

新能源风口下,传统车企该如何转型

■中国城市报记者 刘唤宇

近年来,新能源成为汽车行业风口,多个国家已经陆续推出禁售燃油车的时间表,并出台相关政策支持新能源汽车发展。对此,全球各大车企呼应市场,加强新能源领域的研发力度,并推出多款新能源车型,部分车企甚至宣布即将成为纯电动汽车品牌。

发展新能源汽车是传统车企的唯一出路吗?传统车企又面临哪些机遇和挑战?

碳中和背景下发展 新能源汽车成必然趋势

在碳达峰、碳中和的背景下,许多国家都拟定了从传统燃油车向新能源汽车转型的时间节点。截至目前,已经有多个国家相继宣布在2025—2030年间停售燃油车。例如,英国决定在2030年禁售燃油车,挪威计划在2025年禁售燃油车,法国、以色列、西班牙等国家纷纷宣布计划在2030年至2040年间逐渐淘汰燃油车。

“从全球碳达峰、碳中和的趋势来讲,新能源汽车应当是汽车产业的终极目标。”中国汽车流通协会新能源分会秘书长章弘在接受记者采访时表示,我国已经拟定了2060年为实现碳中和的期限,发展新能源汽车是必然选择。

在新能源市场蓬勃向好以及碳中和背景下,各大传统车企纷纷加速转型之路。

近日,德国品牌奥迪宣布,从2026年起,奥迪在全球市场上将停止生产新的汽油、柴油和混合动力汽车,只会推出纯电动力的新车型。据悉,奥迪在2026年前推出的传统燃油引擎车型将在2033年全面结束生产,届时奥迪将正式成为纯电动品牌。随后,奥迪母公司大众汽车也宣布,将

在2030年做到电动车占总销量的70%,预计在2035年停止销售燃油车,2050年完成碳中和。

此前,沃尔沃、菲亚特等品牌于2019年宣布停售燃油车;2020年,斯巴鲁、捷豹、路虎等车企相继宣布将重心投入到新能源汽车的开发中;福特、本田、戴姆勒等车企也表示,将在2022年停产全部燃油车;长安、丰田等车企也将停售燃油车的计划提上日程,陆续公布自家的新能源汽车生产计划。

“目标和规划可以提前制定,但最终还是要看市场需求,转型的时间节点应该由市场说了算。”章弘表示,如果新能源汽车能够在较短时间内解决充电和换电问题,转型的速度就会大为加快;反之,新能源汽车的发展就会遭遇瓶颈。

传统车企能否占有 新能源市场一席之地

随着各国纷纷出台政策,大力支持新能源汽车行业的发展,新能源汽车在全球销量呈上涨趋势。

根据新能源汽车销量统计网站EVsales发布数据显示,2020年全年全球共售出约312.48万辆新能源汽车,同比增长41%,并且纯电动汽车已经逐渐成为新能源汽车的主流产品。

在我国,新能源汽车市场同样持续向好。根据中国汽车工业协会发布数据显示,今年前5月新能源汽车产销分别为96.7万辆和95万辆,均同比增长224%。截至今年5月底,我国新能源汽车保有量约580万辆,约占全球新能源汽车总量的50%。中国汽车工业协会常务副会长兼秘书长付炳锋表示,预计未来五年中国新能源汽车销量年均增速40%以上,5—8年内新能源汽车占

比将显著提高,达到20%—30%。

值得注意的是,造车新势力包括特斯拉、蔚来、小鹏、比亚迪等品牌销量已经占据我国新能源汽车市场的大部分份额。

在转型过程中,传统车企一方面要与新旧造车势力赛跑,以求抢占市场机遇;另一方面还要在转型过程中探索供应链调整方案,比如今年以来汽车芯片短缺问题不可忽视。

据悉,近期美国福特和通用、德国大众、日本丰田和本田汽车等传统大型车企的产量仍在持续受到芯片短缺的影响。4月底,福特表示,芯片短缺将使其第二季度产量下滑50%,甚至影响其F-150皮卡的生产。

“传统车企在转型中还有很多困难,迄今为止的投入将会成为负担,设备折旧、人员裁减、车型更新、能否融资等都是传统车企即将面临的严峻挑战。”章弘认为,传统车企可以利用技术优势,研发出自己的新能源汽车,还可以与造车新势力车企合作,利用自己的厂房设备生产新势力造车企业的新能源汽车,在挑战中“杀”出一条生路。

专家:车企在转型中要 把握机遇,避免急于求成

毋庸置疑的是,在“十四五”的新起点上,中国的汽车在市场体量、新技术、新能源方面将迎来新一轮的变革。在近日召开的2021中国汽车论坛上,中国汽车工业协会副秘书长叶



7月8日,在位于长春国际汽车城的一汽红旗新能源汽车工厂内,工作人员在进行设备调试。一汽红旗新能源汽车工厂于2020年4月开工,预计2021年12月竣工投产,目前处于生产线的装配与调试阶段,未来这里将主要生产红旗品牌新能源汽车,整车年产能将达到20万辆。
中新社记者 张 瑶 摄

