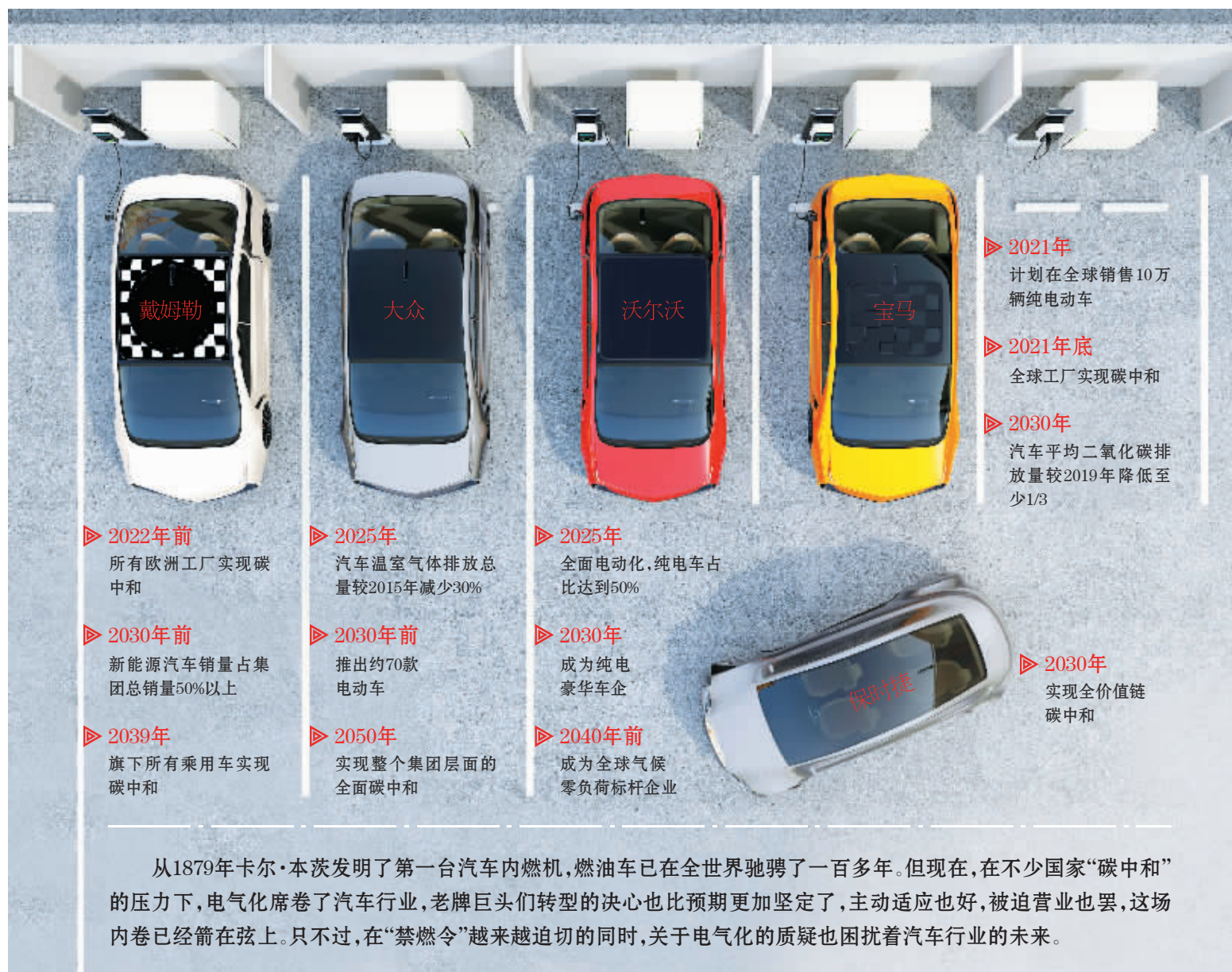


# 全球“脱碳”车企内卷



## 军令状

在不少车企纷纷立下停产燃油车的“军令状”后,德国汽车巨头大众也加入了这一行列。据路透社6月27日报道,大众汽车宣布,计划最早于2033年在欧洲停止生产汽油和柴油发动机汽车,以加速向电动汽车发展。

