



上半年电动汽车销量激增逾五成, 全年销量有望领跑全球——

# 欧洲电动汽车市场逆势扩容

■ 本报记者 黄珮

## 核心阅读

“如果欧洲甚至全球车企都开始发展电动汽车, 零部件的成本也会下降, 所以欧洲、中国的电动汽车产业的发展, 对全球新能源汽车产业链都是利好。”

## 车市 透视

## 关联阅读

### 上半年我国新能源汽车出口量翻两番

**本报讯** 在汽车出口低迷的当下, 新能源汽车出口增长成为一抹亮色。近日, 中国机电产品进出口商会(下称“机电商会”)发布的数据显示, 今年1—6月, 我国新能源汽车出口总量共计3.4万辆, 同比增长高达194%; 出口总金额为10.77亿美元, 同比增长超过300%。

在谈到新能源汽车出口实现逆势增长的原因时, 中汽协总工程师许海东认为, 一方面新能源汽车出口的基数较小, 因此更容易实现大幅增长; 另一方面则是得益于我国在新能源汽车领域的“先发优势”, 虽然疫情对全球经济造成了不利影响, 但各国对新能源汽车的需求仍然存在。放眼全球, 只有中国拥有品类齐全、性价比比较高的新能源汽车产品, 因此拉动了国内新能源汽车出口总量。

值得一提的是, 从出口地区来看, 我国新能源汽车也实现了新突破。据机电商会统计, 今年上半年, 欧洲是我国新能源汽车出口第一大市场, 总量为2.3万辆, 出口额共计7.6亿美元, 占比高达71.1%。其中, 以瑞典、挪威、荷兰为代表的西欧和北欧国家居前。“我国传统燃油汽车的重点出口地区仍集中在发展中国家, 新能源汽车进入发达国家市场意义较大。”许海东指出, 以新能源汽车产品作为“先头部队”, 对于后续中国品牌传统燃油汽车进军欧美发达国家也会有所帮助。

从中汽协统计的数据来看, 近两年来我国新能源汽车出口始终保持着高速增长势头。2018年, 我国新能源汽车共出口9000辆; 2019年, 我国新能源汽车出口量继续保持高速增长态势, 新能源乘用车累计出口约2.25万辆, 其中纯电动汽车累计出口1.17万辆左右, 插电式混合动力车型出口1.09万辆左右。(施芸芸)

近期, “世界第一电动汽车市场”头衔的易主, 在业内引发热议。数据显示, 今年上半年, 欧洲新能源汽车销量增速强劲, 同比增长55.1%; 而我国新能源汽车销量却同比下降了37.4%。

“据预测, 今年整个欧洲的电动汽车销售量会超过我国, 中国世界第一的电动车市场会被欧洲抢走。”近日, 宁德时代董事长曾毓群公开表示了对此事的担忧, “我们非常痛苦, 也呼吁政策制定者们, 不能起个大早, 赶个晚集, 不要让我们把基础设施全做完了, 人家欧洲却开始热卖。”

### 高补贴提振 欧洲多国新能源汽车市场

8月13日, 德国独立汽车分析师Matthias Schmidt发布的《欧洲电动汽车市场超过中国》显示, 2020年1—7月, 欧洲新能源汽车注册量达50万辆, 其中包括26.9万辆纯电动和23.1万辆插电混动车, 比同期中国电动汽车销量多出1.4万台。而彭博的一份报告也指出, 今年前6个月, 欧洲16个主要市场共销售约38万辆电动汽车, 发展势头十分迅猛。

“只要疫情不再反弹, 今年欧洲的新能源汽车销量就可能超过100万辆, 几乎是去年全年的两倍, 市占率从去年的3%增加到7%—10%。”欧盟相关组织European Alternative Fuels Observatory(EAFO)预测。

“今年以来, 欧洲市场的新能源汽车销量增长迅速, 与欧洲市场的消费环

境有关。一方面, 欧洲民众对新能源汽车的接受度较高, 充电设施完善; 另一方面, 欧洲近来对新能源汽车的消费补贴明显增加, 如法国、德国、英国均对个人消费者推出了相关补贴政策, 刺激车市的同时也推动经济复苏。”国务院发展研究中心市场经济研究所副所长王青指出。

而欧洲汽车制造商协会日前公布的报告似乎也证实了这一点。该报告显示, 截至目前, 欧盟27个成员国中已有26个国家制定了鼓励电动汽车产业发展的相关政策。其中, 法国在今年6月将私人购买电动汽车的补贴上限从此前的6000欧元提升至7000欧元, 同时推出以旧换新的长期方案; 德国则通过降低电价、加大相关基础设施投入等方式引导汽车领域的绿色消费, 并对电动汽车消费者和汽车制造商提供每辆最高9000欧元的购车补贴。

另外, 英国、意大利、西班牙等国也推出了包括减免购置税、增加用户补贴等行业扶持政策, 进一步刺激本国电动汽车市场发展。“在各项利好政策刺激下, 预计今年欧洲电动汽车总体市场份额有望达到7.5%。”上述报告预测。

