“双积分”紧箍咒即将实施

坐拥400万辆销量的南北大众该怎么办?

日前,一汽大众与上汽大众先后公布了2017年销量,其中一汽大众年销量为200.03万辆,同比增长5.1%;上汽大众年销量则是206.3万辆,同比增长3.1%。

两家大众均在销量上超过上汽通用,大众汽车成为2017年中国市场的最大赢家。

然而,赢得了市场的同时,两家大众也拥有着“幸福的烦恼”:《乘用车企业平均燃料消耗量与新能源汽车积分并行管理办法》(以下简称“双积分”政策)将于2018年4月1日起开始实施,并自2019年正式考核。这对销量冠军大众来说,并不是一个好消息,日益逼近的“双积分”考核成了悬在它们头上的“达摩克利斯之剑”。

迫在眉睫的压力

相关资料显示,在新能源积分方面,政府要求车企的新能源汽车产量在2019年和2020年分别达到10%和12%的比例。

业内分析师测算,一汽大众和上汽大众分别要在2019年生产至少4万辆和4.13万辆新能源汽车才能使得新能源积分为正。

实际情况可能远不及当前测算的那样乐观,如果两家车企的销量进一步上升,所需要的新能源积分会更多。

在平均燃料消耗量方面,政府要求各企业在2020年前将平均燃料消耗量降至百公里5升以下。当前,工信部尚未公布2017年各车企的达标值,但从2016年乘用车企业平均燃料消耗量情况来看,南北大众都超出达标值不少,双方平均燃油消耗量的实际值都是百公里6.5升,一汽大众的达标值为百公里6.94升,上汽大众为百公里6.7升。

汽车行业分析师吴承佑向记者表示,该限值要求对于当前大部分车企来说,几乎不可能实现,发布平均燃料消耗量积分的目的还是希望能倒逼车企发展新能源汽车,从而降低企业整体的燃油消耗量。

那么,作为国内排名第一、第二的乘用车制造商,上汽大众和一汽大众该如何应对一年后的“双积分”考核呢?

加码新能源汽车

对于大众汽车来说,要想化解平均燃料消耗量的压力,填平新能源汽车积分的窟窿,最直接的解决方式就是自行研发、生产足够数量的新能源汽车。

事实上,从2012年国务院正式出台《节能与新能源汽车发展规划(2012-2020年)》开始,南北大众就意识到自己迟早有“躲无可躲”的一天。

上汽大众表示,其一直都在关注市场动向和行业政策,并积极布局新能源汽车领域。2015年6月,上汽集团与大众汽车集团在德国柏林签署了协议,双方将在纯电动车领域开展进一步合作,支持上汽大众研发面向中国市场的纯电动车型。

另外,上汽大众位于安亭的汽车二厂也将于近期完成升级。资料显示,该厂未来的产能将从当前的20万辆提升至36万辆,扩能80%,改造后的安亭二厂将用于投产新朗逸家族和朗逸纯电动车型。上汽大众方面表示,该工厂可实现年产纯电动朗逸车型9万辆。

至于一汽大众,则在近期发布了“2025战略”,该战略将新能源汽车定为未来发展的重点,大众品牌旗下所有车型将在未来推出新能源版本。一汽大众销售公司执行副总经理孙惠斌表示,在优化产品结构的基础上,一汽大众将全面布局新能源汽车,推进新能源汽车快速发展,力争在2025年达到总产量的25%。

此外,一汽大众华南基地二期也即将落成。资料显示,该工厂正式投产后,一汽大众整个华南基地的产能将翻倍至年产60万辆,生产的产品也将囊括大众品牌最新技术的新能源汽车。

借助外部力量

不过,有业内人士认为,因为市场和产品的不确定性,南北大众即便从今年起陆续推出新能源汽车,销量可能也无法达到“双积分”政策的要求。

“双积分”政策的积分使用规则显示,平均燃料消耗量积分若为负,可以通过关联企业间的转让进行抵偿;新能源汽车积分如果不够,只能通过向其他有盈余积分的企业购买进行抵偿,不过,卖方自然也包括关联企业。

这为南北大众提供了两条后路,一汽集团和上汽集团旗下都有数家子公司。譬如,上汽集团旗下上汽乘用车就是新能源汽车销售大户,来自全国乘联会的数据,2017年1至11月上汽乘用车新能源汽车销量为37573辆,在行业中位列第四位。

