

传统汽车渐“刹车” 新能源车将“提速”？

近日,工信部表示已启动燃油车禁售时间表研究。为此,一些传统汽车公司在新能源汽车领域的布局开始提速,欲抢占先机。相关专家在接受羊城晚报记者采访时表示,传统燃油车禁售或将使整个汽车产业发生巨变,但这是一个长期的过程,且针对不同车型,应会有不同的时间表,至少到2030年,燃油车占比依然不小。

有二手车商分析表示,传统燃油车禁售后,其二手车价格或被拉低。

【影响】

◎ 整个汽车产业或发生巨变

新能源车驶入“快车道”,整个汽车产业将发生巨变?工信部副部长辛国斌认为,从现在到2025年应该是汽车

产业变革最为剧烈的几年,传统汽车节能减排要求越来越高,新能源汽车的加速发展对技术要求越来越高,智能网联汽车将对整个产业带来巨大影响。

某新能源车企董事长邵丹薇告诉羊城晚报记者,新能源汽车的综合成本将迅速下降,预计再过五年,新能源汽车就可以做到不依赖任何补贴也能获得比传统燃油车更经济的购置价格;同时,使用、维保成本低于燃油车,还能为车主带来便捷的智能化体验。邵丹薇认为,再过10年,即使国家不强行禁售传统燃油汽车,新能源汽车也将获得快速发展。

在邵丹薇看来,新能源汽车时代的到来将使整个汽车产业发生巨变:车厂和供应商的研发重心将从燃油车转移到新能源车上,燃油车核心零部件厂或

被三电公司替代、加油站被新能源基础设施运营商替代、汽车4S店的维修部分被快捷养护中心替代、维修技师的技术被自动诊断仪替代、汽车品牌的溢价能力进一步下降、性能同质化带来对“颜值”设计的更高要求等。

在记者的采访中,有消费者担心,之后传统燃油车如被禁售,自己的爱车在维修和转卖时是否会受影响。

“现在我们的车辆维修需要更换零部件,除个别核心件外,大多部件4S店都有现货。”车主孙先生表示:“传统燃油车禁售后,汽车厂商无疑会把主要精力用在新能源车上,到时我们的车辆需要更换零部件,是否有足够保障?会不会出现缺货现象,因为等零部件而耽误用车?”

对此,不少车商在接受记者采访时表示,对于4S店来说,售后维修是其主

法兰克福车展电动化潮涌 车企争发“电动宣言”

今年9月中旬开幕的法兰克福国际车展成为“电动宣言”的主战场。与往年相比,国际车企对未来纯电动等新能源汽车的规划战略更有底气也更务实了一些——曾经说2018年要做新能源汽车领头羊的大众集团、曾经坚持要用油电混动改变全球新能源汽车市场的丰田,如今都作出了一定的妥协。经过了这些年的磨合、研究、战略调整,今年的“电动宣言”又有哪些不同呢?

汽车电动化战略很激进

法兰克福是德系车的主战场,拥有宝马、奔驰这些汽车百年“老字号”,面对产业的新变革,德系品牌这一次不约而同立下了电动车“军令状”。作为德系品牌中最大的汽车集团代表,旗下拥有八大汽车品牌的大众集团准备大举进入电动汽车行业,最终要实现2030年推出300款电动车型的目标,并号称要对目前特斯拉主导的电动车市场发起挑战。大众集团主席马蒂亚斯·穆勒表示了大众研发电动汽车的决心:“大众公司必须处于领先地位,而不是在别的车企后面进行追赶。”

与此同时,戴姆勒集团的“重头戏”也是电动车战略。戴姆勒CEO蔡澈在法兰克福车展上表示,戴姆勒正向着“电动化”方向转变。宝马集团也放了电动车“大招”。宝马集团董事长科鲁格在公布电动车方面的战略规划后,声称要“打响史上最强产品攻势的第一枪”。一直在混动技术方面领先的日系车,为了应对新一轮的汽车大变革,也发表了自己的纯电动车新动态。一向注重混动与燃料电池车开发的丰田突然作出这一举动,让很多人一时摸不着头脑,甚至这份声明在丰田高层方面也产生了一些分歧。但丰田汽车公司董事长内山田武表示,汽车电动化的趋势不可阻挡且发展迅速,丰田应该紧跟潮流。

现有电动车格局将被颠覆

从这一次法兰克福车展来看,纯电动车已成为未来的发展趋势,并已成为车企实力的主角。广州日报全媒体记者统计发现,此次参展的主要车企共有10款电动车首发亮相,如奥迪全自动驾驶纯电动Aicon概念车、奔驰Smart纯电动自动驾驶概念车、宝马Mini电动概念车、本田纯电动概念车等。这些纯电动概念车在动力性能及续航里程上各具优势,给市场留下丰富的想象空间。其中,续航里程成为新一轮较量的目标,如奥迪Aicon概念车的续航里程可达800公里。

分析人士认为,这些产品投放市场将整体颠覆电动车的现有格局。现在的电动车市场普遍低而且少,市场尚处于初级阶段。如特斯拉这样的高端产品并不多见,一旦投入市场即在细分市场轻松占据主导地位,但未来这种格局显然会改变。电动车市场在全球主流的车企推动下很快会全面铺开,各个细分市场都有实力产品,而且会迅速达到充分竞争的状态。目前特斯拉基本把控了中高端电动车市场,但是未来可能没有戏唱。因为其造车能力与全球最具有实力的汽车厂商无法相比。此外,从当前战略和市场来看,到电动车爆发的2020年,以往的传统车企凭借雄厚实力依然能保持较高的市场占有率。但中国传统车企凭借电动车弯道超车有阶段性成功却后继乏力。因此中国品牌虽有名气,但仍无法成为主流。

