

挑战与机遇并存的一年

2021 年度汽车行业大事件盘点

不平凡的 2021 年已成过去。在过去的一年中,新能源汽车产销量再创新高,跨界造车愈演愈烈,芯片短缺困扰依然挥之不去……2021 年的汽车行业挑战与机遇并存,中国汽车产业由量变向质变的进化之路坚定不移。

“碳中和”成行业新课题

自“做好碳达峰、碳中和工作”作为 2021 年的重点任务之一后,如何实现“碳中和”目标也成为了汽车圈内热议的重点话题。

目前,业内共识是通过鼓励发展新能源汽车,来实现汽车行业的碳达峰、碳中和。目前,不少企业如奔驰、宝马等都提出了“汽车全生命周期可持续发展”的理念。专家认为,在中国当前发电能源结构的基础上,从石油开采到汽车报废的全生命周期过程中,电动车比燃油车更能实现碳减排。而随着未来可再生能源发电比例进一步扩大,电动汽车在降低碳排放上的优势会更加明显。

毋庸置疑,新能源汽车对降低汽车碳排放的作用立竿见影,但汽车的二氧化碳排放不仅仅只存在于使用过程。从汽车全生命周期的角度看,汽车生产和汽车回收过程的二氧化碳排放同样十分可观。一辆真正干净的绿色车应该是从生产、使用到回收,都能满足可持续发展需求。

三孩政策刺激七座车市场

三孩政策出台,映射到汽车市场,便是关于七座车型破局将迎来新窗口期的讨论成为了热门话题。不少汽车厂商也在今年发力七座 SUV 市场和 MPV 市场,广汽丰田第四代汉兰达、赛那和起亚嘉华以及北京现代库斯途相继上市。

国家出台三孩政策会使车市需求更多元化,对车市来说是结构性增长的机会,对汽车消费肯定有促进作用。但七座车市场份额较为饱和,近年来一些七座 SUV 车型表现并不尽如人意,途昂、锐界、昂科旗、广汽传祺 GS8 的销量表现都呈现了一定程度的下跌,唯有汉兰达保持销量坚挺状态。MPV 市场目前相对来说还是一片蓝海,除了别克 GL8 一骑绝尘外,其它车型尚无突出表现。

跨界造车愈演愈烈

今年以来,国内外市场再次掀起“跨界造车热”,不同领域行业的巨头纷纷入局新能源汽车,自动驾驶与智能网联领域跑马圈地,小米、360、富士康、创维先后入局,2021 已然成为“全民造车年”。但值得注意的是,早有地产、家电、白酒等实力企业率先试水入局,但多数尝试以“翻车”收场。

当前新能源和智能网联汽车产业正处于快速发展阶段,科技巨头入局不失为一个好时机,新巨头的加入也能给其市场价值和公司估值带来想象



空间。但智能化赛道经历年狂热追逐,市场已经逐渐开始理性,跨界造车也面临规模挑战和品控难题。造车也并非想象中简单,倒在量产前夜的赛麟、博郡,以及烧掉上百亿元后黯然离场的拜腾汽车都是惨淡的案例。

芯片短缺影响终端交付

从去年以来,全球汽车产业发展就开始面临芯片短缺难题,众多汽车厂商都因芯片短缺而陆续减产或暂停部分车型的生产,终端交付也因此受到影响,很多热门家用需要等待几个月才能提车。由于芯片短缺,行业机构预测 2021 年全球汽车产量将减少 390 万辆,降至 8460 万辆。

在缺芯阴霾笼罩下,中国车市也较为低迷,此前的“金九银十”表现也未达到预期。但从公布的车企零售数据来看,每月同比销量是有稳步爬升的,这也反映出芯片供应紧张正在逐步得到缓解。同时,对汽车行业因为缺芯而引发的一系列炒芯乱象,国家层面也开始出手整治,这也能在一定程度上缓解市场的芯片短缺情况。

汽车驾驶自动化分级引关注

去年 8 月份,某企业高管驾驶蔚来 ES8 汽车,在高速路上开启自动辅助驾驶功能(NOP 领航状态)后,发生交通事故不幸去世。此事引发了舆论对汽车驾驶自动化分级以及车企如何宣传自动驾驶功能的关注。

在智能汽车保有量不断增加的当下,安全问题仍是诸多厂商交付的“暗礁”。安全始终是自动驾驶行业第一道且最重要的一道红线。车企作为生产者与销售者,必须停止模糊自动驾驶级别限定、夸大宣传等行为,并进一步强调对用户的安全教育,让其对智能辅助驾驶掌握正确的认知和使用方法。而从目前国内的法律法规大环境来看,尽管我国已经将汽车驾驶自动化分级,但相关安全标准仍然不太完善。

新能源汽车市场大爆发

2021 年,新能源汽车的渗透率大幅提升,替换油车的步伐显著加快。数据显示,截至 11 月,新能源汽车的渗透率达 12.7%,相比年初 5.4% 的水平实现翻倍增长。

