

从两会看智能汽车新趋势，车企该如何破局



随着 ChatGPT、DeepSeek 等火爆，大模型“上车”已成为潮流，蔚来、吉利、长安等多家车企已接入百度文心大模型，从而帮助智能座舱在语音控制、问答能力等方面实现显著提升。

在 2025 年全国两会上，自动驾驶再次成为热点议题。多位代表委员提出推动我国自动驾驶技术发展的提案和议案，呼吁修订《道路交通安全法》，并推动自动驾驶汽车规模化落地应用。

在代表委员们寻求自动驾驶汽车合法上路身份的同时，以百度等为代表的企业已经行动起来，积极推动自动驾驶汽车量产落地。

硬核技术为后盾

今年的政府工作报告提出，要持续推进“人工智能+”行动，将数字技术与制造优势、市场优势更好结合起来，支持大模型广泛应用，大力发展智能网联新能源汽车、人工智能手机和电脑、智能机器人等新一代智能终端以及智能制造装备。这为汽车产业未来发展指明了方向。

正是在人工智能、大模型等技术助推下，汽车产业加速变革，大力发展和普及高阶自动驾驶，成为企业竞争的新战场。今年全国两会上，多位代表委员扎堆建议推动自动驾驶落地。例如，全国人大代表、小米集团董事长雷军建议，加快推动自动驾驶汽车全国性测试，力争 2026 年可支持高速快速路自动驾驶、城市自动驾驶等功能的量产应用。这与百度“2026 年可支持高速/城市自动驾驶量产”的目标较为一致。全国人大代表、小鹏汽车董事长何小鹏也建议，推动限定场景的无人驾驶先行开放。

推动自动驾驶量产落地，需要硬核技术的支撑，而不少中国企业已经有长期的研发经验和数据积累，百度就是一个典型的例子。尤其值得一提的是其汽车行业云解决方案——百度汽车云，经过迭代和升级，在 2024 年已经进阶至 3.0 阶段，其拥有的长尾数据处理、算力成本、跨场景验证等优势，有助于推动解决自动驾驶汽车量产落地的关键技术瓶颈。

具体来看，百度汽车云 3.0 具有三大典型特性。一是支持端到端仿真，支持大模型智能数据搜索+低成本长尾数据合成+百城城市场景仿真。二是高效端到端训练，百度百舸 4.0 平台可以提供高性能的算力集群，全面适配异构芯片，实现万卡规模下的多芯混合训

练，同时可实现训练和推理全链路优化，稳定支持万卡超大集群。三是车路云协同。也就是说，在自动驾驶技术从研发到量产的过程中，百度汽车云 3.0 可以为车企提供全链路技术支持，包括充沛的算力支持、算法优化适配能力、高质量场景仿真和车路协同能力，从而加速自动驾驶量产进程。

推动车路云一体化

自动驾驶的规模化落地需通过技术验证与场景拓展双管齐下。与欧美偏向单车智能路线不同，中国正在车路协同领域展开积极的探索。2024 年工信部、交通运输部等五部门联合发文，宣布开展智能网联汽车“车路云一体化”应用试点，北京、上海、重庆、沈阳、南京等多个城市进入试点名单，大力推动车路协同。

今年的全国两会上也不乏相关声音。例如，围绕推动自动驾驶高质量发展，全国人大代表、西安建筑科技大学校长赵祥建议，拓展试点与商业化应用，构建“车路云一体化”生态体系；加强基础设施建设，提升“智慧的路”支撑能力；构建国家级数据共享平台。

这与百度汽车云 3.0 不谋而合，其可以整合实时路政数据，包括高速公路实时路政数据、公交线路红绿灯数据、城市公路实时路政数据等，通过实时路政数据接入、城市交通流模型等功能，助力实现车路协同，推动政策落地。例如，基于百度汽车云 3.0，车企可以通过公交车潮汐车道数据进行路径的合理规划，帮助车主巧妙避开堵塞路段，提升驾乘体验感。

