



“ZHI”在何方

2023 车市年度关键字解读

随着电动化和智能化趋势的加速推进，中国汽车市场的供给与需求已经发生深刻变化。作为全球规模最大的汽车市场，中国汽车产销量已连续14年居世界首位，约占全球市场份额的三成。对于中国汽车市场而言，2023年无疑是充满变革与机遇的关键之年，新能源汽车更是占据市场绝对中心位置。这一年，多个自主新能源汽车品牌加快出海步伐，让中国新能源汽车走向世界；智能网联汽车的发展势头异常迅猛，已然成为推动汽车产业转型升级的重要力量；“价格战”从年初持续到年末，席卷整个汽车市场；市场深刻变革之下，补短板成为老牌车企和新势力共同的当务之急……

对此，记者以“ZHI”为名，梳理一年中新能源汽车发展脉络，回望2023，展望2024！



广州国际车展上，新能源车吸引不少观众。

自主品牌志在全球 新能源车出口持续向好

伴随着规模优势和市场扩张需求，越来越多中国新能源汽车品牌走出国门，在海外的认可度持续提升，新能源车出口市场持续向好，前景可期。比亚迪、上汽、吉利、小鹏等自主品牌均有不俗表现。以比亚迪为例，2023年12月15日，BYD DOLPHIN（海豚）获由AUTOBEST评比的“2024年欧洲最值得购买汽车”奖项。AUTOBEST作为欧洲最大的独立汽车媒体评奖机构，由来自31个国家的独立汽车媒体组成评审团。这是该奖项成立23年以来首次有中国品牌获奖。目前，比亚迪新能源乘用车业务已覆盖19个欧洲国家及地区，累计开店超170家。

海外市场销售数据也印证了这一点。乘联会数据显示，2023年1月-11月乘用车出口达345万辆，同比增长64%。当年具体到11月，当月乘用车出口（含整车与CKD）37.8万辆，同比增长50%。其中，新能源乘用车出口8.9万辆，同比增长8%，占乘用车出口23.5%；新能源出口中，纯电动占89%，A0+A00级纯电动出口占新能源出口的53%。

值得一提的是，随着出口运力的提升，2023年11月自主品牌出口达到33.3万辆，同比增长75%，环比增长5%。从自主出口的海外市场零售数据监控看，A0级电动车占比近60%，是出口绝对主力，上汽等自主品牌在欧洲表现较强，比亚迪在东南亚市场崛起。除了传统出口车企的靓丽表现，近期新势力出口也逐步增加，海外市场也有数据开始显现。

“价格战”贯穿全年 谁能成为赢家？

2023年，“价格战”成为中国汽车市场的年度关键词。新能源车企纷纷展开定价策略博弈，引发了一波又一波促销浪潮。从特斯拉的率先降价到比亚迪的战略布局，整个行业陷入价格竞争的漩涡，重新定义了中国汽车市场秩序。

回顾2023年，新能源汽车经历了三轮极具规模的价格战。去年1月，特斯拉宣布下调Model 3和Model Y的全系车型售价。其中，Model 3后轮驱动版的价格由26.59万元降至22.99万元，Model Y后轮驱动版的价格由28.89万元降至25.99万元。受此影响，问界、小鹏、雪铁龙等品牌迅速跟进降价；随后，这一格局逐渐演变成定价策略的战场。2023年中，蔚来官方宣布全系车型降价3万元，并启动了针对老用户的百亿补贴。极氪、比亚迪、小鹏等新能源汽车品牌，均调整了旗下部分产品的价格；年末，不少车企为实现年度目标，进一步加大优惠力度，价格战再次升级。比亚迪几乎全系降价，优惠幅度从3000元到20000元不等。据不完全统计，比亚迪、上汽大众、长安、零跑、吉利、小鹏等多家车企也在去年12月宣布降价。

价格战持续近一年时间，其激烈程度超出预期。即使是燃油汽车的豪华品牌，也加入了大幅降价系列。例如，宝马的电动车X5，官方标价75万元，市场成交价是47万元；一款路虎卫士的售价已由官方标称的104.9万元降至81.9万元。

但也有市场人士发出担忧，汽车价格战合理吗？应该说，激烈的竞争凸显了中国新能源汽车市场的重要性，迫使企业“以价换量”争夺市场份额。而从消费者的角度来看，汽车折扣和促销优惠无疑令人心动。但在这股降价热潮中，购买者也会担心，车辆质量、安全或品牌价值是否受到影响？

2023年结束了，哪些车企能够实现年度销售目标？又有车企能在低价的策略中，持续保持可持续发展战略？这一波价格战之后，谁会被淘汰，谁又是最后的赢家？问题的答案可能重塑中国车市的竞争格局，引导企业在定价策略和品牌价值间取得战略平衡。

