

产销同比大涨 车市喜迎“开门红”

▶ 本报记者 于大勇

近日,中国汽车工业协会(以下简称“中汽协”)发布最新数据:今年1-2月,国内汽车产销量总体稳步增长,各种车型产销量皆有亮点,开局良好。

延续快速增长态势

中汽协发布的数据显示,今年2月份,汽车产销量分别完成210.3万辆和212.9万辆,同比分别增长39.6%和34.4%;环比分别下降14.1%和12.2%。其中,乘用车产销量分别完成178.5万辆和181.5万辆,同比分别增长40.2%和36.2%;环比分别下降17%和14.9%。

“考虑春节因素的影响,2月份产销量数据还是不错的。”中汽协副秘书长陈士华表示。

今年1-2月,汽车产销量分别完成455.3万辆和455.2万辆,同比分别增长16.2%和13.1%。其中,乘用车产销量分别完成393.6万辆和394.8万辆,同比分别增长17.2%和14.4%。

“1-2月,汽车产销量总体稳步增长,开局良好,为实现第一季度‘开门红’奠定了基础。”陈士华说。

新能源汽车依然抢眼

中汽协发布的数据显示,今年2月份,新能源汽车产销量分别完成88.8万辆和89.2万辆,同比分别增长91.5%和87.1%;新能源汽车的新车销量占到汽车新车总销量的41.9%。

“2月份新能源汽车市场走势好于预期。”中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会秘书长崔东树表示,国家政策进一步推动了新能源汽车私人消费市场的发展。

中国汽车流通协会乘用车市场信息联席分会发布的数据显示,今年2月份,新能源汽车零售渗透率为49.5%,较去年同期提升15个百分点。其中,自主品牌新能源汽车的零售份额为73%,同比增加4.4个百分点。

中汽协发布的数据显示,今年1-2月,新能源汽车产销量分别完成190.3万辆和183.5万辆,同比均增长52%,新能源汽车新车销量占到汽车新车总销量的40.3%。

车市发展一片向好

对国内车市接下来的走势,崔东

树表示,在多种有利因素加持下,国内车市发展会一片向好。

“2025年,汽车行业的政策补贴和优惠力度再创新高,成为撬动整体汽车市场繁荣、加快新能源汽车消费过渡到大众普及阶段的关键因素。”崔东树介绍说,报废政策扩围,预计今年报废汽车更新量可达500万辆,报废补贴金额约为900亿元,而各地的置换政策稳定有力度,预计可置换1000万辆,金额近1300亿元。

“今年,新能源汽车产销量预计为1600万辆左右,将带来2万多亿元的销售额。同时,今年也是车辆购置税免税优惠政策最后一年,在当前的新车销售市场规模下,估计可释放出约2000亿元的车购税免税利好;二者叠加为4000多亿元,可以撬动5万亿元规模的汽车销售额,这对车市发展的支持力度属于史上超强水平。”崔东树说。

“随着国家相关部门精准施策、协同发力,政策组合效应应不断释放,有利于持续巩固拓展汽车行业稳中向好发展态势,激发企业创新动力,推动汽车行业高质量发展。”陈士华表示。

智能驾驶“野蛮生长”引起有关部门高度重视。工业和信息化部、国家市场监督管理总局近期联合发布的《关于进一步加强智能网联汽车产品准入、召回及软件在线升级管理的通知》明确规定,车企向消费者介绍汽车驾驶自动化等级、系统能力、系统边界等信息时,必须做到真实、全面,不得弄虚作假、引人误解。

在今年全国两会上,就有车企巨头呼吁从技术标准、责任判定、准入机制3个方面构建引领性标准体系。与此同时,长城汽车、小鹏汽车等车企高层也相继表示“智能驾驶需要与用户认知协同,应当以实践为标准”,他们认为“安全是智能驾驶的前提”。

2025年被认为是智能驾驶元年,多家主流车企加速入局,营造“全民智驾”新浪潮。但智能驾驶“野蛮生长”现象的出现,使得用户对“解放双手”的期待与事故频发的现实形成鲜明对照,尤其是智能驾驶的过度宣传引起有关部门的高度重视。

