欧阳明高:汽车行业将从企业竞争转向模式竞争

中青报·中青网记者 张真齐

“汽车行业的健康发展需要企业自律和政府监管的双重保障”“关注和优化新能源汽车号牌设计问题”“加快完善自动驾驶标准和法规”“各方协力推动智能驾驶保险业务发展”……2025年全国两会期间，汽车行业代表委员的建议引来不少人的关注和讨论。

作为近些年快速发展的支柱产业，中国汽车产业取得的成绩有目共睹。2月，国内汽车产销分别完成210.3万辆和212.9万辆，同比分别增长39.6%和34.4%。今年1至2月，国内汽车产销累计完成455.3万辆和455.2万辆，同比分别增长16.2%和13.1%。

面对正在崛起的人工智能和竞争更为激烈的世界汽车市场，中国汽车产业该如何利用优势持续向上?短期内应该关注和聚焦哪些热点领域?未来产业和市场的发展路向何方?在近日举行的中国电动汽车百人会论坛(2025)专家媒体交流会上，中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高针对上述问题分享了自己的思考。

中国科学院院士、中国电动汽车百人会副理事长欧阳明高(左二)表示，面对激烈的市场竞争，更坚持长期主义、更有学习能力的车企和模式将脱颖而出。

汽车行业正在加速全面重构

“当前‘新能源汽车’无疑是推动行业向前的关键动力。其演进过程涉及了三大技术变革，即动力电动化、整车智能化、能源低碳化。”欧阳明高对记者说，“这3场变革环环相扣，最终将推动新能源汽车产业迈向高质量发展的新阶段。只有当3场变革全部完成后，新能源汽车革命才算成功。”

事实上，新能源汽车时代变革的复杂性和多样性，不仅让市场竞争变得更为激烈，同时也对造车提出了更高的技术和资金要求。在欧阳明高看来，当前产业发展的阶段特点是新造车势力涌入的阶段即将过去，新能源汽车领域很难再有新的入局者。除非像小米这样的巨头再入局，否则很难再出现新的强劲车企。

受此影响，汽车产业正由企业之间的竞争转向模式竞争，7种全新的模式正在悄然形成。其中包含比亚迪纵向一体化自研模式、华为“品牌+软件”智能生态模式、新势力互联网造车模式(如蔚来、小鹏、理想等)、传统新势力自主品牌造车模式(如奇瑞、吉利、长城)、国企自主+合资改革与转型发展模式(如上汽、广汽、北汽等)、依托国资委主导的央企模式(如一汽、东风、长安等)，以及宁德时代电动化平台模式。

对于上述模式将如何共存及未来行业格局如何变化这一问题，欧阳明高表示，当前的多种模式都各有优势，它们之间的竞争或将持续数年。“其中，智能化变革阶段的竞争会更加白热化。”他提醒说，各大车企要未雨绸缪，做好进入兼并重组转折阶段和产业模式变革预备阶段的准备。在这一过程中，更坚持长期主义、更有学习能力的车企和模式将脱颖而出。

除了根据自身特点和市场变化进行深耕外，随着全球市场环境的变化和国内产业发展周期的转变，“国际化”成为推动中国汽车产业高质量发展的关键动力。

“面对欧盟关税壁垒和美国提高中国电动车关税等挑战，中国企业必须实现‘出海’战略的多元化布局。”中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长张永伟认为，中国汽车产业过去依靠国内市场增量和电动技术进步实现快速发展，但在新周期中，产业发展的核心驱动力正从“国内市场为主”向“国际国内双轮驱动”转变。在技术层面，智能技术也将成为推动产业升级的重要力量。

除了传统的品牌贸易方式，张永伟还强调，中国整车出口面临关税壁垒和市场壁垒，因此需要多元化出海策略。他建议企业考虑贸易出口、CKD/SKD组装、本土化赋能等多种模式，以适应不同市场环境和政策需求。在他看来，以能力赋能和产能合作为核心的模式，或将成为中国新能源汽车品牌全球化的新路径。

