



CEO 多次在公开场合提及大裁员激起争议

大众电动化转型 诱发裁员潮?

■ 本报实习记者 杨梓

面对全球车企电动化转型的浪潮,大众汽车集团 CEO 赫伯特·迪斯曾多次在公开场合表达了大众电动化转型的决心,但近期却因裁员言论引发争议。11月4日,迪斯再次强调,为保证大众电动化的竞争力,需要裁员。该言论一出,再次激发其与大众工会间的矛盾。

旨在应对特斯拉挑战、提高生产效率

其实,早在今年3月,大众就计划对德国工厂进行裁员,涉及4000多名员工,要求年龄较大的员工提前或部分退休。迪斯在大众第三季度财报会议上表示,如果大众主要工厂电动化转型慢,公司可能削减3万个工作岗位。虽然大众随后否认了迪斯所说的裁员计划,但却承认大本营沃尔夫斯堡工厂需扩大规模,以满足电气化车型产量的需要。

迪斯认为:“大众正面临来自特斯拉的挑战,需提高生产力同特斯拉竞争,措施将

包括裁员。”据了解,特斯拉在柏林的超级工厂将建成投产,在迪斯看来,它将直接威胁大众位于沃尔夫斯堡的工厂。此外,他还表达了对工厂效率低下的担忧。“特斯拉正在提高生产效率,其柏林工厂有望实现造一辆车仅需10小时,而大众的电动汽车工厂生产一辆车需30小时。”迪斯指出,大众明年应将效率提高到生产一辆车只用20小时,提效则意味着裁员。

大众工会对迪斯数次在公开场合发表的裁员言论颇为不满,认为他没有考虑到大众全球67.5万名员工的感受。“我们根本不能承受迪斯的计划。”大众工会主席丹妮拉·卡瓦洛表示。据悉,大众专门成立了调解委员会来讨论迪斯的地位与去留。

由此看来,作为世界第二大汽车制造商的大众,在电动化转型中面临不小的内部阻力。不过最新消息称,大众最大股东保时捷(Porsche SE)的控制者保时捷和皮耶希家族公开表态,将支持迪斯作出的关于大众转型发展的决定。“两大家族将继续支持迪斯,他们的立场没有改变。”保时捷新

闻发言人称。

电动化转型压缩用工需求

数据显示,电动汽车零部件总数是燃油车的30%,总装小时数比燃油车少30%,同时适配电动汽车的电池制造厂所需的劳动力只有燃油发动机制造商的20%。也就是说,生产电动汽车所需的员工远少于燃油车。今年9月,丰田汽车掌门人丰田章男“炮轰”日本关于通过纯电动汽车到2050年实现碳中和的计划,称若按该计划推进,到2030年,纯电动汽车可能让日本失去550万个工作岗位。

事实上,在燃油车时代占据统治地位的传统车企们,近年来都在为推动电动化转型而裁员。如早在2018年11月,为加速转型,通用汽车就宣布裁员1.47万人并关闭7家工厂;2019年11月,奥迪发布声明称,计划到2025年前裁员9500人,占员工总数的10.6%,通过裁员和工厂产能结构优

化,将在未来十年节省60亿欧元成本,以加快向电气化和数字化转型。随后,戴姆勒宣布,计划到2022年底在全球范围至少裁减1万个就业岗位,占其全球员工总数的3.3%,以缓解发展电动汽车和自动驾驶汽车的利润压力。

同期,宝马表示将通过减少员工奖励和其他薪酬方案的方式支持公司发展电动汽车;今年以来,为应对电气化转型,本田汽车启动了针对55岁以上、64岁以下员工的提前退休招募机制,使得公司可以有更多新鲜血液流入,推进员工换代;今年8月,福特汽车寻求通过自愿离职买断计划在美国裁掉近1000名员工,这也是福特汽车加速电动化转型的最新举措。