“不是谁的声音大就听谁的,智能驾驶必须加快标准落地。智能网联汽车产品生产者,一定要向用户讲清楚什么是智能驾驶,一定要有清醒的判断和认真的分析与思考,一定要给用户一个正确的判断权利。”在近日一次采访中,东风汽车集团有限公司旗下高端智慧电动汽车品牌岚图汽车CEO卢放言辞恳切、态度坚定。

通过上述3个“一定”,卢放对行业乱象发出了灵魂拷问——智能驾驶到底是服务于企业财报还是用户体验?

从目前市场现状看,智能驾驶标准的缺失,主要呈现在“L2+至L3级功能定义模糊、车企宣传口径混乱,用户认知存在严重偏差”等方面,如有的企业将“车道居中”包装成全场景自动驾驶,也有的品牌用激光雷达数量替代安全性能的量化评估,更有甚者通过算法取巧制造测试场景下的“伪智能”体验。

正如华为技术有限公司常务董事、智能汽车解决方案BU董事长余承东所言,“够用与好用是两回事”。

在卢放看来,“企业说真话、说人话”,是建立智能驾驶标准的第一步——他表示并不反对“智驾平权”这一概念,但“要让用户清楚地知道给的是什么权什么能力,这个事情要说清楚,就像人们买手机一样,1000元和5000元的手机功能是不一样的,给用户带来的体验也是不一样的,必须要跟用户说清楚。”

车企如何“说真话、办真事”?

行业分析人士认为,“对智能驾驶实力与标准的定义,需以真实的数据说话,而非以激光雷达或是堆砌其他智能驾驶功能来界定”。

对比多位大佬聚焦行业层面,卢放更加注重“双管齐下”,即要坚持技术的先进与安全,还要重视用户层面的感知。在接受采访中他强调:“岚图汽车认为高端和智能不是简单的堆参数、堆配置,一定是从用户体验和用户价值方面思考这个问题”。

遏止智驾『野蛮生长』需加速标准落地

▶ 本报记者 李争粉



近日,总部位于广州市的自动驾驶公司小马智行开通了4条自动驾驶示范运营专线,市民可在城市中心搭乘自动驾驶车往返广州白云机场和广州南站。据统计,截至今年1月,广州已累计开放1298条智能网联汽车测试道路和10条高快速测试道路。

图为在广州市南沙区,搭乘小马智行自动驾驶无人商业化出租车的乘客到达目的地后下车。

新华社记者 邓华/摄

RISC-V或将成为汽车芯片自主化突破点

本报讯(记者 于大勇)近日,车百智库汽车产业研究院发布的最新调研报告《RISC-V在汽车芯片领域的应用前景及发展建议》(以下简称“《报告》”)指出:作为“换道赛”技术路线,利用开源指令集架构(RISC-V)可助力芯片产业自主化,优化汽车芯片的布局和发展路径。

《报告》指出,当前汽车的计算与控制芯片,高度依赖英国ARM公司产品,全球智能座舱和智能驾驶芯片领域80%以上为ARM架构;车用控制

芯片方面,海外企业大多为ARM与自研指令集并行策略,但我国企业基本采用ARM公司IP核,市场依赖度极高。

近年来,华为技术有限公司、飞腾信息技术有限公司等国内企业被美国纳入实体清单后,ARM暂停授权这些企业使用ARM V9新架构,导致其难以基于最先进的IP核开发芯片产品。而RISC-V作为全球唯一应用前景广阔且开源的指令集,其核心架构和IP不受任何单一企业的垄断控

制,由此即使国外企业断供IP核,我国也完全有能力依托自主技术和生态体系,独立推动兼容RISC-V标准的持续演进与发展。

《报告》认为,RISC-V的崛起不仅为我国汽车芯片产业提供了全新的发展路径,也为我国半导体行业的自主创新带来了更多可能。随着技术生态的不断完善、产业链的深度协同,以及更多企业的积极布局,RISC-V将在智能汽车时代发挥更重要的作用。