另外，百度汽车云 3.0 的车路云协同能力，包括整合交通管理数据、优化路径规划等功能，也间接支持了智能网联生态建设，而高效算力和数据管理技术为新能源汽车智能化升级提供了底层支撑。面对当前主流的端到端仿真对算力的极高要求，百度汽车云 3.0 的异构算力平台具备大算力储备和高效运作的优势，支持国产芯片如昆仑芯 P800 等。在大算力加持下，打通车路协同壁垒，百度汽车云 3.0 正在助力端到端自动驾驶发展。

与此同时，随着 ChatGPT、DeepSeek 等

火爆，大模型“上车”已成为潮流，蔚来、吉利、长安等多家车企已接入百度文心大模型，从而帮助智能座舱在语音控制、问答能力等方面实现显著提升。例如，蔚来基于文心大模型打造的 NOMI GPT，是行业领先的端云多模态大模型。此外，多个企业及机构等通过百度智能云千帆大模型平台接入并调用 DeepSeek，推进智能化应用。

助力法规与标准优化

至于法规方面，自动驾驶的法律地位备受关注。雷军建议，加快出台自动驾驶相关法律法规，明确合法上路身份，加快建设国家层面的自动驾驶统一标准体系。全国人大代表、长安汽车董事长朱华荣也建议，加快完善自动驾驶标准和法规。全国人大代表、中国民航大学副校长吴仁彪指出，我国在自动驾驶汽车领域已经走在世界前列，比如萝卜快跑已经在很多城市进行试点应用，建议尽快修改《道路交通安全法》等上位法，在更大范围、更多场景展开自动驾驶汽车规模化试点应用。

据悉，百度智能云提供数据合规管理工具，帮助车企确保其数据处理和存储符合相关法规要求。毕竟，随着中国《数据安全法》、欧盟《通用数据保护条例》等出台，数据隐私和安全法规日益严格，车企需要确保其数据使用合法合规，而百度智能云的工具为此提供了技术支持。

可以看出，通过云仿真平台和数据合规管理工具，百度智能云为车企提供了应对法规变化的技术手段。借此，车企可以更高效地调整技术方案，确保其产品符合最新的法规要求。当越来越多的车企采用百度的技术方案时，这些方案可能成为行业内的参考标准，从而推动整个行业的技术发展和标准的形成。

作为一家科技巨头，百度智能云近年来积极与车企深度合作，利用自身在人工智能、自动驾驶、云计算等领域的技术优势，帮助车企加速自动驾驶落地，实现智能化转型。百度智能云与车企的协同效应正在加速中国智能汽车产业的发展，并有助于提升中国在全球智能汽车领域的领先地位。

张冬梅

公司

新能源汽车命名为何偏爱英文后缀

Pro、Max、Plus、Ultra……这些英文后缀在苹果、小米等品牌的电子产品中已经是“家常便饭”。

在小米 SU7 Ultra(车型)发布引发市场热烈反响之后，3月3日，“广东小鹏汽车申请注册‘P7 Ultra’商标”登上热搜。

种种现象或表明，产品名称添加英文后缀的趋势正从电子产品领域向新能源汽车行业延伸。

从品牌角度分析，这些英文后缀有哪些作用？如何影响消费者心智？新能源汽车产品名称后缀是否呈现出与科技产品趋同的趋势？

对此，工信部品牌培育专家、华南理工大学工商管理学院教授陈明认为，科技产品采用英文后缀命名，旨在凸显产品的专业性与技术迭代价值，具有三重优势，一是通过后缀区分同一品牌下的产品系列，展现技术升级路径；二是明确产品定位差异，为消费者提供直观的选购指引；三是塑造高端产品形象，实现品牌溢价。

华东理工大学商学院教授、中国高等院校市场学研究会执委会 CEO(首席执行官)景奉杰表示，新能源汽车采用类似科技产品的命名方式，如“SU7 Ultra”，预示着汽车行业在产品命名上正借鉴科技产品的范式，强调科技感和创新。然而，他也认为，部分新能源汽车品牌的车型命名方式，缺少消费者关注的驾驶操控和乘坐体验元素。

