

2024中国汽车重庆论坛上 车圈大佬都说了啥？

6月6日-8日,2024中国汽车重庆论坛正式开启。在2024年中国新能源车市加速淘汰的大背景下,内卷、价格战、技术创新成了各大车圈大佬讨论的焦点。

朱华荣

“卷”是良币驱逐劣币的正常过程

长安汽车董事长、党委书记朱华荣用四个字总结汽车行业发展新趋势与新形态:新、智、合、卷。新,指新时代产业发展新气象。在一系列科技进步推动下,汽车产业正在从提供交通工具向提供出行产品、服务和生态服务转变,汽车正在演变为具有移动多功能空间、智能计算终端、数据采集载体和移动储能单元特征的“智能汽车机器人”。一方面,“新汽车+新生态”时代正在到来;另一方面,高端与豪华正在被重新定义,新豪华应运而生。智,指高科技数智赋能新未来。随着5G和AI芯片等一系列“技术群”的突破,汽车产业正在向数字化快速转型。新能源汽车开了一个良好的先河,但只是一个序章,数字汽车才是真正的未来。合,指全球化共赢发展新合作。汽车行业不仅没有逆全球化发展,反而是在更加积极、更具创造性地拥抱全球化。长安汽车始终保持开放合作的精神和态度,“朋友圈”不断破圈和跃圈,与优秀合作伙伴共同打造安全互信且具有竞争力的产业链和供应链。卷,指新竞争下行业卷出新高度。“我是一个乐观主义者,我认为卷是良币驱逐劣币的过程,卷本身意味着追求卓越,会卷出中国品牌新高度,会卷出用户利益最大化,为用户真正创造价值。”朱华荣相信,未来十年,必将有更多中国品牌被“卷成”世界级品牌。

曾庆洪

卷下去不是办法,坚持长期主义呼吁“油电同权”

广州汽车集团股份有限公司党委书记、董事长曾庆洪就“长期主义与行业的未来”这一主题分享了自己的感受和思考。首先,长期主义对汽车行业来说尤其重要,即有坚持且有韧性地发展下去;对企业来说更重要,既是一种格局,也是一种视野,能够帮助企业在不断创新和价值创造过程中,拒绝零和博弈与零和游戏。曾庆洪还强调,长期主义要服务大局和服务国家战略。他相信未来汽车行业应该是多能源结构,长期主义应该是共存的,不可能全部一刀切。因此,广汽集团会坚持长期主义,有定力、有韧性、有格局以及有长远性。曾庆洪赞同朱华荣的观点“卷下去不是办法”,在他看来,企业的目的是盈利,是为国家和社会做贡献,是交税和就业。“现在很多车企都在裁员,这样下去,对社会和国家战略而言,并不是长期主义。不应只顾着眼前“卷”,而是要站在国家大局和长远发展角度上看。”曾庆洪建议政府部门多研究一下“油电同权”,没有效益企业无法生存,希望行业能研究这个课题。

李斌

呼吁解决电池寿命问题,“卷”的同时不要忘了合作

针对中国汽车市场发展的现状,蔚来创始人、董事长、CEO李斌呼吁两点:第一,解决电池寿命问题。第二,车企需要加强合作。从2016年开始,大部分汽车厂商执行的动力电池质保标准为8年16万公里。李斌预测,如果动力电池寿命问题不解决,未来8年之内,将有2000万辆车的电池会遇到问题。针对动力电池寿命问题,李斌建议开发长寿命电池,加强长期电池质保,为电池售后提前做规划。针对中国汽车市场的卷,李斌认为,卷是市场竞争的必然结果,卷价格低级了一点,要卷价值。车企在卷的同时,不要忘记合作。“特别是涉及新能源车基础设施建设、电池寿命问题、汽车出海等问题时,车企都需要合作。中国汽车产业是一荣俱荣,最后一定是一个集体的成功,不可能只是一家企业的成功。”

