

大舉進軍歐洲市佔率達1/20 蔚來比亞迪擬設廠

中國電動車重塑歐汽車業格局

中國的電動車近年發展迅速，不少汽車遠銷海外。英國《金融時報》昨日報道，中國已有十多個汽车品牌正憑藉優質電動車進軍歐洲市場，單是今年上半年，歐洲每銷售20輛電動車，就有一輛屬於中資品牌。業界估計，隨著歐洲市場更重視環保，對電動車需求漸增，中國車企將在未來10年重塑歐洲汽車業格局。

在上周舉行的巴黎車展，中國汽车品牌比亞迪和長城汽車均有參展。報道指出，長城旗下品牌歐拉計劃以售價3萬英鎊（約27萬港元）的「歐拉好貓」車型打入低端市場，主打豪華型SUV的「魏牌」則以高端市場為目標。長城汽車歐洲區域總裁孟祥軍表示，該公司會致力在數量上取勝，「我們的首要任務是進入歐洲市場。」

比亞迪避開供應鏈風險

比亞迪也計劃在歐洲推出3款新車。現時除車胎和玻璃外，所有比亞迪汽車的零部件均由公司自行生產，降低其陷入供應鏈轉頭的風險。比亞迪負責擴展歐洲市場的負責人舒西星稱，公司未設定銷售目標，「政治形勢、市場競爭、能源價格上漲都沒有關係，我們相信客戶滿意度是幫助我們開展業務的核心。」

早在1990年代，日本及韓國汽车品牌便陸續進軍歐洲，中國汽车品牌則因為車輛質素尚有差距，遲遲未能打開海外市場。獨立汽車分析師施密特形容，中國企業如今對電動車滿懷信心，加上歐洲車企近年料會盡可能銷售利潤更豐厚的汽油車和柴油車，亦為中國電動車提供機會，「2022年的中國汽車，顯然與15年前的車型不可同日而語。」

蔚來無懼地緣政治紛爭

緊跟銷售潮流之後，中國車企或會在歐洲開設工廠，靠近客源地建立生產線。據



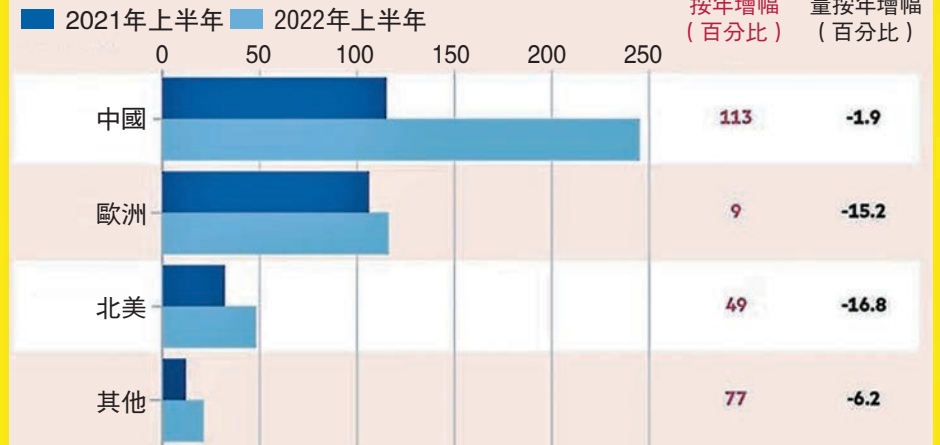
◆中國汽车品牌比亞迪參與上周舉行的巴黎車展。 網上圖片

報比亞迪已就建立汽車及電池工廠與歐洲多國談判，舒西星證實，公司會根據銷量決定開設工廠數目。中國車企蔚來的行政總裁李斌也稱，蔚來汽車已進入德國、丹麥、瑞典和荷蘭市場，當在歐洲的銷量突破20萬輛，公司就會在當地選址設廠。

許多中國車企負責人並不擔心地緣政治紛爭或會阻礙銷量。李斌便表示，早在1980年代美國與日本爆發貿易戰期間，就有不少美國民眾購買日系車。他強調公司會專注用戶的利益，客戶滿意度發揮的重要作用，相信會超過「只為針對中國就反對中國品牌的潛在趨勢」。