“我们将在2033-2035年间离开欧洲的内燃机汽车市场。”在接受媒体采访时,大众负责销售和营销的董事会成员Klaus Zellmer说道。

至于其他市场,Zellmer表示,类似的举措将在美国和中国稍晚一些”。而在南美和非洲,由于缺乏政治框架条件和基础设施,还需要更长的时间。

Zellmer说,希望到2030年,电动汽车能占到该公司在欧洲总销量的70%。在那之后,大众汽车的整个产品线最迟将在2050年实现碳中和。

大众集团一直在投入大量资源开发电动汽车。去年11月,该公司表示,将投入未来5年投资预算的一半,也就是730亿欧元来发展电动汽车和混合动力汽车。今年3月,大众汽车

还表示,计划不再开发任何新的内燃机。

除了大众集团本身,公司旗下品牌奥迪上周也表示,从2026年起,将只推出纯电动汽车,到2033年将停止生产汽油和柴油汽车。

对于发展电动汽车的具体计划,以及传统燃油车的业务转变,北京商报记者联系了大众集团,但截至发稿还未收到回复。

值得一提的是,大众的竞争对手们也发布了类似的碳中和目标。福特今年早些时候表示,到2030年在欧洲将只销售电动汽车,并计划花费10亿美元将其在德国科隆的工厂改造成电动汽车生产线。

今年4月,本田汽车也表示计划在2040年前逐步淘汰汽油动力汽车。通用汽车计划在2035年之前放弃内燃机汽车,捷豹路虎的目标则是2036年。

此外,老牌巨头宝马集团计划到2023年在全球市场提供25款电动车型,到2030年其单车二氧化碳排放量较2019年降低至少1/3。奔驰的碳中和目标则更为激进,打算在2022年实现所有欧洲工厂碳中和,到2039年全面实现碳中和。

车企的脱碳目标一致,但举措有所不同。大部分车企都是通过大力布局纯电动车来逐渐实现目标,然而小部分车企的做法较为激进,宣布直接从燃油车企转变为纯电动企业。比如沃尔沃就计划在2030年成为纯电豪华车企。

## 限碳趋严

车企加速脱碳的背后,是来自于欧洲国家的政策压力。作为车企巨头们的老家,一些欧洲国家对“禁止传统汽油动力汽车”也有自己的目标。

挪威、荷兰、法国、英国等欧洲发达国家纷纷提出了禁售燃油车的计划。具体来看,挪威的目标是2025年,法国的目标是2040年,而英国则计划在2050年。

Zellmer也谈到,大众的做法是为了应对欧盟日益严格的排放要求。不久前,欧盟提出了最新的排放法规:到2030年,汽车制造商的二氧化碳排放量减少60%;到2035年,汽车制造商的二氧化碳排放量减少100%。

接下来,欧盟将于7月14日公布更为严格的2030年二氧化碳排放目标和监管提案,也就是欧七排放标准,不少人预计这将迫使汽车制造商加速向电动汽车过渡。

在欧洲之外,美国的加利福尼亚州计划在2035年之前禁止销售燃油动力汽车,其他几个州也将采用加利福尼亚州的模式。

面对日渐趋严的限碳政策,与车企有关的上下游产业链企业也在同步启动减排步伐。不少车企在公布碳中和目标时,就已宣布将携手供应商实现产品全生命周期的减排目标。包括博世、大陆、采埃孚等在内的产业链企业也都制定了碳中和战略目标,时间节点大体在2040-2050年之间。