严守安全红线，让“智能驾驶”在合理区间健康发展

当前高阶智驾已经迈过“尝鲜期”，高速NOA（智能驾驶领航辅助系统）、城市NOA等功能正向10万至20万元的主流价格区间普及。前不久，比亚迪宣布旗下全系车型将搭载高阶智驾技术，其中天神之眼C首批上市的21款车型覆盖7万元级到20万元级市场；随后，吉利发布“千里浩瀚”高阶智能驾驶系统，宣布将智驾系统覆盖至吉利系15万元至50万元级市场，接棒开启“智驾平权普及战”。

中国电动汽车百人会《汽车智能化发展报告（2024）智驾篇》报告指出，推动以智能驾驶为核心的智能化功能发展已成为行业共识，智能驾驶已成为汽车智能化发展阶段的核心竞争点。预计到2025年年底，乘用车NOA渗透率将达到20%，与2024年上半年相比提升近一倍。

欧阳明高表示，从技术逻辑看，高速公路NOA功能已经从“能用”到“好用”，城市NOA即将大规模引入；从市场逻辑看，当DeepSeek普及，公众对人工智能、自动驾驶的热情会大幅上升；国家大力提倡人工智能则形成了政策逻辑。三大逻辑的共振成为汽车智能化“爆发”的决定性因素。

他预测称，基于先进的端到端大模型，2030年中高级乘用车上的L4级全自动驾驶会实现规模商业化。与此同时，DeepSeek的横空出世不仅让自动驾驶、新能源汽车领域的“人工智能+”全面爆发，它还将贯穿汽车设计、制造、销售、维保等汽车产业的全方位和全链条，推动汽车产业的变革和升级。

尽管未来3到5年内，整车智能化将成为汽车行业的主要技术变革方向，DeepSeek的广泛应用也将加速这一进程。但发展“智能驾驶”应循序渐进，让其在合理区间健康发展，不宜操之过急。

“需要明确的是，‘全民智能驾驶’不是‘全民自动驾驶’，目前的NOA还是L2级到L2+级的智能辅助驾驶或将其称为部分自动驾驶，按照法规要求，人们在驾驶过程中方向盘绝不能脱手。”2025全国两会期间，身为全国政协常委的欧阳明高多次呼吁，在城市NOA、高速公路智能驾驶等推广提速的当前，媒体要向公众普及科学知识，让人们真正理解“全民智驾”的“智”是智能的“智”，不是自动的“自”，暂时不宜提“全民自动驾驶”。

“智能驾驶与安全息息相关，车企需要先通过智能辅助驾驶让消费者适应新的技术，同时通过智能辅助驾驶搜集数据，没有全民智能驾驶的数据，就不会有安全可靠的L4级高度自动驾驶。”欧阳明高总结说。

零跑汽车创始人、董事长兼CEO朱江明透露，“技术创新”和“成本定价”是零跑汽车快速发展的秘诀所在。

坚持“技术创新”“成本定价”两手抓

朱江明解码零跑B10

中青报·中青网记者 张真齐

当下，汽车“新四化”正成为全球汽车产业的未来发展趋势，为汽车产业带来了全新的发展机遇和挑战。新能源汽车则是实现智能化和网联化的最佳载体，成为了中国汽车行业的新引擎。

“推动新能源汽车高质量发展的关键因素，在于智能化带来的全新体验。”汽车行业分析师刘志超对记者说，“但是智能化发展的每一小步，都需要大量的资金和成本投入。与此同时，倘若将研发成本直接分摊到单车上，提高单车的售价，就会在价格战频发的市场中更加被动。”

因此，如何更好地平衡研发和售价，成为智能化时代车企们关心的焦点问题。对于这一问题，零跑汽车创始人、董事长兼CEO朱江明颇有心得。

作为2024年第四季度正式实现盈利，成为全球第三家实现这一目标的造车新势力，零跑汽车近两年的发展速度有目共睹。朱江明则将其总结为两大策略，即“技术创新”和“成本定价”。

一方面，零跑汽车始终定位成一家科技型公司，把产品研发、技术创新放在最重要的位置，自始至终坚持核心零部件自研自造，以此获得技术的优势、产品的优势、成本的优势；另一方面，在全域自研、技术创新的基础上，零跑汽车始终坚持成本定价，不追求高毛利率，最大限度让利给消费者，努力做到“好而不贵”。

