

英国汽车制造商须加快投入电动汽车板块



在电动汽车领域，特斯拉（Tesla）和中国已经抢先了一大步，但英国汽车行业仍有能力缩小差距。

目前，汽车制造商们都在讨论未来汽车零排放的可能。即使燃油汽车制造商的高管们现在也习惯想象一个零排放的未来，但这个未来似乎总是离我们很远。虽然近几年电动汽车产量逐年增加，但仍有许多人坚持认为依旧有一大群消费者想要内燃机汽车，而内燃机恰好是制造商们的利润所在。

当然，也有例外，比如美国电动汽车先驱特斯拉，以及发展中的中国制造商。近期，宾利（Bentley Motors Limited）在英国成为了第一个打破常规的公司。该公司宣布，将在2030年前完全停止其克鲁工厂（Crewe factory）内燃机汽车的生产。这是英国第一家做此决定的大型汽车制造商。这一决定意味着以12缸汽油发动机闻名世界的宾利（Bentley）不再可能成为英国石油领域之外的先驱者。然而，对于英国汽车业的其他公司来说，电动汽车的未来仍然是个大问题。

毫无疑问，变革即将到来。英国政府将正式宣布是否在2030年全面禁止内燃机。与此同时，大多数欧盟国家（英国汽车主要出口地）也在实施禁令，英国汽油机和柴油机的主要市场正在迅速枯竭。然而，英国唯一一家接近全面投入电动汽车生产（至少在公共场合）的大型汽车厂是捷豹路虎（Jaguar Land Rover）的布罗米奇堡（Castle Bromwich）工厂。业内人士怀疑，其他许多公司都将能够赶上宾利的步伐。

英国汽车版图布满了巨大的投资漏洞，包括埃勒斯梅尔港（Ellesmere Port）的沃克斯霍尔（Vauxhall）和桑德兰（Sunderland）的日产（Nissan）在内的英国工厂。两家公司的海外所有者都明确表示，这两家英国工厂的命运将取决于英国脱欧协议。即使英国在某种程度上避免了无协议脱欧或汽车业担心的昂贵关

税，四年投资损失的遗留问题几乎肯定会减缓转型。

预计到2030年，电动汽车的生产成本将低于化石燃料汽车，这将促使大批量汽车制造商转型在英国汽车业中，有超过半数的人（约10.5万人）仍然严重依赖于生产内燃机。与此同时，目前还没有一个资金充足的项目来建设特斯拉所称的国内“巨型工厂（gigafactories）”，每年能生产出数十万个电池。

尽管面临种种挑战，英国仍有机会保留甚至发展其汽车工业。英国拥有一支真正强大的工程队伍和相当稳固的供应链，这意味着它有能力收复在电动汽车领域的一些失地。最有力的证据是一批初创企业，如Arrival、Volta Trucks和以考文垂为基地（Coventry-based）的伦敦电动车公司（London Electric Vehicle Company），这些公司正在将电动汽车投产。对于一个豪华汽车制造商来说，电动化要比面向大众市场的工厂容易得多，后者每年能生产几十万辆汽车。宾利起价13万英镑，价格可以远高于24万英镑，这给了它很大的余地来消化额外的电池成本。但到2030年，电动汽车的生产成本将低于化石燃料汽车，这将使大众汽车制造商更容易做出改变。

目前，快速下降的成本正在和对电动汽车越来越满意的消费者以及推进转变的法规相结合，致使坚持使用化石燃料的理由正在消失。

宾利已经走在了前面，这得益于它是德国大众集团的一部分（注：Bentley 1919年由Walter Owen Bentley（华特·欧文·宾利）在英国Crewe创办，1997年被德国大众收购），大众集团有可能花费数十亿欧元在电池采购上。但其他英国汽车制造商也有选择：要么现在就接受向电动汽车过渡，要么等到最后一刻，冒着错过机会的风险。

（来源：www.foundry-planet.com，刘金城译）