景奉杰认为，新能源汽车采用类似科技产品的命名方式，如“P7 Ultra”和“SU7 Ultra”，预示着汽车行业在产品命名上借鉴科技产品的范式，强调科技感和创新。

不过，景奉杰也指出，部分新能源汽车品牌的车型命名方式，缺少消费者关注的驾驶操控和乘坐体验元素，如传统车企的“RS”(Rennsport，意为竞速)、“GT”(Grand Tourer，意为豪华旅行车，现泛指高性能跑车)等。

“这可能成为其先天的基因缺陷，需要通过情感和信任来弥补。”景奉杰说道。

在陈明看来，新能源汽车采用科技产品的命名范式，源于其从一开始就将自己定位为科技产品品类，这种命名策略有助于从品牌认知上拉开与燃油车的差距。陈明表示：“传统燃油车命名多基于车型产品型号、发动机技术等，强调动力性能和经典传承，注重顾客忠诚度和品牌文化塑造；新能源汽车采用与时尚科技产品相同的命名范式，不仅体现产品的科技智能和未来感，还能提升产品的高端形象，提供与燃油车不同的驾驶体验，并与同样爱好科技产品的年轻一代形成情感和价值观上的共鸣，从而在客户资源共享方面有效突破心理障碍。”

“当然，如果大家都采用相同的命名范式，可能导致个性化缺失，名称的相似性可能影响消费者对品牌差异的认知。”陈明补充道。

黄博文

资讯

两部门发文 规范智能网联汽车营销宣传

工业和信息化部、市场监管总局近日联合发布《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》，以提升智能网联汽车产品安全性能，规范智能网联汽车营销宣传，推动汽车产业高质量发展。

通知明确汽车生产企业生产一致性和质量安全主体责任，加强产品准入和召回管理，进一步规范汽车软件在线升级(OTA升级)活动，同时细化产品准入与召回管理要求，深化汽车安全沙盒监管，健全事件事故报告与研判机制，加强产品认证服务和管理。

通知的附件中还特别提出，企业向消费者提供有关智能网联汽车驾驶自动化等级、系统能力、系统边界等信息时，应当真实、全面，不得作虚假、夸大系统能力或引人误解的宣传，确保消费者正确理解和使用智能网联汽车产品。企业在组合驾驶辅助系统或功能命名及营销宣传中，不得使用暗示消费者该系统可以作为自动驾驶系统使用，具备实际上并不具备的功能等用语，防止驾驶员滥用风险。

中国汽车工业协会有关负责人表示，智能网联汽车作为汽车产业发展的战略方向，正处于技术快速演进和市场加速布局的阶段。当前，组合驾驶辅助系统(2级驾驶自动化系统)已从高速场景逐步扩展至城区复杂场景，OTA升级活动日益频繁，持续更新车辆产品的功能和性能。通知的出台旨在为行业提供清晰、透明且可预期的制度规范，指导企业加强能力建设，有序开展技术、模式和产品的创新与推广应用，培育和壮大新质生产力。

王洛

前2月产销均实现两位数增长 我国汽车行业开局良好

中国汽车工业协会数据显示，1至2月，我国汽车行业开局运行良好，汽车产销分别达455.3万辆和455.2万辆，同比分别增长16.2%和13.1%。

中汽协会副秘书长陈士华介绍，春节后，企业生产经营活动加快，新品发布和促销活动竞相开展，市场活力明显提升。2月，我国汽车产销分别达210.3万辆和212.9万辆，同比分别增长39.6%和34.4%。

陈士华进一步指出，1至2月，新一轮以旧换新政策加力扩围和早落地，企业技术升级和产品焕新刺激需求，汽车产销总体呈现稳步增长。

其中，乘用车继续良好表现，商用车市场有所回暖，新能源汽车表现抢眼，产销继续快速增长态势。汽车行业开局的良好运行，为实现一季度开门红奠定基础。

数据显示，我国新能源汽车产销量延续快速增长态势。1至2月，新能源汽车产销量分别达190.3万辆和183.5万辆，同比均增长52%。

出口方面，1至2月，我国出口汽车91.1万辆，同比增长10.9%，其中出口新能源汽车28.2万辆，同比增长54.5%。

陈士华说，相关政策组合效应将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，推动产业高质量发展。

宗河

观察

破解新能源车“投保难 投保贵”