“很多人标榜零跑汽车是新能源汽车的‘价格屠夫’，我觉得再加几个定语会更贴切一些，零跑汽车应该是高品质、高配置新能源汽车的普惠者。”朱江明介绍说，凭借在技术领域的持续创新、零跑汽车今年发布了LEAP3.5技术架构，在2024年LEAP3.0技术架构基础上，新架构实现了软硬件的进一步集成和智能化。

具体来看，LEAP3.5完成了中央域控架构革新，实现了更高集成度的控制体系，同时通过智能座舱交互升级，让AI大模型赋能全场景体验。此外，在电池底盘一体化创新、超级集成热管理架构和LMC全域动态稳定技术的加持下，LEAP3.5在集成度、性能、成本等各方面都处于行业的领先水平。

除了在技术上持续进步外，零跑汽车全新B系列首款全球化车型B10开启预售。新车搭载了高通8650智驾芯片和激光雷达，基于端到端大模型智驾，支持高速/城区通勤智能领航辅助等高阶功能，未来可通过OTA持续升级。

在智能座舱方面，零跑B10则为用户带来了极致的智能交互体验。14.6英寸2.5K高清中控屏、Leap Sound 12扬声器等配置，进一步提升了座舱的科技感和舒适性。新车的智能座舱不仅支持多轮对话、方言识别等丰富功能，还通过AI语音大模型与零动空间无缝对接。此外，零跑B10拥有手车互联功能，支持HUAWEI HiCar、Carlink超全投屏生态，累计已覆盖市面上约70%机型。

“B10是行业内首款将带激光雷达硬件的高阶智驾产品下探至12万元级别的车型，展现了零跑汽车在智能驾驶领域的强大技术实力和成本控制能力。不仅如此，B10的软件服务也终身免费，进一步体现了零跑汽车全域自研的底气与诚意。”朱江明补充说。

需要注意的是，除了“技术创新”和“成本定价”两大战略外，零跑汽车的“朋友圈”也越做越大——2023年，零跑汽车与全球第四大车企Stellantis集团达成战略合作；今年3月初，零跑汽车牵手中国一汽，宣布展开新能源汽车的联合开发和零部件合作。

截至2024年年底，零跑汽车服务门店在全国拥有423家，绝大多数为4S店形式的零跑中心，弥补了新势力车企服务方面的短板。朱江明告诉记者，2025年零跑汽车服务门店将突破600家，“未来，服务也将成为零跑品牌的新名片”。

“通过不断的技术创新和产品升级，零跑汽车致力于让更多用户享受到智能驾驶带来的便利与安全，推动智能出行技术的全民普及。”朱江明总结道，凭借LEAP3.5技术架构和全新B系列产品，零跑汽车将站稳造车新势力头部位置，并跻身新能源汽车竞争“决赛圈”。

首搭第五代EA888发动机，途昂Pro上市“一口价”降至新低

上汽大众油电“双轮驱动”再提速

中青报·中青网记者 王志远

经过总计20种不同类型的试验，跑完总计长达2.5万小时的“马拉松”，整车及动力总成接受累计600万公里道路各种路况的测试……在电动汽车发展势头正猛的当下，却仍有一款内燃机为了解开“动力与经济”“节能与减排”方程式苦苦探索，一次次逼近物理极限，它就是被称为“汽车界机皇”的全新第五代EA888发动机。

3月10日，上汽大众途昂Pro在杭州上市，全球首发搭载了这款被大众集团视为“节能与减排的革命性里程碑”的发动机。据了解，途昂Pro延续了上汽大众首创的“一口价”模式，新车售价区间为26.99万至31.99万元。

“大力发展燃油车技术还有没有必要?”“燃油车能否和新能源车一样实现智能化?”在这场万众瞩目的发布会开始前，不少人心中怀有上述疑问。

“作为上汽大众旗舰产品，途昂Pro定位于全境大七座智能SUV，它不仅继承了大众SUV的优秀基因，更是从外观到内在、从智能到性能实现了全面的突破。无论是越级空间、智驾智舱，还是动力系统、精准驾控，都做到了全面引领。”对此，上汽大众汽车有限公司党委书记、总经理陶海龙的回答和全新第五代EA888发动机的轰鸣声一样，给出了掷地有声的回答。

