

本田削减电动化投资是对市场动态的洞察

▶ 本报记者 于大勇

近日,日本本田汽车(以下简称“本田”)发布声明称,将削减电动化投资规划,增强混合动力车型产品线。对此,专家表示,在全球电动汽车市场增速放缓背景下,本田此举是应市场变化做出的明智之举,对于我国汽车企业具有重要的借鉴作用。

削减电动化投资

本田在声明中称,因近期电动汽车市场放缓,决定将2030年电气化投资从10万亿日元减至7万亿日元,降幅30%。声明还表示,目前市场对混合动力汽车的需求很高,因此本田将进一步增强混合动力车产品线,计划从2027年开始的4年内在全球推出13款下一代混合动力车型。

据了解,本田调整电动汽车投资规划与其当前的财务表现具有一定的关系。2024财年(2024年4月1日-2025年3月31日),本田营业收入为21.69万亿日元,同比增长6.2%;净利润835.8亿日元,同比下滑24.5%;营业利润为1.21万亿日元,同比下滑12.2%。本田预计2025财年(2025年4月1日-2026年3月31日)营业收入为20.3万亿日元,同比下降6.4%;营业利润为5000亿日元,同比下降58.8%。

2024财年,本田营业收入增长,净利润却大幅下滑。据本田财报显示,本田摩托车业务销量和营业利润均创历史新高,但汽车业务销量却出现下滑,下滑主要集中在中国和东南亚地区。

“本田的这一调整,主要是基于近期电动汽车市场放缓。”中国民营科技实业家协会新质生产力与元宇宙工作委员会常务副会长吴高斌表示,电动汽车的推广和发展,面临成本、充电



AI制图:刘琴

基础设施、消费者接受度等多重挑战。与此同时,混合动力汽车因其相对成熟的技术、较低的油耗和较好的环保性能,受到了市场欢迎。本田此举是为了更好地适应市场需求,同时保持其在汽车领域的竞争力。

“看上去本田此举有些出乎意料,仔细分析却在情理之中。”在盘古智库高级研究员江瀚看来,从传统汽车向新能源汽车特别是纯电车型转型,并非简单地将传统汽车的发动机替换为电动机,而是涉及到从技术研发、生产制造到供应链体系的全面变革,需要大量的资金投入。同时,自动驾驶技术和智能网联技术也是纯电动汽车发展的关键领域,同样需要大量的研发资金。对于本田这样的传统车企而言,既要维持现有的庞大传统燃油车业务,又要在新兴的电动汽车领域进行大规模投入,无疑是巨大负担。

此外,当前市场需求的不确定性,也是本田做出削减电动化投资决策的重要因素。尽管近

年来新能源汽车市场取得显著增长,但近期增速出现明显放缓,消费者对电动汽车的接受程度参差不齐,充电基础设施不完善、续航里程焦虑、电池衰减以及较高的保险费用等问题,依然是制约电动汽车市场快速发展的瓶颈。在这种情况下,车企对于大规模投入电动化领域往往会变得非常纠结和谨慎。

“本田削减电动化投资、加码混动产品线的决策,其核心原因是对‘节奏’和‘现实’的重新认知。”知名商业顾问霍虹屹表示,过去几年,全球车企在电动化上的激进布局,更多地是对政策导向和资本预期的回应。然而,当市场逐渐从“战略叙事”转向“盈利兑现”,问题开始浮现:电动汽车市场虽有增长,但增速放缓、竞争白热化、补贴退坡、技术与基础设施尚不成熟,尤其是在北美和东南亚等核心市场,消费者对纯电动的接受度远低于预期。

混动技术优势明显

记者在采访过程中感受到,

专家们一致认为本田暂缓对电动汽车的投入而回归混合动力汽车领域,是对自身优势的充分利用。

“我认为本田提到的‘混合动力汽车的需求很高’是符合市场现状的。”资深人工智能专家郭涛表示,在电动汽车发展尚未完全成熟,充电设施不完善、续航里程焦虑等问题仍存在的条件下,混合动力汽车作为一种过渡方案,具有显著优势:既能减少燃油消耗和尾气排放,又无需担心续航问题,驾驶体验也更接近传统燃油车,满足了消费者对环保和经济性的双重需求,因此市场需求大。

“本田在混合动力汽车领域具备多方面的优势。”中国城市发展研究院农文旅产业振兴研究院常务副院长袁帅介绍说,首先,本田在混合动力技术研发方面拥有深厚的技术积累和丰富的经验。多年来,本田持续投入研发资源,不断改进混合动力技术,使其在动力性能、燃油经济性和环保性等方面达到较高水平。例如,本田的i-MMD混合动力系统,以其高效的动力分配和智能的控制策略,受到市场的广泛认可。其次,本田拥有完善的供应链体系和强大的生产制造能力,使得本田能够保证混动车型的质量和供应稳定性,降低生产成本,提高产品的性价比。第三,本田在全球市场拥有广泛的销售网络和良好的品牌口碑。消费者对本田品牌的信任度较高,有助于混动车型在市场上

