

多国力促汽车业复苏 自救与政府支持措施并重

德国智库伊弗经济研究所近日发布报告称,德国汽车业的发展预期指数,已由4月的负89点提升至9月的负19点。图为近日,一名工人在位于德国茨维考的大众汽车工厂检查准备下线的汽车。

随着疫情防控措施日趋常态化,众多车企纷纷复工复产,一度遭到破坏的汽车产业链供应链逐步修复。与此同时,多国政府出台相关扶持措施,众多车企也纷纷加大研发投入,以适应汽车产业清洁化、电动化、智能化的新趋势。

近期,多国汽车市场显露复苏迹象。根据最新数据,9月份,韩国汽车生产、消费、出口均实现增长,其中出口同比增加14.8%。意大利汽车销量实现了今年以来首次增长,增幅为9.5%。德国新注册车辆26.5万辆,同比增长8.4%,迎来今年首次反弹。特别是中国市场需求迅速复苏,带动了众多跨国车企在华销量稳步攀升。

汽车业初现微弱复苏迹象
欧洲各国汽车厂和销售商自6月以来陆续恢复运营,汽车行业开始呈现微弱复苏迹象。

德国智库伊弗经济研究所近日发布报告称,德国汽车业的发展预期指数,已由4月的负89点提升至9月的负19点。德国汽车进口商协会发表声明称,德国市场已从上半年的大幅下跌中逐步恢复过来。据该机构报告,德国9月私人购车量增长了18%,商业运营车的销售量增长了3.5%。

根据德国联邦汽车交通局统计,9月德国新注册车辆26.5万辆,同比增长8.4%。大众、宝马、戴姆勒等车企9月营收均呈现增长态势。此前,大众集团已宣布终止在德国工厂的短时工计划,约2万名时薪工人将恢复

正常工作时间,宝马同样大幅减少了短时工。

随着国内疫情的稳定、海外工厂的陆续开工以及各类支持措施逐步奏效,韩国汽车业近期呈现逐步恢复势头。据韩国各大车企10月5日公布的销售数据,现代汽车、起亚汽车、韩国通用、雷诺三星、双龙汽车五大整车厂商9月全球销量同比增加0.9%,达到70多万辆,创下今年以来首个单月同比增长纪录。

中国市场需求迅速复苏带动众多跨国车企在华销量稳步攀升。丰田汽车8月在中国的销量增长27.2%,自4月以来连续5个月超过去年;本田汽车今年8月在中国的销量同比增长19.7%。《日本经济新闻》称,在全球汽车行业因疫情而受到打击的背景下,中国市场率先反弹,日本厂商将抓住中国市场的机遇加快复苏步伐。

根据德国睿睿适咨询公司的数据,在中国市场迅速恢复的带动下,德国车企在中国的业务蓬勃发展,与去年同期相比,宝马业务量增长45%,奔驰增长19%,奥迪增长18%。“全球汽车行业的乐观迹象来自中国,与中国有紧密联系的车企都实现了业绩大幅反弹。”德国杜伊斯堡-埃森大学汽车研究中心主任费迪南德·杜登赫费尔说。

自救与政府支持措施并重
尽管汽车业出现微弱复苏,汽车市场整体需求依然低迷。不少车企继续加大裁员、技术改造等措施力度。

目前,德国汽车行业直接雇用约80万名员工,加上电气工程和金属生产等上下游供应商,雇员总数可达93.6万。疫情发生以来,汽车行业近60%的员工从事短期工作,未来也面临大量裁员风险。德国《汽车周

刊》援引专家数据预计,今年德国汽车业或将裁员10万人。

据意大利媒体报道,意政府于8月1日开始的刺激计划促进了汽车销售。根据意大利补贴政策,用10年以上旧车置换低排放新车,可获得3500欧元补贴,新能源车的购置补贴更是高达8000欧元。

疫情期间,韩国多个车企的海外及国内工厂被迫停工,汽车产量和出口大幅下滑。为帮助车企摆脱困境,韩国政府及车企积极采取措施应对挑战。

韩国中央和地方政府以及整车厂商联手设立5000亿韩元(1美元约合1140韩元)规模的担保基金,用来扶持中小型汽车零件供应商,以维护产业链畅通。韩国政府提前购买公共部门所需汽车并预付70%的款项,还将3月至6月的汽车个别消费税下调70%,以刺激汽车消费。