### 补贴退坡、定价偏高等 影响国内销量

与发展势头迅猛的欧洲相比, 此前一直销量领先的中国电动汽车市场却在今年出现回落。中国汽车工业协会公布的数据显示, 今年1—6月, 我国新能源

汽车共销售39.3万辆, 同比下降37.4%, 连续十二个月出现负增长, 直至今年7月才重新恢复正增长。

“欧洲在增加补贴, 而我国的补贴在逐步退坡, 这必然会影响到销售。除此之外, 我国新能源汽车的基础设施建设现状也是新能源汽车产业市场化的短板, 因为现在很多电动汽车充电不便捷、充电设施建设不均衡等问题比较突出。”王青坦言, 上半年国内新能源汽车销量下滑主要有两方面原因, 一是整体汽车市场不振, 新能源汽车受到负面影响; 二是去年下半年是补贴退坡的分水岭, 补贴退坡后销量出现明显下滑。“但是, 7月国内新能源汽车的销售数据已转为正增长, 这个趋势与整个汽车市场的需求反弹相吻合。”

此外, 还有业内人士认为, 国产电动汽车定价偏高也是影响销量的因素之一。记者注意到, 目前传统燃油车的价格大多在10万元到20万元之间, 新能源汽车与之相比并没有太大优势。销量较高的新能源汽车也通常是中低端车型, 定价较高的高端车型销量则比较低迷。

“所以, 15万元到20万元之间的新能源车是主打产品, 价格再高的话, 除了有路权优势, 就没有其他优势了。”成都新能源汽车产业推广应用促进会秘书长范永军认为。

### 共同发力 助力产业链成熟

不可否认, 在中国补贴大幅退坡、新

能源汽车产业进入转型的关键时期, “绿色”政策及持续提高的补贴标准, 使欧洲仅用半年就超过了中国。但值得注意的是, 如此“重金”造就的“世界冠军”之路能否持续却是个问号。高补贴下, 后期的欧洲市场会不会遭遇“骗补”、结构性产能过剩等问题值得关注。

对此, 业内普遍认为, 后续欧洲市场会如何发展目前还不可知, 但从行业的整体发展趋势看, 由于电动汽车成本还无法和燃油车抗衡, 因此不论对于欧洲还是中国来说, 电动汽车都还未真正实现市场化, 行业的发展还有待探索。

“现阶段的关键任务是突破产品性价比以及电池技术; 同时, 还要开发简易或者更廉价的充电桩, 大幅提升消费者的使用便利性, 尤其要解决个人家庭用户的充电便捷性问题。”薛旭强调, 目前我国城市人口密度较高, 主要以楼房为主, 停车场紧张, 所以公共充电桩的建设也至关重要。

而在国家新能源汽车创新工程专家组组长王秉刚看来, 即使欧洲新能源汽车销量超过中国, 也不必大惊小怪, 因为在政府的鼓励下, 欧洲发展新能源汽车的态度已经从之前的观望转向积极, 这对全球的新能源汽车发展都是有利的。“如果电动汽车的发展方向能被全球汽车市场所接受, 那进一步证明我们发展电动汽车是正确的。如果欧洲甚至全球车企都开始发展电动汽车产业, 零部件的成本也会下降, 所以欧洲、中国的电动汽车发展, 对全球产业链都是利好。”王秉刚强调。

## 自动驾驶探路商业化应用

■ 本报记者 卢奇秀

日前, 大众出行与自动驾驶企业AutoX在上海无人驾驶示范区签订合作协议, 双方计划在上海率先开展自动驾驶的示范应用服务。这是自动驾驶公司与出租车企业的首次合作。

事实上, 近年来, 在封闭园区、末端配送、市政环卫、干线物流、自动泊车等场景陆续出现了自动驾驶车辆的身影。随着技术的进步, 自动驾驶汽车已经从实验室走向公开道路实地测试及商业化示范的阶段。

而行业的发展离不开盈利问题, 站在产业前沿的自动驾驶技术, 其盈利模式是怎样的? 预计何时能实现盈利?

### ■ 试水多场景应用

疫情期间, 无人配送车需求大增, 已进入小批量生产阶段, 有望成为“最后一公里”难题的解决方案。据了解, 京东、新石器、智行者等企业均部署过超过百余台无人配送车进行测试验证, 部分企业已经拿到商用订单。

在自动驾驶应用场景中, Robotaxi走在比较靠前的领域。文远知行首席运营官张力介绍, 截止到今年6月, 文远知行共完成260万公里的自动驾驶路测, 接待乘客超过8万人。“今年7月份我们拿到了广州纯无人驾驶的路测许可, 我们希望2021年能够在部分区域去掉安全员, 实现无人驾驶Robotaxi小范围的运营, 2023年可以在广州大部分区域实现全无人驾驶出租车的运营服务。”

在公交领域, 自动驾驶的需求也较为强烈。海梁科技董事长胡剑平介绍, 在公交

成本结构中, 司机占到了70%—80%的成本, “一套自动驾驶设备上百万元, 私家车不愿意购买这套系统, 但只要它的使用成本比司机成本低, 公交车就有这个需求, 而且需求强烈。”

