

《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》正式发布——

纯电动 + 混动唱主角

未来传统燃油汽车将全部转变为混合动力车

■ 本报记者 卢奇秀



10月27日,由工业和信息化部指导、中国汽车工程学会组织编制的《节能与新能源汽车技术路线图 2.0》(以下简称“路线图 2.0”)正式发布,提出到2035年节能与新能源汽车年销售量占比达到50%...

国内广泛运行。路线图 2.0 理清了未来我国汽车动力系统的技术发展思路,意义重大。国家新能源汽车创新工程项目组组长王秉刚指出,全面电驱动化是新版路线图提出的一个重要概念...

为何要编制新路线图? 产业发展已超预期 需适时调整

与四年前中国汽车工程学会发布的路线图 1.0 版本相比,当前我国汽车产业内外环境已发生巨大变化,部分规划和目标已跟不上发展需求。

“我国汽车产业技术进步速度超出预期,在局部领域还实现了领跑。”在清华大学产业与技术战略研究院院长赵福全看来,路线图 2.0 绝对不是在第一版基础上进行普通打磨,更不是简单的增减...

汽车产业生态持续优化,产品大规模应用;关键核心技术水平显著提升,形成协同高效、安全可控的产业链;建立汽车智慧出行体系,形成汽车、交通、能源、城市深度融合生态...

记者注意到,技术路线图 2.0 延续了 1.0 版本“总体技术路线图+重点领域技术路线图”的研究框架,在原有总体技术路线图+节能汽车、纯电动和插电式混合动力汽车、氢燃料电池汽车、智能网联汽车、汽车动力电池、汽车轻量化、汽车智能制造与关键装备研究的基础上...

王秉刚表示,纯电动、插电式混合动力以及氢燃料电池汽车都离不开电驱动,我国汽车产业要向电驱动转型,电驱动总成系统是核心技术。

重点内容有哪些?

以市场为导向 更关注成本和安全性

值得注意的是,路线图 2.0 的技术指标更加务实。比如,1.0 版本提出节能与新能源汽车销量在汽车总销量中的占比要在 2030 年达到 50%,新目标则将这一时间节点延缓至 2035 年。

赵福全认为,路线图 2.0 更关注市场对成本的接受程度和安全性。比如,燃料电池方面,1.0 版本重点强调把电池做好,路线图 2.0 则充分考虑到了氢的制取、运输、存储和加注等问题...

王秉刚进一步表示,新能源汽车产品能否站住脚,进入消费者手中,最终还是由市场说了算。“出于这样的考虑,路

线图 2.0 特别强调对市场的研究,其最核心的要素是经济性。”

今年是传统车企电动化转型的关键之年,越来越多的跨国车企进入中国市场,车企面临激烈的国际竞争。王秉刚指出,我国新能源汽车产业已经从政策驱动进入市场需求主导的新阶段...

杂,企业之间能力、积累也都不同,如果缺乏共识,很容易各说各话。”赵福全认为,路线图 2.0 的发布给行业奠定了基调,坚定了企业发展新能源汽车的信心...

为更好配套服务,路线图 2.0 还提出,构建慢充普遍覆盖、快充(换电)网络化部署以满足不同充电需求的立体充电体系。到 2035 年,将建成慢充桩接口达到 1.5 亿端以上...

路线图如何指导实践?

补足“四基”短板 迈向智能网联

技术路线 2.0 也指出我国汽车产业的薄弱环节,比如,燃料电池催化剂、碳纸等核心材料还依赖进口;汽车研发设计与模拟的软件平台,车规级计算芯片等基础软件、器件短板尚未补齐...

“汽车是集大成的产业,如果零部件不强,实现产业强大是不现实的。”赵福全坦言,经过多年发展,我国已经拥有了全球最大的汽车市场规模,但核心零

部件始终是发展短板。新能源汽车要真正获得竞争力,向高端化发展,必须进行产业升级,“不单指整车,每一个零部件的设计、工艺都需进行升级。”

路线图 2.0 对智能网联汽车予以重点布局,深化完善了“三横两纵”的技术架构,涵盖了车辆关键技术、信息交互关键技术等关键技术...

在部分城市道路规模化应用;2035 年高度自动驾驶和完全自动驾驶的智能网联汽车将具备与其他交通参与者的网联协同决策与控制能力...

据了解,路线图研究是支撑政府科技和产业相关规划、引领行业技术创新、引导社会各类资源集聚等的重要工作。未来,相关部门将对既有路线图指标的合理性、可能性进行及时评估...

动力电池企业国际竞争压力剧增

■ 本报实习记者 杨梓

核心阅读

动力电池企业应加大对电池材料、工艺的研究和突破,提升技术水平。借助欧洲市场需求的快速增长,争取在国内市场站稳脚跟的同时,进一步拓展海外市场。

中国化学与物理电源行业协会动力电池应用分会日前发布的数据显示,2019 年 1-9 月,LG 化学、松下电池等外资企业在中国动力电池市场的份额仅为 0.35%...

随着外资企业与中国主机厂合作的深入,外资动力电池企业已经逐步参与到了中国市场的竞争,中国动力电池企业压力持续升级。

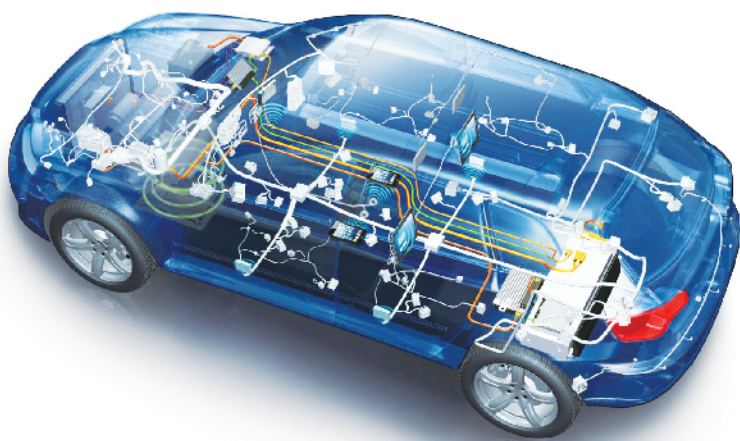
外企市场份额大增

2019 年 6 月,工信部宣布废止《汽车动力蓄电池行业规范条件》,同时废止的还有第一、第二、第三、第四批符合规范条件企业目录...

