

汽车周刊



新民网汽车频道
http://auto.xinmin.cn

本报专刊部主编 | 总第 889 期 | 2021 年 10 月 13 日 星期三 本版编辑:张 云 视觉设计:窦云阳 编辑邮箱:xmqc@xmwb.com.cn

“能耗双控”，对汽车业影响多大

当前，“能耗双控”已成为热点话题，随着限电限产措施在全国多个省市密集推开，有色金属、钢铁、化工、水泥等传统高能耗产业深受影响，处于下游的汽车产业链自然无法独善其身。

燃油车影响有限

与其他行业相比，汽车行业并非高能耗、高电耗行业，因此目前限电措施对燃油乘用车企业影响有限。相比之下，由于芯片等核心部件供应紧缺造成汽车供需缺口拉大，对乘用车企业影响更大。

目前乘用车企业限电影响并不大，但商用车因其生产资料和运输属性或受能耗双控冲击。此次限电限产地区，多为商用车生产制造业集中地区，势必影响企业生产，导致商用车生产供给减少，订单交付延迟或取消，运输需求减少，影响整个商用车产业链。

汽车本身以钢铁、化工、冶金

等部分高耗能行业的产品为原材料，双控升级带来的原材料供给减少，涨价压力有可能再次来袭，自能耗双控发布以来，钢和铝的价格自底部分别上涨 4%和 16%，传导到汽车的生产成本上，整车端售价的增加就会更加明显。

整体判断限电限产对汽车行业三季度经营影响较小。如果四季度限电问题进一步加剧，部分企业的生产规模可能明显下降，从而影响盈利情况。

电动车冲击明显

随着“能耗双控”政策落地，电动车产业链中用电量大的电池厂“首当其冲”受到管控，不少加工厂因限电而停产、限产，已有整车集群地发布延长发货时间的通知。随着“限产令”推行，各类原材料涨价，磷酸铁锂电池价格大幅上涨，致使成本上升。

不过，也有很多电动车企表

示，他们的电池订单基本上都是长单，短期价格上涨因素影响不大。在行业本身就缺乏芯片的情况下，适当降温和放慢一下发展脚步，也是为了走得更长和更远，车企可向高利润、高附加值的车型要效益，减少低价竞争的压力。

同时，电动车的使用也增加了一定电力消耗。面对这种情况，《新能源汽车产业发展规划（2021—2035 年）》提出到 2025 年，纯电动乘用车的平均电耗务必降至 12 千瓦时/百公里。如果无法做到转型升级，很可能被这一波浪潮淘汰出局。

长期或带来利好

从长远看，“能耗双控”对汽车业并非坏事。一方面，“能耗双控”的初衷是改变产业结构，对高能耗板块供给端产生持续压制，对清洁能源板块产生持续催化的升级转型。从宏观层面看，电动车行业将

成为国家能源结构向清洁化，低碳化方向调整，交通领域能源消费向电气化转变趋势下的最大受益方。而国家出台的“能耗双控”政策及近期的限电限产措施也是围绕“碳达峰、碳中和”目标，不仅不会拖慢电动车行业的发展，反而会倒逼行业技术爆发和科技迭代，将对电动车持续发展形成长期利好。

目前我国电动车行业已处于世界相对领先地位，伴随着进一步加速低碳进程，向实现“碳中和”目标迈进，相信很快将会解决这些“成长中的烦恼”，成为能源电气化时代的领头羊。另一方面，“能耗双控”对传统汽车业是个警示，那些至今还没有转型新能源的汽车制造商务必行动起来，加速以电动车取代燃油车，甚至可以更进一步考虑生产更多、更好、更环保的汽车。不要再仅仅考虑眼下市场，要顺应全球环保节能的大趋势，这才是持久的发展之道。

雍君



上汽欧洲公司日前通过线上发布会宣布，纯电动旗舰车型 MARVEL R 在欧洲上市，售价为 39990—47990 欧元（折合人民币 30—36 万元）；同时，在欧洲累计销量超过 28000 台的 MG ZS EV，发布了全新升级改款车型。

这款高端电动车在欧洲上市，引发了海外媒体的广泛关注。“智能电动 SUV”MARVEL R，其硬核技术不仅能带来 4.8 秒破百的弹射起步体验，搭载的 R PILOT 智能驾驶系统还实现了多场景下的“快、准、稳”自动泊车。

江美

电动车的困途如何破解

刚刚过去的国庆长假，有关新能源汽车充电难的话题再次被热议，“排队四小时充电一小时”“争抢充电桩”“燃油车主已到家，纯电车主还在高速等充电”等让人感觉很无奈，也再次暴露了纯电车的里程焦虑。

有人说，这是高速道路服务区的充电桩建设跟不上电动车的普及率。的确，截至 2021 年 8 月，全国充电基础设施累计数量为 210.5 万台，同比增加 52.3%，车桩比例为 3:1，且充电桩集中在东部地区。另一个数据是，截至九月底，国内新能源汽车保有量 678 万辆，今年以来新注册 187 万辆，已经是 2020 年全年的近 1.7 倍。与此同时，根据国家电网的统计，10 月 1 日高速公路充电设施充电量达到 142.92 万千瓦时，接近平时日充电量的 4 倍，高峰时期充电难是显而易见的。

现实问题是，高速公路充电桩在平时的利用率非常低，再加上充电桩的硬件设备投资非常大，不充电的时候也要充电运营，消耗的电费也很高，如果要运营商为节假日去增加充电桩，那可能没有谁会愿意去投资的。

