

市场博弈与企业转型双重压力来袭

全球车企为何转入电动化战略“回调期”

中青报·中青网记者 王志远

近期，全球主要汽车制造商密集调整其电动化战略部署。

奥迪撤回原定2033年施行的“全面停止研发和销售内燃机汽车”计划，不再设定明确的内燃机汽车终止时间表。奥迪全球CEO高德诺表示，公司未来长期的战略将聚焦电动车型，但在2024年至2026年间仍将推出全新的内燃机和插电式混合动力车型。

这一决策并非个例。奔驰也宣布调整电动化目标，不再坚持“在条件允许的市场上全面转向纯电车型销售”，转而采取“燃油车与电动车长期共存”的策略。其“2030年全面电动化”的目标已调整为“2030年新能源车型（含混合动力）占比最高达50%”，未来10年将继续更新内燃机汽车的产品阵容。

“德系三强”中的宝马也释放了灵活信号——公司宣布重启增程式混动技术，并下调了宝马品牌和MINI品牌纯电车型的销量预期，其降幅或超20%。

宝马集团董事长齐普策在2024年曾公开表示，宝马将继续执行技术开放战略，根据全球各地的差异化需求，灵活推进电动化战略。

面对方兴未艾的新能源汽车市场，以奔驰、宝马和奥迪为代表的豪华品牌一度争相设定激进的全面电动化时间表，以此抢占发展的先机。

如今奔驰、宝马、奥迪等车企却不约而同地按下了全面电动化的“刹车键”，这背后折射出哪些市场思考和战略调整？

在转型阵痛中务实求进

尽管奥迪公司在《关于电动化战略的回应性声明》中，重申了对电动化出行的坚定信念及实现全电动化产品阵容的长期目标，但同时明确指出，全球市场发展的显著区域性差异，是奥迪调整既定时间表的核心考量，具体表现为北美地区电动化转型节奏明显放缓，而中国新能源汽车市场（涵盖混合动力、增程式及纯电动车型）已率先步入快速发展新阶段。

奥迪所揭示的市场分化态势，亦是当前全球豪华汽车阵营面临的共性挑战。这一点在奔驰、宝马、奥迪等豪华品牌的2024年财报数据中体现得尤为清晰。

2024年财报数据显示，奔驰、宝马、奥迪3家车企在全球市场均面临销量与利润的双重承压。奥迪全球销量同比下滑超10%，纯电车型销量下降8%；奔驰整体销量微降3%，但纯电车型销量受挫显著，同比下滑23%；宝马总销量下降4%，其纯电车型销量虽逆势增长13.5%，至42.7万辆，成为业绩亮点，但宝马仍审慎地下调了未来的预期。

与此同时，在盈利方面，2024年奥迪营业利润同比下滑近40%，营业利润率降至6%；奔驰息税前利润缩水超30%，净利润下滑近30%；宝马息税前利润跌幅达39.2%，利润率由11%回落至7.7%。

面对全球不同区域市场电动车增速未达预期、盈利能力承压等现实挑战，传统豪华车企纷纷调整此前设定的激进电动化时间表。对此，北方工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔表示理解，认为这是企业审时度势、尊重



面对方兴未艾的新能源汽车市场，以奔驰、宝马和奥迪为代表的豪华品牌一度争相设定激进的全面电动化时间表，以此抢占发展的先机。如今奔驰、宝马、奥迪等车企却不约而同地按下了全面电动化的“刹车键”。视觉中国供图

市场发展规律的理性战略调整，旨在谋求更持续的发展路径。

“保障企业健康运营和持续盈利能力，比追求单一的激进增长目标更为关键。”张翔分析指出，在当前阶段，成熟的燃油车及混合动力业务仍是企业重要的利润来源和“稳定器”。他强调：“加固燃油车技术优势的‘护城河’，有助于传统车企有效应对外部竞争压力，特别是在中国本土以外的市场，燃油车的销量和利润表现能为企业赢得宝贵的战略调整与技术升级时间窗口。”

张翔进一步阐释电动化战略调整的必要性：“一方面，在电动车普遍面临盈利挑战的背景下，过早、过快地收缩成熟的

燃油车业务，将直接削弱企业的整体财务稳健性和长期投资能力；另一方面，跨国车企认识到电动车的市场普及速度低于此前预期，因此重新将混合动力视为重要的过渡性技术路线，以满足全球不同市场、不同消费群体的多元化需求。”

