

问路碳中和 创新促发展

2023汽车碳中和峰会聚焦产业远景

■中国城市报记者 张永超

建睿智之言,献务实之策,谋长远之举。9月19至20日,“问路碳中和——2023汽车碳中和峰会”在广东广州白云国际会议中心举行。现场,与会专家通过全面剖析国际国内形势,围绕“‘双碳’背景下汽车产业的机遇与使命”以及“‘双碳’目标引领汽车产业高质量发展”等主题展开了深入研讨与交流,为全产业链实现碳中和目标提供了多角度、多维度、多元化的实践经验和创新思路。

“碳”路前行 广州加速迈向“智车之城”

产业兴则城市兴,产业强则城市强。汽车产业是广州的第一大产业,产量连续4年居全国城市之首。2022年,广州市汽车产业实现工业总产值6471.73亿元、产量313.68万辆,整车产销创历史新高,连续4年居全国城市之首。其中,新能源汽车工业总产值446.61亿元、产量31.37万辆,分别同比增长109.3%和119.9%。

目前,广州市已形成以12家整车制造企业为核心、1200多家零部件企业聚集、“专精特新”企业不断涌现的完整汽车产业链。广州市也是国家节能与新能源汽车示范推广试点城市、国家基于宽带移动互联网的智能网联汽车与智慧交通应用示范区,以及首批智慧城市基础设施与智能网联汽车协同发展试点城市。

作为中国汽车产业重要基地,广州市近年来深入实施碳达峰碳中和战略。广州市政府副秘书长,广州市工业和信息化局党组书记、局长高裕跃在2023汽车碳中和峰会致辞中指出,广州正加快速度向万亿元级“智车之城”迈进,以自主创新打造智能汽车的“大脑、骨骼和四肢”为己任,致力于推动中国智能网联新能源汽车高质量发展。

近年来,广州市先后出台《广州市智能与新能源汽车创新发展“十四五”规划》《广州市智能网联与新能源汽车产业链高质量发展三年行动计划(2022—2024年)》等多项政策,加快了汽车产业迭代升级的自我革新速度。

高裕跃谈到,接下来,广州市将始终紧扣电动化、网联化、智能化的转型趋势,引导汽车上游材料、零部件生产、整车装备等全链条企业以“双碳”为牵引,早谋划、早着手、早布局,全力推进产业低碳绿色发展,共

同为我国如期实现碳达峰碳中和目标,建设人与自然和谐共生的现代化作出贡献。

“广州的新能源汽车探索之路,对于其它汽车城市的降碳减排具有较强的借鉴意义。”峰会现场,中国能源汽车传播集团有限公司党委书记、董事长、总编辑谢戎彬表示,中国汽车产业在迈向碳中和之路上,要全面推动技术变革、制造升

汽车上。例如国内氢氨发动机开发领域,广汽、长安等都在积极开发氢氨发动机。”中国汽车工程研究院股份有限公司党委副书记、总经理刘安民认为,未来氢燃料电池和氢发动机都会共用基础设施,有可能既有氢燃料电池的形态,也有内燃机的形态,共同实现低碳排放和零排放。

来自中国机械工业联合会

应当由整车企业与零部件企业携手共同实现。以汽车轮胎为例,中国工程院院士、华南理工大学校长张立群指出,汽车行驶时,克服轮胎材料内摩擦的能耗占总能耗的20%—30%,占世界总能耗的1%—2%。“我们需要创新制造高节能、低磨损、高安全的轮胎产品。当前传统的废轮胎橡胶再生技术污染较大,需要通过科技创新打

9月13日,欧盟委员会主席乌尔苏拉·冯德莱恩宣布要对中国电动汽车补贴展开调查,这一热点话题受到普遍关注。

中国国际贸易促进委员会原副会长张伟表示:“中国汽车产业快速发展的40年间不断遭遇着关税和技术壁垒,如今欧盟委员会又发表了要对中国电动汽车补贴展开调查的言论,我们应该实事求是进行分析,明确WTO的具体规则,并积极迎接挑战。”

中国汽车工业咨询委员会主任安庆衡直言,无论是欧洲提出的绿色新政也好,碳关税也罢,亦或即将生效的电池法案,都会在提高我国汽车产品成本的同时,导致我国出口商品在全球的竞争优势下降,从而影响我国新能源汽车的快速发展势头。尤其是前不久欧盟提出的要对中国电动汽车补贴展开调查,更可能会扰乱和阻碍我国新能源汽车产业链和供应链的正常健康发展,车企一定要提前做好准备。

“中国电动汽车及产业链上下游企业因不断创新,在国内外市场的激烈竞争中不断累积获得了整体优势,这是创新和市场驱动的,而不是靠欧盟委员会提到的所谓巨额补贴。”欧盟中国商会副会长王稚晟说。