祖似杰

坚持长期主义,实现向智能网联新能源汽车的转型升级

智能网联新能源汽车是上汽转型升级的主攻方向。上海汽车集团股份有限公司副总裁、总工程师祖似杰认为,传统汽车应该是工业文明的集大成者,智能网联新能源汽车是在工业文明的基础上,集机械、电子、计算、感知、决策、执行、储存和储能等生态要素的大后终端,是生态文明的集大成者。所以,发展智能网联新能源汽车,工业文明的“底子”要好,生态文明的优势也要强,坚持长期主义,实现新能源智能网联汽车的转型,实现工业文明向生态文明的升维,是上汽集团目前正在推进的重点工作。一是坚持市场导向的长期主义。一方面,2025年上汽集团新能源汽车销量占比要超过45%,基本完成新老赛道的动力切换;另一方面,上汽集团海外销量连续8年位列国内车企榜首,已经转变为一个全球性的企业,去年海外市场每卖出3辆中国新能源汽车就有1辆“上汽造”,未来两年上汽集团海外销售占比将超过25%;二是坚持技术创新的长期主义。智能网联新能源汽车的特征是可成长与可进化的安全可靠、高效低碳和智能舒适的科技生命体。两年前,上汽集团提出打造科技生命底座,各个品牌都可以基于技术底座开发;两周前,上汽集团又发布了技术底座2.0版本,使其整车科技生命体的“身”更健康,“心”更强劲,“脑”更智慧。未来两年,七大底座将全面赋能上汽集团各个整车品牌,推出近30款全新车型;三是坚持合作共赢的长期主义。不忘老朋友,结识新朋友,上汽围绕车用操作系统、智驾和动力电池等,与阿里、腾讯、华为、地平线和宁德时代等头部企业开展跨界合作,同时与跨国车企深化战略合作,面向新赛道,共同开发具有竞争力的整车产品。发展智能网联新能源汽车是一场持久战,目前仍有一些产业链上的关键技术尚待突破,市场尚需回归到有序竞争中,必须坚持长期主义。为此,祖似杰还提出4点建议:一是坚持弘扬法治精神的市场竞争;二是坚持尊重知识产权的自主创新;三是追求互惠共赢的开放合作;四是证明我国选择新能源汽车的发展战略是建设清洁美丽的世界与构建人类命运共同体的战略举措。

王传福

“卷”是市场竞争,积极拥抱才能胜出

“‘卷’是市场的竞争,是自然规律,不必焦虑,只有积极拥抱、参与才能真正在竞争中走出来。”比亚迪股份有限公司董事长兼总裁王传福说道。汽车行业发展有喜有忧,有挑战也有机遇,新能源汽车也是如此。在王传福看来,无论是卷价格、卷技术、卷规模,还是卷流量,其实都是一种市场竞争,而市场竞争的核心是过剩的经济,“只有过剩才竞争,竞争才能产生繁荣,这是自然规律,不必焦虑。”王传福还表示,在汽车行业,新能源汽车代替传统燃油车已是大势所趋,这背后是技术的革命,而技术革命的主要推动力就是创新。而创新就必须高新人才的支持,在国家相关战略指引下,中国新能源汽车行业从无到有、从有到优,积累了大量的人才。以比亚迪为例,围绕新能源汽车进行大产业布局,在包括电池、电机、电控在内的各相关领域已有着10万名工程师。王传福表示,从企业角度来说,要为这些高尖人才提供足够的平台、研发经费等,随着时间的推移,必将给企业带来颠覆性的技术。此外,在创新的过程中,对各种技术的叠加、集成创新尤为重要。比亚迪建立了高度垂直整合的平台,打破了诸多行业壁垒,让工程师们在这种垂直整合的环境下进驻,以实现高度灵活创新,从而推动比亚迪在这场高度竞争的新能源汽车代替燃油车的革命中实现领先。回顾比亚迪近年来走过的路,王传福认为,正是凭借着人才体系、高度一体化垂直整合体系的打造,在中央和国家战略牵引下,在中国消费者的大力支持下,比亚迪才得以在新能源汽车赛道获得了巨大的发展。“新能源汽车的成长已经跨过了一个台阶,但更健康的成长还要克服很多困难,包括技术设施、广大消费者更佳体验,还需要企业家更多努力;相信伴随持续不断地投入,在这场变革当中一定会脱颖而出。”王传福说道。