## 质疑声音

新能源汽车的浪潮下,电动化成了不少国家、车企的共同选择。但实际上,在纯电动车大力发展的同时,质疑的声音并没有停过。欧洲汽车制造商协会(ACEA)就对酝酿中的欧七排放标准表示不满,认为设立该法规的目的就是扼杀内燃机,促使汽车制造业全面电气化。

丰田汽车掌门人丰田章男也曾表态,当下电动汽车其实是被过度炒作了,倡导者并没有考虑到发电过程中所产生的碳排放以及向电动汽车转型的成本。

丰田章男以日本地区为例,他解释称,如果所有汽车都由电力驱动,那么到了夏天将有可能出现电力短缺的情况。同时,日本国内的电能主要由燃烧煤炭和天然气所供给,当生产的电动车数量越多,其所需的电能也越多,从而使得二氧化碳排放更加严重。

或许丰田章男的话是在给丰田汽车的电动化转型争取时间,但其列举的理由却并非没有道理,因为突如其来的转型往往不可避免会带来巨大的成本。

至于各国的“脱碳”方案是否有些操之过急,汽车专家颜景辉表示,燃油车的用户基础庞大,不可能短时间内强行报废,一定会有一个相当长时间的过渡期。

对于车企未来的转型路线,颜景辉指出,目前的新能源主要是指电动车,然而电动车也不是百分之百环保的,也未必是未来新能源的唯一形式。除了电车,还有天然气、氢能等其他能源。

眼下,除了电气化转型,芯片短缺是压在不少车企头上的另一座大山,而这个情况开始有了缓解的趋势。大众汽车的墨西哥分部上周日表示,在全球半导体芯片供应紧张导致减产,公司预计从下周以及7月开始恢复三个部门的生产活动。

瑞银上周发表观点也认为,就全球芯片短缺对汽车行业的负面影响而言,最糟糕的时期可能已经过去。该公司一位分析师表示,通用汽车、福特和大众都表示,随着芯片供应逐步改善,生产前景正在改善。

北京商报记者 陶凤 赵天舒

## 聚焦 Focus

### 放宽防疫措施 韩国下月起松绑

伴随着疫苗接种率的提升、日增确诊病例数的缓和,放松疫情管控措施的国家越来越多。韩国已经明确,下月就开始放宽一部分防疫措施,包括聚集人数、办公方式等等。除此之外,沉寂了许久的旅游业,也是韩国眼下大力推广的目标;“旅游气泡”方案已经在路上了。

据韩联社28日报道,随着韩国新冠病毒疫苗首剂接种率接近30%,首都圈下月开始放宽防疫措施,主要企业计划缩小小宅办公规模。此前一天,韩国中央防疫对策本部公布了“各地保持社会距离措施调整适用方案”。

具体而言,根据这份调整方案,此前首都圈关闭的娱乐设施将可营业,而餐厅、咖啡馆等大众设施的营业时间限制将目前的晚10时,延长至12时;此外,私人聚会人数上限在7月前两周放宽至6人,此后进一步放宽至8人。到7月中旬为止,非首都圈除忠清南道以外的大部分地区私人聚会人数上限为8人,济州为6人。

韩国现行防疫响应级别分为五级,从低到高是1级、1.5级、2级、2.5级、3级。眼下首都圈实行2级、非首都圈实行1.5级响应。

根据最新的方案,自7月1日起,韩国将由现行的五级响应体系调整为四级,首都圈实施2级防疫响应,其他地区适用1级响应。

不过,值得注意的是,韩国绝大多

数地区7月1日至14日将实施为期两周的“过渡期”。在过渡期内,釜山市、光州市、大田市、蔚山市、世宗市的私人聚会人数上限为8人;江原道、忠清北道、全罗北道、全罗南道、庆尚北道、庆尚南道同样为8人;济州仅允许6人;忠清南道将完全放开限制,在遵守防疫守则的前提下不对人数设限。