那么,传统车企裁员是否是电动化转型的必要一环?在北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔看来,车企电动化转型并非意味着一定裁员。“但大众等传统车企体量大,生产燃油车的规模也大,导致负积分较多,每年需向欧盟交大量罚款,因此转型就是通过减少燃油车销量,关停或改造部分生产线,以增加新能源汽车销量,但这会涉及工种变化,致使原来燃油车员工难以直接到新岗位任职。此外,新能源汽车工厂的自动化程度高,也不需要那么多员工。”

智能网联人才更受青睐

加快电动化转型主动裁员致不满,而不转型将可能被行业淘汰,需要跳出“舒适圈”的传统车企们正面临两难抉择。业内人士指出,在汽车新四化(电动化、智能化、网联化、共享化)转型中,车企传统动力总成相关岗位正受到冲击,裁员与人力缩减将蔓延至零部件供应商。

同时,随着电动化转型深入,车企人员结构在重塑,对智能网联人才的需求越来越大,但这部分人才在择业中更偏向互联网企业。“传统车企是劳动密集型企业,员工工资普遍较低。目前新造车企业普遍按互联网公司的行业标准来制定薪资,因此传统车企也要适当提高员工的工资标准,通过提高员工福利增加吸引力,尽可能避免员工跳槽,同时在管理等方面要更灵活。”张翔表示。

未来具备何种技能的人员才能在汽车行业立足?张翔认为,传统车企员工的技能相对单一,而转型中的车企往往需要员工具备多种技能,才能迎接电动化带来的挑战。“未来汽车行业要求的知识更加丰富,因此员工要终身学习,与时俱进,掌握更多满足企业发展需求的技能。”



Momenta 完成自动驾驶领域最大融资

累计超10亿美元,将用于加快无人驾驶规模化落地

■ 本报实习记者 杨梓

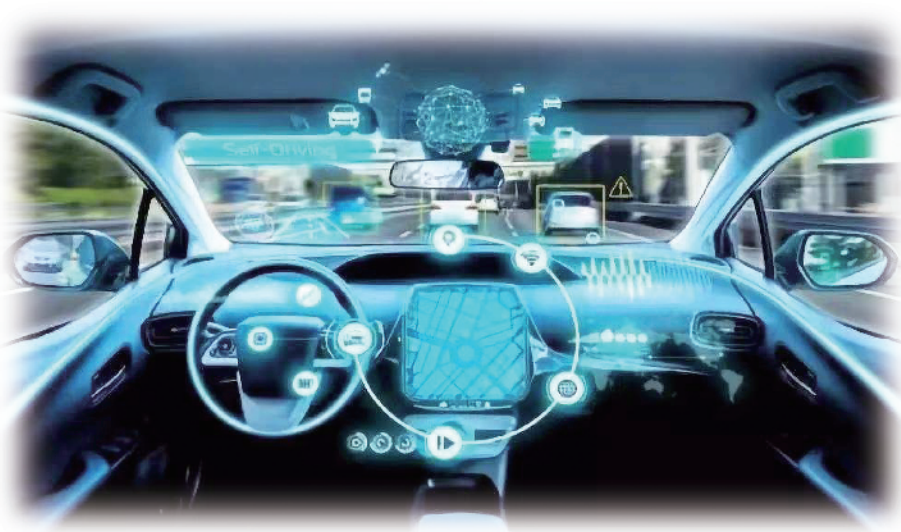
11月4日,自动驾驶公司Momenta(北京初速度科技有限公司)宣布完成超5亿美元的C+轮融资,至此其C轮融资金额已超过10亿美元,成为今年我国自动驾驶领域最大规模的融资。据了解,投资方包括上汽集团、通用汽车、丰田汽车、博世及知名投资机构淡马锡和云锋基金,同时,其他投资方包括梅赛德斯-奔驰、IDG资本、GGV纪源资本、顺为资本、腾讯和凯辉基金等。