现代汽车集团1000余名高管自愿降薪两成,为企业分担困难。在日本本土及海外工厂陆续停摆后,日产、马自达、三菱均实施了裁员计划。为整合内部人力资源,三菱汽车(泰国)公司启动“自愿辞职项目”,针对工龄超过一年但不超过54岁的全职员工实施裁员政策,根据员工的年龄和工龄进行薪资补偿。

积极顺应产业发展新趋势
疫情防控期间,各国政府和车企开始思考未来汽车产业的发展方向,积极顺应汽车业发展新趋势。

韩国政府将“未来汽车”列入国家三大重点培育产业。为此,韩国未来五年计划投资20.3万亿韩元推广电动车和氢能汽车、对老旧柴油车进行提前报废或加装过滤装置,帮助汽车产业结构调整与绿色转型。韩国

产业通商资源部发布的数据显示,今年1月至6月,韩国电动汽车出口同比增长81.9%;氢燃料电池汽车出口同比增加67.7%;插电式混合动力汽车出口同比增加26.2%。

分析认为,全球汽车产业将加速向清洁化、电动化和智能化转型。车企纷纷计划加大研发投入。现代汽车计划力争到2025年实现电动汽车销售100万辆、全球市场份额升至10%以上。丰田、本田和马自达计划继续加大对氢能源汽车、智能汽车的投入。已经推出氢燃料电池汽车量产车型的丰田正在全力研发氢燃料电池商用车。

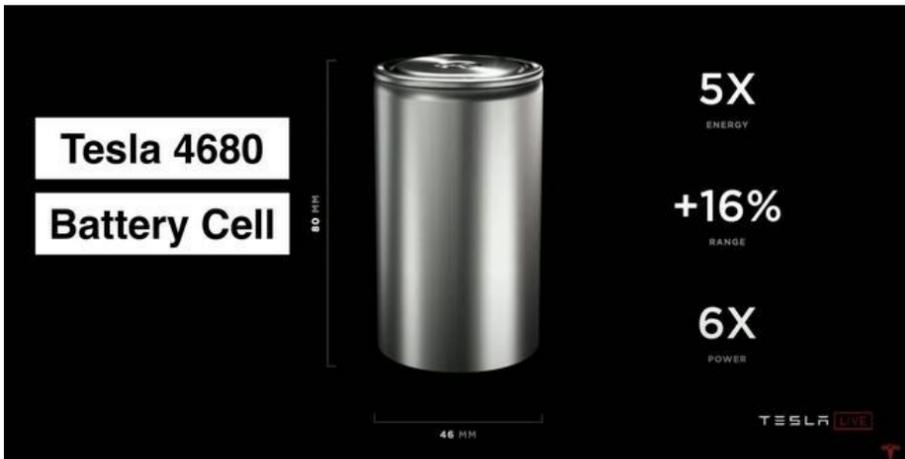
10月7日,欧洲议会正式批准全新的《欧洲气候法》草案,进一步加大了温室气体减排力度,为汽车业转型提供了更大动力。根据欧洲汽车制造商协会的数据,今年第二季度,电动汽车已占到欧盟汽车总销量的7.2%,而去年同期仅为2.4%。

9月,德国、英国、法国、挪威、瑞典、葡萄牙、意大利、瑞士、西班牙九国电动汽车销量继续上升,注册量合计13.3万辆,同比上升195%。

9月底,大众集团发布声明说,计划到2024年与其中国合作伙伴一起,在中国电动汽车领域投资约150亿欧元。大众计划在5年内在中国市场推出15种新型电动汽车。宝马集团宣布,其电动SUV车型iX3将由华晨宝马汽车公司在沈阳的工厂独家生产,并向全球供货。

费迪南德·杜登赫费尔说,疫情导致全球汽车市场萎缩,企业销售额骤减,积极拥抱新趋势将给汽车业发展带来新机遇。“必须加大各国间合作力度,才能弥补疫情造成的损失,并在疫情后实现快速发展。”

特斯拉电池研究新成果公布 1.5万次充放电循环或200万英里



特斯拉电池研究专家杰夫·达恩(Jeff Dahn)及其实验室稍早之前的100万英里锂离子电池已经为广大电动车迷们津津乐道,引发了新型电池化学和电池寿命的广泛讨论,或将成为电动车走进寻常百姓家家族的关键之匙。这位被广泛认为是锂离子电池先驱者的科学家刚刚发布了新的电池测试结果演示,表明电动车锂离子电池可持续超过

