

2024
赶快订阅
订购电话: 010-88558777

CCID 赛迪出版物

新能源汽车报

19

总第427期

New Energy Vehicle Weekly

2024年06月24日
工业和信息化部主管
国内统一连续出版物号
CN 11-0291

P10-11 封面文章

“油电同权” 引发争议 “绿牌” 该取消了？



P06>>

天价薪酬
特斯拉豪赌未来

P07>>

基础软件
“新汽车”负重前行

P12>>

加征关税
“中字号”如何应对



新能源汽车报微信
与您距离更近
扫描即可关注

微信公共账号: 新能源汽车报



赛迪传媒
官方店

微店

扫码即可订阅赛迪旗下出版物

小桔充电

小桔充电 好找好充



扫码下载
小桔充电APP

小桔充电APP：地图模式，便捷找站；
快充桩占比高，高效充电；
充电优惠，权益更丰富。

广告

工信部发布2024年汽车标准化工作要点

本报讯 全面贯彻党的二十大和中央经济工作会议精神，认真落实政府工作报告和全国新型工业化推进大会任务部署，按照《国家标准化发展纲要》《2024年全国标准化工作要点》《2024年工业和信息化标准化工作要点》等文件要求，为进一步发挥标准推进质量提升、促进技术创新的重要作用，有力支撑汽车产业高质量发展，6月21日，工业和信息化部装备工业一司制定发布《2024年汽车标准化工作要点》，摘要如下：

持续加强顶层设计 健全汽车技术标准体系

完善汽车标准体系规划，紧跟汽车技术发展趋势和行业实际需求，开展汽车行业“十四五”技术标准体系实施效果评估，启动“十五五”技术标准体系研究，推动构建覆盖产业链全链条、全流程、全生命周期的标准体系，更好适应技术和产业发展新形势新要求。推进重点标准体系建设，做好《国家车联网产业标准体系建设指南（智能网联汽车）（2023版）》《国家汽车芯片标准体系建设指南》等落地实施，加快建立新能源汽车标准体系，开展汽车双碳标准体系研究，以体系为“纲”统筹推进智能网联汽车、新能源汽车、汽车芯片、汽车双碳等重点领域标准研制。部署前沿领域标准体系，聚焦前沿技术领域和新型产业生态，围绕固态电池、电动汽车换电、车用人工智能等新领域，前瞻研究相应标准子体系，支撑新技术、新业态、新模式创新发展。

聚焦战略新兴领域 加快关键急需标准研制

持续完善新能源汽车标准。加快电动汽车整车、动力电池安全要

求以及电动汽车远程服务与管理等标准制（修）订，强化电动汽车安全保障。开展动力电池耐久性、规格尺寸、回收利用等标准制定，以及固态电池、钠离子电池等新一代动力电池标准预研，提升动力电池性能水平。推进电动汽车减速器总成、电机系统工况效率测试、燃料电池电动汽车氢气喷射器等标准研制，规范关键部件产品技术要求。加快发布实施大功率充电标准配套的控制导引、通信协议以及电动汽车传导充电系统安全要求等标准，提高电动汽车充电便利性。推进商用车换电安全要求、换电兼容性测试、换电电池系统技术要求等标准研制，支撑换电模式商业化发展。

加大智能网联汽车标准研制力度。推动整车信息安全、软件升级、自动驾驶数据记录系统等强制性国家标准，以及自动驾驶通用技术要求、自动驾驶功能道路试验方法、自动驾驶设计运行条件、数据通用要求、LTE-V2X等推荐性国家标准发布实施，加快信息安全工程、自动驾驶功能仿真试验方法等在研标准制定，推进自动紧急制动系统、组合驾驶辅助系统通用技术规范、汽车密码技术要求等强制性国家标准以及软件升级工程、数据安全管理体系等标准立项及起草，构建智能网联汽车产品准入管理支撑标准体系。推动全景影像、智能限速等标准发布，推进自动泊车、自动驾驶测试场景术语等在研标准制定，开展网联化等级划分、列队跟驰等标准预研，规范和引领智能网联汽车产品发展。

强化汽车芯片标准供给。加快汽车芯片环境及可靠性、电动汽车芯片环境及可靠性、汽车芯片信息安全等标准研制，提供汽车芯片基础技术支撑。推动制定智能驾驶计算芯片、汽车ETC芯片、红外热成像芯片、蜂窝通信芯片、安全芯

片、电动汽车用功率驱动芯片、电动汽车用动力电池管理系统模拟前端芯片等标准，明确各类芯片技术要求及试验方法。

夯实汽车电子标准。推进整车电磁兼容、整车天线系统射频性能等标准研制，提升整车及电子系统电磁兼容性能。推进电动汽车用动力电池管理系统功能安全、功能安全要求及验证确认方法等标准研制，启动自动驾驶与人工智能功能安全和预期功能安全标准预研，强化功能安全和预期功能安全保障。加快研制车载事故紧急呼叫系统、车载卫星定位、激光雷达等标准，启动车载光纤通信、智能网联汽车卫星通信等标准预研，推进低压电气系统、IP防护等级等标准制（修）订研究，进一步规范车载电子产品技术要求、环境及可靠性试验方法。

部署汽车绿色低碳标准。加快下一阶段乘用车、重型商用车燃料消耗量及纯电动乘用车电量消耗量标准新升级，推进电动汽车高低温续航测试、车载能源消耗量监测、车内气流主动控制系统评价、车辆预测性巡航控制系统评价等标准研究，完善整车及节能技术评价体系。持续开展乘用车、动力蓄电池等碳足迹、碳核算标准研究，加快道路车辆温室气体管理术语定义、产品碳足迹标识等基础通用标准制定，启动汽车产品碳足迹报告、汽车企业碳排放报告核查方法等标准预研，助力汽车产业绿色低碳发展。

夯实质量安全根基 完善通用基础标准

升级汽车安全标准。推动防盗装置、危险货物运输车等标准报批发布，加快客车结构安全要求、专用校车安全技术条件等标准研制，推进机动车运行安全、车辆外廓尺寸及轴荷、操纵件指示器以及车辆视野等标准修订预研，提升视野、指示与信

号装置、车辆结构与防盗等一般安全领域技术水平。推动行人保护、顶部抗压、前后端防护、约束系统等标准报批发布，加快侧面碰撞、后面碰撞等标准研制，推进门锁及车门保持件标准修订预研，启动零重力座椅、主动预紧式安全带等标准研究，提升乘员保护、车辆防护、道路使用者保护等被动安全领域产品技术水平。推动照明装置、光信号装置、回复反射装置等修订标准报批发布，加快车辆电子稳定控制系统（ESC）、制动辅助系统（BAS）等标准研制，推进灯光智能投射、线控转向、线控制动等标准研究，提升车辆照明、车辆操控等主动安全领域产品技术水平。

完善汽车通用基础标准。加快整车相关试验方法、人机工程、风洞测试、噪声、事故分析等标准项目制（修）订，启动车辆防水性能、越野性能、热舒适性、反光眩目等标准需求研究，为企业产品开发提供基础支撑。启动主挂匹配、电动助力挂车、多装载单元等标准需求研究，推进多式联运发展。持续推进基础件、基础要素、耐腐蚀耐老化、轻量化等基础领域标准体系及重点标准研究。

强化国内国际兼容 推动标准国际化高水平发展

推进汽车标准国内国际兼容，深度参与联合国汽车技术法规制定，推动汽车国际标准研制，拓展国际合作伙伴关系。

创新工作思路 优化完善汽车标准工作机制

强化汽车标准化需求对接适配，加强汽车标准全生命周期管理，加大汽车标准宣传及科普推广，推动汽车标准协调联动，加强标准化人才队伍建设。🔗

半固态电池装机步伐提速 智能网联新能源汽车产业高速增长

◎ 赛迪顾问汽车产业研究中心

插电式混合动力汽车成为新能源汽车市场的全新增长极，半固态电池装机超1 GWh，智能网联新能源汽车产业规模超3500亿元。

插电混合式动力汽车成为新能源汽车市场的全新增长极

数据显示，2024年1—4月，中国新能源汽车销量为294.0万辆，同比增长32.3%。其中插电式混合动力汽车销量为111.5万辆，增速为84.5%，在所有车型中增速最快。同时，插电式混合动力汽车在新能源汽车市场的占比也从2023年1—4月的26.9%增长到37.9%。纯电动汽车仍是市场主力，销量为182.4万辆，但市场占有率有所下降，从2023年1—4月的73.0%降低到62.0%。

在出口方面，2024年1—4月，中国新能源汽车出口量为42.1万辆，同比增长20.8%，其中，纯电动汽车出口33.7万辆，同比增长4.5%，比利时仍是出口量排名第一的国家；插电式混合动力汽车出口8.3万辆，同比增长226.7%，占比也从2023年1—4月的10.3%提升到19.7%，成为新能源汽车出口的全新增长极。

动力电池装机量同比增长，新型电池装机步伐加快

现阶段，随着动力电池市场的不断成熟，动力电池正向轻量化、高能量密度、高安全性趋势发展，能够满足更多元的市场需求，未来发展将持续向好。2024年1—4月，中国动力电池产业延续快速增长势头，装机量为120.6 GWh，同比增长32.6%，每月装机量也实现了同比增长。

