽车市场占比分别为 64.4%、34%。

◎记者 俞立严 ◎编辑 祝建华

智能汽车的自动驾驶在不断“升温”。在今日开幕的2021广州国际车展上,我国多家车企推出各自最新配置的自动驾驶车型,不少业内人士惊呼新车算力内卷。对此,中国汽车工程学会专家以及相关车企高层对上海证券报记者表示,和电动车拉动动力电池需求一样,自动驾驶的应用升级正在大幅提升相关硬件的需求。

自动驾驶升级加大对硬件需求

作为本届广州车展的一个特殊亮点,集合前沿科技的无人驾驶动态体验被带到了展会现场。组委会联合广汽集团旗下如祺出行与文远知行,打造了一个环形自动驾驶动态体验区。该体验区面向公众开放,现场观众可以在广州车展现场乘坐无人驾驶车辆,亲身体验。

业内专家介绍,自动驾驶技术的发展和优势正在吸引各方投资。为应对供应链危机和严重的劳动力短缺,世界零售巨头沃尔玛日前宣布进军自动驾驶领域,开始使用全自动驾驶卡车运输货物,以提高运力和效率。沃尔玛使用的全自动无人驾驶卡车是与硅谷初创公司 Gatik 合作的,目前主要用于短途运输,常见应用是从配送中心运到门店,自动驾驶卡车能将货物运输

输成本降低 30%。

根据 IDC 分析,2020 年至 2024 年,全球自动驾驶年复合增速将达 18.3%;到 2024 年,L1-L5 级自动驾驶汽车出货量将接近 5500 万辆,其中 L1、L2 级级自动驾驶汽车市场占比分别为 64.4%、34%。

根据各车企自动驾驶技术导入时间表,目前大部分智能汽车正处于 L1、L2 级向更高级自动驾驶发展的阶段,而随着 L3 级及更高级别自动驾驶时代的到来,汽车行业对更高算力、更高吞吐量、更低延时和更高效能的自动驾驶配件需求将变得愈发紧迫。

按照用途区分,智能汽车自动驾驶核心传感器包括激光雷达、摄像头、毫米波雷达等。2020 年,中国自动驾驶传感器市场规模已经超过 340 亿元,一辆具有自动驾驶功能的豪华车上的传感器数量目前多达 200 多个。这方面,德赛西威、欧菲光、韦尔股份等上市公司近期都在积极布局。

相对于其他硬件,业内人士表示,智能汽车的自动驾驶芯片就像电动车的动力电池一样,是未来汽车智能化的“发动机”,也是支持自动驾驶的最核心部件,自动驾驶芯片和雷达、摄像头等决定了智能汽车在行驶过程中的视觉处理和快速反应能力,提升自动辅助驾驶的安全性。所以,目前各家车企都在争夺算力更高、更优秀的产品。

中国汽车工程学会副秘书长侯福深介绍,作为自动驾驶汽车“大脑”,大算力车规级计算芯片 2022 年将实现量产、装车。大算力的车规级计算芯片是实现高度自动驾驶非常核心的部件,预计到 2022 年中国自主研发的车规级计算芯片的单芯片的算力将达到 100TOPS(处理器运算能力单位),并在多款车上前装应用。

考量场景和成本等避免过分追求算力

中国车企之间自动驾驶的算力竞争已经开始。在本届广州车展上,蔚来、小鹏、理想、威马以及上汽集团旗下的飞凡和智己等多家车企的新车都搭载了英伟达最新的 Orin X 芯片,单枚 Orin-X 芯片的算力可达 254TOPS,每秒可计算 254 万亿次,是特斯拉 HW3.0 的 3.5 倍。据悉,2022 年第一季度交付的蔚来 ET7

新车型将搭载四颗 Orin X 芯片,总算力达到 1016TOPS。

不过,目前为止,大算力智能车型还未出现国产芯片的大规模应用。对此,业内专家表示,未来能扛起这竿自主研发大旗的还是华为。将在广州车展亮相的北汽蓝谷极狐阿尔法 S—华为 HI 版新车就搭载了两颗华为 MDC610 芯片,华为 HI 版所具备的 ADCSC 中央超算是由华为 ADS 部门自研的域控制器,单芯片能力约为 200TOPS,双芯片算力为 400TOPS,华为 MDC610 也是目前单算力最接近 Orin X 的芯片。北汽蓝谷有关负责人向记者透露,极狐阿尔法 S—华为 HI 版将于本月进行小批量产交付。

业内专家表示,和电动车动力电池的续航里程一样,自动驾驶的算力现在也成为吸引消费者的重要指标。伴随 2022 年更多自主车规级 100TOPS 以上计算芯片实现量产装车,而 200TOPS、1000TOPS 的芯片正在研发中,车企在自动驾驶算力战场上的新一轮交战已不可避免。