凭借核心技术吸引众多车企投资

公开资料显示,Momenta成立于2016年9月,定位于打造自动驾驶大脑,核心技术是基于深度学习的环境感知、高精度地图和驾驶决策算法。在创立Momenta之前,该公司CEO曹旭东曾就职于微软亚洲研究院和高汤科技,积累了大量相关技术经验。

近年来,Momenta在与越来越多车企合作的同时,也获得车企的投资,如近期两笔投资分别来自上汽和通用汽车。今年9月15日,上汽宣布追加投资Momenta,双方将进一步深化在智能驾驶核心技术领域的战略合作,共同开发全栈智驾算法,推动L4级自动驾驶在国内落地。10月,Momenta获得通用汽车3亿美元投资,将用于加速开发下一代自动驾驶技术。通用汽车执行副总裁兼通用汽车中国总裁柏历表示:“中国拥有全世界最快接纳电气化和自动驾驶技术的消费群体,与Momenta的协议将支持通用汽车加速为中国消费者量身定制下一代解决方案。”

Momenta一直秉承“两条腿”战略方案,即定位L2的自动驾驶产品Mpilot和L4级别完全无人驾驶产品MSD。上汽方面表示,投资Momenta是因为其拥有“飞轮”核心技术优势,有潜力面向全球提供行业领先的自动驾驶方案。据了解,“飞轮”指利用Mpilot数据驱动MSD发展的技术机制。此外,上汽还透露,旗下高端品牌智己汽车将搭载Momenta的自



动驾驶方案,并预计智己L7初期可实现L2+,后续会通过OTA(在线升级)迭代至更高级别。

无人驾驶出租车已在上海、苏州运营

目前Momenta在北京和苏州分别有研发中心、产品工程团队和测试车队。其实,早在2019年底,Momenta就着手推动L4级别自动驾驶技术落地;2020年6月,Momenta在苏州拿到江苏首个无人出租的运营牌照,车队命名为“Momenta go”。

Momenta政企事务高级总监马琛此前表示:“我们要解决两件事情,一是算法要好,二是积累的里程足够多。这些都需要很多资金投入,其中成本主要有两部分:研发成本,解决技术问题;数据成本,积累测试里程。”他进一步介绍,Momenta从2020年开始运营,目标是到2024年实现单车盈利,推动技术和运营覆盖更多地区。

据了解,Momenta和上汽合作的Robotaxi(无人驾驶出租车)今年先在上海、苏州两地运营,计划2022年7月进入深圳。

融资为自动驾驶商业化铺路

据亿欧智库统计,自2021年初至10月底,中国自动驾驶赛道已有约70起投融资,总金额达661亿元,远超2020年436亿元的投资总额。

随着汽车智能化快速发展,自动驾驶公司正扮演越来越重要的角色,各大车企也纷纷加快投资自动驾驶的步伐。如宇通集团连续两次投资自动驾驶初创公司文远知行,丰田领投小马智行的B轮融资……同时,在自动驾驶领域,Momenta也有不少对手。如图森未来完成超10轮融资,并于今年4月在美国上市,市值一度超过百亿美元;小马智行完成7轮融资,总金额超11亿美元,且估值迅速飙升……

对于本次完成超5亿美元的C+轮融资,曹旭东认为,融资将用于快速推进无人驾驶规模化落地。事实上,虽然自动驾驶市场前景广阔,热度持续攀升,但从产品开发到落地验证,被消费者接受,仍需一段时间。目前,自动驾驶已驶入下半场,谁能率先实现量产商业化,才能在市场竞争中占据有利位置。



关注

今年新能源汽车销量有望突破300万辆

本报讯 记者卢奇秀报道:11月10日,中国汽车工业协会披露的数据显示,10月,新能源汽车产销分别完成39.7万辆和38.3万辆,同比均增长1.3倍;1-10月,新能源汽车产销分别完成256.6万辆和254.2万辆,同比均增长1.8倍。中汽协方面表示,今年新能源汽车形势向好,年销量有望突破300万辆。