半固态电池作为固态电池的过渡路线，现阶段越发受到市场青睐。依托于完善的产业链和丰富的下游应用场景，半固态电池装机步伐加速，2024年1—4月，半固态电池装机量合计为1.1 GWh，其中受下游新能源汽车需求淡季影响，1月和2月装机量呈现环比下降趋势。钠离子电池装机量不及预期，1—4月装机量仅为369.0 MWh。



数据来源：赛迪顾问，2024年5月

智能网联汽车产业规模逐月增加，执行环节占比持续提升

现阶段，中国智能网联汽车产业已从小范围测试迈入多场景大规模示范应用和高新技术加速发展、生态圈加速完善的商业落地新阶段，作为汽车产业转型升级、新质生产力发展的重要战略方向，智能网联汽车产业正为中国经济社会发展注入澎湃动力。2024年1—4月，中国智能网联汽车产业规模达3555.5亿元，同比增长31.4%。

新能源汽车是智能网联功能的主要载体，2024年4月，中国新能源汽车产销量同比分别增长35.9%和33.5%，在此背景下，智能网联新能源汽车的整车集成规模亦高速增长，推动智能网联汽车执行环节产业规模占比提高。2024年4月，智能网联汽车执行环节产业规模占比为19.0%。

广告索引

版位	厂商名称	广告内容	咨询电话
封二	小桔充电	产品介绍	/
5	新能源汽车报	报社介绍	010-88558777
9	奇安信	产品介绍	95015
13	公益广告	绿色出行	/
15	德赛西威	企业介绍	4008305966
17	奇瑞新能源汽车	产品介绍	4008838888
19	黑芝麻智能	企业介绍	PR@BST.AI
封底	赛目科技	业务介绍	/

新能源汽车报

我

《新能源汽车报》为汽车领域综合资讯平台。每周一出刊，全彩20版，全国公开发刊。

你

汽车企业中高层负责人、行业主管部门领导、业内专家、经销商及汽车用户和发烧友等。

我们

以新能源汽车产业发展道路为理念，以加快新能源汽车的推广应用和发展为己任，以突破新能源关键技术和打造世界品牌为主线，努力成为新能源汽车创新发展的信息交互主渠道，为建设汽车强国、带动新能源汽车消费、有效缓解能源和环境压力、推动汽车产业转型升级、促进经济社会又好又快发展贡献力量。

主管单位：中华人民共和国工业和信息化部

主办单位：中国电子信息产业发展研究院

赛迪工业和信息化研究院（集团）有限公司

出版单位：北京赛迪出版传媒有限公司

社长：都莉楠

常务副总编：樊哲高

社长助理：马妍

总编助理：郭翼蛟

编辑：郭文佳 温昕 魏岚 赵子旺

美术编辑：刘薇

客户部：王少青

发行通联主任：王武

新闻热线：010-88559451

广告热线：010-88559776

发行热线：010-88558777

读者服务热线：010-88559808

地址：北京市海淀区紫竹院路66号赛迪大厦17层

邮政编码：100048 传真：010-88559493

新能源汽车网：www.nev168.com

出版日期：每周一

国内统一连续出版物号：CN 11-0291

广告发布登记号：京海工商广登字20170178号

总期数：全年48期 版数20版

印刷：北京圣艺佳彩色印刷有限责任公司

全年定价：312元 单价：10元

法律顾问：北京市华泰律师事务所律师 王郁生

版权所有 未经许可 不得转载、复制

凡本报转载作品未能联系到原作者的，敬请作者见报后尽快与本报采编部门联络，以便及时奉寄样报和稿酬，本报对所载图文保留所有版权。如需转载，须获本报采编部门同意，并保持文章完整性。



5月新能源汽车产销继续快速增长

本报讯 据中国汽车工业协会分析，5月，我国经济总体产出继续扩张，企业生产经营活动保持恢复发展态势。当月，汽车销量环比、同比均实现小幅增长，新能源汽车产销和汽车出口延续快速增长态势，中国品牌也继续保持良好表现。

汽车销量环比同比小幅增长。5月，汽车产销分别完成237.2万辆和241.7万辆，产量环比下降1.4%，销量环比增长2.5%，同比分别增长1.7%和1.5%。1—5月，汽车产销分别完成1138.4万辆和1149.6万辆，同比分别增长6.5%和8.3%，产销增速较1—4月分别收窄1.3个和2个百分点。

5月，乘用车产销分别完成205.1万辆和207.5万辆，环比分别增长0.1%和3.7%，同比分别增长2%和1.2%。1—5月，乘用车产销分别完成970.9万辆和976.5万辆，同比分别增长7.1%和8.5%。

中国品牌乘用车市场份额持续提升。中国品牌乘用车5月销量为132.3万辆，同比增长20.4%。市场份

额达63.7%，上升10.2个百分点。1—5月，中国品牌乘用车销量达598.7万辆，同比增长25.2%。市场份额达61.3%，上升8.2个百分点。

新能源汽车产销继续快速增长。5月，新能源汽车产销分别完成94万辆和95.5万辆，同比分别增长31.9%和33.3%，市场占有率达到39.5%。1—5月，新能源汽车产销分别完成392.6万辆和389.5万辆，同比分别增长30.7%和32.5%，市场占有率达到33.9%。

5月，新能源汽车国内销量达85.6万辆，环比增长16.3%，同比增长40.8%；新能源汽车出口达9.9万辆，环比下降13.3%，同比下降9%。1—5月，新能源汽车国内销量达337.6万辆，同比增长35.9%；新能源汽车出口达51.9万辆，同比增长13.7%。

1—5月，新能源乘用车中，除A00级销量小幅下降，其他各级别销量均呈现正增长，其中D级涨幅最大。目前销量主要集中在A级，累计销售126.1万辆，同比增长13.7%。

1—5月，新能源乘用车中，除8万以下、40万~50万元价格区间销量下降外，其他价格区间销量均呈正增长。目前销量仍主要集中在15万~20万元价格区间，累计销售102.8万辆，同比增长17.1%。

1—5月，新能源汽车销量排名前十位的企业集团销量合计为335.6万辆，同比增长32.5%，占汽车销售总量的86.2%，与上年同期持平。

汽车出口同比快速增长。5月，汽车出口达48.1万辆，环比下降4.4%，同比增长23.9%。分车型看，乘用车出口达39.7万辆，环比下降7.4%，同比增长22.1%；商用车出口达8.4万辆，环比增长12.6%，同比增长32.7%。1—5月，汽车出口达230.8万辆，同比增长31.3%。分车型看，乘用车出口达193.7万辆，同比增长32%；商用车出口达37.2万辆，同比增长27.9%。

5月，纯电动汽车出口达7.7万辆，环比下降13.8%，同比下降

22.3%；插电汽车出口达2.2万辆，环比下降11.6%，同比增长1.3倍。1—5月，纯电动汽车出口达41.4万辆，同比下降1.8%；插电汽车出口达10.5万辆，同比增长2倍。

中国汽车工业协会整理的海关总署数据显示，4月，汽车出口达55.6万辆，环比增长13.3%，同比增长30.8%。其中，新能源汽车出口达20.6万辆，环比增长20.7%，同比增长57.7%。1—4月，汽车累计出口达187.8万辆，同比增长25.7%。其中，新能源汽车出口达66万辆，同比增长27.3%。从出口目的地来看，俄罗斯、墨西哥和巴西出口量位居前三。新能源汽车出口的前三大市场分别为比利时、巴西和英国。

中国汽车工业协会整理的国家统计局数据显示，2024年1—4月，汽车制造业增加值同比增长11.3%，高于同期制造业增加值4.4个百分点。完成营业收入达30741.9亿元，同比增长7.5%；实现利润总额达1427.9亿元，同比增长29%。



- 传递价值
- 创新无限
- 启迪未来



感谢您关注与支持！
投稿邮箱：fanzhegao@ccidmedia.com

国内统一连续出版物号：CN 11-0291 全国邮局均可订阅 周一出版

欢迎订阅**2024**年新能源汽车报 订阅热线：88558777

全年

48

期

订阅

312

元

每期

10

元



广告

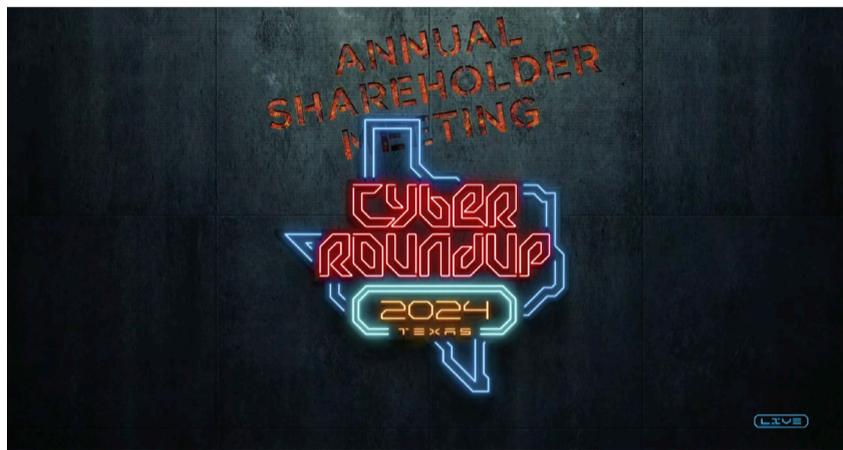


560亿美元的赌注： 马斯克能带来下一个“特斯拉时代”吗？

◎ 本报记者 魏岚

6月13日，在特斯拉2024股东大会前夕，马斯克在社交媒体平台上表示，特斯拉的两项股东决议均以较大优势获得通过。两项决议中包括重新批准马斯克560亿美元的薪酬方案。果然，在6月14日凌晨举行的特斯拉2024股东大会上，特斯拉股东们投票支持此薪酬方案。