王稚晟建议,对于电动汽车产业链上的企业,无论是中国车企还是欧洲车企,都要共同对欧盟保护主义的举措说“不”。中国市场对欧企开放,欧洲市场也应对中国企业开放。欧盟人为地树立壁垒和障碍,提高企业发展经营的成本,是不可取的,这也将极大阻碍欧洲和全球的绿色低碳转型。应建立全球互通的标准规范体系,鼓励相关协会和企业交流试点示范经验;中国企业应积极参与推进全球充电网络的标准化进程。

中国工程院院士、工程院原副院长、国家气候变化专家委员会顾问杜祥琬表示,实现“双碳”目标是一个复杂的系统工程,呼唤深度的管理创新、科技创新、金融支持和企业参与,需要把握好节奏,积极又稳妥地进行,既要防止一刀切、简单化,又要防止因转型不力而产生的落后和无效投资问题。

华夏新供给经济学研究院创院荣誉院长、全国政协参政议政人才库特聘专家贾康建议,我国应当提供必要的税收引导、补贴手段以及专项支出,采用更理性的应用政策工具,继续合理地支持汽车产业在绿色低碳道路上持续健康发展。



在广东省广州市举行的“问路碳中和——2023汽车碳中和峰会”现场。中国汽车报供图

级、质量提升,统筹全产业链协同降碳,发挥“领头羊”的产业引领作用;要当好绿色发展战略的践行者和先行者,推动能源结构的转型升级和交通领域的低碳发展;要推进国际国内协作交流,加速汽车产业全球化之路。

全链脱碳 助力汽车产业实现碳中和

为着力实现“双碳”目标、推动绿色发展,现如今,从材料生产、车辆制造到汽车使用,以脱碳、零碳技术创新为支撑和关键驱动力的汽车产业链低碳转型正加速推进。

“汽车产业链深度脱碳,需要更加重视材料端的协同低碳化。对于产业链的绿色低碳转型工作,应当早布局、早开始。”广州汽车集团股份有限公司总经理冯兴亚认为,中国汽车产业在推动实现“双碳”目标过程中兼具四重特性,分别为脱碳目标具有明确性、碳排放环节具有特殊性、脱碳过程具有产业生态引导性以及脱碳成果具有社会示范性。

汽车产业要实现碳中和,能源结构的转型升级尤为关键。“在发展低碳替代燃料上,国家能源局已经把氢能等作为储能系统的能源,我国汽车行业也一直在努力将氢能应用到

的数据显示,今年上半年,中国新能源汽车产销累计完成378.8万辆和374万辆,同比增速均超过40%;截至6月末新能源汽车保有量1260万辆,占汽车总量的4.9%。

中国机械工业联合会党委常委张克林表示,机械工业在中国工业中的比重约20%至30%,是国家支柱产业,成为实现“双碳”目标的重要战场。要加快形成绿色低碳循环的产业体系,以新能源装备以及量大面广的高效节能产品等为切入点,做好机械工业与上下游产业间的绿色协同,从机械工业原材料、产品绿色设计、清洁生产、绿色运输等全生命周期流程构建产业类低碳循环的产业体系。

汽车的电动化、智能化、网联化是汽车产业变革的方向和共识,也是通向绿色低碳发展的重要路径。对于我国汽车产业如何实现碳中和目标,中国汽车技术研究中心有限公司副总工程师李赞峰提出五点建议:一是要持续营造支持汽车行业绿色低碳发展的良好环境,二是要以科技创新支撑汽车产业绿色低碳发展,三是要推动产业融合发展,四是要引导汽车消费端的低碳升级,五是要推动汽车产业积极融入全球产业体系。

对于汽车产业来说,降碳

造绿色环保安全的再生新技术。”张立群说。

同时,张立群介绍,近年来华南理工大学利用学科交叉和产学研合作,已成为国内首屈一指的集创新技术开发与成果运用为一体的新能源汽车相关研究的科技创新平台和人才培养高地。学校在人才培养上紧贴国家战略需求,通过开设创新班、促进师资融合、优化课程体系、加强实践实习等举措,培养敢创新、会创造、能创业的“三创型”人才,大批校友成为新能源汽车产业的优秀企业家和工程师,学校也因此被誉为“新能源汽车界黄埔军校”。

创新是第一动力,人才是第一资源。中国工程院院士、吉林大学汽车工程学院名誉院长郭孔辉称,不仅要重视汽车产业链的技术创新,更要重视创新人才、培育创新人才、保护创新人才,要有更多年轻人来挑大梁、担重任,才能在大力实现“双碳”目标过程中,让创造活力竞相迸发、聪明才智充分涌流。

迎接挑战 推动汽车产业健康发展

践行“双碳”战略给汽车产业带来了新的发展契机,但实际上,我国汽车产业高质量发展也面临着新的挑战。