3月10日，上汽大众途昂Pro在杭州上市，售价区间为26.99万-31.99万元。上汽大众官方表示，新车不仅要吸引BBA的传统燃油车用户，还要从新势力手中夺回市场主导权。

第五代EA888发动机应用了可变截面涡轮增压器(VTG)、500bar超高压燃油系统、全工况最佳油气比、全工况米勒循环、紧耦合排气净化装置等先进技术，随着途昂Pro上市完成了全球首秀。

传统燃油车如何焕发新生

自2006年第一代产品诞生起，EA888发动机一直被大众集团视为掌上明珠。从涡轮增压技术到燃油直喷系统的革新，从性能车到家用车的全面适配，这个传奇的发动机系列已为超过2000万辆汽车注入澎湃动力。

“上汽大众率先完成了第五代EA888发动机的开发测试、发动机量产、整车量产。”陶海龙在发布会上表示，第五代EA888发动机能够做到同级最强的200kW、400Nm动力输出，能耗比同级别车型低将近10%，领先的主动降噪系统与振动抑制技术，可满足欧7排放法规且远低于国6排放法规限值。同时，第五代EA888发动机还历经了极寒、极热环境及高海拔的百万公里测试。

“更强劲、更经济、更干净、更安静、更可靠”是他给第五代EA888发动机总结的五大特征，也是业内对于内燃机技术发展最关心的方向。

记者注意到，去年11月，工信部有关负责人在中国汽车工程学会年会发言时表示：“在大力发展新能源汽车的同时，同步推进内燃机技术发展，激发传统能源汽车和内燃机厂发展合力。”

独立汽车分析师白德认为，在当前情况下，坚持发展内燃机仍有其不可替代性。“一是燃油车的用户体量仍然庞大，要尊重消费者的选择权，不应强行限售燃油车；二是我国幅员辽阔、各地用车场景迥异，全面电动化不能满足高寒、高海拔地区的用车需求；三是燃油车更耐用、保值率更高，同时维修成本也更低，这些优势在短期内很难被新能源车取代。”

据了解，第五代EA888发动机蕴含的五大“黑科技”，包括可变截面涡轮增压器(VTG)、500bar超高压燃油系统、全工况最佳油气比、全工况米勒循环、紧耦合排气净化装置等先进技术。

得益于第五代EA888发动机与DQ501七速湿式双离合变速箱组成的动力组合，途昂Pro的最大功率达到200kW，最大扭矩为400N·m，百公里加速仅需7.6秒，WLTC工况油耗低至8.35L/100km。

为了让驾驶更加安全、有趣，途昂Pro搭载了全新一代DCC自适应电子悬架，可适应各种用户的驾驶习惯。该车还配备了4Motion智能四驱系统，帮助车辆提升了行驶安全性和通过性。在坑洼路面或砂石路上，即使3个车轮同时打滑或悬空，四驱系统能立即将动力精准分配至有附着力的车轮，确保车辆安全通过。

中国电动汽车百人会发布的《汽车智能化发展报告(2024)智驾篇》指出，智能驾驶已成为汽车智能化发展阶段的核心竞争点。预计到2025年年底，乘用车NOA渗透率将达到20%，与2024年上半年相比提升近一倍。

据介绍，途昂Pro搭载了大众集团全新一代IQ.Pilot智能辅助驾驶系统，可实现智能跟车、智能车道保持、智能拨杆变道、智能避障等功能，达到了L2+级智驾辅助技术。此外，IQ.Drive泊车管家系统新增了遥控泊车功能，可通过手机实现泊车指令、自动熄火，特别是面对狭小或角度刁钻的停车情况下，远程控制泊车更轻松。

“在智能驾驶方面，上汽大众将安全放在首位。只有经过充分验证、成熟的智驾功能，才会投放市场。”陶海龙表示，途昂Pro后续还会通过OTA升级，确保智能驾驶技术处于行业第一阵营。