“电动汽车代表着产业发展的未来方向，但实现全面电动化仍需克服技术、成本、基建等多重挑战。因此，传统车企在转型进程中保持战略定力与战术灵活性，平衡短期生存与长远发展显得尤为重要。”张翔对记者说，这既是企业应对复杂环境的市场选择，也是夯实高质量发展根基、保障产业链供应链安全稳定的务实之举。

□ 王志远

青年说(第80期)

多家车企电动化转型“踩刹车”?看吉大学子怎么说

程充满技术挑战与产业风险。在我看来，“燃油车与电动车长期并存”的发展策略，在当前阶段更具现实意义，能为车企提供宝贵的转型缓冲期。

这种判断基于多重技术现实。一方面，平台架构差异显著。传统燃油车布局受限于发动机、变速箱等大体积核心部件，而电动车则围绕结构紧凑的电池组与电机进行设计。若车企完全放弃成熟的燃油车平台，转向全新纯电架构研发，意味着需要对车身结构、产线布局乃至整个制造工艺体系进行颠覆性改造。

另一方面，材料工艺挑战仍待解决。为降低电动车自重、提升续航里程，广泛应用高强度钢、铝合金及碳纤维复合材料等轻量化材料已成趋势。然而，当前异种材料间的连接技术（如钢铝连接、复合材料粘接与固化）在工艺成熟度、长期可靠性及大规模量产稳定性方面仍面临瓶颈，存在较高的技术风险。

此外，车企的体系重构成本高昂。上述挑战叠加，使得整车厂在车身结构设计、制造工艺革新、新材料应用等核心环节面临系统性变革压力。全盘押注纯电动化意味着巨大的沉没成本和不确定性风险。

因此，在我看来，产业转型路径的选择需兼具前瞻视野与务实考量。相较于风险集中的激进纯电化策略，“燃油车与纯电动车长期并行发展”的模式，更有利于企业在保障当前经营稳健性的同时，为技

术攻坚和体系升级赢得时间窗口，是符合产业发展规律的审慎之选。这不仅关乎企业生存，更影响着整个汽车产业链在绿色转型中的韧性 with 可持续性。

平稳过渡方能降低转型阵痛
王永璐(本科生)
专业方向:能源与动力工程



在我看来，传统车企的电动化转型正卡在技术与市场的双重夹击中。技术层面，“三电”（电池、电机、电控）仍是关键瓶颈——相比某些轻装上阵的造车新势力，传统车企在这个领域的优势并不明显。

市场层面的情况则更为复杂——纯电动车普遍存在的续航焦虑，像根刺一样扎在消费者心里。

J.D.Power最新报告显示，近五成新能源汽车的潜在买家因续航问题放弃购买新能源汽车。倘若这时候车企硬要“油转电”，不仅技术攻关压力大，更可能把属

于燃油车的销量也“搭进去”了。

正因如此，我认为“油电共存”成了眼下最务实的选择。增程式、插电混动绕开纯电短板，又能把续航拉到1000公里以上，理想L9实测冬季续航达成率超85%就是例证。在此基础上，靠成熟产品守住基本盘，给电动车的销量波动装上“减震器”。

当然，在“双碳”目标的大方向下，电动化这条路非走不可。但步子太急容易摔跤，从燃油车到混动再到纯电的“三步走”策略，才是让传统车企少“栽跟头”的稳妥路径。

在剧烈变革中寻找汽车产业发展之道
杨艺文(本科生)
专业方向:工业设计

当前车企最现实的挑战是什么？我认为最关键的一点是，在电动化浪潮中，如何既要守住品牌基因，同时又要智能座舱、自动驾驶这些中国新能源车企领跑的领域上“补课”。

面对这道双选题，“油电共存”正展现出独特的中国智慧，它让车企能“两条腿走路”。

作为吉大工程学院的学生，“多家跨国汽车巨头相继调整电动化战略部署”的转型给我上了生动一课：汽车产业电动化、智能化浪潮势不可挡，但技术路线并非单一，市场规律和用户需求是转型基石。

“多维平衡”才能行稳致远

需要注意的是，当前电动化战略的节奏调整已突破德系车企，以及豪华品牌的范畴，延伸至更广阔的市场领域，覆盖汽车工业体系中的超豪华品牌与全球主要汽车制造强国。

前不久，法拉利将原定于2026年推出的第二款纯电动车型推迟至2028年面世。此次延期既源于超跑制造商对尖端技术的严谨开发周期，也反映出市场对纯电动跑车可持续需求模式的犹豫甚至怀疑。

