

能源转型背景下汽车行业发展研究 ——以中国一汽为例

母钧怡 唐璇

(西华大学, 四川 成都 610000)

摘要:在汽车行业,大力发展新能源汽车成为汽车行业能源转型的主要方法。本文主要介绍中国新能源汽车发展现状,以中国一汽集团为例,从多个角度分析其发展环境,并以此为基础,运用SWOT分析方法进行分析,最终实现对能源转型背景下汽车行业发展的探讨,并给出政策建议。

关键词:能源转型;新能源汽车;中国一汽

自上个世纪提出“能源转型”这一概念,全球许多国家在各行各业做出了相关努力。在汽车行业,以发展新能源汽车为代表的能源转型措施不容忽视。汽车的研发周期过长,研发成本高,汽车行业风云变幻,这使得车企在面临战略研究问题时需十分小心,因为走错一步将可能导致整个企业的生存受到威胁。中国一汽集团是我国汽车行业的老牌企业,虽然在燃油汽车领域表现得“驾轻就熟”,可面对新能源汽车的自主开发也属于头一回。深入研究目前新能源汽车行业的发展环境,结合一汽集团自身进行综合战略分析对于一汽集团的可持续发展来说是有必要的。

1 中国新能源汽车发展现状

在中国,能源转型任务的实现过程中孵化了新能源这一新兴产业,近年来由于政府引导和时代需要,新能源产业正高速发展。根据中国情报网的数据(如图1所示),2020年我国新能源市场规模达9335亿元,同比增长28.65%。预计2021年我国新能源市场规模将达到10399亿元。



图1 2016-2021中国新能源市场规模统计与预测图

如图2所示,2020年我国新能源汽车产销分别完成136.6万辆和136.7万辆,同比分别增长7.5%和10.9%,增速较上年实现了由负转正。



图2 2016-2020中国新能源汽车产销情况统计图

新能源汽车产业目前属于我国七大战略之一,近年来,工业和信息化部以及其他国家有关部门联合出台了60多项支持政策。在各方的共同努力下,我国新能源汽车行业的规模逐渐发展壮大,技术革新与人才培养等措施为以后的新能源汽车行业的蓬勃发展打下了坚实的基础。此外,我国新能源汽车销量连续六年位居世界第一,累计推广超过550万辆。

2 中国一汽新能源汽车业务分析

2.1 发展概况

在新能源汽车“重返”历史舞台的今天,中国一汽尚未表现出曾经作为汽车“老大哥”时期的强有力的竞争力。目前,中国一汽亟须看清形势,做出最佳的战略部署以应对当今风云变幻的汽车行业。

对于新能源汽车产业,中国第一汽车集团旗下的奔腾、红旗和解放等自主品牌,现阶段均有新能源领域规划。据网通社报道,中国一汽计划到2025年,将新能源车占乘用车比例提升至40%,到2030年将提高至60%以上。

在新能源技术开发的过程中,一汽保持自身汽车产品开发的一贯风格,在开发过程中十分重视经验体系以及零部件供应商体系的建立。虽然一汽集团已经拥有了十几年自主研发汽车的经验,但对于新能源汽车的开发明显吃力,从中获得的利润过少。

2.2 发展环境分析

(1) 经济因素。现在,国家大力倡导的经济发展模式是发展低碳经济,同时,低碳经济也是应对全球金融危机的重要途径。国家以此期望抓住全球新一轮发展机遇,实现我国汽车产业发展和现代化发展目标的重大战略任务。从这一角度来看,目前的经济环境有利于新能源汽车产业的发展。

(2) 行业的监管环境因素。近年来,我国政府出台的对新能源汽车企业的优惠政策增加,而相应的监督管理力度却不见提升,从而导致“骗补”行为的猖獗。新能源汽车产品种类日益增加的同时,带来了诸如“新能源汽车自燃”、“新能源充电桩难找”等问题,这些问题的解决急需政府的有效监督。某些地区的政府,推行地方保护主义,在很大程度上打击了“优胜劣汰”的市场选择机制,最终将导致整个行业产品质量的下降。

(3) 技术因素。我国新能源汽车技术创新不足,汽车半导体、动力电池等核心技术尚未取得根本性的突破,无法生产出符合规格的关键零部件,和传统燃油汽车一样造成一些关键零部件依旧受制于人的窘境。据调研机构ICInsights的数据显示,中国2019年的半导体自制率仅为15.7%,预计2024年才可能达到20%,这与《中国制造2025》中提出的2025年达到70%的自主生产率还相差甚远。