如此说来，节假日出行，在高速公路不够用、服务区加油站有时候排队半小时才加上油的情况下，充电桩短缺也没有太多的理由去诟病。除去出发前做好路线规划，计算好沿途充电桩使用外，更应摆正心态：电动车目前只是燃油车的一种补充，它能做好百公里之内的通勤，但长途行驶，尤其是节假日高峰时期出行，燃油车可能更合适。

白诚

全新雅阁“智”能升级焕新上市

广汽本田全面进阶的全新雅阁上周焕新上市。新车涵盖两大动力共 9 个版本：锐·T 动车型售价 16.98 万—21.58 万元；锐·混动车型售价 19.98 万—25.98 万元。

作为国内中高级轿车市场的王牌标杆，全新雅阁面对新四化浪潮，在第十代车型优秀产品力之上再次进化，并以智

智能车机系统是本次

升级的核心亮点，其内置的智导互联系统实现了语音助手、车家互联、手机远程控制和 OTA 在线升级等全新功能。使用“语音助手”解锁各项车机功能，用户可以通过“广汽本田 App”实现对车辆的远程控制。此

外，智导互联系统还能通过云服务和 OTA 实现在线升级。新车搭载的安全超感智能驾驶辅助系统导入了 Honda 首发的 TJA 交通拥堵辅助系统，可实现全速域的操舵辅助，降低用户的驾驶负荷。

林夏



广丰旗舰MPV赛那亮相欲领风骚



金秋时节，广汽丰田近日在沪举行了一场赛那 SIENNA 媒体品鉴会，全面展示了这款国产

全球旗舰 MPV 的高价值基因。据悉，新车已开启全面预售，预售价为 32 万—42 万元。

广汽丰田赛那 SIENNA 是 TNGA 架构下首款 MPV 车型，凭借全面领先、超越期待的产品力，赛那有望重塑中国高端 MPV 市场，满足消费者日益多元化的用车需求。

在沿袭丰田家族化设计的基础上，赛那在外观设计上大胆创新，更具动感，突破了传统 MPV“方正臃肿”的造型设计。其长度为 5165mm，轴距 3060mm，1995mm 的车身宽度达到同级领先水准。

余音

「缺芯」持续发酵 四直辖市车市滑落

今年我国产销增速“先高后低”是个大概率，但明显背离了“大概率”预期。芯片严重短缺且持续，是汽车业未达预期的重要因素。从我国沪京津渝四大直辖市的市場数据来看，“缺芯”对汽车业的负面影响正在发酵。

新能源车市成为四直辖市汽车市场唯一亮点。来自《新能源车交强险购买数》信息显示，沪京津渝前 8 月新能源车零售量位前十名城市行列，其中，沪津渝三市增速成倍增长。四大直辖市的零售量及增速分别为：上海第一/14.12 万辆+175.8%，其中 8 月 1.42 万辆；北京第二/7.64 万辆+76.5%，其中 8 月 1.34 万辆；天津第六/4.29 万辆+103.0%，其中 8 月 0.78 万辆；重庆第八/3.20 万辆+226.13%，其中 8 月 0.62 万辆。

沪京津三市新能源车市场的不凡表现，与私人燃油小客车限牌政策密不可分，另与一些特殊因素相关。上海前 8 月免费上绿牌 14.80 万辆，增长 1.9 倍，特斯拉（上海）和上汽乘用车的产品成为主力；北京本地产新能源车大滑坡，但 8 月市场零售高达 1.34 万辆，是国产外地好车和进口车弥补需求缺口，其中上汽荣威 ERX5 和 Ei5 颇受用户青睐。

尽管新能源车市场渗透率有所提升，目前其体量仍不足以支撑汽车总体市场。况且亮点背后存隐患，科技部高新技术司司长许超前在海南举行的 2021 年世界新能源汽车大会如是提醒说，芯片短缺也可能成为新能源车发展的“痛点”。

8 月《新车交强险购买数》显示，“缺芯”对沪京津渝四市新车市场的负面影响正在发酵。四大直辖市整体车市的零售量及其增速都陷入负增长状态：上海 5.40 万辆-6.1%、北京 5.16 万辆-7.0%、重庆 3.44 万辆-4.4%、天津 3.20 万辆-0.7%。

上海除新能源车、进口小客车和小型货车上牌量增长外，轿车和 SUV 等乘用车均未恢复至疫前水平。前 8 月《新车交强险购买数》显示的新车终端零售，沪 47.69 万辆、京 38.57 万辆、渝 30.73 万辆、津 24.98 万辆。国家统计局的汽车商品零售额增速显示，沪京两市 8 月负增长，沪 720.16 亿元-5.4%、京 781.36 亿元-5.3%。渝津两市前 8 月增速大幅回落，渝 774.88 亿元+24.0%，较前 2 月回落 61.8 个百分点；津+10.2%，较前 2 月回落 81.7 个百分点。

全国汽车制造业前 8 月实现利润 3483.3 亿元，同比仅增 5.5%，较前 7 月回落 14.2 个百分点，其中 8 月仅 262 亿元。受“缺芯”殃及，全国汽车工业利润月度累计增速，呈跳崖式滑落，前 8 月为累计利润增速的最低位，8 月是单月利润最少的一个月。

前 8 月，上海汽车制造业营收 5109.09 亿元，同比增长 17.7%；利润总额 346.22 亿元，降幅高达两位数，下降 17.9%；营收利润率为 6.8%。北京汽车制造业营收 2721.67 亿元，同比微增长 1.3%；利润总额 225.8 亿元，增长 26.1%，但与该市规上工业利润高增长（168.7%）相比，不在同一数量级上，营收利润率为 8.3%。

张伯顺