对于560亿美元（约合人民币4000亿元）的天价薪酬，有人质疑，有人力挺，马斯克到底值不值得？



特斯拉不得不陷入焦虑，也期待马斯克能带来下一个“特斯拉时代”。560亿美元对于任何一个企业来说，都是一笔巨款。如果以目前Model Y最低价格24.99万元计算，560亿美元要卖大约160万辆Model Y。对特斯拉来说，这样的薪酬方案无疑是一场豪赌。

在股东大会上，马斯克跳起了舞，他表示，今天的特斯拉不是开启了一个新的篇章，而是开启了一本“新书”。他也发布了特斯拉最近的工作重点，包括特斯拉FSD的进展、车辆共享计划、人形机器人研发、赛博越野旅行车扩产、特斯拉semi开始规模化生产、储能领域布局加速……

通过马斯克在股东大会上的发言可以看出，自动驾驶和人形机器人成为焦点。他在北京车展期间访华，开启了特斯拉FSD落地中国之旅。近日，有消息传出，特斯拉FSD将在上海进行测试，FSD国内落地将为特斯拉打开全新的增长空间。

另外，人工智能浪潮席卷全球，特斯拉也将人形机器人擎天柱（Optimus）作为接下来的重点。马斯克表示，人形机器人将成为工业主力，数量有望超越人类，预计达到100亿~200亿台（个）。特斯拉目标年产10亿台，占据市场10%以上份额。其成本控制在1万美元左右，售价预计2万美元，这将为特斯拉带来25万亿~30万亿美元的市场。

近日，马斯克在社交媒体上表示：“正在致力于特斯拉的宏图篇章四，这将会是史诗级的。”

看来560亿美元薪酬方案投票通过，在一定程度上让马斯克为特斯拉投入更多精力。但要想在如今的新能源汽车市场中再次走上“神坛”，特斯拉的宏伟蓝图还需要尽快落地接受检验。🔋

跨越式发展 马斯克成就不可能神话

560亿美元的天价薪酬并非空穴来风。其实，这项薪酬方案起源于特斯拉在2018年提出的一个特别“绩效期权奖励方案”，方案包括12个里程碑目标，涵盖公司市值和运营收入及盈利等方面。特斯拉市值目标从1000亿美元开始，每增加500亿美元，同时经营指标（营收和息税前利润）达到一个里程碑，马斯克就可获得1%的特斯拉股份。如果全部达成，马斯克将获得相当于特斯拉约12%的股份，旨在通过设定一系列市值、运营收入及盈利目标激励马斯克集中精力带领特斯拉实现跨越式发展。

这一薪酬方案在当时看来几乎是不可能完成的“神话”，因为特斯拉市值仅为590亿美元左右。然而，随着特斯拉业绩的不断攀升，这一方案最终得以实现。但这个薪酬方案却在2022年遭到了部分股东的反对，并将马斯克告上法庭。他们认为，马斯克在批准薪酬方案时没有如实披露所有信息，因此批准不能赋予薪酬方案以合法性。特拉华州法官在2023年1月以“薪酬过高”为由，宣布马斯克的长期薪酬方案无效。

尽管面临法律挑战，2024年6月13日，特斯拉股东大会最终以77%的投票支持率批准了马斯克的560亿美元薪酬方案。

2018年以来，特斯拉发生了翻天覆地的变化，全球汽车产业也在经历着百年未有之大变局。电动化、智能化、网联化席卷传统汽车产业，汽车也由交通工具向智能终端、储能单元和数据空间转变。作为一员大将，特斯拉功不可没。

回顾特斯拉的成长史，Model 3成为全球畅销电动汽车、上海超级工厂建成并投产、布局超冲桩、发布4680电池技术、市值一度突破万亿元、推出FSD、Model Y成为全球畅销电动汽车……从第一辆车到第600万辆车，在基础设施、动力电池、智能驾驶等方面，特斯拉一直走在世界前列，甚至不乏跟随者。

如果说特斯拉是新能源汽车产业的“千里马”，没有马斯克这位伯乐，特斯拉可能不会在众多对手中脱颖而出。

这一薪酬方案的通过，已经表明股东们对马斯克的高度信任与期望。在特斯拉成为全球最有价值汽车制造商的背景下，这一薪酬方案不仅是对马斯克个人贡献的肯定，更是对他未来继续领导特斯拉创新和突破的强烈期望。

竞争白热化 下个特斯拉时代会到来吗？

尽管取得了诸多成就，如今的新能源汽车市场不可同日而语，特斯拉面临的竞争和技术挑战依然严峻。随着传统汽车制造商、新势力车企以及科技企业的加入，新能源汽车市场的竞争日益激烈。

中国不仅是全球最大的新能源汽车市场，同时也是许多新能源汽车企业的发源地。在这个充满活力、发展迅猛的市场中，众多车企迅速崛起。比亚迪、蔚来、小鹏、理想等企业在新能源汽车市场中表现出色，市场份额不断扩大。

对于特斯拉而言，中国市场的重要性不言而喻，不仅是特斯拉全球销量的重要组成部分，也是其技术和生产能力的重要基地。面对各新能源汽车企业的“入侵”，2023年，特斯拉首先“掀起了桌子”，价格战轰轰烈烈地打响了。特斯拉凭借价格优势提高市场份额，也给其他新能源汽车品牌带来压力。

如今，新能源汽车市场“硝烟弥漫”，无休止的价格战已经让各车企焦头烂额，也给特斯拉带来了不小的压力。数据显示，今年一季度，特斯拉全球交付新车38.6万辆，低于华尔街预测的44.9万辆。



加速智能网联汽车基础软件研发 推动产业自主可控发展

◎ 本报记者 郭文佳

随着新一轮科技革命和产业变革的深入推进，智能网联汽车作为引领行业发展的重要载体，正成为推动中国汽车产业转型升级的关键力量。

在6月17—18日于重庆举办的首届中国（重庆）智能汽车基础软件生态大会暨第三届中国汽车芯片高峰论坛上，中国电子信息产业发展研究院党委书记、副院长刘文强表示，汽车正在由单一功能产品向智能化产品转型，智能驾驶、智能座舱等颠覆性技术快速发展，推动了汽车产业链的重构。在这一过程中，车用操作系统和车载高性能芯片被视为智能网联汽车产业生态的基石。

重视基础软件的 自主创新和研发

智能网联汽车作为新质生产力的代表，不仅体现了汽车产业与信息技术的深度融合，更是推动现代化产业体系构建的重要动力。

会上，中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋直言，在智能网联汽车繁荣发展景象的背后，基础软件的应用与研发问题逐渐浮出水面，成为制约智能网联汽车健康发展的关键因素。

付炳锋表示，当前，许多汽车应用软件都建立在海外开发系统上，这些基础软件的诞生场景和应用领域与当今汽车软件的要求存在显著差异，对创新空间形成了一定制约。更重要的是，在产业链供应链安全和信息安全方面存在诸多不确定性，尤其是与硬件芯片的协同融合风险更为突出。他指出，这些问题的存在，不仅影响了智能网联汽车的性能和安全，更威胁到了国家的产业

安全和信息安全。

因此，必须高度重视基础软件的自主创新和研发。只有掌握了核心技术和自主知识产权，才能确保智能网联汽车产业的健康发展。为此，付炳锋在会上呼吁，要加强基础软件的自主创新和研发，建设智能网联汽车自主可控的开源操作系统，尤其是深植在芯片底层的内核操作系统。

付炳锋强调，智能网联汽车对于我国构建现代化产业体系、形成及发展新质生产力具有重要意义。他还呼吁，希望更多企业和机构加入到智能网联汽车基础软件研发的行列中来，共同推动我国汽车产业的高质量发展。

清华大学教授、清华大学苏州汽车研究院常务副院长郑四发表示，在芯片方面，我国汽车产业正在加大自主研发力度，推出了一系列具有自主知识产权的芯片产品。这些芯片不仅性能优越，而且安全可控，为智能网联汽车的发展提供了有力保障。同时，我国汽车产业还在积极推进芯片与操作系统的协同研发，确保两者之间的无缝对接和高效协同。

记者了解到，中国电科普华基础软件公司凭借多年的技术积累和团队建设，打造了具有自主知识产权的“da”内核操作系统，并通过了开放原子开源基金会TOC认证。对此，付炳锋评价道：这不仅体现了公司在基础软件开发方面的实力，更为我国智能网联汽车产业的自主可控发展提供了有力支撑。

此外，付炳锋还透露，目前中国汽车行业也在积极推进开源共建计划。通过与行业企业的紧密合作，共同制定了中国车用操作系统开源共建计划，旨在通过行业共建模式，共同推动汽车