对中国一汽来说,独自研发出高效的新能源汽车动力总成对于一汽集团来说是一项艰难的挑战。动力总成包括动力电池、驱动电机及其控制器、自动变速器等部分,同时还需研发出相应的动力总成试验台系统,从研究成本来看,动力总成的研发需要大量人力和物力。

(4) 我国的社会文化因素。经济学原理阐明了影响需求的因素之一是消费者偏好。某种商品的需求量增加,很有可能是因为消费者对该商品的偏好程度增加了;反之就会减少。消费者进行消费,从深层次上讲也是满足个体心理需求与社会需要,故而所处社会消费风尚的变化对消费者的偏好有很大的影响。

现在,许多老年人也开始以汽车作为日常的代步工具。随着互联网时代的到来,人们趋向于尝试新事物的消费特征越来越明显。在这样的社会文化环境下,新能源汽车的发展大有前景。

(5) 人口和自然环境因素。忽略其他因素,理论上人口数量的增加通常会导致某种商品的需求量也随之增加,反之,人口数量减少会使得需求量减少。另外,人口结构的变动主要影响需求的构成。新能源汽车的需求也受着人口因素的影响。而全球化的环境和能源问题日趋严峻,在此形势下新能源汽车产业必然是大势所趋的产业。

(6) 竞争因素。近几年,国内厂商整体占据了我国新能源汽车市场超过80%的市场份额[7],根据天眼查数据显示,我国已经拥有超过20万家新能源汽车产业相关在业、存续企业,由此可见国内的同行数目之多,竞争之激烈。

从乘联会公布的数据来看,如图3所示,中国新能源汽车销量排第一名的企业是比亚迪,占总销量的19%;第二名是特斯拉中国,其销量占比为15%。

从市场份额占比情况的角度分析,如图4所示,2020年中国新能源汽车销量第一名、前三名、前五名、前十名的市场占有率分别为19%、40.5%、52.6%、74.3%;而这组数据相比2016年同期数据相比都下降了十多个百分点。由此可见新能源汽车竞争正在不断加剧,新的企业正源源不断地进入新能源汽车市场。

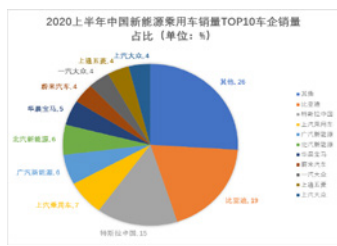


图3 2020上半年中国新能源乘用车销量TOP10车企销量占比图

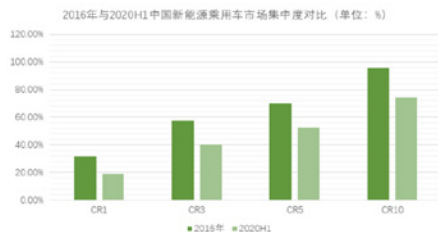


图4 2016年与2020H1中国新能源乘用车市场集中度对比

3 中国一汽集团新能源汽车 SWOT 分析

3.1 优势 (S)

中国一汽集团经过了六十多年的发展，屹然成为年产销300万辆级的大型汽车企业集团，产销总量始终位列第一阵营。从财务状况来看，中国一汽的优势便是资金充足；中国一汽的生产运营模式早已成为系统，这样一来，原先有的传统汽车生产条件便可以服务于新能源汽车的发展；人才招聘与培养方面，中国一汽也具有吸引人才的就业环境、就业薪酬。

3.2 劣势 (W)

地理位置较为劣势，中国一汽集团总部位于中国东北的吉林省，相较于上海、深圳等城市欠缺城市活力，这会导致在人才招聘以及部分信息获取方面稍微处于劣势。同时，“老品牌”不仅仅是优势也是劣势，在充满活力的新能源汽车行业中，创新是关键，相较于新兴企业，老牌企业更不容易接受新思想、新内容。

3.3 机会 (O)

在全球环境污染以及资源匮乏的环境下，各国出台了一系列利于能源转型的政策。各行各业都在争先恐后地研发适应能源转型大背景的产品，人们在日常生活中也逐渐培养起使用清洁能源的意识，消费者购买新能源汽车的意愿会越来越强。

3.4 威胁 (T)