事实上，面临电动化转型挑战的超豪华品牌具有普遍性——保时捷因电动车型市场表现未达预期（2024年Taycan全球销量1.4万辆，同比下滑50%），已对纯电动车计划进行结构性调整。保时捷全球CEO奥博穆明确表示：“我们将重新聚焦内燃机及混合动力技术研发，持续强化品牌核心价值。”

与此同时，玛莎拉蒂终止了MC20电动跑车研发计划，兰博基尼也将首款纯电车型上市时间从2028年延至2029年。

视线东移，全球汽车产业高地之一的日本同样正在展开电动化战略调整。今年5月，本田汽车宣布对电动化战略进行重要修订：将2030年前纯电动汽车与软件开发的预算投入从10万亿日元缩减至7万亿日元（降幅30%），并将纯电动车销售占比目标从原定的40%下调至30%以下。

本田汽车社长三部敏宏阐释称：“鉴于汽车产业变革加速、电动车市场增速未达预期，以及主要海外市场环保政策动态调整，企业必须建立更具适应性的发展框

架。”丰田汽车作为多元化技术路线的坚定践行者，持续强化混合动力及插电混动技术的研发投入与市场推广。该企业所秉持的“全方位电动化”战略，深刻体现了对全球差异化市场需求的精准把握与技术路线的科学布局。

面对全球主流车企的电动化战略调整浪潮，汽车行业独立分析师曾科认为，这一变化的实质是对产业发展规律的理性回归。

“此前一些车企制订的电动化转型时间表存在‘过度乐观倾向’，低估了技术成熟周期、成本控制体系、基础设施建设进度，以及消费者接受度等多重挑战的复杂性。当前市场发展策略的核心在于：依托传统技术优势领域创造的稳定收益，为全面电动化转型构筑坚实的技术储备与财务基础。”曾科分析说。

曾科强调：“高端燃油车型及成熟混合动力技术是支撑很多车企发展的关键利润来源，其产生的持续性现金流不仅为电动化研发、智能工厂改造提供资金保障，更显著增强企业在市场波动中的抗风险能力。更重要的是，传统汽车巨头在发动机热效率提升、混合动力系统优化、变速箱技术等领域的深厚积淀，仍是其参与全球差异化市场竞争的重要战略资产。”

张翔则指出了这一模式下的潜在风险：“过度依赖现有燃油车盈利模式，可能弱化企业在颠覆性技术创新领域的投入力度，进而陷入‘创新者窘境’的理论陷阱。不过，这种态势客观上为中国造车新势力与特斯拉等更具灵活性的竞争者，提供了定义未来汽车技术标准与产业生态的战略机遇窗口。”

“无论是豪华阵营的战略动态调整，还是超豪华品牌对核心价值的坚守，抑或是日系车企对技术路线的务实深耕，其终极竞争力仍在于对用户需求本质的精准把握。”张翔总结说，车企只有在践行环保责任、追求极致性能与优化用户体验三者之间构建科学平衡体系，方能在全球汽车产业深度变革中赢得可持续未来。同时，这一进程也深刻证明了，想要实现“碳达峰、碳中和”战略目标，需要遵循产业发展客观规律，科学统筹转型节奏、技术突破与产业链安全稳定的辩证关系。

与此同时，现实场景中的矛盾尤为明显：燃油车数分钟即可完成补能，而纯电动车即使采用超充技术仍需半小时以上，这对长途出行用户造成不小的困扰。

因此，当前“油电共存”的战略有着重要的现实性。在用户场景存在显著差异的背景下，城市通勤者偏好电动车的经济性，偏远地区用户依赖燃油车的可靠性，商务出行群体重视混动车型的续航保障，多元技术路线可覆盖更广泛客群。

同时，纯电三电技术仍处于快速迭代期。保留燃油车生产线既能维持现金流，又为技术攻坚赢得窗口期。以宝马为例，其财报显示，2023年燃油车业务贡献了68%的利润，支撑了电动化研发投入。

中国汽车工程学会《节能与新能源汽车技术路线图3.0》明确指出：“2035年前高效内燃机仍将承担45%减碳任务。”这要求企业把握技术演进与市场接受、传统优势与创新突破、短期经营与长期战略这3个领域的平衡。

我预测，在“双碳”目标引领下，燃油车与电动车将长期协同演进。豪华品牌唯有精准把握消费需求，同步推进关键技术突破，才能在保障产业平稳过渡的同时，实现绿色、可持续的发展。