在智能座舱方面，途昂Pro采用智慧车联系统，6屏联动，用户在驾驶中可轻松掌控全局。双AI引擎协同对话融合了DeepSeek的深度思考与文心一言的精准理解，让每一次对话都充满智慧和温度。

B级SUV市场硝烟再起，合资车企如何“反攻”

作为上汽大众“Pro家族”三部曲的收官之作，途昂Pro此次上市不仅颠覆了人们对燃油车的不少刻板印象，更代表合资品牌在B级SUV市场吹响了反攻的号角。

作为大七座智能SUV，途昂Pro车身尺寸全面升级，长宽高达到5158mm×1991mm×1788mm。为了提升驾乘舒适性，途昂Pro全车采用近90处声学吸隔声设计，实现全方位系统性降噪；同时搭载了智能香氛系统及14声道哈曼卡顿高品质环绕音响；此外，该车的云柔环抱座椅还可提供气动按摩功能。

“今年B级SUV必将迎来一场空前激烈的大战。”上汽大众销售与市场执行副总经理、上海上汽大众汽车销售有限公司总经理傅强直言，途昂Pro的目标不局限于BBA的传统燃油车用户，还要从新势力手中夺回消费者的注意力和市场话语权。

近年来，从理想L9到问界M9，在新势力崛起的过程中，大七座、增程SUV扮演了极为重要的角色。一方面，购买大尺寸SUV的用户往往对于车辆续航里程、越野通过性和乘坐舒适性、豪华感都有较高要求；另一方面，该车被各品牌视为旗舰车型，既要高举高打地树立品牌高端化形象，又要兼顾性价比，让消费者感到“物有所值”。

对于这样一个“兵家必争之地”，傅强在解释新车定价策略时表示，途昂Pro起售价仅26.99万元“的确有一点激进”，但搭配上“途昂家族全系车型整车终身质保”“至高1.5万元以旧换新补贴”等政策，该车的市场目标已然十分清晰。

他表示，从燃料成本到车辆维修、保险成本，再到二手车保值率，用户计算“真实拥车成本”往往需要考虑多重因素。尽管途昂Pro作为一款燃油、大7座旗舰SUV，上汽大众还是为其推出“一口价”和“整车终身质保”的政策，就是要用综合实力打动消费者。

傅强告诉记者，随着新能源汽车渗透率逐步提升，上汽大众将坚持以“油电同进”的策略开发新车。“从今年四季度开始，上汽奥迪品牌将带来全新一代的新能源车产品。明年，上汽奥迪和上汽大众两个品牌，将以平均每个月一款新能源产品的速度加快布局。”

亮相《大国基石》，彰显央企担当

东风汽车加速构建高质量发展新格局

中青报·中青网记者 张真齐

2025全国两会召开期间，汽车行业的议题和提案聚焦技术创新、数据安全、绿色转型和全球化发展等，展示出汽车行业对智能驾驶、新能源转型和国际化发展的高度关注。就像每逢关键战役，将军必然会派最精锐、装备最精良的部队冲锋陷阵。在中国汽车工业转型升级的征途中，被视为“国家队”的央企肩负起了更加重要的责任。

近日，由中央广播电视总台与国务院国资委联合打造的大型纪录片《大国基石》第二季完成全网首播。其中，《风起东方》一集从东风猛士917说起，铺展开东风汽车波澜壮阔的发展历程，聚焦转型发展新作为。

统计数据显示，2024年，东风汽车持续完善覆盖豪华、高端、主流市场的全领域新能源品牌布局，整体经营企稳向好，终端市场销售255万辆，其中自主品牌年销137万辆，同比增长35%；新能源汽车年销86万辆，同比增长64%。值得一提的是，东风汽车旗下自主新能源板块在2024年实现历史性盈利，经营效益大幅改善。

据了解，在品牌格局上，东风汽车已构建起面向豪华、高端、主流市场的全系产品矩阵。

在平台上，东风汽车打造自主乘用车节能和新能源3个专属平台，包括猛士MORA平台、量子架构和DSMA架构，并在商用车领域打造行业领先的中重卡新能源技术架构平台，以及乘商兼用的滑板平台。

