



// 新能源车 // 智能网联 // 治霾减排 // 共享汽车 //

聚焦两会汽车产业热词



刚过春节,全国两会就来临了。与历年一样,作为关系国计民生经济支柱的汽车产业理所当然成为风向标。业界普遍猜测:新能源车、智能网联、自主品牌、国企改革、共享汽车及治霾减排等将成为两会广为关注的汽车产业热词。

热点一【新能源车】

近年来,在国家政策的支持下,新能源汽车产业迅速升温并成为十三五规划的重中之重。2017年,在车市整体陷入低迷的状态下,我国新能源汽车产销双双获得50%以上的高增长,成为名副其实的增长引擎。2018年将成为新能源汽车发展的重要时间窗口,预计销量将达到100万辆,而事实上,新能源汽车的销量始终不可预测。随着2018年双积分政策的推出,在有望拉升整体销量的同时,补贴政策的逐步退坡也将对市场起到反作用。今年,新能源汽车企业将迎来成本压力,产业链将会进行新一轮的博弈。

从总体看,目前我国新能源汽车产业仍然处于“政策导向”阶段,在产品本身的发展逐步摆脱政策依赖之后,还有哪些方面的政策是从从业者应该重点关注的呢?这有待在本届两会上寻求答案。

热点二【智能网联】

目前在我国,从国家层面到企业层面,无不把智能网联汽车列入头等发展计划。在去年末的广州车展上,众多智能网联新车的集体展示成为亮点,智能网联汽车正一步步从梦想走向现实。据预测,至2020年,智能网联汽车市场的规模可达到1000亿元以上。然而,对于智能网联汽车的研发而言,法律法规政策一直是整个行业关注的重点。

现阶段我国自动驾驶技术之所以落后于美国,主要原因

归结于我国在自动驾驶路测方面的法律缺失。与其他各国的测试规范进行对比后不难发现,我国的相关政策在某些方面依旧需要进一步完善和量化。自动驾驶路测法规整体经历着从实践到经验、从僵化到灵活、从片面到系统、从保守到开放的过程,期望上述问题能够在2018年两会的讨论中得到解答。

热点三【自主品牌】

近两年来,我国自主品牌汽车进步显著,特别是经过2017年的发展,自主品牌除了整体市场占有率提升、技术水平提高外,吉利、上汽、广汽和长城的领先局面也同时形成。自主品牌的这一轮崛起和SUV市场的表现直接相关,但从各大品牌的产品投放来看,自主品牌在紧凑型SUV和小型SUV细分市场的布局已经完成。2018年,大众等合资车企也开始推出紧凑型 and 小型SUV,这对于自主品牌来说,难言乐观。另外,在自主品牌中,长安、长城、吉利的年销量已经超过100万辆,其中长城和长安在跨越百万辆门槛的时候,都遇到过体系问题,主要依靠营销发力实现快速成长的吉利会不会遇到呢?更为共性的问题是,在高质量发展阶段,自主品牌的技术能否持续提升?如何提升?都将成为出席两会的汽车界人士深入探讨的共同话题。

热点四【国企改革】

多年的汽车行业管理体制随着市场发展显露的弊端,已成为我国汽车产业发展的无形束缚。无论是在兼并重组、汽车销售、税收分配抑或是在标准法规、长效政策、考核标准等诸多方面,都存在亟待改变的地方,说明汽车行业的体制改革和配套机制完善已经成为当务之急。纵览刚刚过去的

2017年,改革无疑已经渗透到了国有汽车企业中。另一方面,政策的鼓励和支持,也使汽车业的改革进一步触及核心。去年6月,发改委、工信部联合发布的《关于完善汽车投资项目管理的意见》明确提出,要加快国有汽车企业和改革步伐,鼓励企业兼并重组和战略合作。今年年初,中国一汽、东风汽车、长安汽车三家汽车国企签署了战略合作框架协议,被业界视为汽车企业重组的前奏。2018年,汽车业国企改革如何向深度推进并触及中枢,将在两会上求得共识。