中青报·中青网记者 张真齐

在炎炎夏日的烘烤下，随着一辆乐道L60驶过终点线，蔚来宣布完成“纯电高速1万公里最短用时”挑战。

记者了解到，这辆纯电SUV从上海出发，全程换人不换车，并采用换电模式补能，最终历时98小时06分钟42秒，走完了1万公里的高速公路行驶里程。

此次1万公里行程跨越广西、云南、贵州、陕西、内蒙古、河南、山东等19个省市区的81座城市，在沿途通过378座高速换电站完成补能。“这不是测试场景，不是封闭路线，也不是净挑大城市跑！”一位网友留言感慨道，这个实打实跑出的成绩充分证明，纯电动车在高速公路出行时也可以和油车一样便利，补能焦虑几乎宣告终结。

7月9日，蔚来第1000座高速公路换电站——G5011芜合高速福山服务区合肥方向蔚来换电站上线运营。蔚来宣布完成高速换电千站计划，建成全国主要城市间高速公路换电网络，连通全国550个城市。这也是蔚来累计建成的第3399座换电站。

“蔚来致力于推动行业更大规模、标准化、统一性的充换电补能基础设施建设落地。”蔚来创始人、董事长、CEO李斌表示，千站计划的达成，是蔚来公司充换电基础设施建设的标志性成果，蔚来和乐道用户高速出行和油车一样方便的愿景基本实现了。

他透露称，蔚来已经在全国城区和高速公路建成3399座换电站。接下来，蔚来还将持续推进包括高速公路、城区、县区在



内的充换电网络建设，“让新能源车加电体验越来越好”。

据了解，蔚来在充换电基础设施的研发、建设和运营上累计投入超180亿元，充换电站建设数量行业第一。截至2025年7月9日，蔚来已累计为用户提供近8000万次换电服务。其中，蔚来高速公路换电站累计为用户提供近1350万次高速换电服务。

“随着新能源汽车加快普及，换电站与充电桩，尤其是快充桩可以形成互补。”汽车分析师白德认为，在高速公路的使用场景中，换电模式具备得天独厚的优势，有望成为新能源车主高速出行的较优解之一。

蔚来“98小时连续行驶1万公里”挑战成功

新能源汽车补能焦虑被终结了吗

车企达成换电战略合作，并与中国石化、中国石油、中国海油、壳牌、国家电网、南方电网等能源电力领域企业进行合作，共同致力于纯电用户出行补能体验提升。

今年3月，蔚来与宁德时代在福建宁德签署战略合作协议。双方将共同建设全球最大的换电网络，统一行业技术标准、深化资本与业务合作，为广大用户提供更高效率的能源解决方案，引领新能源汽车产业迈向高质量发展新阶段。7月1日，蔚来作为专家成员全程参与起草的《电动汽车电池更换站通用技术要求》(GB/T 29772—2024)推荐性国家标准开始正式实施。

下半年伊始，国家发展改革委等四部门联合出台通知，对新能源汽车的“基本盘”充电网络建设给出重要的指导意见。该通知除了强调“大力建设大功率基础设施”这一主旨之外，还首次明确提出，新能源汽车企业自建的大功率充电设施网络，原则上应无差别开放。

此前曾经不对外开放的品牌充电桩，多数也在近一年时间里选择了逐步开放，如极氪就于2024年8月宣布面向社会开放充电服务。

“充换电设施建设是新能源汽车推广的前提，也是用户体验的核心保障，换电站

建设一直是新能源新基建的重要组成部分。”白德分析称，一方面，充电桩“无差别开放”有利于提高充电网络使用效率，避免重复投资；但另一方面，自建充电网络对于增强用户黏性、提升服务质量和管理体系优化

图片新闻



近日，中国南航在广州-北京大兴往返航线推出“极速一刻 自在登机”服务，此航线取消了值机柜台停止办理手续(值机截载)的时间要求，只需在航班登机口关闭前，即航班计划起飞时刻之前15分钟完成安检并抵达登机口登机即可。

该服务从旅客需求出发，通过智能化技术升级及业务变革，打破国内民航业普遍提前30至40分钟关闭值机柜台的惯例，减少传统值机截载时间对旅客改签的限制，为临时改订、突发差旅、赶早晚班机、高频商务出行等群体提供极大的便利，进一步把时间留给旅客，让旅客可全方位全过程自由掌控出行时间。