的推广和销售。

重要的启示作用

“对于我国车企而言,本田的声明具有重要的启示作用。”袁帅认为,国内车企应认识到市场需求的动态变化,不能盲目跟风某一技术路线。在推进电动化转型的同时,要充分考虑到市场需求和自身实际情况,合理布局产品战略。对于混合动力汽车领域,国内车企可以借鉴本田的经验,加大技术研发投入,提升混合动力技术水平,开发出更具竞争力的混合动力车型。同时,要注重产品质量和品牌建设,提高消费者对国内混动车型的认可度和信任度。此外,国内车企还应关注全球汽车市场的发展趋势,加强国际合作与交流,学习先进的技术和管理经验,不断提升自身的核心竞争力,以适应日益激烈的市场竞争。

北京市社会科学院副研究员王鹏认为,本田声明对国内车企的启示主要有4点。一是市场策略,多元化动力布局,灵活应对市场变化,合理调整产品与投资策略;二是技术研发,加强混合动力技术研发,突破电动化技术瓶颈;三是品牌与市场,提升品牌影响力,积极拓展国际市场,制定针对性策略;四是合作协同,加强产业链合作,开展国际合作,引进先进技术与管理经验。

“更深层次的启示是技术演进要基于真实用户价值,而非单纯技术炫技。混动看似‘保守’,实则是一种对用户痛点的精准回应。一家真正有远见的车企,不是看谁走得最快,而是看谁走得最稳、最久。”霍虹屹说。

加快制定自动驾驶监管制度刻不容缓

本报讯(记者 于大勇)近日,车百智库调研报告《关于自动驾驶产业发展的思考》(以下简称“《报告》”)显示,当前自动驾驶领域的全球竞争已形成中美两极格局,想要在这场竞争中脱颖而出,构建完备的法律法规监管制度与强化系统级能力和基础设施建设,成为推动我国自动驾驶产业蓬勃发展的关键所在。

该《报告》认为,美国在基础研究及部分核心技术领域存在先发优势,而我国具备超大规模市场优势。未来,我国仍需研究制定与发展需求匹配的监管政策,以推动超大规模市场向敢于采用创新、

愿意为创新付费的“领先市场”演进,推动自动驾驶产业在应用实践中构建全球竞争力。

在肯定自动驾驶市场前景的同时,《报告》也指出了目前国内自动驾驶领域存在的“3个缺失”问题:一是在法律层面缺失中华人民共和国机动车辆法。《中华人民共和国道路交通安全法》规定的“上路权”条件,要求提交机动车整车出厂合格证明,而高级别自动驾驶车辆处于验证阶段没有整车合格证。单独针对自动驾驶汽车立法难度较高,由此《报告》建议针对机动车辆立法,在车辆定义、研发、测试、应用、

事故责任中,涵盖自动驾驶相关内容。

二是在行政法规层面缺失机动车生产许可证管理条例。智能网联汽车准入的行政法规缺失,但缺陷产品召回法规已经完备。由此《报告》建议现行行政法规《工业产品生产许可证管理条例》将机动车纳入调整范围。

三是在制定速度较快的行政规章层面缺失汽车自动驾驶适用规则。目前,相关国标只适用于汽车的生产行为,约束不了机动车的使用行为,由此《报告》提出必须用法令规范生产者、销售者和使用者的行为。

为进一步加快推动我国自动驾驶产业发展,《报告》认为,一方面,车企和供应商应构建系统层面安全体系。自动驾驶产业的健康发展不仅要在算法上持续突破端到端可解释性等挑战,也要在系统层面、企业层面构建安全能力。例如,广汽打造包含全链路的安全研发体系、全域安全技术和全时安全保障的星灵安全守护体系;华为通过更聪明的大脑、知行合一体系保障安全;东风岚图致力于从全时、全方向、全目标、全天候和全过程五大维度构建新的安全体系。

另一方面,运营商应加速构

建智能网联汽车基础设施。随着自动驾驶技术的发展,行业对于通信在内的基础设施提出了新的需求和挑战,只有“广覆盖、低时延、高可靠、场景化、低成本”的新型数字基础设施,才能满足智能网联汽车在不同场景下对信息交互、数据存储和应用响应的相关需求。当前,运营商正在积极构建包括算力、数据、行业模型、安全体系在内的基础设施,以满足行业新场景需求。例如,中国联通旗下的联通智网科技股份有限公司正在积极探索多种网络协同、多级算力融通、多源数据融合、多种应用共荣。