专家认为,2021 年新能源汽车市场迅猛增长有着坚实基础。随着性能提升和成本下降,新能源汽车市场正由政策驱动向需求驱动转变。新能源汽车市场经过 2021 年的狂飙突进后,未来增长潜力仍然巨大。一位车企高管表示,中国车企提供的电动车产品已从性能、使用成本等方面全方位超越了传统燃油车。

值得注意的是,2021 年新能源汽车市场迅猛增长是在“缺芯”背景下取得的,随着“缺芯”状况缓解,被压抑的需求有望得到充分释放。

中国汽车销量将突破 2600 万辆

日前,中汽协预测 2021 年中国汽车销量将突破 2600 万辆。其中,新能源汽车销量有望达到 340 万辆,同比增长 1.6 倍,中国汽车出口有望超过 200 万辆。

“供给受到约束,消费仍有空间;新能源车倍增,出口汽车暴涨”中国机械工业联合会执行副会长陈斌用了 16 个字来概括过去一年中国汽车市场的特点。今年 6 月以来,新能源汽车月销量连续刷新历史记录,渗透率不断提升。业内专家为,新能源汽车市场化进入爆发式增长新阶段,已由过去的以政策驱动为主转向了市场驱动。

对于 2022 年的市场,中汽协预测汽车总销量将达 2750 万辆,其中新能源汽车将达 500 万辆,同比增长 47%。 本报记者 王力

河北省第二届“冀车秀” 线上线下购车季 暨汽车下乡活动启动

本报讯(记者 王素霞)为了进一步优化汽车消费环境,深化汽车销售领域的放管服改革,激发汽车市场活动和内生动力,1月6日,由河北省商务厅指导,河北省汽车文化协会主办的河北省第二届“冀车秀”线上线下购车季暨汽车下乡活动启动仪式在河北华菱丰汽车贸易有限公司举行。

据了解,河北省第一届冀车秀线上线下购车季暨汽车下乡活动已经圆满结束。在 2021 年,线上为 150 多家汽车销售企业搭建了网上汽车展厅,实现我市汽车网上经营模式的创新,引领汽车电子商务新发展;线下组织策划了百余场系列活动,重点开展汽车下乡、汽车进大型企业、汽车进社区、汽车县域巡展等活动,拉动了河北省经济增长;设立专项资金发放汽车消费券,增加汽车销售企业的信心,提振了河北省消费市场。

据主办方介绍,河北省第二届“冀车秀”线上线下购车季暨汽车下乡活动将进一步整合销售渠道,策划更多的汽车进企事业单位、工厂、社区、商超以及各县市、区的活动;同时将优选 20 多家品牌汽车销售企业通过现场连线、粉丝互动等形式组织线上直播活动,进一步加快车展活动与数字技术、旅游休闲、特色产业、文化创新等相关产业的深度融合,为各汽车经销商提供更广阔的营销渠道,促进河北省经济增长。

冬天开车要不要“热车”

冬天在启动车辆的时候要不要“热车”?这个问题一直都有不同的答案。那么,我们在冬天开车的时候怎么做才对爱车更好呢?

在冬天开车的时候,有一大部分人习惯启动车辆后就走,不管是冷还是热。由于冬天温度过低,在长时间停车之后,机油会沉到底部,可能也会有些凝固,如果我们刚启动车辆就走,时间长了,车上的零件在第一时间得不到机油的润滑,很可能让发动机出现问题,这样的做法就是在毁车。

如果直接启动不行,那么就是要“热车”了,一部分人会在原地“热车”三到五分钟,他们认为在冬天开车一定要“热车”。在以前汽车技术还没有这么好的时候,大家都会原地“热车”几分钟,但是现在的汽车技术明显进步了,如果还是热车那么长时间也会很毁车,不仅费油,还浪费自己的时间,对发动机也有不好的影响,造成积碳增多。

那么我们怎么“热车”才是正确的呢?其实我们“热车”的时候只需要 30 秒到一分钟的时间,也就是说自己上车之后先启动车辆,可以再调座椅,系安全带,这个时间大概就可以了,也可以自己把握时间,就是发动机在怠速工况下的转速达到 1000 转左右就可以开车了。

还要注意一点,就是我们在刚启动车辆的时候,要匀速低速开车,等到车上的油温和水温正常了,就可以正常驾驶了。

新华网

今年新能源汽车补贴 退坡 30%

日前,国家四部委发布了《关于完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》。根据该通知,2022 年,新能源汽车补贴标准在 2021 年基础上退坡 30%。城市公交、道路客运、出租(含网约车)、环卫、城市物流配送、邮政快递、民航机场以及党政机关公务领域符合要求的车辆,补贴标准在 2021 年基础上退坡 20%。

通知显示,为保持新能源汽车产业良好发展势头,综合考虑新能源汽车产业发展规划、市场销售趋势以及企业平稳过渡等因素,2022 年新能源汽车购置补贴政策于 2022 年 12 月 31 日终止,2022 年 12 月 31 日之后上牌的车辆不再给予补贴。同时,继续加大审核力度,做好以前年度推广车辆的清算收尾工作。 中国经济网