此外,南北大众的母公司大众汽车集团也在为南北大众寻找出路。去年年中,大众汽车集团在中国市场再度牵手另一家中国汽车制造商江淮,合资生产纯电动乘用车项目。近期资料显示,江淮大众不仅将启用一款全新LOGO,更将从2018年至2023年规划推出5款纯电动车型,定位紧凑型SUV。

汽车行业分析师向记者表示,江淮近些年对于新能源汽车项目的发展不容小觑,大众此次愿意合作绝对不会吃亏,反而极大可能从中受益。

大众(中国)总裁兼CEO海兹曼之前接受采访表示,在全面的战略布局下,大众设定了新的目标:通过和上汽、一汽、江淮三家合资推出新能源汽车,大众2020年在华新能源车销量目标是40万辆,2025年要达到150万辆。

(牛欣雨)

2020年智能汽车将占新车一半

本报讯 昨日,国家发改委发布《智能汽车创新发展战略》(征求意见稿),向社会公开征求意见。其中提出,到2020年,智能汽车新车占比将达到50%,中高级别智能汽车实现市场化应用。

目前,我国汽车保有量超过2亿辆,新车年销售量接近3000万辆。征求意见稿明确,智能汽车已成为汽车产业发展的战略方向,发展智能汽车是解决汽车社会交通安全、道路拥堵、能源消耗、环境污染等问题的重要手段,要加快推进智能汽车创新发展。

根据战略愿景,到2020年,中国标准智能汽车的技术创新、产业生态、路网设施、法规标准、产品监管和信息安全体系框架基本形成。智能汽车新车占比达到50%,中高级别智能汽车实现市场化应用,重点区域示范运行取得成效。智能道路交通系统建设取得积极进展,大城市、高速公路的车用无线通信网络覆盖率达到90%,北斗高精度时空服务实现全覆盖。

同时,我国也将出台更多标准和政策支持车联网产业发展。日前,工业和信息化部、国家标准化管理委员会共同印发《国家车联网产业标准体系建设指南(智能网联汽车)》。其中提出,到2020年,初步建立能够支撑驾驶辅助及低级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系,到2025年,系统形成能够支撑高级别自动驾驶的智能网联汽车标准体系,制定100项以上智能网联汽车标准。

相关链接

智能汽车:

智能汽车是一个集环境感知、规划决策、多等级辅助驾驶功能于一体的综合系统,它集中运用了计算机、现代传感、信息融合、通信、人工智能及自动控制等技术,是典型的高新技术综合体。目前对智能汽车的研究主要致力于提高汽车的安全性、舒适性,以及提供优良的人车交互界面。

(董禹含)

路遇货车,或快速超车或减速避让

本报讯 “我开车时旁边如果有大货车,总是觉得心慌。变道、超车都不知道该怎么办,请问我应该如何应对才好?”昨天上午,市民陈女士说起日常行驶碰到大货车的问题,十分烦恼。

就陈女士的问题,笔者采访了平顶山广安吉利4S店服务经理马小卡。据马小卡介绍,货车体积较大,有一定的盲区,所以小轿车应尽量避免在大货车后方行驶,一旦遇到大货车,在道路条件允许的情况下,注意观察货车的行驶轨迹,在确保安全的前提下,打转向灯并鸣笛,快速从左侧超越。如果避不开必须在货车后方行驶时,一定要保持安全车距并降低车速,确保可以随时刹车。

“车主在行驶过程中要养成远距离观察货车状况的习惯,一般来说,货车行驶的速度低于自己开的小车,因此,在发现前面有货车时,要学会观察细节判断货车状况,做到及时避让货车。如果转弯时遇到货车,要注意尽量让行,并且要与其保持安全车距,因为货车本身体积大,在拐弯并线时货车司机的视野盲区会进一步增大。当被货车尾随时必须及时变道,货车制动不如小车那么灵敏而且货车惯性大难控制,当发现后边货车鸣笛或闪灯时一定要赶紧变道远离货车,另外,在变道时要打转向灯给后边货车一个信号,避免突发状况引起的危险。进出隧道遇到货车时,车辆速度过快、离货车太近都可能出现险情,所以进出隧道一定要减速、开大灯。”马小卡说。

(陈艳乐 牛哲)