在管控措施放宽的背景下,韩国部分企业也陆续允许接种人员海外出差,并向接种人员开放公司内部健身房等,同时计划同步缩小小宅办公规模。比如,LG电子下月起将小宅办公人员规模从当前的40%缩至20%以上。建筑企业DL E&C下月起将小宅办公比重缩至30%。

而现代汽车则从本月初起,就已经开始允许疫苗接种者海外出差,斗山集团同样允许完成两剂接种的人员赴海外出差,LG电子则计划下月起允许员工国内外出差。

从数据来看,韩国确诊病例有减缓趋势。据韩国中央防疫对策本部28日通报,截至当天0时,韩国较前一天0时新增新冠确诊病例501例,累计确诊155572例。单日新增病例较前一天减少113例,时隔6天回落至600例之内。当天新增病例中社区感染病例472例,境外输入性病例29例。

韩国中央防疫对策本部提醒称,虽然防疫措施有所放宽,但更需严格遵守防疫守则,防止疫情扩散。鉴于当下传

播力强的“德尔塔”病毒不断扩散,仍有不少企业保持宅家办公方式。

数据显示,近一周(20日至26日),韩国境内感染英国、南非、巴西和印度发现的四大主要变异新冠病毒病例达267例,累计2492例。

在疫苗接种方面,截至27日,韩国累计1529万人接种至少一剂新冠疫苗,约占全国人口的29.8%;464万人完成新冠疫苗接种,约占全国人口的9%。6月28日起,韩国面向20至29岁社会必需人员的辉瑞疫苗接种预约工作重新启动,预约时间为3天。

在疫苗接种速度加快马加鞭的当前,韩国也开始考虑旅游业复苏。早在6月9日,韩国国土交通部与文化体育观光部公布了有关推进“旅游气泡”计划的方案。据此,韩国政府将加快与防疫安全的国家和地区签署“旅游气泡协定”。如果谈判推进顺利,将最快于7月启动“旅游气泡”机制。

在此次新的防疫方案下,韩政府将实施疫苗接种奖励制度和“航空旅游气泡”机制。首剂接种后经过14天者可在户外摘下口罩,完成疫苗接种者可在室内外不戴口罩,允许疫苗接种者出境跟团游。

为了配合韩国“旅游气泡”推广方案,首尔市政府于28日发布了“后疫情时代”外国游客推荐六大景点,以促进旅游业发展。北京商报综合报道

## · 图片新闻 ·

### 2021年世界移动通信大会在巴塞罗那开幕



28日,西班牙巴塞罗那,世界移动通信大会开幕。人民视觉/图

当地时间6月28日,2021年世界移动通信大会(MWC 2021)在西班牙巴塞罗那开幕,主题为“和合共生”,举办时间为6月28日至7月1日。这是新冠肺炎疫情暴发以来在欧洲举办的首个大型科技展。

作为通信行业年度盛会之一,2019年的世界移动通信大会吸引了2000多家企业和近11万名参观者。但由于新冠疫情,去年的世界移动通信大会取消。

据路透社报道,预计有来自全球143个国家和地区的3万多人将在大会举办的3天中抵达这座城市。防疫措施到位是大会主办方的工作重点之一。

此次大会举办地巴塞罗那会展中心设立80个检测隔间,供与会者接受病毒检测。仅26日一

天,就有1万人接受了检测。

相较往年,今年世界移动通信大会的与会者明显减少,正常情况下,世界移动通信大会的出席人数约为10万人,但今年的大会预估参展总人数5万人,普通观众3万人,参会人数较往年严重缩水。

不过,大会主办方全球移动通信系统协会仍受到鼓舞。该协会总干事马茨·格兰吕德说,今年最担心各国企业不来参会,没想到与会者积极响应。主办方统计,有1440家单位参展,其中100余家为中国企业。

值得一提的是,为了配合当下的防疫政策,众多发布会将于官方线上会议平台举行,世界各地的专业人士和媒体可远程参加。

北京商报综合报道