15,000个充放电循环或相当于行驶200万英里(350万公里)。

在新的演示中,达恩讨论了100万英里锂离子电池的后续测试结果,其中一些电池经过3年多的测试,进行了10,000多次充放电循环,他希望这些结论成为锂离子电池新标准,树立新电池技术基准。按照达恩的说法,这些电池应用于中型纯电动车能够行驶

超过350万公里或200万英里。

达恩根据不同的放电深度(即充电前电池的放电百分比)展示了最终的结果,表明锂离子电池在经过多达15,000次充放电循环后性能也保持的非常好(如下图)。值得一提的是,当电池容量在25-50%之间放电时,容量几乎不会衰减甚至没有衰减,这样的放电深度实际上是大多数人使用汽车的方式。

平均而言,美国车主每天使用纯电动车行驶里程少于30英里,拿续航里程超过300英里的特斯拉纯电动车来说,每天通勤30英里,平均每天充电70-80%,这样的情况下,电池不会出现衰减甚至没有衰减。

换句话说,这些电池实际上可以永久使用或比汽车的实际使用寿命更长,因此达恩提出了一个问题:我们实际上是否需要那么好的电池?不过,特斯拉首席执行官埃隆·马斯克(Elon Musk)一直强调电池的影响,他计划为robotaxis配备这些电池,充放电循环可行行驶超过100万英里,称电池利用率将比汽车高得多。过去,马斯克还提到,对于其他特斯拉计划(例如Powerwall、Powerpack和Semi电动卡车)而言,更长寿命的电池至

关重要。

此外,达恩还认为,这些全新超耐用电池对启用V2G车辆回馈电网功能很有用。过去,由于电池寿命的影响,特斯拉一直不愿让车主使用车内的电池回馈电网电量,新电池将很好地解决这些问题。有趣的是,特斯拉的顶级工程领导者之一德鲁·巴格利诺(Drew Baglino)最近提到,未来的特斯拉汽车将配备双向充电器,以实现V2G或V2X车联网的所有技术。

值得注意的是,达恩还简短地评论了特斯拉电池日,认为特斯拉正在以光速前进,扩大工厂,未来储能设备和电动车需要tWh级别的电池容量。

实际上,特斯拉电池日没有太多提及长寿命,更多的是集中在成本和规模,但是特斯拉正在对电池寿命进行重大改进,其中许多应用似乎都来自达恩团队。

与往常一样,达恩没有透露特斯拉是否应用或者何时应用上述这些电池新研究成果,但是随着特斯拉大张旗鼓地开始自行制造电池,特斯拉未来的4680新电池如果出现200万英里的寿命,也不是什么奇怪的事情。

丰田、日产、本田都中招! 安全带不达标 200万辆汽车或被召回

据报道,汽车零部件厂商“日本均胜安全系统公司”,对部分在强度测试中没有达标的安全带进行了数据篡改。日本均胜的官网信息显示,包括丰田、日产和本田在内,有10家日本车企使用了该公司的产品。

日本媒体15日报道称,据国土交通省预测,仅日本国内可能就有900万条安全带不达标,涉及大约200万辆汽车。

日本东京市民:像安全带、安全气囊这些关乎人身安全的产品,如果质量有问题,一旦发生交通事故时非常危险,希望相关企业尽快改正,不要害人害己。

日本均胜安全系统公司今年4月通过内部举报发现了篡改数据问题,目前正在对过去20年的产品数据展开调查。另外,有媒体报道称,问题产品还包括儿童安全座椅中使用的安全带。

日本均胜表示,目前还没有确

认因安全带断裂引发的伤亡案例。日本国土交通省已要求公司就违规情况以及产品安全性尽快提交调查报告,并已通知各家车企为大规模召回做好准备。

针对这次数据篡改事件,日前,日本国土交通大臣表示,他认为短期之内继续使用这些安全带不会产生问题,但会尽快查明真相,并采取相应措施。

日本均胜安全系统公司的前身是日本高田公司,此前曾因气囊安全问题导致多起死伤事故,并在全球范围引发了涉及1亿辆汽车的大规模召回事件。

2017年,高田公司因巨额负债而宣告破产。之后,该公司除气囊以外的其他业务被别家公司收购,并更名为日本均胜安全系统公司。目前,这家公司是日本国内最大的安全带供应商,市场占有率达到四成左右。