操作系统及汽车产业的创新与发展。这一计划的实施，不仅将促进基础软件的自主创新和研发，更将推动整个智能网联汽车产业的协同发展和生态构建。

构建安全可控高效的 “芯”“脑”生态

在智能网联汽车产业快速发展的当下，芯片与操作系统作为智能网联汽车的“芯”与“脑”，对于保障汽车的性能与安全至关重要。

面对日益激烈的国际竞争和技术挑战，如何打造安全可控高效的“芯”“脑”生态，成为推动我国汽车产业转型升级、构建现代化产业体系的关键一环。

在操作系统层面，郑四发表示，我国汽车产业正在积极推进自主可控的开源操作系统建设。通过行业共建的模式，汇聚了众多企业和机构的智慧与力量，共同推动汽车操作系统的创新与发展。这一过程中，我国汽车产业不仅加强与国际先进技术的交流与合作，引进吸收国际先进经验和科技成果，更通过自主创新，逐渐摆脱对国外技术的依赖，实现了操作系统的自主可控。

在芯片领域，郑四发介绍道，我国汽车产业同样不遗余力地加大自主研发力度。一系列具有自主知识产权的芯片产品的推出，不仅提升了智能网联汽车的性能和安全，也为产业发展提供了有力保障。与此同时，芯片与操作系统的协同研发也成为产业发展的重点，通过确保两者之间的无缝对接和高效协同，为智能网联汽车产业的健康发展奠定了坚实基础。

为实现智能网联汽车产业的持续高质量发展，重庆长安汽车股份有限公司总裁、党委副书记王俊建议，政府、企业和研究机构需共同努力。政府应加强政策引导和支持，出台一系列政策措施，鼓励企业加大投入、加强研发、推广应用智能网联汽车技术。同时，应加强与国际先进技术的交流与合作，引进吸收国际先进经验和科技成果，为我国智能网联汽车产业的发展提供有力支持。

企业作为产业发展的主体，王俊认为，应加强与产业链上下游企业的协作和合作，形成合力共同推动智能网联汽车产业的发展。同时，应加强产学研用深度融合，促进技术创新和成果转化。通过搭建平台、提供资金支持等方式，吸引优秀的科研人才和团队加入到智能网联汽车基础软件研发的行列中来，为我国智能网联汽车产业的发展注入新的活力。

此外，郑四发和王俊在会上都强调了人才培养和团队建设对于推动智能网联汽车产业持续高质量发展的重要意义。他们认为，应通过提高人才的综合素质和创新能力，加强国际合作与交流，吸引更多的国际优秀人才和团队加入到我国智能网联汽车产业的发展中来，为产业创新和发展提供源源不断的动力。

目前而言，加速智能网联汽车基础软件研发、推动产业自主可控发展是我国汽车产业转型升级、构建现代化产业体系的重要举措。只有加强基础软件的自主创新和研发、构建安全可控高效的“芯”“脑”生态、共同推动汽车产业持续高质量发展，才能确保智能网联汽车产业的健康、稳定、可持续发展。🚗



广西

2024中国产业转移发展对接活动（广西）在南宁举行

本报讯 6月16日，以“打造市场经营便利地 共创产业合作新未来”为主题的2024中国产业转移发展对接活动（广西）在南宁举行。

此次活动由工业和信息化部、广西壮族自治区政府共同举办。活动共签约项目360个，签约金额达3741亿元，涉及机械装备、轻工纺织、石化化工、汽车及新能源汽车、新材料、新一代信息技术、新能源及储能等领域。

工业和信息化部部长金壮龙表示，要加强规划政策引导，深入实施“十四五”系列规划和促进制造业有序转移的指导意见，支持广西立足资源禀赋、产业基础，聚焦特色优势产业，精准承接产业转移，推动制造业强链补链延链，打造发展新动能。要深化产业合作机制，加强东中西部开放平台对接，支持共建产业园区，促进科技成果跨区域孵化转化。要着力提升承接

能力，加快建设全国统一大市场，支持广西加快打造国内国际双循环市场经营便利地，推动转移项目落地生根、开花结果。要扩大对内对外开放，支持广西全面融入国内大循环，建设粤港澳大湾区重要战略腹地，积极融入全球产业链、供应链、价值链。

广西壮族自治区党委书记刘宁表示，自治区党委、政府全力以赴，加快建设国内国际双循环市

场经营便利地和粤港澳大湾区重要战略腹地，加快高效互联互通、拉紧产业合作纽带，循环撬转贸易大盘、激活产业合作潜力，提升内外开放能级、拓展产业合作平台，全力优化营商环境、增进产业合作便利，千方百计吸引和承接产业转移，有力有序建设好国际通信业务出入口局，为奋力谱写中国式现代化广西篇章奠定坚实基础。

湖北

前五月“新三样”出口增长超八成

本报讯 据悉，今年前5个月，湖北进出口总值达2625亿元，同比增长7.6%。其中，出口达1794.6亿元，增长6.1%；进口达830.4亿元，增长10.8%。其中，“新三样”（新能源汽车、锂电池、光伏）产品出口达84.1亿元，增长超八成。

以一般贸易方式进出口占比超七成，为1977.6亿元，对湖北进出口增长贡献率为63.2%。同期，以加工

贸易方式进出口达319.4亿元，以保税物流方式进出口达218.2亿元。

湖北省对东盟进出口达490.1亿元，增长超两成。同期，欧盟、美国为湖北第二、第三大贸易伙伴，分别进出口达294.4亿元和235.4亿元。此外，对共建“一带一路”国家进出口达1280.3亿元。

民营企业进出口占比近七成，为1814.5亿元，拉动湖北进出口增长

6.6个百分点。同期，外商投资企业进出口为410.9亿元，国有企业进出口为398.7亿元。

武汉市进出口占比超五成，为1409.4亿元，对同期湖北进出口整体增长的贡献率达56.8%。黄石、宜昌进出口值均突破200亿元。恩施、鄂州、宜昌增速居各市州前三。

机电产品出口占比提升。湖北省出口机电产品达1001.4亿元，占同期

湖北出口总值的55.8%，同比提升8.3个百分点。其中，自动数据处理设备及其零部件、汽车（包括底盘）分别出口为95.9亿元和95.2亿元。同期，劳动密集型产品出口达329.3亿元。

金属矿砂、农产品进口增长。湖北进口金属矿砂达226.5亿元，增长超三成。其中，铜矿砂、铁矿砂高速增长。同期，进口农产品达67.9亿元，增长九成。

天津

与宁德时代签署战略合作协议

本报讯 6月17日，天津市人民政府与宁德时代新能源科技股份有限公司签署战略合作协议。天津市委书记陈敏尔，市委副书记、市长张工与宁德时代创始人、董事长曾毓群一行座谈并见证签约。

陈敏尔表示，天津深入学习贯彻习近平总书记视察天津重要讲话精神，认真落实“四个善作善成”重要要求，以推进京津冀协同发展作为战略牵引，发挥区位、港口、产

业、科教人才等优势，加快实施绿色低碳发展行动，大力发展新能源等战略性新兴产业，因地制宜发展新质生产力，奋力谱写中国式现代化天津篇章。宁德时代是全球领先的新能源创新科技公司，在动力电池等领域实力雄厚。希望双方以此次签约为新起点，深化新能源电池研发制造、重卡充换电基础设施、智能网联新能源汽车、循环经济等方面务实合作，吸引更多上下游企

业在津集聚发展，推动产业成龙配套、成链成群，实现互利共赢。天津将持续优化营商环境，丰富应用场景，为企业在津发展兴业提供优质高效服务。

曾毓群简要介绍了公司创新发展情况。他表示，天津营商环境良好，发展前景广阔。宁德时代将抓住京津冀协同发展战略机遇，把天津作为发展新能源产业的重要基地，加快推动协议事项落地，发挥

科技研发优势，持续加大在津业务布局，进一步拓展双方合作空间，为天津绿色低碳发展、高质量发展贡献力量。

根据战略合作协议，双方将在新能源电池产业链供应链资源、废旧电池回收网络和循环利用、可再生能源投资开发和储能应用、充换电基础设施网络布局、交通电动化转型升级、电池融资租赁等领域深化合作。

奇安信集团

QI-ANXIN GROUP

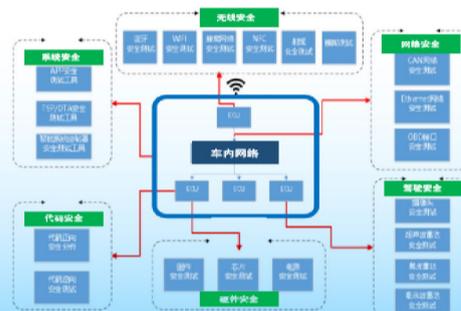
车联网安全运营中心

- ▶ 平台能够对采集的各类安全数据、呈现整体安全运行态势和资产、漏洞、攻击以及管理等专题态势。
- ▶ 平台展示包括资产态势展示、脆弱性态势展示、风险态势展示等。
- ▶ 在车端具备一定的网络安全防护能力。



车联网安全实验室

- ▶ 基于实车的威胁验证与分析研究,通过相关漏挖工具,进行漏洞挖掘,为漏洞的修复和整改提供数据依据。
- ▶ 融合黑客攻击场景、实车通信驾驶场景、防守与态势监控系统联合模拟分析。



车联网安全检测

- ▶ 主要面向客户车联网整体系统包括云、管、端可分别进行检测。
- ▶ 用户的授权和监督下,模拟黑客可能使用的攻击技术,对目标系统的安全做深入的探测,协助修复漏洞。