“去年出了两次险，今年就被多家保险公司拒保了！”近年来，关于新能源车投保难、投保贵的声音不绝于耳，也成为不少用户购买新能源汽车的“拦路虎”。

国家金融监管总局局长李金泽在十四届全国人大三次会议首场“部长通道”集中采访活动中明确表示，针对新能源车投保难，已上线“车险好投保”平台，目的是努力实现“愿保尽保、凡投保必保”。业内还建议，应尽快构建让新能源车“保得上”与“保得起”的平衡机制。

政策“破冰”：“车险好投保”平台首战告捷

为破解新能源车的“投保难”困局而上线的“车险好投保”平台，运营一个月多效果显著。中国保险行业协会最新数据显示，截至2月25日，该平台累计注册用户18.5万，首批接入的10家大中型财险公司已通过平台承保11.4万辆新能源汽车，覆盖家用汽车等非营运汽车和营运汽车，提供保险保障945亿元，最多时单日投保量已超过1万单，及时解决部分新能源汽车“投保难”问题。

伴随着“车险好投保”平台上线，1月24日，国家金融监管总局、工业和信息化部、交通运输部、商务部同步印发《关于深化改革加强监管促进新能源车高质量发展指导意见》，针对新能源车保费高、投保难等问题，四部门明确要求险企不得拒保高风险

1177 亿元

国家金融监管总局数据显示，2024年新能源车险保费规模首次突破千亿元，达1177亿元，同比增长52.93%，但赔付压力同步激增，已结赔款同比增长63.47%，综合成本率高达109%，行业承保亏损57亿元。

新能源车

“车险好投保”平台的上线，目前仅仅完成了破冰新能源车投保困境的第一步。国家金融监管总局数据显示，2024年新能源车险保费规模首次突破千亿元，达1177亿元，同比增长52.93%，但赔付压力同步激增，已结赔款同比增长63.47%，综合成本率高达109%，行业承保亏损57亿元。同时，国家金融监管总局去年12月发布的数据显示，新能源车赔付率达84%，比燃油车高约10%。

这一矛盾折射出新能源车市场“投保难”虽初步缓解，但“投保贵”仍是核心痛点。行业“痛点”：新能源车赔付率高源于运营车辆多

“新能源车仍然处于阶段性出现赔付率高现象。”中国精算师协会相关负责人分析指出，当前新能源汽车维修社会化程度较

低，零配件和维修工时价格偏高；新能源汽车运营类车辆多，2024年新能源汽车中运营车占比较燃油车高10%。

该负责人还特别指出，尤其一些车型在家用车状态下，其赔付率本属于正常水平，但由于这些车型中有不少用于网约车，却以家用性质投保，交的保费少了，导致这些车型整体赔付率高于100%。

业内认为，因新能源汽车发展时间短、车型迭代快，保险数据积累不足，基准费率存在偏差，保险公司的调价空间受限，不能充分反映车辆的真实风险水平。

市场观察：为新能源车车险构建全链路协同

国信证券分析师孔祥认为，今年四部门推出的相关政策首次从产业链角度出发，为后续持续完善新能源汽车系统化政策奠定基础。政策或将推动险企与新能源车企、科技公司的跨界合作，拓展产业链服务能力，形成“车险+生态”的新模式。

据相关机构测算，2025年新能源车渗透率预计超50%，销量达1600万辆，随着数据积累与维修网络完善，新能源车综合成本率有望向燃油车靠拢。同时，随着新能源车企开始深度参与保险生态，利用用户数据优化产品设计，将形成“造车—保险—服务”闭环。若能实现全产业链协同，可降低新能源车险综合成本15%~20%，释放约200亿元市场红利。

邓莉 赵冬芹