盛基表示,到2025年,我国新能源汽车保守市场占有率将超过20%,甚至达到30%。

近年来,我国传统车企在向新能源转型的道路上走出了许多“花样”。

上汽集团计划在“十四五”期间强化电池系统新技术、安全性以及平台化的研发,还将在2025年推出可商用的固态锂电池技术,并攻克燃料电池膜电极、双极板、空压机等核心技术壁垒,令品牌在电动汽车市场更具竞争力。

长安汽车着重于智能化和新能源发展方向,将打造智能化“北斗天枢”和新能源“香格里拉”两大计划。其中,“香格里拉”计划将基于长安汽车现有的方舟、CHN架构,打造三大平台,并在未来五年内推出26款全新智能电动汽车。

北京汽车集团有限公司总经理张夕勇表示,只有纯电动、氢能源、混动、换电等多技术路径协同推进,才能更好地使北汽在“十四五”期间交出满意答卷。同时,北汽还计划在

全国19座城市加大换电站配套设施的建设,以更好地让换电技术落地。

“我国的传统车企,无论国产品牌还是合资品牌,都已具有三四十年的历史,在机械生产和研发领域积累了大量的经验,有着非常成熟和完善的研发、制造和质保体系。同时,传统车企还有着久经考验的销售网络,市场营销、售后服务、二手车市场积累都很深厚。一旦研发和销售新能源汽车,传统车企就会具有如虎添翼的优势。”章弘说。

章弘认为,在电动化、智能化层面,中国汽车产业与世界先进水平几乎站在同一起跑线上。由于具有互联网时代后来居上的优势,中国汽车智能化有望领先于世界平均水平。

“目前的挑战在于我们的心态,弯道超车、直道并线等急于求成的心理非常普遍,应当抛弃不顾市场需求盲目研发和扩大投资的想法,行业需时刻保持清醒的头脑和警惕(风险)意识。”章弘指出。

全球汽车芯片短缺催生建厂投资热

■中国城市报记者 刘唤宇

今年以来,全球多家车企持续陷入“缺芯”窘境。6月28日,日本马自达宣布其生产工厂将于7月停产两周。此前,大众、福特、本田、现代等多家车企均由于芯片短缺问题被迫局部停工减产。

据第三方咨询机构Auto Forecast Solutions发布数据显示,在芯片持续短缺的情况下,全球汽车已累计停产299万辆,最终全球汽车停产可能达到409万辆。芯片供不应求

的状态,导致越来越多的芯片企业加入涨价行列,去年以来全球芯片市场价格已经多次上浮。

值得注意的是,为缓解“缺芯”问题,许多芯片企业纷纷扩大生产规模。日前,台积电宣布,今年预计建造5座晶圆工厂,资本支出将高达300亿美元。同时,芯片代工商格罗方德宣布将在新加坡建设晶圆厂,计划在2023年投产,工厂投资超过40亿美元。此外,三星首尔第二条晶圆生产线将在今年下半年运行。

芯片短缺带来了巨大市场

空间,也吸引了一些芯片研发巨头“下海”造芯。

英特尔近日宣布,将投资200亿美元在美国亚利桑那州新建两座晶圆厂,借此跻身代工业。目前,英特尔已获准投资100亿美元在以色列新建一座晶圆厂。

日前,闻泰科技安世半导体(Nexperia)宣布,将在未来12个月至15个月内投资7亿美元扩建欧洲晶圆厂、亚洲封装厂以及全球研发基地。预计到2022年中期,这项投资将使安世半导体在德国汉堡工厂

的产能提高20%。该晶圆厂目前每月生产超过3.5万片8英寸晶圆。与此同时,安世在曼彻斯特的功率器件工厂在2022年中期将产能从目前的每月2.4万片8英寸晶圆提高10%。

此外,博世集团近日宣布其位于德国的新晶圆厂落成,新工厂投资额约10亿欧元,是博世集团130多年历史上总额最大的单笔投资。据悉,博世集团的晶圆厂项目自2017年就已计划开工建设,原本是为了自给之需,但落成时间与汽车芯片短缺期巧合重叠,因此博世决定新工

厂的汽车芯片生产将于9月启动,比原计划提前了3个月。

根据国际半导体产业协会(SEMI)的最新市场研究报告数据显示,全球半导体制造商将于今年年底前启动建设19个新的高产能晶圆厂,2022年会再建10个。由此,近两年将有至少29个晶圆厂开建。其中,中国内地及台湾地区各有8个,美洲有6个,欧洲及中东有3个,日本和韩国各有两个。这些新建厂以生产12英寸晶圆为主,全部建成后,这29个晶圆厂每月可生产260万片晶圆。