记者了解到,此前国内动力电池企业为了达到“白名单”要求,需要在各方面做大做强,努力加大产能、技术等方面的投入力度...

刘彦龙表示,“白名单”废除后,各车企能够根据自身需要选择动力电池企业,外资动力电池企业在中国的市场份额也随之迅速增加。

全国乘用车联合会秘书长崔东树表示,外资动力电池企业 15% 的市场份额将成常态,外资企业持续进入中国市场将给整个动力电池市场带来更多机会...



“双刃剑”效果凸显

根据中国汽车动力电池产业创新联盟的统计数据,今年 1-9 月,我国新能源汽车市场共计 66 家动力电池企业实现装车配套,排名前 3 家、前 5 家、前 10 家的动力电池企业的装车量分别为 24.8GWh、28.5GWh 和 31.8GWh...

“未来肯定不会有这么多企业生存下来,市场必然进一步向几家主要企业集中,现在的集中度已经非常高了。”刘彦龙判断,“现在前 10 家企业的占比已经大于 90%...”

业内人士指出,未来动力电池企业的竞争一定是全球化的竞争,而中国作为全球新能源汽车的重要市场,

外资企业持续涌入也是必然结果。在刘彦龙看来,外企进军中国动力电池市场是把双刃剑,“未来的竞争势必更激烈。要想保住市场份额,就必须加大对电池技术、质量、管理和成本的管控...”

技术升级是根本

日前,LG 化学公布了第三季度经营业绩,其第三季度销售总额为 7.5 万亿韩元(约合人民币 442.48 亿元),同比增长 8.8%...

业内人士一致建议,中国动力电池企业要加大对电池材料、工艺的研究和突破。借助技术水平,随着欧洲市场需求的快速增长...

“现阶段我国动力电池技术发展缓慢,未来发展还面临很多问题。”崔东树进一步建议,我国动力电池企业要在降成本的同时,布局下一代电池技术...

《深圳市电动物流车使用率影响因素及优化分析》系列报告显示:

物流车电动化助力我国实现碳中和

■ 本报实习记者 韩逸飞

近日,落基山研究所于深圳举办“城市物流车电动化实践路径研讨会”,并正式发布《深圳市电动物流车使用率影响因素及优化分析》系列报告。

与会专家表示,深圳是全球电动汽车利用率最高的城市,其实现物流车辆 100% 电动化的目标、措施为全球城市提供了宝贵经验。

交通领域减排需求迫切

在我国明确提出 2060 年碳中和目标的大背景下,交通行业作为二氧化碳排放大户,减排需求迫切。因此,在燃油汽车仍在交通领域占据主导地位的当下,电动物流车或可成为新能源汽车取代燃油汽车的突破口。

地上铁租车(深圳)有限公司总经理刘徐胜表示,深圳市新能源汽车推广应用发展历经 10 余年,取得了一定成效。2019 年电动物流车保有量已超 7 万辆,成为目前全国乃至世界规模最大的城市...

根据落基山研究所提供的数据,当前,深圳作为我国最大的港口和高贸城市之一,快递业务量始终位于全国城市前列,庞大的货物运输需求也使深圳交通行业,特别是城市货运对二氧化碳排放和大气污染的贡献水平不断增加...

行驶里程不足致经济性欠佳

电动物流车作为近年来各类交通电动化尝试中较为成熟的一类,其积极意义不仅在于有助于城市节能减排、企业降本增效,还在于其可以带动电动汽车及其周边市场快速发展...

电动物流车使用率的高低是影响其经济性的关键。当前,市场上电动物流车面临的压力和挑战非常多,运营企业的重资产压力、补贴退出后购置成本大幅上涨...

落基山研究所的调研显示,四大因素

影响深圳物流电动车的发展:运营补贴政策、充电桩数量及位置布点、车辆技术质量及稳定性,以及电动物流车市场的运营模式。

落基山研究所交通项目总监王喆指出,除购置成本差距外,应用里程不足也让电动物流车的优势无法显现。“当前,电动物流车的使用率尚未达到市场所期望的理想水平...”

提升保有量不是唯一目标

虽然当前电动物流车存在问题,但与专家还是对电动物流车的未来充满希望。

深圳市协力新能源与智能网联汽车创新中心主任谢海明提出,未来电动物流车的租赁运营市场必将迎来洗牌。资金实力、资源整合能力、成本控制能力弱的企业将被淘汰...

针对电动物流车企业小、散、弱的特点,谢海明建议,聚集运力、整合资源,建立一个绿色城配聚合型运力服务平台对于形成行业标准、加速行业发展有着重要的推动作用。

王喆认为,深圳的经验显示,城市物流领域向电动化转型是可以实现的,但全面电动化还需要一定过程。城市应先从更为简单、基本的措施和对象入手,例如进一步开放路权、充电电费优惠、免费停车等政策...

谢海明呼吁,业内人士对新能源物流车未来发展要有信心,要相信无论是技术还是总拥有成本,电动物流车都将在未来体现出独特优势。