车联网安全合规测试工具

- ▶ 系统集成车联网渗透测试工具、可进行整车和零部件安全合规检测和专项检测。



构建车联网安全保障体系 护航车联网产业安全发展



奇安信科技集团股份有限公司专注于网络空间安全市场,向政府、企业用户提供新一代企业级网络安全产品和服务。凭借持续的研发创新和以实战攻防为核心的安全能力,奇安信已发展成为先进的基于大数据、人工智能和安全运营技术的网络安全供应商。此外,公司已在印度尼西亚、新加坡、加拿大等国家和地区开展网络安全业务。



“油电同权”引发争议 弊大还是利大？

近年来，随着新能源汽车渗透率的大幅度提升，汽车行业内关于取消新能源汽车“政策特权”的呼声逐渐显现，尤其是依托“绿牌”所获得的上牌资格、免限行资格等，成为了关注的焦点。难道，如今真到了取消新能源汽车“特权”的时候了吗？

◎ 本报记者 赵子旺

“当新能源汽车纯电占比达到50%时，建议相关部门研究一下‘油电同权’”。在近日举办的2024中国汽车重庆论坛上，广汽集团董事长曾庆洪发出呼吁。

全国乘联会秘书长崔东树也发表过相同的观点。他认为，中国新能源汽车超速发展，在目前已经达到了50%左右渗透率的情况下，社会需要考虑建立“油电同权”的合理竞争环境。

事实上，关于“油电同权”的争议由来已久。尤其是在近年来，随着新能源汽车渗透率的大幅提升，汽车行业内关于取消新能源汽车“政策特权”的呼声逐渐显现，尤其是依托“绿牌”所获得的上牌资格、免限行资格等成为关注的焦点。

难道，如今真到了取消新能源汽车特权的时候了吗？

政策依然倾斜 新能源汽车高速发展

2009年，财政部、科技部、国家发展改革委、工业和信息化部启动“十城千辆节能与新能源汽车示范推广应用工程”（以下简称“十城千辆工程”），由中央财政安排资金，对试点城市公共服务领域的新能源汽车消费给予补助。2012年，国务院印发《节能与新能源汽车产业发展规划（2012—2020年）》，对购置补贴政策做了进一步明确。

2018年后，补贴政策进入调整期，新能源乘用车续航里程补贴“门槛”持续上升，推动产业走向高端化发展。一方面，低续航能力的新能源乘用车不再享受补贴政策；另一方面，对电池能量密度、车辆能耗等要求逐渐趋于严格，并将其作为影响单车补贴金额的重要因素。

2022年12月31日，根据财政部、工信部等部门在2021年年底公布的通知，国家层面的补贴政策正式终止，该日之后上牌的车辆不再给予补贴，这标志着国家财政补贴正式退场。

新能源汽车补贴政策推动了中国新能源汽车的快速发展。中国汽车工业协会副总工程师许海东表示，补贴代表了中国支持新能源汽车产业高质量发展的坚定决心，“从‘十城千辆’工程在出租车、公交车等公共服务领域逐步试点推广，到补贴政策优化，加大对高续航、高质量、高安全性产品的倾斜，补贴对中国新能源汽车行业实现‘换道超车’起到了举足轻重的作用。”

目前，新能源汽车补贴政策已经退场，但是，对于汽车产业发展的政策仍然向新能源汽车倾斜。

例如，自2014年开始，新能源汽车始终享有免征车辆购置税政策。根据规定，新能源汽车可以免除部分购置税。目前，新能源汽车单车可

优惠免除购置税最高可达3万元。

新能源汽车还在部分城市具备不限购政策、不限行等优势。其中，近日国务院印发《2024—2025年节能降碳行动方案》，其中提出，逐步取消各地新能源汽车购买限制；而关于不限行政策，早在2016年时，主管部门就开始逐步推广新能源汽车专用“绿牌”。相比燃油车的“蓝牌”，“绿牌”享有诸多优惠政策，极大地刺激了新能源汽车的消费。

事实上，在近年来，国家先后出台了一系列支持新能源汽车发展优惠政策，包括对新能源汽车给予购车补贴、道路通行费优惠、减免部分停车费用、设置新能源汽车专用停车位、减免充电费用、部分地区允许其高峰时段走公交车道等举措。在很多业内人士看来，这些都是新能源汽车享有的“特权”。

此外，除了政策倾斜之外，在电价与油价的对比上，中国具备的明显的优势，也在一定程度上推动了新能源汽车的发展。崔东树表示，“中国的电价在世界范围内是超低的，而中国的油价中一升油有半升税，燃油车用户的税负与电动车用户存在严重差异化。”

新能源汽车渗透率攀升 燃油车空间被挤压

随着支持新能源汽车的政策不

断地被推出，新能源汽车的市场渗透率也不断地提升。

在“十城千辆”工程正式启动后，中国新能源汽车行业步入了快速发展阶段。2005年到2015年，中国新能源汽车用了10年时间，渗透率才突破1%。但是，在2016年到2019年，只用了3年多的时间，渗透率便迅速提升到了5%。

而中国新能源汽车行业在“小有成绩”之后，不仅没有放慢脚步，而且提出了更高的要求。

2020年年底，由国家主管部门指导编制的《节能与新能源汽车技术路线图2.0》（以下简称“路线图2.0”）正式发布。路线图2.0提出，至2035年，新能源汽车市场占比超过50%，燃料电池汽车保有量达到100万辆左右，节能汽车全面实现混合动力化，汽车产业实现电动化转型。

在企业层面，部分企业掌门人也颇为看好新能源汽车的发展前景。今年3月，比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福预测：“中国汽车市场新的格局将迎来新的转折点，新能源汽车的市场份额将会突破50%”。

而根据乘联会发布的数据，今年4月1—14日，新能源汽车的零售量和批发量均历史性地突破了50%。其中，零售量达到26万辆，批发量为26.8万辆，渗透率分别为50.39%和50.19%。崔东树认为，这



一历史性的突破却足以让中国新能源汽车产业为之振奋。

根据乘联会发布的最新数据，今年5月，新能源车市场零售量为80.4万辆，同比增长38.5%，环比增长18.7%，零售渗透率为47.0%，较去年同期33%的渗透率提升了14个百分点。

新能源汽车市场份额的不断攀升，燃油车的市场份额不出意外地出现大幅度下降。乘联会数据显示，今年5月，国内常规燃油车的零售量为91万辆，同比下降23%，环比增长6%；今年1—5月，常规燃油车的零售量为482万辆，同比下降9%。

市场份额此消彼长 “油电同权”声音日增

新能源汽车与传统燃油车截然相反的处境，导致了“油电同权”的声音不断加大。

有相关业内专家认为，从公平竞争角度看，在全球范围内，市场驱动已成为新能源汽车发展的真正动力，市场导向才应该是新能源汽车可持续发展的正确方向。在新能源汽车发展初期，应该给予政策支持，但是现在我国的新能源汽车已经逐步具备了相当的市场竞争实力。客观上，对燃油车形成了市场挤压效应。现阶段，我国燃油车的产能十分庞大，而且燃油车市场消费也依然占据半壁江山。向新能源转型并非一日之功，而应该是逐渐过渡，因此无论从产业、就业、经济稳定等各方面看，都不能再对燃油车给予“不公平”待遇，应该“油电同权”。

其实，以上观点也是曾庆洪提出“油电同权”的关键所在。他表示，新能源汽车快速发展是好事，但超预期的快速增长，尤其是相对产业规划非常规的发展，对传统产业造成了巨大冲击。

在曾庆洪看来，如今“油电不同权”带来的负面影响主要有三个。

其一，新能源汽车发展普遍增收不增利。传统燃油车的份额下降，利税下滑，加上新能源汽车税



收的减免和优惠，给依赖汽车产业的众多省市带来了巨大的财政压力，导致稳增长、稳税收、保就业的压力十分巨大。

其二，海外市场燃油车比重依然较高。曾庆洪以巴西、墨西哥和美国市场为例表示，当地燃油车仍占绝对比重，推动新能源车所需要的基础设施，在未来可见的许多年都无法落地和完善。作为重要的海外出口市场，绝大多数国家仍然以燃油车为主。

“面对海外市场需求，我们不能因噎废食，仍需进一步完善燃油车产业链，提升中国汽车产品海外市场竞争力。”他认为。

其三，产业政策要在确保能源安全的前提下，基于多能源结构，鼓励各种车型均衡发展。“你说新能源汽车占有率都达到了50%，还要怎么支持新能源车呢？这时候，我建议要切实研究推动‘油电同权’措施，支持传统企业转型升级，均衡新能源与燃油车发展节奏。”曾庆洪指出，具体的措施，比如在政府采购、汽车牌照、购车限制、消费补贴等各方面，研究支持新能源车和HEV节能车等多能源方式并行发展。不能总是厚此薄彼，否则对国家能源安全和企业健康可持续发展，以及营造公平竞争的环境都会造成影响。

针对现在行业的各种“内卷”，企业面临价格战、盈利、裁员

等问题，曾庆洪认为，这样“卷”下去不是办法，企业陷入不能盈利，甚至要裁员的境地。车企应该有格局及大局观，站在长期主义立场，而不是像眼前这样卷下去。没钱赚没效益，企业就不可能存活下去。