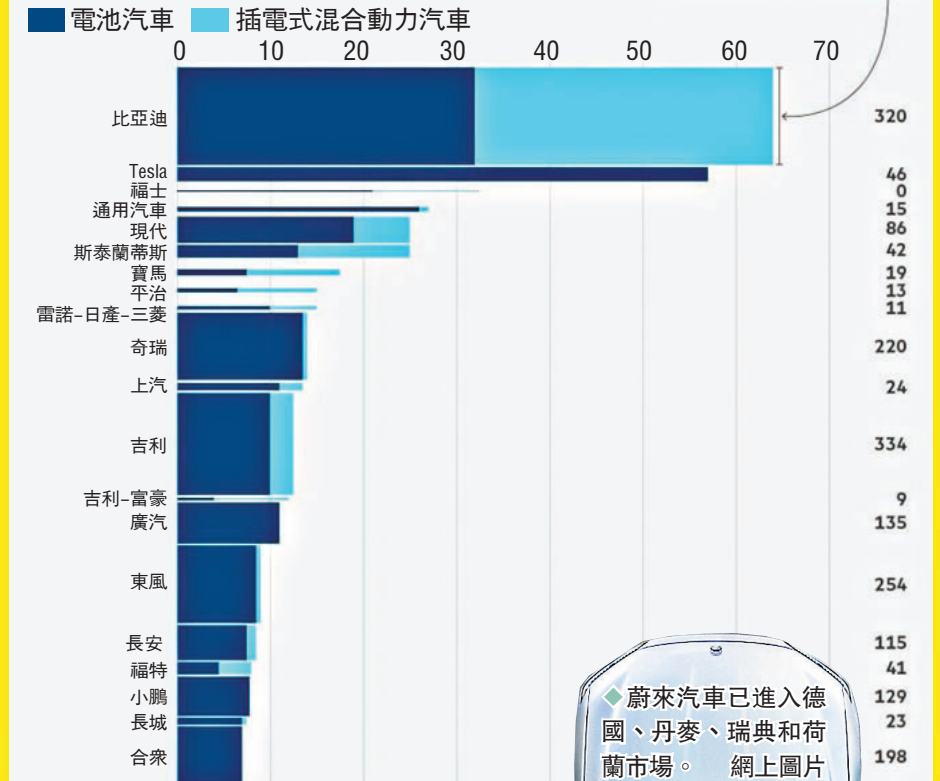
曾任寶馬和雅士頓馬田等知名車廠高管、現時營運電動車初創企業Fisker的菲斯克也指出，汽车品牌始終依靠優質產品贏得新客戶，「說實話，我認為一些（中國汽車）是相當不錯的電動車。」 ◆綜合報道

電動車銷量逆市上升 全球各地區電動車銷量(萬輛)



資料來源：各國2022年上半年電動車銷量

全球20大電動車品牌 電池汽車及插電式混合動力汽車(萬輛)



資料來源：各國2022年上半年電動車銷量/《金融時報》

自動駕駛定義分級

按照美國汽車工程師學會的界定，自動駕駛汽車分5個等級，Tesla的Autopilot系統僅符合2級標準：

◆0級（無自動駕駛）
即手動控制，由人來完成「動態駕駛任務」，儘管可能有相應系統來輔助駕駛員，例如緊急制動系統，但從技術方面來說，該輔助系統並未主動「驅動」車輛，因此不屬於自動駕駛。

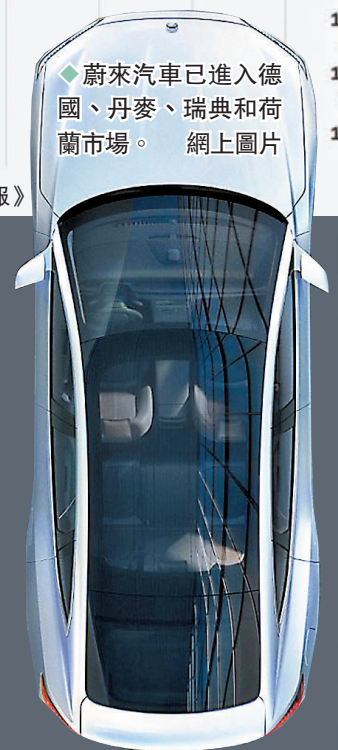
◆1級（駕駛員輔助）
自動化的最低級別，車輛具有單獨的自動化駕駛員輔助系統，例如轉向或加速（巡航控制），巡航控制系統可讓車輛與前車保持安全距離，駕駛員負責監控駕駛的其他方面。

◆2級（部分自動駕駛）
車輛能控制轉向以及加速或減速。因有駕駛員坐在汽車座位上，並且可隨時控制汽車，所以這一階段的自動駕駛還算不上無人駕駛。

◆3級（有條件自動駕駛）
3級無人駕駛汽車具有「環境檢測」能力，可自行根據信息作出決定，例如加速經過緩慢行駛的車輛，但這個級別仍需要人類操控，駕駛員必須保持警覺，並且在系統無法執行任務時進行操控。

◆4級（高度自動駕駛）
3級和4級自動化之間的關鍵區別在於，如果發生意外或系統失效，4級自動駕駛汽車可進行干預。從這個意義上來說，這些汽車在大多數情況下不需要人為干預，但駕駛員仍可選擇手動操控。4級無人駕駛汽車只能在限定區域行駛（通常是在城市路況，最高平均時速達48公里），被稱之為地理圍欄（Geo-fencing）。

◆5級（完全自動駕駛）
5級自動駕駛汽車不需要人為關注，從而免除「動態駕駛任務」，甚至不會有軀盤或加速/制動踏板。他們將不受地理圍欄限制，能去任何地方並完成任何有經驗的人類駕駛員可完成的操控。