热点五【共享汽车】

相比于传统的出租车和网约车,共享汽车借助互联网实现快速周转,能将车辆的利用率发挥到最大,同时满足车主的自驾需求。在出行生态圈概念的催化下,巨头们纷纷入场,主机厂、租车公司等努力布局出行产业链。罗兰贝格发布的《2018年中国汽车共享出行市场分析预测报告》指出:2018年中国汽车共享用户直接需求将快速增长至每天3700万次,市场容量也将有望增长至3800亿元。虽然共享汽车的前景被一致看好,但还存在诸多待解的问题,成本、盈利、安全、停车位、充电桩等公共资源的短缺,将成为制约共享汽车发展的瓶颈。如何解决存在的问题,考验着企业的智慧,需要社会资源的支持。由于共享汽车是一项需要高度适应城市管理政策和出行限制模式的产品,更需要得到政府部门的大力扶持,期待能从两会相关部门领导的发言中听到“风声”。

热点六【治霾减排】

作为大气污染物及PM2.5的一大制造者,机动车尾气排放被指是构成雾霾的重要来源之一。最近,环境保护部公布的新修订《机动车污染防治技术政策》,将进一步改善环境质量,构建机动车污染防治体系,并为机动车污染防治提供法律保障。业内人士普遍认为,从中长期来看,发展新能源汽车非常重要,但新能源汽车关键技术的突破毕竟还有个过程。在政府的重拳出击下,将迎来中国汽车企业在内燃机上的一场技术革命。如果跟不上技术升级,就会被淘汰出局,这将成为出席两会的汽车界代表委员不容回避的课题。

(据《新民晚报》)

自动驾驶汽车行业或将迎来大洗牌

新春伊始,汽车界抢头条的新闻层出不穷,例如宝马宣布将和长城合资生产MINI、吉利汽车成为戴姆勒集团最大股东、东风本田CR-V暂时停售等,每一条都引发了大讨论。

还有一条新闻值得关注。3月1日,上海市政府介绍了《上海市智能网联汽车道路测试管理办法(试行)》相关情况,并且向上汽集团和蔚来汽车颁发了第一批开放道路测试牌照。这意味着自动驾驶技术的考验从封闭道路走进了真实的道路环境,整个自动驾驶行业的发展将得到法律法规方面的支持,但它也对另一个领域进行着考验。

在此之前,按照目前国内相关法律,自动驾驶是违法的,机动车必须由合格的驾驶员驾驶。举个例子,驾驶员在路上接打电话会被扣2分,使用自动驾驶,双手长时间脱离方向盘,违法行为更严重。去年沃尔沃在北京六环上测试无人驾驶以及百度的李彦宏测试无人驾驶,本质上都是违法行为。即便自动驾驶被公认为是未来汽车的发展趋势,是“最有可能被实现的人工智能”,但没有一个统一的城市智能交通体系支撑,这项技术仍在“有前途”和“不合法”中艰难前行。上海发放测试牌照,在一定程度上扫清了自动驾驶技术应用的障碍。

另一方面,测试虽然刚开始,但从公开信息来看,国内已经有不少自动驾驶技术公司承诺在2018年实现各种形式的L4高级自动驾驶汽车量产。在去年11月的百度世界大会上,李彦宏宣布百度要在2018年实现无人汽车量产; 易驰科技的王劲对外宣布:从2018年第一季度起,全年将量产500到1000辆无人驾驶汽车。目前,国际市场上自动驾驶量产汽车的最高级别是L2级,刚发布的全新奥迪A8可能超前一点,达到了L3级别。

不难看出,国内自动驾驶行业正在进行一场看不见硝烟的战争——互联网巨头、传统车企、硬件供应商、自动驾驶解决方案创业公司……一时间,入局者众、风投者众,新势力渴望得到红利,老牌车企急于摆脱落后的命运。

随着测试牌照的更多投放,这些狂热的创业公司技术能力到底如何?自动驾驶汽车技术量产的可能性到底有多大?答案将会被一一公开,到时,整个行业或许将迎来一场大洗牌。(白诚)

