

# 2022年我国汽车出口量突破300万辆 成全球第二大汽车出口国

■文 / 赵昱

根据中国汽车工业协会统计（简称“中汽协”）数据，2022年我国汽车出口总量突破300万辆，超过德国的261万辆，成为仅次于日本的世界第二大乘用车出口国。其中，新能源汽车出口67.9万辆，同比增长1.2倍。

## 出口结构优化，欧洲市场成增量

由于海外供给不足和中国车企出口竞争力的大幅增强，2022年，我国汽车出口量屡创月度历史新高，自8月以来月均出口量超过30万辆，全年出口量达到3111万辆，同比增长54.4%。按车型划分，年内乘用车出口2529万辆，同比增长56.7%；商用车出口582万辆，同比增长44.9%。新能源汽车出口679万辆，同比增长1.2倍。

“2020年以前，沙特、孟加拉国、埃及等是中国汽车出口的主要海外市场。2021年汽车出口结构优化，海外市场主要集中在比利时、智利、沙特等国家。随着新能源车大踏步走出国门，去年以来，欧洲和北美正成为中国汽车出口的两大增量市场。”乘联会秘书长崔东树介绍。

中汽协整理的海关总署数据显示，2022年1-11月中国汽车出口量前十的国家分别为墨西哥、沙特阿拉伯、智利、比利时、澳大利亚、英国、菲律宾、俄罗斯联邦、马来西亚、阿联酋，前三位对应的出口量均在20万辆以上，阿联酋、

墨西哥市场表现较强，出口量同比分别增长27倍及16倍；新能源汽车出口的前三大市场为比利时、英国和菲律宾。出口量前十的国家中，仅有比利时、英国两国的新能源汽车出口量超过传统能源汽车。

在需求端，2020年1月1日，欧盟开始执行史上最严碳排放法规，过渡期仅为一年，各国均提高或扩大了新能源汽车补贴额度和范围，欧洲新能源汽车需求快速增长。

而在供给端，岚图汽车CEO卢放曾表示：“欧洲新能源汽车市场可提供的产品不是特别多，但欧洲无论是从国家政策支持，还是从用户对环保的热衷、对新鲜事物的追求，对新能源汽车都有很大的需求。所以很多中国车企都往那边跑，因为大家都发现未来这是一个巨大的市场机会。”

## 企业发力新能源汽车出海

在新能源汽车领域发展的大势之下，中国品牌车企紧抓转型机遇，推动汽车电动化、智能化升级和产品结构优化，推进国际化发展。

2022年，上汽集团整车出口量领跑国内市场。该公司于1月9日宣布，2022年海外市场销量达到101.7万辆，同比增长45.9%；旗下MG品牌作为上汽集团出海战略的主力军，保持了中国单一品牌海外销量“四连冠”。

从增速上看，年内吉利整车出口量同比增长72.4%，达到约198万辆；



奇瑞整车出口量同比增长67.7%，达到452万辆，在增幅上抢占领先地位。

近年来，比亚迪、奇瑞、长城、吉利等自主品牌持续加速海外扩张步伐。2022年，比亚迪接连登陆日本、东南亚、欧洲等市场，并获得德国租车公司10万辆新能源车的大订单；吉利与塔米尔汽车集团签约正式开拓阿曼市场，并大手笔入股雷诺韩国，进军韩国市场；长城汽车正式发布“ONE GWM”全球品牌行动纲领，对未来的出海战略做出进一步规划。

在加速出海的同时，国产新能源汽车产品的竞争力也在不断提升。乘联会统计数据显示，中国汽车出口均价已经从2018年的1.29万美元提升至2022年的1.89万美元，其中纯电动车价

价更是达到2.58万美元。据法国汽车咨询公司Inovev预计，到2030年，电动汽车将占欧洲新车销量的40%，中国品牌将占电动汽车市场的12.5%至20%，销量会在72.5万-116万辆之间。