从细分车型来看,10月,纯电动汽车销量为31.6万辆,同比增长1.3倍;插电式混合动力汽车销量为6.8万辆,同比增长1.5倍。随着新能源汽车需求不断增长,今年已连续多月出现销量倍增的情况。统计数据显示,今年前10个月,纯电动汽车销量为210.5万辆,同比增长1.9倍;插电式混合动力汽车销量为43.7万辆,同比增长1.4倍。

在销量持续攀升的背景下,新能源汽车市场渗透率继续向20%冲击。10月,国内新能源汽车市场渗透率达16.4%,其中新能源乘用车市场渗透率达18.2%。今年前10个月,新能源汽车渗透率已提升至12.1%。

中汽协副总工程师许海东指出,不仅是一线城市,农村地区的新能源汽车接受度也在持续提升。随着产品成熟和成本下探,新能源汽车性价比优势吸引了更多消费者关注。此外,智能化、网联化等技术应用也让新能源汽车在年轻群体中受欢迎。

新能源汽车市场的快速发展,直接带动动力电池装车量攀升。10月,我国动力电池装车量达15.4GWh,同比增长162.8%,其中三元电池装车7.0GWh,同比增长104.3%;磷酸铁锂电池装车8.4GWh,同比增长249.5%。1-10月,我国动力电池装车量累计达107.5GWh,同比累计增长168.1%,其中三元电池装车量累计达54.1GWh,占总装车量的50.3%,同比累计增长100.1%;磷酸铁锂电池装车量累计达53.2GWh,占总装车量49.5%,同比累计增长316.4%。

此外,中国充电联盟的最新统计数据,10月新增公共充电桩1.8万台,同比增长59.4%。前10月,充电基础设施增量为57.2万台,其中公共充电基础设施增量同比上涨69.8%;随车配建充电设施增量同比上涨147.0%。截至10月,全国充电基础设施累计达225.3万台,同比增加50.4%。

车用半固态电池或成主流

本报讯 实习记者姚美娟报道:SES创始人兼CEO胡启朝日前表示:“SES最开始研发的是全固态电池,但现在已放弃全固态金属技术路线,选择(固液)混合金属路线。”这是继浙江锋锂、卫蓝新能源等电池企业后,又一家电池企业将研发重点从全固态电池路线转向能更好兼容现有液态锂离子电池产业链和制造工艺的固液混合电池上。

据了解,目前全固态锂电池尚未完全解决循环中固固界面接触及体积膨胀的问题,材料体系、生产工艺、应用技术不成熟,尚未形成供应链,也未经充分验证,短期内无法实现量产,因此不少从固态电池技术起步的电池企业退而求其次,将前几代电池产品定位为固液混合电池。

“固态电池导电率还没有达到液态电池的水平,所以采取折中的办法,也就是固液混合的电解质,或者说是半固态电池,业内大部分企业的固态电池研发都处于这一阶段。”国轩高科高级副总裁徐兴无表示。

浙江锋锂新能源科技有限公司总经理许晓雄认为,未来几年,固液混合锂电池将是车用动力电池主要趋势之一。“(混合态)对现有锂离子电池产线没有特别大的颠覆,混合固液也适合采用软包叠片的路线,且装配与现在的软包液态有极大的兼容性,可能超过80%,剩下20%可以通过改造生产线解决,不需要大的颠覆就能实现规模化、自动化和高效量产。”业界普遍认为,全固态电池可能在2030年后实现量产。

此外,新能源及智能网联汽车独立研究者曹广平还认为,目前日本、美国相关企业及机构并没有放弃全固态电池的研发。无论产业化还是前瞻技术布局,完全放弃任何一个路线都可能存在风险。“产业内外不要过于纠结‘电池是否为固态’,针对现实应用的综合平衡和真实进步才有市场要求。”