而针对“油电同权”的现实问题，今年年初，全国乘联会已经向国家相关部门提出建议，其中包括“蓝牌”“绿牌”合并。

崔东树认为，“‘油电同权’不仅对燃油车用户是一种公平的待遇，也能够促进汽车市场的稳定发展。随着新能源汽车的普及和渗透率的提高，已经没有必要再使用专门的号牌来区分新能源汽车。”

油电是否同权 现实仍需探讨

真的到了取消新能源汽车“特权”的时候了么？

确实，如同曾庆洪所说，虽然新能源汽车的市场渗透率得到了飞速发展。但是，大部分企业都不盈利，甚至一些车企仍在亏损中烧钱抢市场。如果实现“油电同权”，可以适度控制新能源汽车过热、过快的扩张，促进行业实现健康可持续发展。

并且，如果在现阶段取消新能源车专用牌照的特权，消费者在购车的选择上也很可能会发生改变。毕竟，纯电动车存在续航短板、动

力电池回收渠道不畅、整车残值偏低等问题，这些都有可能让很多消费者重新聚焦燃油车，从而影响新能源汽车的推广。

同时，在“油电同权”公平竞争环境下，也会推动新能源汽车行业的优胜劣汰与资源整合，通过市场竞争和压力传导来淘汰一些弱势企业，使优势资源向头部企业集中，提升这些企业的市场竞争力，这可以从整体上促进汽车产业高质量发展和国际化进程。

但是，市场上还存在着另外一种声音。

有观点认为，在产业方面，目前新能源汽车发展方兴未艾，在技术创新、产品认知度及市场推广方面还有一系列需要解决的问题，仍然需要一定的政策支持。如果现在就全部取消政策支持，新能源汽车已经取得的成绩和优势可能难以保持；在企业层方面，新能源汽车行业的多数企业依然亏损，如果现在就强调“油电同权”，对于亏损企业而言无异于雪上加霜。如果企业不能盈利，行业发展也会受到限制，新能源汽车产业做大做强就无从谈起。

其实，无论是新能源汽车，还是传统燃油车，都在不断创新和竞争中有所发展，也都有各自发展的规律和轨道。究竟在怎样的基础和时间节点上实行“油电同权”，需要密切结合实际进行深入探讨。



反对不正当竞争 中国车企如何应对

◎ 本报记者 温昕

6月12日，欧盟委员会发布公告披露了调查的初步裁定：若无法与中方达成解决方案，将从7月4日起针对从中国进口的电动汽车临时征收反补贴税。欧委会表示，对抽样的三家企业——比亚迪、吉利汽车和上汽集团，将分别加征17.4%、20%和38.1%的反补贴税。

根据上汽官方，2023年全年上汽集团在海外销量为120.8万辆，在欧洲地区的销量高达33万辆，仅上汽MG一个品牌，在欧洲地区的销量就超过了23万辆。根据全球汽车行业数据咨询机构JATO统计，上汽MG品牌是2023年中国汽车出口欧洲的销量第一。因此，上汽被征以38.1%的最高税率并不稀奇，但绝对超出了世贸组织规定的范畴。

不过，面对高额税率，上汽MG也只用一句玩笑般的“欧盟严选，品质好车”Slogan进行回应。

欧盟委员会当前披露的关税尚未生效，抽样公司现在只能就计算的准确性提供建议。最迟在今年7月4日，欧委会将详细说明导致这一关税水平的临时调查结果，关税将在公布后的第二天生效。

欧洲汽车工业协会北京代表处首席代表张硕告诉《新能源汽车报》记者：“（对从中国进口的电动汽车临时征收反补贴税）在7月4日前还有谈判的余地，而且当前只是临时措施，最终措施将在10月、11月公开。”

欧洲作为中国汽车产品出口的重要目的地，加征关税无疑会对中国车企出海产生较大影响，如何应对成为关键。

目标欧洲不如落地欧洲

落子欧洲，是中国车企出海的最佳选择。

6月13日，上汽集团在一份官方声明中表示：“随着上汽名爵在欧



洲市场销量的日益增长，我们正计划将中国新能源技术、绿色工厂引入欧洲。希望通过积极举措，促进中欧在新能源领域的合作，共同推动全球向低碳经济转型。”

在这方面，比亚迪和奇瑞的步伐较快。

今年1月，比亚迪与匈牙利塞格德市政府正式签署比亚迪匈牙利乘用车工厂的土地预购协议，这标志着比亚迪在欧洲地区的本土化进程取得了新的实质性突破。

匈牙利外交与对外经济部部长西雅尔多·彼得表示，“比亚迪决定将第一个欧洲新能源乘用车工厂建在匈牙利，这是匈牙利历史上最大也是最重要的投资项目之一，项目的建设将进一步加强匈牙利的经济地位，巩固长期经济增长的基础，强化匈牙利在全球电动汽车转型中的地位。匈中央和地方政府将为比亚迪整车厂项目提供各方面支持，推动项目早日投产运营”。

比亚迪董事长兼总裁王传福表示：“比亚迪很乐意把高度先进的工艺和高度自动化的产线带入匈牙利，助力当地汽车电动化转型。未来，通过本地化生产制造，比亚迪将加快打造具有欧洲本地化品牌属性的产品，与欧洲形成更紧密的商业交流和互补合作。”

今年4月，奇瑞汽车与西班牙埃

布罗公司（Ebro-EV Motors）举行电动汽车合作协议签字仪式，双方将在当地设立合资企业，共同开发电动汽车新产品。据悉，奇瑞与埃布罗双方将在该项目上投资4亿欧元（约合人民币30亿元），并在今年三、四季度率先投产燃油和纯电的欧萌达5车型，这使得奇瑞成为继比亚迪后，又一家宣布在欧洲设厂的中国汽车制造商。

但相比划地建厂，奇瑞则看中了于2021年关闭的原日产工厂并将其作为生产基地，在一定程度上加速了奇瑞在欧洲落地的进程。

除了步子较大的几家企业，长城汽车、长安汽车等中国品牌也计划在欧洲落地。

更重要的是，在欧洲落地的中国品牌还能为当地创造更多的就业机会，对当地绿色经济转型起到促进作用，在一定程度上能够避免中国品牌电动汽车“威胁论”发酵。

反击不如深化交流

在6月13日的外交部例行记者会上，有媒体提问“中方是否会就欧盟对中国电动汽车加征关税出台反制措施”。对此，外交部发言人林剑表示，“中方有必须捍卫的原则，那就是世贸组织规则和市场原则。也有必须维护的利益，那就是

中国电动汽车产业和企业的合法权益。为此我们将坚决采取一切必要措施。”

复旦大学中欧关系研究中心副主任简军波认为，中国可对欧盟粗暴贸易举措做好反制准备。

考虑到法国在欧盟对我国电动车加征关税一事中表现非常积极，我国可就欧盟输华农产品、红酒、空客及其零配件和相关服务加征关税，当然也应包括对华出口的汽车（包括燃油车）加征关税，尽量促使欧盟知难而退。

中央广播电视总台旗下新媒体账号“玉渊潭天”透露，中方内部正在推进提高大排量汽油车进口暂定关税的相关程序。

前不久，中国汽车业内人士已经在呼吁提高大排量汽车进口暂定关税，来推动“双碳”目标的实现。根据乘联会的计算，当前欧洲每年出口到中国的2.5升排量以上的乘用车总金额已经达到了180亿美元。这个数字，高于中国2023年出口到欧洲电动汽车的金额。

这意味着，中国政府并非没有对抗手段，但此举无疑会加剧“贸易战”的烈度。面对欧委会的反补贴调查，中国政府以及中国汽车企业的回应已经十分克制。在7月4日之前，中欧之间依然有谈判空间。

经过多年发展，中欧汽车产业早已经形成“你中有我，我中有你”的格局，有竞争，更有合作，中国车企的技术、产业链和供应链布局正在助力欧洲汽车企业实现绿色转型。

商务部发言人表示，中方希望欧方能够言行一致、相向而行，落实好双方领导人达成的共识，照顾双方合理关切，按照世贸组织规则，通过对话协商妥善处理分歧，回到中欧正确相处之道，避免贸易摩擦升级失控，共同推动中欧经贸合作行稳致远。🚗

HUANBAO



保护环境 绿色出行





智利化工矿业公司与现代、起亚达成协议 长期供应动力电池关键原材料

本报讯 据路透社报道，6月17日，世界第二大锂生产商智利化工矿业公司（SQM）表示，该公司已经与世界知名汽车制造商现代和起亚达成长期供应协议，承诺为两家公司提供制造电动汽车动力电池的关键原料——锂。

SQM在一份声明中表示，将为现代和起亚供应部分氢氧化锂。在此之前，SQM就已经与福特汽车和

LG新能源达成了供应协议。

SQM的锂产品对汽车制造商来说非常重要。由于贸易协定，使用来自南美国家锂材料的电动车可以根据美国的《通货膨胀削减法案》在美国获得税收抵免。该法案规定，只有当一定比例的关键电池材料是在美国或与美国有自由贸易协定的国家提取或加工时，车辆才能获得补贴。

尽管SQM并未透露与韩国汽车制造商交易的财务细节，但该公司表示，这一合作将为SQM的氢氧化锂扩张计划提供强大动力。根据SQM第一季度财报，这家矿商目前在智利的氢氧化锂（由碳酸锂制成）年产能为4万吨。并且，SQM计划将其在智利的氢氧化锂年产能提升至10万吨，该公司还计划在中国和澳大利亚建立产能。