李学用

品牌、技术、品质等五方面布局打好“价值战”

在奇瑞汽车股份有限公司副总经理李学用看来,三年疫情和汽车行业的严重内卷,为中国品牌发展带来机遇。他表示:“从能源形式看,‘443’(40%混动+增程,30%纯电,30%燃油)的产品格局正在形成。市场方面,中国品牌30%左右的国内市场份额持续10年之久,2021年被打破并在此后连年大幅增长,5月的周度数据一度超过60%。”中国品牌快速发展,价格战在所难免。李学用认为:“第一,不打价格战不可能,如何在对应的价格里给消费者创造最优价值才是正解。第二,严重内卷的‘价格战’,从另一方面帮助中国品牌崛起,中国品牌的科技进步和成本优势得到体现。第三,从价格战到价值战,体现了企业对长期主义的理解和坚持。第四,从价格战到价值战的核心是着眼全球市场,它考验企业布局全球市场的能力,要着眼于未来发展,必须打造一个世界级的汽车企业。”李学用认为,从价格战到价值战是一个企业价值观的体现,体现了企业以何种方式在市场竞争中立足、为用户服务的战略思维。

李书福

“卷”既是好事也是坏事

吉利控股集团董事长李书福认为,中国发展电动汽车的战略取向有三点:首先是能源安全,其次是大气质量及碳排放控制,还有一个就是产业链升级。他补充道:“关于产业链升级,中国汽车工业确实取得了巨大进步,赢得了很多市场份额,但我们一定要冷静分析,在汽车产业链上还存在哪些‘卡脖子’问题。”中国汽车工业的内卷程度全球第一,价格战一浪高于一浪,举世无双,这种现象既是好事也是坏事。“如果市场化水平高、法律健全及执法严格,透明公平竞争就是好事,反之就是坏事。任何产业的健康发展都必须表现在投入产出比方面实现较好的经济效益,无穷无尽的内卷,简单粗暴的价格战,其结果就是偷工减料、造假售假和不合规的无序竞争。”李书福表示,只有依法健康竞争,才能实现可持续的高质量发展。“当今中国不缺造车企业,欠缺的是有创新力的汽车零部件生态环境,欠缺的是有原创能力的汽车安全软硬件科技公司,欠缺的是有竞争力的工业软件供应商及具备原创能力的汽车公司。”李书福表示:“依靠发展智能电动化汽车产业的历史机遇,带动中国智能电动汽车产业链发展是一项艰巨的历史性任务。”

李想

三年内可实现无监督L4级自动驾驶

理想汽车董事长兼CEO李想表示,理想汽车将在今年第三季度推送无图NOA,在今年年底或明年年初推出基于理想自研的端到端大模型+VLM视觉模型L3级自动驾驶体系。李想认为,基于这一体系,无监督L4级别自动驾驶三年内可以实现。面对中国复杂路况,李想认为,只有端到端是完全不够的,所以理想汽车启用VLM技术,也就是视觉语言模型。李想分析表示,VLM能够在没有红绿灯的左转弯路口提前做出预判,并进行复杂的特殊处理。另外一个重要功能是告别高精地图、告别所有轻图在内的方式。它能够像人类一样去读懂导航地图,导航地图的横向、纵向、速度、时间,包含红绿灯,哪怕有车辆遮挡红绿灯也不会再成为问题。同时李想透露,最早会在2024年年底,最晚2025年年初,理想汽车会推出大概通过超过1000万clips训练出来的端到端+VLM,整个带有监督的自动驾驶的体系,李想认为,这套体系会是未来整个物理世界机器人最重要的技术架构和技术体系。李想认为,通过这样的技术,在现有的计算平台上,带有监督的L3级别的自动驾驶是一定可以实现的。而且随着这套技术继续演进,算力的增强、模型的加大,无监督的L4级自动驾驶也会在至少三年内可以实现。