智能辅助驾驶时代 加速发展

2023年被誉为“智驾元年”，小鹏、华为赋能的赛力斯和阿维塔等国

产新势力车企纷纷加快智能辅助驾驶的布局步伐。

根据人为干预的程度和驾驶场景的范围，自动驾驶被划分为L0级到L5级。其中，实现L1级至L2级（包括L2+）自动化的系统被称为ADAS（高级驾驶辅助系统），而支持L3级至L5级的被称为ADS（自动驾驶系统）。目前，处于L2+级的城市NOA被认为是ADAS走向ADS的关键一步。

伴随着AI人工智能、物联网、云计算等技术的不断发展，智能网联汽车已经具备了更高级别的智能化和网联化能力。这些技术使得汽车能够更好地感知周围环境，进行自主决策和协同控制，从而提升驾驶的安全性和舒适性。

去年10月24日，小鹏汽车董事长CEO何小鹏表示，汽车品类将由软件定义汽车逐步进化为AI定义汽车，目前，小鹏汽车将大模型深度应用在多个业务板块与技术研发领域，并在智能驾驶等多个领域取得了最新进展。业内人士表示，如果说汽车智能化上半场是通过高速导航、辅助驾驶和自动泊车这样简单的场景打开用户心智，那么智能驾驶的下半场就是“城市智驾”的竞争。何小鹏介绍道：“小鹏汽车在高精地图的上一代架构的支持下，在北京、上海、广州、深圳、佛山五个城市实现智能辅助驾驶。2023年11月底增加到25城，年内增至50城，AI代驾功能将启动小范围测试，年内向部分用户开放，2024年完成全国所有区域的城市高阶智驾覆盖。”

值得注意的是，华为在智能驾驶方面，从华为智驾到鸿蒙智行，华为的智驾方案经历过从ADS 1.0到如今ADS 2.0的演变，目前在问界部分车型搭载HUAWEI ADS 2.0高级智能驾驶系统可以实现高速和城区高级智能驾驶，而无需依赖高精度地图。华为常务董事、终端BG CEO、智能汽车解决方案BU董事长余承东曾表示，“华为要把智能驾驶等核心技术扎到根，持续引领智能汽车的最强技术创新，推动汽车产业的智能化发展；更要把体验捅破天，以好技术、好产品，为用户提供极致的智慧出行体验！”

据《羊城晚报》

安徽为新能源汽车产业集群发展立法

据新华社合肥电 支持市场主体承担或者参与重大科技项目；完善新能源汽车领域大型科学仪器设施开放共享；赋予新能源汽车创新团队和领军人才更大“自主权”……《安徽省新能源汽车产业集群发展条例》2023年12月28日经安徽省十四届人大常委会第六次会议表决通过。条例围绕安徽把汽车产业作为“首位产业”这一定位，对依法推动新能源汽车产业集群发展进行了多项探索。

“作为全国首部省级层面的新能源汽车产业专项立法，条例在创新引领、产业链提升、场景拓展、开放合作、支撑保障等方面做出规定。”安徽省人大常委会法工委有关负责人介绍，近年来，安徽新能源汽车产业发展走在全国前列，掌握了电池、电机、电控等核心技术，在智能化技术上取得了突破，培育招引了蔚来、大众(安徽)、比亚迪等一批整车企业，但在零部件产业规模、研发创新能力、产业集聚力等方面仍存短板。

条例中明确，鼓励、支持组建新能源汽车产业创新联合体、创新联盟等方式，开展新能源汽车科学研究、技术创新和研发服务；支持市场主体承担或者参与国家级、省级、市级重大科技项目；鼓励开展与新能源汽车相关的基础研究、应用基础研究、跨学科交叉领域的研究；支持开展氢内燃机、甲醇制氢、固态电池、碳化硅半导体等新技术研发应用。

为完善新能源汽车先进科技成果转化激励机制，条例中涉及鼓励社会资本设立新能源汽车科技成果转化专业服务机构，完善新能源汽车领域大型科学仪器设施开放共享激励机制，推动科研项目立项和组织管理方式改革，赋予新能源汽车创新团队和领军人才更大技术路线决定权和经费使用权等多项创新举措。

聚焦新能源汽车产业发展中的难点堵点，条例还就场景拓展、开放合作、支撑保障等方面做出规定。在促进产业链提升上，条例明确要培育“链主”企业，鼓励、支持新能源汽车企业开展电池碳足迹和绿色低碳技术研发应用，鼓励整车企业、动力电池领域企业开展废旧产品梯次回收利用等。