相关排放政策成为助推力

这次法兰克福车展是各大车企围绕电动化整体战略布局的角力。然而,激进的电动化战略背后,也隐约透露着车企们的无奈。多家车企将电动化作为战略目标的一个主推动力,是各国制定的愈发严格的相关排放政策。欧洲品牌立下“军令状”的原因,主要还是因为排放门的“助推”。在大众等汽车集团尾气排放作弊事件曝光前,欧洲市场的电动汽车一直不温不火的发展,但随着尾气排放作弊事件的曝光,欧洲消费者对柴油车“清洁”信仰的坍塌、全球反污染趋势的加强以及英法等发布的燃油车禁令,为各大汽车制造商带来了不少压力,各大汽车制造商纷纷进入电动汽车领域。至于日系企业,则是顺应各国政策趋势的一种妥协。包括日产、大众等诸多车企均已表态要大力推广纯电动车,作为行业内数一数二的丰田集团,也没有什么理由不再次重视电动车方面的开发。丰田此前大力推行混动、燃料电池车型而迟迟不推电动车,并不是因为“固执”,更确切的是等待一个合适的时机杀入这一市场。(邓莉)



资料图片

要的利润来源,汽车厂商不可能放弃这一块,燃油车主们可以放心。

不过,从事多年二手车交易的孙明震表示,燃油车禁售后,车主手中的二手燃油车售价或被拉低。

【布局】

◎ 众多车企将停产停售燃油车

传统燃油车“退市”已是大势所趋,众多车企纷纷跟进。9月14日,传统汽车制造业巨头梅赛德斯-奔驰宣布,将在2022年前将旗下整个汽车产品线全部实现电动化,传统燃油车型将全面停产停售。在此之前,沃尔沃汽车集团已表示,从2019年开始不再推出新的燃油车型,新车型要么是全电动汽车,要么是混合动力汽车。丰田汽车也宣布,将在2050年停售纯燃油车,未来会逐渐推广混动车、燃料电池车和纯电动车。在今年的法兰克福国际车展上,大众汽车集团宣布,最晚到2030年,集团整个车型阵容将实现电动化,旗下各品牌、覆盖各市场的300余款车型届时都将推出至少一款电动车型。与此同时,包括广汽、北汽、上汽等国内汽车厂商都已布局新能源汽车领域。

不过,业内人士对此有着清醒认识:新能源汽车时代正在到来,但短时间内不可能取代现有燃油车。一位从事新能源汽车研究的韩姓人士表示,电

动化是汽车工业发展的一大趋势,但何时能够取代传统燃油车取决于电池技术的发展情况,估计这个时间不会太短。“针对不同的车型,传统燃油车停产停售的时间应该也不会相同。”该韩姓人士分析称。

邵丹薇也指出,燃油车不会那么快停产,工信部此前规划是到2030年我国新能源汽车累计保有量8000万台,而那时全国汽车保有量估计将突破4亿台。由此看来,至少到2030年,燃油车占比依然不小。

【难题】

◎ 国产新能源车核心技术待提升

未来,国产新能源车是否能够主导市场?邵丹薇表示,经过近几年发展,国产新能源汽车从技术和性能上均实现了较大提升,但在关键技术上相比欧美发达国家仍有一定差距。她认为,当前我国新能源汽车发展所面临的挑战主要有三点:第一,新能源车关键技术还处于初级阶段,包括电池的能量密度比较低,电池循环寿命短,成本偏高;第二,新能源汽车配套服务设施等仍有待加强;第三,新能源汽车目前过度依赖补贴,市场化程度不高,与燃油车相比竞争力偏弱。

国家财政部经济建设司副司长宋秋玲也认为,当前,我国新能源汽车产业仍面临创新能力不足、动力电池核心

技术落后、充电设施建设不足、产业结构过剩等新旧问题。而在相关扶持政策逐渐减少的情况下,产业可持续发展的能力还未完全形成。

宋秋玲表示,新能源汽车企业须增强危机意识,踏实搞好研发,从以量领先转为以质取胜。

【链接】

◎ “双积分”政策将于近期发布

值得一提的是,业内热议多时的“双积分”政策也将于近期正式发布。工信部副部长辛国斌表示:“为建立传统汽车反哺长效机制,我们会同有关部门制订了双积分管理办法,近期即将发布实施。各企业要按照考核要求,努力改善传统汽车节能水平,大力发展新能源汽车。”

据悉,为促进国内新能源汽车市场的发展,2016年9月22日,工信部发布《企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理暂行办法》(征求意见稿),拟对乘用车企业新能源汽车比例进行积分核算,要求年产量或进口量大于5万辆的传统乘用车企业需生产或进口一定比例的新能源乘用车。2018年至2020年新能源汽车积分比例要求分别为8%、10%、12%。这一规定适用于所有在华汽车制造商。如果车企“双积分”不达标,将面临目录公告暂停、传统车停产乃至罚款等风险。(杨婉)