## 海外全产业链布局提速

经过十几年的深耕，中国车企自主品牌出海方式已经由单纯的出口贸易模式逐渐进化为海外建厂、当地采购零部件、生产并销售的“因地制宜”模式。

2022年7月20日，上汽集团首批1000辆MG MULAN（海外定名为MG4 ELECTRIC）从上海海通码头出发，被运往比利时泽布吕赫港，并计划于全球多地上市。

据了解，依托于全球化的生产线，

上汽集团针对不同地区的消费习惯，对MG4 ELECTRIC进行了配置调整，如考虑到欧洲部分消费者“乡间飙车”的习惯，提升了底盘稳定性；考虑到中东地区炎热的气候，强化了空调快速制冷；考虑到智利等多山地区的使用环境，将车辆爬坡能力提高了20%。

上汽集团官网信息显示，目前，其在泰国、印尼、印度建立了3个海外生产基地和1个位于巴基斯坦的KD工厂；在硅谷、特拉维夫和伦敦设立3个创新研发中心，在欧洲、南美、中东、北非、澳洲和东盟等地设立了多个区域营销服务中心，建成逾1800个海外营销服务网点。

作为出海强企，奇瑞也在欧洲、北美、中东、巴西建立了全球研发基地，拥有10个海外工厂、1500余家经销商和服务网点，覆盖“一带一路”沿线70%以上的国家和地区，海外总产能达到每年20万辆。

在与新能源汽车行业紧密相关的动力电池领域，海外市场的缺口扩大之下，宁德时代等多家企业也加快了“走出去”的步伐。

近日，宁德时代在欧洲的第一座电池工厂——位于德国图林根州阿恩施塔特的工厂正式启动。该工厂于2019年开工建设，投资约18亿欧元，初始规划产能14GWh，满产后年产量将达到约3000万枚电池电芯，可装配18.5万至35万辆电动汽车。E

（本文来源：蓝鲸汽车）

## 中国L3级量产车“瓜熟蒂落”还需比拼软实力

■文 / 姚飞

继去年5月奔驰在德国率先允许拥有L3级自动驾驶能力的新款奔驰S级和EQS车型上路后，近日，美国内华达州成了美国第一个确认L3级自动驾驶可以合法上路的地区，其主角依旧是奔驰。

本土作战的特斯拉除了驾驶方面的优势以外，自动驾驶一直是其产品的重要卖点。然而，被神化的FSD（特斯拉自动驾驶系统英文缩写）系统在近期却卷入了视频造假风波，随后还被奔驰抢占了L3级别的先机，其纯视觉自动驾驶方案也是众说纷纭。

在国内，虽然目前还没有L3级别量产车的落地，但2022年与自动驾驶相关的利好政策不断，北京扩大了自动驾驶示范区，深圳放开了L3级自动驾驶，广州和深圳代表的大城市逐渐放开了城区高精地图的限制，开放了一大批真实L4级测试区域，同时L4级自动驾驶开始逐步商用落地。

政策法规的跟进无疑对国内研发自动驾驶的企业创造了良好的环境，但目前国内整个领域仍被L2级束缚住了手脚，导致近几年在产品端缺少更多有新意有突破的方案。师夷长技以制夷。我们有哪些方面可以借鉴和参考，将会是2023年留给国内自动驾驶行业一个新的挑战。

### “谁来担责” 或是国内L3落地的突破口

此次梅赛德斯-奔驰DRIVE PILOT



L3级系统在美国落地，并非“完全自动驾驶”，依旧需要在符合使用条件的环境下运行。

根据官方公布的信息，DRIVE PILOT系统可以在部分高速公路路段和交通密度高的路段使用，支持的最高速度为40英里/小时，相当于64公里/小时。简单来讲，就是其适用场景包括路况环境相对简单的高速路和车辆密集、车速较低的拥堵路段。