在今年5月底，SQM还与智利国营矿业公司“Codelco”签署了一项关于阿塔卡玛盐湖的合作开发协议，双方计划组建一家合资公司共同开发阿塔卡玛盐湖的锂资源，以使智利在电动汽车动力电池关键金属材料的开放方面保持优势地位。该合资公司将让阿塔卡玛盐湖的锂产量进一步提升，该盐湖被认为是世界上最珍贵的锂开采区之一。

福特或将撤销对电动汽车经销商的限制 旨在促进销量

本报讯 据外媒报道，福特汽车公司将在不久后允许所有经销商销售电动汽车，并改变此前制定的销售制度，希望以此来改善低于预期的电动汽车销量。在此之前，福特对经销商的规定是“只有在培训和基础设施方面投入了一定的资金之后，才能销售F-150 Lightning皮卡和Mustang Mach-E SUV等电动汽车”。据了解，新的销售制度将于今年7月1日起生效。

在2022年年底，福特公布了电动汽车销售规则，要求经销商在充电设备和其他项目上投入50万至100万美元左右。

在这个计划发布之后，福特汽车的2800家经销商中，约有一半加入了该计划。

福特电动汽车业务首席运营官Marin Gjaja在谈到新变化时表示：“我们希望每个人都能更方便地购买到这些优秀的车辆。”

福特首席执行官Jim Farley此前曾警告说，在电动汽车转型期间，他们将以“残酷”的标准来要求经销商保持竞争力，并为客户提供服务。

电气化转型的难度超过了许多汽车企业高管的预期。福特等车企将优先考虑生产混合动力汽车，因为此类车型的销量增幅已经超过了电动汽车。

在2022年至2023年间，福特

在美国的混合动力车销量增长了25.3%，而同期电动车销量增长了17.9%。

在销售方面，特斯拉等新兴电动汽车制造商不通过经销商，而是直接向消费者销售汽车，这使其在财务上比传统车企更具优势。

Jim Farley指出，由于采用了特许经营商模式，福特每辆车的成本比特斯拉高约2000美元。

韩国现代电动汽车销量同比连续下滑七个月 捷尼赛思品牌下滑最多

本报讯 据外媒报道，2024年5月，现代汽车公司（包括现代与捷尼赛思品牌）的全球汽车销量为356223辆，同比增长1.9%。今年前5个月，该公司的全球累计销量为1709463辆，同比增长0.2%。

但是，这家韩国车企的电动汽车销量却在持续放缓。到今年5月，该公司电动汽车销量已经连续7个月同比下滑。5月，现代汽车公

司的电动汽车合计批发出货量为22740辆，同比下降了20%。

其中，纯电动汽车（BEV）出货量为18830辆，同比下降20%，在总销量中的占比为5.3%（现代品牌为18097辆，同比下滑16%；捷尼赛思品牌为733辆，同比下滑62%）；现代品牌插电式混合动力汽车（PHEV）出货量为3910辆，同比下滑20%，占比1.1%；现代品牌燃

料电池汽车（FCV）出货量为316辆，同比下降26%，占比为0.1%。

今年1至5月，现代汽车公司的电动汽车累计批发出货量为100761辆，同比下降29%。其中，BEV累计出货量为84634辆，同比下降29%，在总销量中的占比为5%（现代品牌为80549辆，同比下滑26%；捷尼赛思品牌为4085辆，同比下滑59%）；现代品牌PHEV出货量

为16127辆，同比下滑29%，占比0.9%；现代品牌FCV出货量为1178辆，同比下降58%，占比为0.1%。

不过，捷尼赛思品牌的纯电动汽车销量表现仍令人失望。

5月份，该品牌的纯电动汽车批发出货量为733辆，同比下降62%。截至5月底，该公司2024年累计纯电动汽车出货量超过4000台，同比下降59%。

德赛西威



智能座舱



智能驾驶



智能网联

创领智行

商场位于前方5公里

本季爆款
NEW
COMING



距离80米





图雅诺大V上市 开启全新轻客时代

◎ 本报记者 郭文佳

随着全球碳中和目标的坚定推进、用户需求的融合、商业模式的不断创新以及新能源技术对燃油技术的持续挑战，中国汽车产业正加速向新能源智能化方向迈进。

在这个大背景下，中国轻客也伴随着新能源产业快速发展。为响应市场对具有高灵活性和可持续发展的产品的需求，6月18日，全新图雅诺大V在北京隆重上市。

据悉，图雅诺大V是福田汽车依托强大的研发实力和深厚的市场洞察，历时四年，投入9.5亿元，汇聚1200人研发团队，并与2000名场景客户共创，打造出全球首个高延展性的轻客平台。

新能源轻客市场销量激增

近年来，新能源轻客在技术创新、节能减排、驾驶性能等方面不断取得突破，逐渐成为商用车市场的新宠。

凭借其低能耗、高效率、环保等优势，图雅诺大V受到了越来越多用户的青睐。

据了解，图雅诺大V可根据不同用户的需求进行灵活改装，满足多种应用场景，如医疗救护车、工具服务车等，进一步拓展了其市场应用范围。

值得一提的是，图雅诺大V在设计上充分考量了用户的实际需求和场景，覆盖6~10m³、3~12座的广泛需求，提供了厢货、多功能车、客车三款基础车型，并可根据

用户需求进行特种改装，如房车、工具服务车、医疗救护车及公检法用车等。这种高度灵活性和可定制性，使其成为用户从事业生意到家庭生活无缝切换的得力助手。

业内专家表示，新能源轻客市场的快速增长，得益于技术进步、政策支持和市场需求的共同推动。

随着国家对新能源汽车产业的持续投入和扶持，新能源轻客在技术研发、生产制造、市场推广等方面将得到更多的支持，有望进一步推动其市场规模的扩大和产业链的完善。

图雅诺大V大有可为

作为首款采用“全域拓展平台架构”设计的轻客，图雅诺大V展现了“高延展性、可持续生长”特性。

记者在现场了解到，该车型不仅同步覆盖了燃油、纯电动、油电混合、插电式混合以及增程式等多种技术路径，还提供了前驱、后驱和四驱等不同的驱动模式选择。

除此之外，其独具匠心的油电双擎设计在业界独树一帜。

图雅诺大V在充分满足用户对车辆动力性能期待的同时，在燃油经济性方面取得了显著的成就。其百公里仅消耗7升油的“极限低能耗”表现，使图雅诺大V在节能减排的领域中处于行业领先地位。

此外，车辆搭载的“MPV级超级底盘”以及针对客货差异进行的

精心调校，确保了行驶过程的稳定性和乘坐的舒适性。

图雅诺大V的上市得到了社会各界的广泛关注。前期市场投放和试销阶段，产品获得了来自50多家客运公司、300多家个体经营用户及100多家改装用户的可靠反馈。这些反馈不仅验证了产品的卓越性能，也为图雅诺大V的进一步完善提供了宝贵的建议。

本次发布会还邀请到了前中国女足队长韩端、女排奥运会冠军宋妮娜，通过冠军试驾的方式，图雅诺大V向现场观众展示了其极致的驾控性能和卓越的舒适性。

据悉，在产品研发和验证阶段，图雅诺大V经历了数轮设计迭代和严苛的测试验证。30余辆原型车完成了百万公里的道路测试，经历了-40℃的极寒测试、50℃的高温测试、4500米高海拔测试及240小时强化腐蚀测试等18大项、888小项试验。这些测试确保了车辆在安全性、实用性和审美要求上均达到了国际标准。

图雅诺大V的上市，在一定意义上标志着国产自主品牌在高端轻客领域取得了重要突破。其卓越的性能、先进的技术和优质的服务，不仅赢得了广大用户的认可，也为国产汽车品牌走向世界舞台奠定了坚实基础。

为用户创造更多价值

在当前市场条件下，传统的

型客货车已不足以满足消费者的综合需求，图雅诺大V由此应运而生。其致力于成为用户在事业拓展与生意经营，以及家庭生活之间实现无缝对接的得力伙伴，这也是其设计初衷的体现。

而针对图雅诺大V此前在试销期间获得用户高度评价的原因，图雅诺新能源事业部营销副总裁兼营销公司总经理张宏亮分享道，很多用户和经销商认为图雅诺大V动力强劲、起步快、加速平稳，最高时速可达150公里。

张宏亮补充道，图雅诺大V的百公里油耗表现也非常优秀，仅为7L左右，这在国内同类车型中是非常出色的。此外，用户还对我们的车内空间和驾驶舒适性表示满意，称赞它兼具了MPV的驾驶感受和大空间的运营优势。

在技术和配置方面，图雅诺大V同样表现出色。其配备了L2.5级别的自动驾驶系统，为用户带来更加安全、便捷的驾驶体验；标配了电力电子转向系统，确保驾驶的安全性和稳定性；还提供了多种不同版本的车型选择，包括客运和货运版本，满足不同用户的差异化需求。

记者了解到，为了回馈广大用户的支持，图雅诺大V在上市之际推出了七重上市惊喜权益。这些权益不仅涵盖了订车膨胀金、置换补贴、终身质保等购车优惠，更包括了智慧大屏免费升级、直播当天订减免以及20000元抽奖大礼包等超值福利。这些权益的推出，无疑为用户提供了更多的选择和更大的优惠，进一步提升了用户的购车体验。