“近年来，东风汽车深耕混动、纯电、氢能3条技术路线，完成供应链关键资源布局。”东风汽车研发总院相关负责人表示，在“三电”产品技术方面，东风汽车实现了“三电”关键资源的内制化、产业化和近地化。

值得一提的是，东风汽车逐步建立了完善的自主研发体系，包括技术中心、试验场和研发团队。同时，东风汽车研发投入持续增长，研发人才队伍达1.4万人，国家重大科技项目攻关课题持续突破，关键核心技术掌控率和专利数不断上升，两年间新增授权发明专利数量连续位居汽车行业第一。

如果说“电动化”是新能源汽车的上半场，东风汽车在角逐中已构筑起领先优势。自主研发的马赫动力、龙擎动力及东风氢舟三大动力系统，为旗下车型提供了丰富多样且高效的动力解决方案。打造M TECH猛士豪华电动越野架构、东风量子智能电动架构、DSMA多能源低碳节能架构，让填补中国豪华电动越野技术空白的想象落地。

据透露，东风汽车实施了乘用车新能源“跃迁行动”，对东风风神、东风奕派、东风纳米三大产品序列品牌进行一体化管理。未来3年，三大品牌将累计投放30款新产品，在设计、性能、智能配置等方面全面升级。

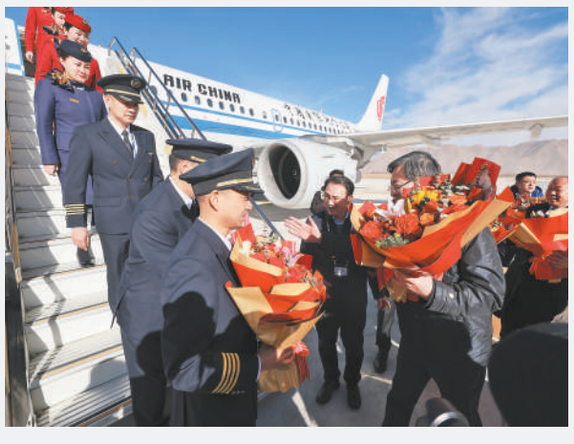
面对智能化的“下半场”，东风汽车同样做好了充分准备。端到端自动驾驶、车路云一体化解决方案等先进技术的研发成功，展示出其在智能化领域的深厚技术积累。线控底盘、“全新一代天元架构”、中国首颗完全国产自主可控高性能车规级MCU芯片DF30等技术的陆续推出，也彰显了其在该领域的前瞻布局。

自130多年前汽车被发明以来，从材料创新到能源革命，从智慧交通到AI大模型，汽车业一直被视为多领域技术创新的集大成者，也被认为是人类制造业的王冠。

作为我国第一个独立自主建设的汽车厂，当年二汽的建设集中采用了我国机械制造工业的新技术、新工艺、新材料和新设备。如今，为了聚力打造产业链生态，走好新型工业化道路，东风汽车持续不断发挥产业链“链主”的主体支撑和融通带动作用，持续不断吸引专精特新和科技企业落户“武襄十随”产业集群，推动产业链向高端化、智能化、绿色化转型，加快构建现代化产业体系。

正如中国汽车工程学会名誉理事长付于武所说，中国汽车产业是拉动国民经济发展的主力军，应该起到龙头作用，进一步转型升级，进而拉动消费。有分析认为，在5G、大数据、AI技术的加持下，我国具备高阶智驾功能的新车渗透率持续提升，有望在2025年突破65%。从加快电动化、智能化转型，到掌握关键核心技术；从抢占科技和产业发展的制高点，到积极推动各环节各领域转型升级，以东风汽车为代表的央企需要作出更多贡献。

图片新闻



3月1日，中国国际航空股份有限公司(以下简称“国航”)CA4125航班平稳降落在拉萨贡嘎机场，标志着国航拉萨航线顺利实现安全飞行60周年。截至目前，国航在拉萨航线上安全起降超过14万架次，运送中外旅客1800余万人次，创造了中国民航在世界平均海拔最高、保障飞行难度最大地区的安全飞行时间最长纪录。 陶 冉/摄