◆蔚來汽車已進入德國、丹麥、瑞典和荷蘭市場。 網上圖片

Tesla 吹噓全自駕功能 涉虛假宣傳面臨刑事檢控

美國電動車巨擘Tesla曾宣稱其自家電動車可自動駕駛，甚至聲稱「較人類司機更好」，然而其研發的自動輔助駕駛系統Autopilot疑牽涉十多宗車禍，據知人士透露，Tesla涉嫌虛假宣傳其自駕系統，正面臨美國司法部刑事調查，該公司或個別高管未來可能遭刑事檢控。

Tesla早於2016年就在其營銷中，吹噓Autopilot的自動駕駛能力。在當年的投資者電話會議上，Tesla行政總裁馬斯克就曾稱它「可能比人類司機更好」。馬斯克上周再在投資者電話會中表示，Tesla將很快推出升級版的「全自動輔助駕駛」軟件，讓客戶「不用碰軀盤就能去上班、朋友家或雜貨店」。該公司網站上一段宣傳視頻則稱，「這個人坐在駕駛座上只是出於法律原因。他什麼也不用做，汽車會自動駕駛。」

牽涉多宗致死車禍

這使Tesla可能存在虛假宣傳的嫌疑。此前在美國的十多宗涉及Tesla的車禍，包括部分引致死亡的车禍，都被懷疑與Autopilot有關。美國聯邦和加州的安全監管機構早前已仔細審查Tesla，是否涉及虛假宣傳和誤導消費者的行為。消息人士稱，華盛頓和三藩市的司法部檢察官也加入調查隊伍，開始調查Tesla是否對其駕駛輔助技術的能力作出未經證實的聲明，從而誤導消費者、投資者和監管機構，該公司或個別高管可能受到刑事檢控。

消息人士指出，司法部對Tesla自動駕駛系統的調查還在進行中，目前還沒有決定採取任何訴訟和指控行動，司法部官員最終可能提出刑事檢控、尋求民事制裁，但也可能不採取任何行動就結束調查。

儘管Tesla一直吹噓其自動駕駛功能，但也曾明確警告司機在使用自駕系統時，他們必須把手放在軀盤上，保持對車輛的控制，還在其網站上寫明，其輔助駕駛功能「並不能使車輛自動駕駛」，Tesla的高層也謹言慎行，例如在上周的投資者電話會議上，馬斯克儘管吹噓着Tesla很快就會在行駛時不需要用戶觸摸控制裝置，但他隨後補充說，這些汽車仍需要有人坐在駕駛員座位上，「我們並不是說已經準備好無人駕駛。」消息人士認為，此類警告可能使司法部提訴變得複雜，在立案過程中面臨挑戰。

美國國家公路交通安全管理局今年6月調查83萬輛配備自駕系統的Tesla汽車，確定16宗事故涉及該公司的電動車。加州車禍管理局7月指控Tesla虛假宣傳其自動駕駛和完全自動駕駛功能，Tesla已向該局提交文件，希望就這些指控舉行聽證會，並表示打算進行抗辯。馬斯克在2020年受訪時則辯稱，自駕系統造成車禍的問題源於客戶使用不當，稱客戶使用該系統的方式違反Tesla的指示。 ◆綜合報道



◆美國有十多宗涉及Tesla的車禍，都被懷疑與Autopilot有關。 網上圖片

福特福士合資全自駕車企倒閉

美國福特汽車與德國福士汽車（或譯大眾汽車）合資的自動駕駛汽車初創公司Argo AI，近日已停止營運，據報該公司即將倒閉，福特前日公布業績時，表示已為Argo AI的投資計入27億美元（約211億港元）非現金稅前減值。

所需技術難過載人登月

Argo AI於2016年成立，總部位於匹茲堡，福特於2017年向Argo AI投資10億美元（約78億港元），福士兩年後也加入投資26億美元（約204億港元），目標

是令Argo AI成為歐美無人駕駛技術的領導者，該公司當時估值超過70億美元（約549億港元）。

然而Argo AI經過多年發展後，福特似乎看不到盈利前景。福特行政總裁法利指出，「大規模盈利的全自動駕駛汽車還有很長的路要走，我們不一定要自己創造這種技術，福特決定轉為投資在短期內更容易實現的輔助駕駛技術。」法利表示，此次合作結束後，福特和福士將繼續在歐美的電動和商用車領域開展合作。 ◆綜合報道

福特首席高級產品開發和技術官菲爾德形容，完全無人駕駛的自動駕駛，「是我們這個時代最困難的技術問題，創造出一輛能在擁擠城市道路中導航的機械人出租車，比把一個人送上月球更難。」

Argo AI今年7月曾表示，在調整商業計劃的過程中已裁員約150人，目前該公司在全球仍有逾2,000名員工。福特高層稱，福特和福士將僱用部分員工，特別是機器學習和傳感器技術方面有專長的人。 ◆綜合報道