图雅诺大V，未来大有可为。图雅诺大V的推出是对国家新能源汽车发展政策的积极响应，也是推动绿色出行的重要一步。凭借出色的性能、领先的技术和周到的服务，图雅诺大V有望赢得广泛的市场认可和好评。



奇瑞EQ7

家用纯电 SUV 甄选



超简约

极简流线型美学外观
犀利迷人行车灯
刀锋动感轮毂
环抱极简内饰
全车无感触控

超舒适

越级超大轴距
专属女王副驾
五大舒享场景模式
后置四驱卓越驾控
强劲扁线三合一电机

超安全

全铝一体化车身结构
三电防护安全管理系统
540°全域透明底盘
7X24H拥车在线服务
全时呵护故障预警

超智能

L2+级智能辅助驾驶
Onebox集成制动系统
OTA在线升级
视网膜级高清屏
生态全时智慧交互



奇瑞EV APP



奇瑞EV 小程序

广告

服务热线: SERVICE TELL

400-883-8888



长城混动重卡首秀 助力高速越跑越快

本报讯 6月16日，“2024年中国廊坊国际经济贸易洽谈会”（以下简称“廊洽会”）在河北廊坊临空国际会展中心盛大举行。长城智卡混动重卡公开亮相，来自全国各地的观众，在廊洽会上深度品鉴了长城智卡的外观造型，近距离感受了混动智卡的技术魅力。

受制于法规的要求，国内长途物流用户为了提高车辆的货物

装载量，选择车辆时多以平头车型为主，但是与长头重卡相比，平头车的风阻略处下风，能耗会有所增加，这也成为诸多用户念念不忘的痛点。

用户为核心是长城汽车深入骨髓的造车理念，长城智卡在驾驶室的设计上，融入我国传统哲学文化“天圆地方”的设计理念，开创性地将驾驶室大空间与低风阻相结

合，旨在实现舒适度与经济性平衡互补。

现场展示的长城智卡整体车身采用大圆弧造型，上窄下宽、前窄后宽，整车线条均匀流畅，无棱角，车顶部分造型圆润，配合A柱13.5度黄金角的设计，将为用户带来大空间、低风阻的驾乘体验。

值得一提的是，长城智卡在传统扰流罩的位置，采用了一排排

大小不一的凹槽设计，凹槽呈星云状分散、有序排列分布。这个令人耳目一新的设计灵感是长城智卡造型团队根据高尔夫球凹槽降阻机理，结合商用车长途物流的经济时速，通过凹槽的规律排布来优化车头在行驶中的空气流动，以达到降低风阻的目的，提高车辆在高速行驶时的稳定性和经济性，助力车辆更节能。🚗

雷诺集团Alpine A290勒芒赛道全球首发

本报讯 近日，雷诺集团旗下Alpine品牌在全球最大的耐力赛事——法国勒芒24小时耐力赛的开幕日上，发布了其首款纯电城市运动车型——A290。

Alpine A290的问世，标志着Alpine品牌跨入了电动跑车的新时代。

作为Alpine全电动梦想车库的新成员，A290承袭品牌的核心价值：卓越性能、敏捷操控和轻量

化设计，以及法国工艺的精髓，为品牌开启了新的篇章，还将与GTC-Crossover和全新A110共同构成家族阵容。

A290汲取了A110的驾驶精髓，并将其融入这款都市跑车之中。它遵循Alpine的品牌基因，以紧凑灵活的车身，提供既易于驾驭又性能卓越的驾驶体验，同时不失日常舒适性。

此外，作为完整电气生态系统中的一员，A290还搭载源自基于

Ampere（安培）项目开发的电动平台以及相关的能源服务，配备优化的家庭充电解决方案，包括Mobilize Power和双向V2G充电技术，致力于提供卓越的用户体验。

A290以其前沿的设计、顶尖的技术配置、全面的互联功能和丰富的个性化驾驶选项，满足了不同用户对性能和风格的个性化需求。这款新车在法国杜埃（Douai）工厂组装，电动马达则在克里昂

（Cléon）工厂生产。

Alpine首席执行官Philippe Krief表示：“Alpine A290作为我们新一代电动车的开山之作，以极具魅力的方式开启了Alpine全电动梦想车库计划。这款动感十足的都市跑车不仅让Alpine品牌走进了更多消费者的视野，还让曾经风靡一时的高性能掀背车类别重焕新生，A290必将以其卓越的驾驶乐趣赢得驾驶者的青睐。”🚗

小鹏推出全新智能纯电轿跑MONA M03

本报讯 近日，工业和信息化部装备工业一司公示了最新一批《道路机动车辆生产企业及产品公告》的车型名单，小鹏MONA系列首款车型——小鹏MONA M03正式登录工信部申报名单。

作为一款兼具优雅动感与实用性的掀背纯电轿跑，小鹏MONA M03采用了全新的设计语言，通过Smart Design AI量化美学实现了设计艺术与汽车功能的兼顾。

经过精心调校，其车身尺寸达到4780×1896×1445mm，2815mm的轴距媲美B级车，全面超越了运动轿跑的黄金比例。营造出极致低趴的运动氛围，带来了宽车体、低重心的视觉效果。

小鹏MONA M03提供星耀蓝、星瀚米全新配色方案，将浩瀚宇宙的遐想之光与汽车工业设计完美结合，在不同光源下呈现出不同色感，展现出非凡气场。

车身侧面设计简约大气，上腰线从前翼子板一直延伸到尾灯处，强化了整体的运动氛围。

车灯采用“010”分体式三维空间设计的星芒灯组，契合年轻人拒绝千篇一律的个性主张。车头灯组由超过300颗LED灯珠构成，结合先进的厚壁式光导技术和流水点亮元素，夜晚点亮后具备极高的辨识度，营造出惊艳的视觉效果。前后车灯设计遥相呼应，极具高

级感。

小鹏MONA M03将空气动力学融入车身设计，越级加持了超跑同款的全融合主动式进气格栅。

小鹏MONA系列是小鹏汽车聚焦年轻化出行市场推出的颠覆创新的全新物种，小鹏MONA M03更是承载了小鹏汽车对科技平权以及AI智驾的全新思考，为全球年轻人带来超智能、超好看、超预期的出行体验。🚗

智能汽车计算芯片提供商

黑芝麻智能是车规级智能汽车计算芯片及基于芯片的解决方案供应商。公司从用于自动驾驶的华山系列高算力芯片开始，最近推出了武当系列跨域计算芯片，以满足对智能汽车先进功能的更多样化及复杂需求。通过由公司自行研发的IP核、算法和支持软件驱动的SoC和基于SoC的解决方案，提供全栈式自动驾驶能力以满足客户的广泛需求。

感知 融合 定位 决策 规划 控制



车规级自动驾驶芯片

+



神经网络视觉感知算法

>

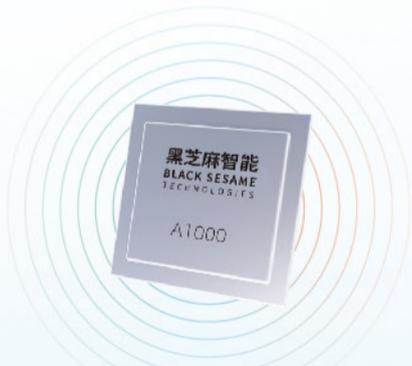


FAD自动驾驶计算平台

+



FAD Edge路侧感知计算平台



黑芝麻智能华山®二号A1000
车规级高性能自动驾驶芯片

算力达58TOPS(INT8)
完美适配L2+/L3级别自动驾驶



黑芝麻智能华山®二号A1000L
自动驾驶感知芯片

算力达16TOPS(INT8)
全芯支持L2/L2+级别自动驾驶



黑芝麻智能武当系列C1200
智能汽车跨域计算芯片平台

开创性硬隔离独立计算子系统，独立渲染、独立显示
完美覆盖座舱和智驾等不同域，具有多种融合功能



赛目科技

北京赛目科技股份有限公司（以下简称“赛目”）成立于 2014 年，基于信息物理系统（CPS）理论研究，从无到有实现系统级仿真产品，用于量产汽车自动驾驶系统的测试、验证和评价，并实现“仿真测试-场地验证-道路评价”这一国际共识在国内闭环落地。至今，赛目产品和技术服务在全球范围内已成功交付近 40 家汽车产业链企业，积累了深厚的技术实力和良好的行业口碑

赛目仿真技术成果 Sim Pro

赛目自研的仿真测试工具链产品 Sim Pro 已通过 ISO 26262 功能安全 ASIL D 等级产品认证。其创新设计旨在满足用户对节约算力、高效环保的迫切需求，为智能网联汽车行业提供了一项卓越的解决方案

1 聚焦高阶自动驾驶仿真测试

专注于 L3 及以上级别的自动驾驶解决方案测试，覆盖车辆感知、决策和控制算法

2 一体化测试验证服务

软件自主可控，支持接口二次开发，提供高置信度仿真引擎以及高精度仿真模型，结合自动化测试功能，在一平台实现 MiL/SiL/HiL/DiL/ViL 等测试任务

3 全面多维评测能力

具备主观/客观的仿真评价及自定义评估体系，从安全性、合规性、舒适性、精确性以及智能性等方面完整评价算法能力

4 云部署加速仿真测试

支持云化部署，利用云计算实现大规模数学模型计算任务，为客户提供更高效便捷的产品体验