根据观研天下的预测,全球自动驾驶汽车上的 AI 芯片,其市场规模将从 2017 年的 1.42 亿美元增至 2022 年的 102 亿美元,远超手机侧 AI 芯片的市场规模 34 亿美元。

但是,随着自动驾驶的芯片算力越来越大,业内也有“受摩尔定律限制,算力是否可能无限增长”的相关争论。对此,黑芝麻智能 CMO 杨欣宇分析,算力一定时间内究竟有没有上限是一个很难量化的问题。从电子行业和汽车业过去的发展规律来看,算力是随着性能的提升不断增长的,当算力达到一定程度,智能汽车的商业化自然要考虑到使用场景、成本等综合性问题,算力的迭代也会就此缓慢下来。

另外,也有专家对记者表示,算力背后还有能耗、空间等问题,算力太高会使得电动车耗电加快。

11 月 15 日,由长安、华为和宁德时代三方联合投资的阿维塔新能源智能汽车品牌亮相了最新车型阿维塔 11,其辅助驾驶芯片算力为 400TOPS。对于算力不高的相关质疑,阿维塔科技董事长谭本宏对记者表示,虽然有华为技术的加持,但是自动驾驶也要考虑实际应用效果,而不是简单堆砌算力,这就跟电动车不宜只是追求续航里程一样。

广汽集团曾庆洪：广汽埃安预计年内完成 A 轮融资

◎记者 朱文彬 ◎编辑 祝建华

坐镇“主场”,广汽集团将在 2021 广州国际车展期间携广汽研究院、广汽传祺、广汽埃安共同发布碳排放目标及汽车“新四化”最新举措,并带来系列绿色、低碳、智能网联的创新科技和产品,其中包括两款全新概念车型。

值此车展开幕之际,上海证券报记者就当前市场关注的焦点问题采访了广汽集团董事长曾庆洪。

“由于‘缺芯’,今年大概影响了广汽 30 万辆的产能。”面对芯片短缺的全球问题,曾庆洪丝毫不回避芯片短缺带来巨大挑战的难题。

广汽集团日前发布的产销数据显示,今年 1 月至 10 月,广汽集团实现汽车产销分别为 163.8 万辆和 168.7 万辆,同比分别增长 2.8% 和 4.3%。

“从今年前 10 个月的情况来看,产销量尽力实现正增长,完成今年的基本目标没有问题,虽然很辛苦。”曾庆洪表示,若要完成今年的挑战性目标,目前看还有一定难度。

据介绍,由于缺少芯片,目前,广汽集团下属整车企业不少汽车已经生产出来但暂时不能交付,仅广汽埃安目前就有 2 万多辆的订单无法按时交付。今年以来,面对芯片短缺、原材料价格上涨、电力供应紧张等挑战,广汽集团组织领导班子带队拜访一级供应商和芯片厂商,协调解决电力和原材料供应问题,及时深入基层调研优化车型产销。

如何应对“缺芯”难题,曾庆洪表示,一是积极协调供应商尽可能供货,签订长期合同;二是部分使用国产芯片,力争把芯片短缺带来的损失控制在最低程度。

“首先是‘保供’,和芯片厂家签 3 年长约,供应锁死、价格浮动,并通过汽车工业协会进行相关协调解决;其次是投资,广汽已经在粤芯半导体、地平线、广东半导体产业集团等企业进行了相关投资布局。”曾庆洪告诉记者,在消除供应链短板上,广汽的眼光要放得长远一些,不仅要维护供应链,也希望在上游投资中获得收益。

对于备受关注的广汽埃安混改,曾庆洪表

示,按照计划,今年底前,广汽埃安将确定第一批战略投资者,实现 A 轮融资。

据了解,自从宣布广汽埃安混改以来,市场反映热烈,广汽埃安未来的发展前景获得看好,相关机构给出了较高的估值。

数据显示,今年前 10 个月,广汽埃安累计产销超 9 万辆,同比增长 98.9%。2017 年至今,年均复合增长率为 128.9%。

“已有不少机构前来广汽接洽,愿意成为广汽埃安的战略投资者。”曾庆洪说,广汽埃安未来将在机制上“对标”特斯拉,保持技术竞争优势。此前,广汽集团在“十四五”规划中提出,到“十四五”期末,实现汽车年产销 350 万辆,年复合增长率超 10%,全集团汇总营业收入超 6000 亿元、利税总额超 660 亿元。

曾庆洪表示,广汽集团将通过人才、体制机制创新、技术创新和资本运营四大战略来支撑这一目标的实现。其中资本运营方面,支持体系内的有核心竞争力的企业进行混改引战,包括广汽埃安、巨湾技研、如祺出行、环保技术公司等。