自动驾驶最主要的目的是什么? 法雷奥中国首席技术官顾剑民给出的答案是安全, 同时提供更舒适的驾乘环境。“我们认为, 自动驾驶在结构化的道路环境, 比如高速公路更容易或者更早落地。对自动驾驶来说, 最有挑战的是城市道路路况, 在这个场景中有汽车、单车、行人, 还有其他交通参与者, 环境比较复杂, 这可能是我们最后攻关的一个场景。”

### ■ 实现高利润需满足两个条件

目前, 国内外已经开展了不同程度的自动驾驶商业化示范。一方面是掌握核心技术的企业, 选择在特定领域开展试运营服务; 另一方面, 一些国家和城市提出支持政策, 准许企业开展自动驾驶商业化应用的部署。比如Waymo已经开展自动驾驶网约车的试运营服务, 并开始尝试向乘客收取费用。

小马智行总经理莫璐怡认为, 现在自动驾驶技术还在飞速发展, 盈利的前提是自动驾驶能够实现无人化和规模化。“可以把驾驶员从驾驶位上撤出。规模化不是简单地做几辆车在一两个城市去运行, 而是从几个城市到几百个城市, 甚至到几千个城市推出自动驾驶的解决方案。只有达到了无人化和规模化, 自动驾驶技术才可能真正出现高利润的应用场景。”“载着安全员运营的模式不可能赚

钱, 人员增加了很多成本, 甚至还要亏钱。”张力同样认为, 单车盈利的前提是实现无人驾驶, “如果不能替代司机, 无人驾驶Robotaxi的商业模式是不成立的, 实现全无人驾驶是各家公司决定最后命运的关键。”

根据麦肯锡预测, Robotaxi每公里成本将不断下降, 与传统出租车成本相比将在2025—2027年之间达到拐点。与电动出租车相比, 自动驾驶出租车改造成本需控制在50万元左右, 二者基本持平。未来5—10年人力成本将会进一步升高, 而自动驾驶系统改造成本会逐渐降低。预计2025年左右, Robotaxi取消安全员并大规模部署后, 其成本优势将得到凸显。

### ■ 高成本是最大制约

成本高昂是困扰自动驾驶商业化的一大难题。以自动驾驶公交车为例, 现有技术方案及产业链尚不成熟, 使自动驾驶公交车成本没有降低到商用水平。仅激光雷达的平均售价就达5万元/个, 其使用寿命只有2年左右, 核心零部件的高成本也使得自动驾驶公交车造价不菲。

“要想实现自动驾驶, 就必须从应用和场景出发, 反向驱动技术与产品的创新。”中国工程院院士钟志华指出, 智能汽车在全球范围已进入快速发展期, 并呈现出四个趋势: 首先, 普通道路上的智能汽车聚焦量产; 其次, 智能汽车“出行服务”市场成为竞争起点; 再者, 基于高等级的自动驾驶在矿山、港口、园区物流等地成为商用车竞争布局的焦点; 此外, 业内合

作、跨界协调成为智能汽车整车开发的一个新趋势。

中国电动汽车百人会近日发布的《自动驾驶应用场景与商业化路径》指出, 从技术应用的难易情况以及受法律法规的影响

程度来看, 自动驾驶商业化应用路径将遵循先封闭后开放、先载货后载人的原则来选择商业化场景, 并先应用在限定场景下的封闭或半封闭区域。

## 关联阅读

### 武汉将建全国最大5G自动驾驶示范区

**本报讯** 9月3日, 从武汉开发区获悉, 今年, 国家智能网联汽车(武汉)测试示范区将进一步扩容, 新增第二批78公里5G自动驾驶开放测试道路。年内, 武汉力争基于5G的车路协同自动驾驶开放测试道路总里程突破100公里, 成为全国最大的5G车路协同自动驾驶示范区。

去年9月, 国家智能网联汽车(武汉)测试示范区揭牌, 一期28公里测试道路, 布局33个5G基站, 结合北斗定位系统, 成为全国最先进的V2X车路协同测试区域之一。目前, 已吸引东风、百度、海梁科技、深蓝科技、元戎启行、AutoX等自动驾驶企业进行测试, 时延仅5毫秒, 定位精度达到厘米级。

二期78公里开放测试路段, 将包括市政道路、四环线等, 涵盖环形路

口、交叉路口、桥梁、下穿通道、收费站等多种道路场景。目前, 设计方案已通过专家评审。根据规划, 武汉开发区将采用“5G+北斗”车路协同网络, 在道路沿线开通自动驾驶公交示范运营线路, 并布设物流末端无人派送、无人清扫、智慧停车等示范应用场景, 推动自动驾驶与智慧城市融合发展。同时, 组建Robotaxi自动驾驶车队, 探索自动驾驶商业运营。

与二期测试道路同步, 武汉开发区还将建设1300亩全功能、全气候、全场景的封闭测试场, 并联合全球顶尖自动驾驶仿真测试企业, 打造具备华中地区道路特征的场景数据库, 及详细测评体系的仿真测试平台, 形成“开放+封闭+仿真”三位一体的自动驾驶测试体系。(左艾甫)