在过去两年中国政府大幅削减补贴后，行业竞争将愈加激烈。国内的实力强劲的竞争对手如上汽集团、东风汽车集团、长安汽车等，以及国内新出现的充满活力的电动汽车车企如小鹏汽车等，还有国外市值极高的特斯拉等都对新能源汽车市场虎视眈眈。激烈的行业竞争考验着一汽集团的能力。

3.5 SWOT矩阵分析

分析得出的SWOT矩阵分析如图5所示。



图5 SWOT矩阵分析图

4 政策建议

4.1 完善新能源汽车产业的扶持政策

虽然近年来我国已出台许多新能源汽车行业的扶持政策，如购置税免征、补贴延长等，但这些行业扶持政策还有完善的空间。扶持政策应该具有从宏观上给予行业的指引与规划的功能，进而再细究不同类别的具体政策措施。目前我国新能源汽车的某些关键技术仍亟待提高，政府政策应该多向汽车厂家的产业革新工作倾斜。另外，在对新能源汽车行业的“生产者”进行优惠政策的同时，也不要忘记“消费者”在购买和使用时需要政策优惠，如充电价格的优惠政策。同时，扶持政策还应该包括完善新能源汽车发展的基础设施环境，如充电桩的基础建设等。

4.2 加强监督管理、健全法律法规

我国新能源汽车行业存在“补贴多、监管弱”，“骗补”等问题。众所周知，一个行业的稳定运转离不开健全的法律法规和严格的监督管理，故为了推动我国新能源汽车行业的健康发展必须为其健全法规、加强监督力度，只有这样才能从有效避免市场混乱、优劣企业鱼龙混杂的情形，充分调动新能源汽车行业的活力，加快我国新能源汽车行业的发展。

5 结束语

标普全球机构发表的报告中显示，中国的新能源汽车行业未来十年将迎来更加蓬勃发展。但是在能源转型的大背景之下，在加快研发作为新能源汽车的主力产品——电动车的同时，也要时刻摸清科技前沿，时刻准备着潮流的更迭，因为电动车并不是完全无污染的，其最终也将是一个过渡产品。太阳能、核能、氢能在未来可能会对汽车产业产生巨大的影响。面对风云变幻的汽车行业，一汽集团应充分发挥自身优势，制定正确的策略，改善劣势领域，加强创新能力，以最终提高产品质量为结果来巩固和提升自身在新能源汽车产业市场中的地位。

参考文献

- [1] 陈小凤. 我国新能源汽车产销量连续6年全球第一[J]. 新能源科技, 2021(3): 8.
- [2] 苏尚彬. 新能源汽车市场产能过剩危机的成因与对策研究[J]. 现代营销(下旬刊), 2020(10): 104-105.
- [3] 曾曦, 邹毅夫. 新能源汽车产业的技术创新与市场培育[J]. 汽车实用技术, 2021, 46(6): 186-187+190.
- [4] 陈元. 外商入局重塑中国新能源车竞争格局[J]. 中国对外贸易, 2021(3): 58-59.

(上接198页)

声音又再次发生，如果满足上面几个步骤，则异响为已识别的过坎冲击异响；反之则为连续“哒哒”音。若是只有哒哒音，只需要更换减振器上支座或者把减振器上支座内部空腔用胶体填充即可；若是只有“咚”的一声，可能是减振器滑柱轴承已经碎裂，故需要把车辆开到举升机（剪式），拆下滑柱轴承进行检查；若轴承未碎裂，重装滑柱轴承以及缓冲块即可，可如图8所示。



图8 缓冲块需重新涂抹油脂

为了进一步验证通过以上方法解决的异响问题效果，更换相应的部件或者涂油调整后，车辆可在颠簸路进行路试验证，车速保持50km/h左右即可（模拟整车出厂前绳索路以及比利时路的工况），若故障消除，则证明效果有效；若还是存在异响的话，需要排查其他底盘件是否存在异常。

4 结论

文章通过对汽车底盘类常见的异响问题进行剖析。底盘异响类问题主要集中在转向器、悬架、制动盘、轴承等零件上，在解析过程中不但需要关注零件的异常磨损点，还需要通过零件的连接方式评估是否存在硬连接相对运动的情况，如缓冲块与轴承之间的相对运动。因此得出结论，分析过程中不仅需要看故障现象，还需要根据造成故障的原因对症下药，才能有效防止故障再发生，从而为售后故障锁定提供有效的技术指导。