系统激活时，会自动控制速度和跟车距离，并精确控制车辆在其车道内行驶。此外，路线概况、道路事件和交通标志都会被系统纳入考量。该系统还对突发的交通状况做出反应并独立处理。当车辆驶入不再符合使用条件的路况时，系统可能随时需要人为接管。

从上述的信息中，这套系统的功能似乎十分“有限”，与目前国内市场上大多数的“L2+”级别的车型相比，在某些方面还略显逊色，与特斯拉目前的FSD Beta相比，也有着一定差距。

除了技术层面的考量，其承诺的“驾驶员在使用Drive Pilot功能时，如果车辆发生事故，奔驰将承担相关责任。”，也许是奔驰获得美国监管部门批准的真正原因。

国内自动驾驶领域无限接近L3级别，却一直没有突破L3级别。其中有一个主要原因是，出现事故难以界定责任。根据国内最近出台的《深圳经济特区智能网联汽车管理条例》，明确自动驾驶汽车（L3及以上）如果车上存在驾驶员，发生交通事故也由驾驶员承担赔偿责任。

车企或者自动驾驶公司如果有能力有信心承担相应的责任，也许将成为国内L3落地的突破口。

### 硬件堆料与感知方案 谁是自动驾驶最优解？

2022年被业界称为是激光雷达的上车元年。从各家发布的新车来看，装备激光雷达的不在少数，且激光雷达的应用都被作为宣传的重点。国内相关企业也是欣欣向荣，前不久，禾赛再一次向美股IPO发起了冲击，估值超过200亿。

但从实际的功能来看，激光雷达的应用并没有促成自动驾驶的突破，搭载激光雷达的车型依旧停留在L2级别，一些在纯视觉场景下无法处理的所谓corner case（边缘场景），在激光雷达场景下依旧解决不了。

采用纯视觉方案的特斯拉FSD在业界普遍呼声很高，即便也存在令人诟病的短板，可单从实现功能方面，与融合了几乎所有的传感器和感知方式的系统没有太大区别。

很多厂家在宣传时会暗讽特斯拉的纯视觉方案是出于成本考虑，但能够单靠摄像头达到媲美多传感器的功能，其背后是依托其庞大的数据资源、先进的算法、强大的服务器以及匹配自身需求的芯片。

所以，借鉴特斯拉化繁为简，以简驭繁的做法或许并不是完全不可取。“堆料”之后的确会为自动驾驶技术的进步在硬件层面留下冗余的空间，但目前阶

段除了徒增成本，让消费者产生自动驾驶已经很“先进”的假象外，实际功能并不理想。

不过，国内也有一些车企将重心转到了数据收集及算法的研发上，对于今年的发展，将主要集中数据积累和算法优化上。

目前来看，市场上所谓的自动驾驶还是以实现“辅助”功能为主，无论是宣传上还是在功能的规划上，都应该回归其让驾驶“更轻松更安全”的初衷上。

同济大学汽车学院教授、汽车安全技术研究所所长朱西产在接受媒体采访时表示，目前中国人工智能自动驾驶行业在发展中遇到三个问题。一是芯片亟待突破，汽车也需要5纳米、3纳米等先进制程的芯片；二是软件人才不足，各个企业在互相挖角；三是数据合规难题，包括国家安全角度和用户隐私角度。软件人才不足、数据合规难题，这两个还是暂时的。对中国来说最难的一个问题，还是先进制程芯片的国产化，各行各业也都形成了芯片一定要自主的共识。

在新能源汽车以及电池制造方面，中国已经实现了领先地位，不仅体现了我国强大的制造能力，政策的把控以及市场方向的选择功不可没。自动驾驶是融合多领域的结合体，除了要拼“硬实力”，“软实力”才是竞争的真正核心。对于L3级年内是否能在国内落地，已经有车企做出表态，我们也期待更多的企业能够拿出新的答卷。E

（本文来源：蓝鲸汽车）