

中国电动汽车百人会副秘书长王贺武:

# 汽车道路交通可望在 2025 年碳达峰

**本报讯** 记者卢奇秀报道:日前,中国电动汽车百人会副秘书长王贺武在媒体沟通会上表示,预计到2025年,汽车道路交通可以实现碳达峰,碳排放量将从2020年的7.84亿吨上升至8亿吨,增加160万吨。

据统计,2020年我国交通领域碳排放达9.3亿吨,占全国终端碳排放总量的15%,是仅次于工业、建筑之后的第三大碳排放源。在整个交通领域中,道路碳排放占比达90%,其中公路客运占42%,90%来自乘用车;公路货运占45%,主要是货运卡车产生的碳排放;航空、船舶约占6%,铁路占比约1%。“化石燃料在交通移动终端燃烧,导致二氧化碳排放基数大和减排难。”王贺武指出。

长期以来,汽车、交通和能源构成了相互支撑、互为约束的碳链条。交通需求影响汽车保有量和该领域的能源消耗量,进而影响碳排放,汽车终端用能结构及能耗水平则反过来影响能源

和交通领域碳排放。因此,能源绿色转型决定了汽车上游制造端和道路交通领域的碳排放必须全方位协同,才能推动碳达峰碳中和目标实现。

基于电网低碳化和新能源汽车的快速发展,王贺武判断,预计到2025年,汽车道路交通可以实现碳达峰。相比之下,水运和航空领域电动化迟缓,碳排放仍将继续增加,预计到2027年左右,交通领域碳排放将达到峰值,约为10亿吨。预计到2030年,汽车交通领域将产生7亿吨碳排放,比峰值降低10%以上;整个交通领域碳排放约达9亿吨,比峰值降低近10%。预计到2060年,汽车交通领域碳排放只有0.5亿吨,比峰值降低90%;整个交通领域碳排放将降到3亿吨以内,比峰值降低70%。

要实现上述目标,需推进车辆新能源化、智能化与能源清洁化协同增效。对此,中国电动汽车百人会近日发布了《汽车、交通、能源协同实现碳达峰碳中和目

标、路径与政策研究》报告(下称报告),提出了推动汽车、交通、能源领域协同减排的路径。

报告认为,为应对未来交通需求与私人汽车保有量的增长趋势,需不断推动汽车全面电动化进程,实现城市交通运输能源结构优化,并加快普及新型燃料技术替代。在汽车整车制造用能结构中,电能消耗占比达60%以上。同时,动力电池制造的烘烤、干燥、分容化成等环节耗电量巨大,因此电力清洁化程度对汽车制造端减排至关重要。造车工厂可通过内部自建光伏发电、风电系统和从外部采购绿电等方式,提升绿色能源使用比例。王贺武介绍:“如果在可再生能源丰富地区如水电丰富的四川宜宾生产电池,碳排放足迹会弱一些。”

报告透露,车联网互动(V2G)具有巨大的降碳潜力。基于2040年3亿辆新能源汽车推广量和1:1充电基础设施的预期,每辆车平均载电量大于65千瓦时,则车载储能容量将超过200亿千瓦时。也就是

说,通过推动大量电动汽车应用V2G技术,可在较大范围调节可再生能源的波动性,减少火电机组临时起动的次数,节能降碳边际效益明显。

报告提出,电动汽车可通过有序充电、车网互动、换电、退役电池储能等方式解决可再生能源发电受季节、气象和地域条件影响产生的不连续性和不稳定问题。预计到2030年,电动汽车日内车网互动及有序充电灵活性调节能力接近50亿千瓦时。

此外,报告还建议,需完善汽车、交通、能源协同碳达峰、碳中和的顶层规划,制定发展战略及行动方案;在碳排放核算标准、产业政策体系、推广绿色制造、区域和企业试点先行等方面推动汽车全生命周期绿色低碳发展;构建支撑协同发展的新型交通能源基础设施体系,在能源侧要加强各类交通能源基础设施协同规划,构建油、气、电、氢、光、储融合一体的综合能源基础设施。

## 热点聚焦

### 众车企联手入股欣旺达

**本报讯** 实习记者林水静报道:2月24日,欣旺达电子股份有限公司发布增资公告,宣布19家企业向该公司增资24.3亿元,增资后合计持股比例约19.5%。在增资企业中,不仅有“蔚小理”新造车企业,还有上汽、广汽、东风等传统老牌车企。

据了解,欣旺达以3C电池(C代表放电能力)起家,客户覆盖大部分智能手机和笔记本电脑头部企业,包括苹果、三星、华为、OPPO、小米、联想、戴尔等国内外知名数码企业。欣旺达公司副总裁梁锐曾公开表示,公司在手机电

池市场的份额达到30%,是全球最大的手机电池供应商。2014年,为拓展动力电池业务,欣旺达成立电动汽车电池公司。数据显示,2021年,欣旺达在国内装车量排名第十,达2.06GWh,市场份额占比仅1.3%。

据北京工业大学汽车产业创新研究中心研究员张翔介绍:“欣旺达是与比亚迪同时期开发新能源汽车电池的厂商,只不过后来因技术线路问题导致发展速度变慢,其实该公司的技术实力十分强劲。”目前动力电池头部企业市场份额高,在供应链的话

语权大,不利于车企供应链安全,因此越来越多车企寻求“二供”“三供”,如大众入股国轩高科、吉利与孚能合资建设电池厂、戴姆勒入股孚能科技……过去两年间,已有多家车企牵手动力电池企业。

据了解,车企也不是近期才“看上”欣旺达的。早在2021年上半年,欣旺达就获得东风柳汽菱智CM5EV、东风E70、广汽A9E、吉利PMA平台、吉利GHS2.0平台多款车型及平台的青睐,截至目前,其客户已覆盖雷诺、日产、吉利、东风、广汽、上汽通用五菱、小鹏等主流

车企。

车企入股动力电池企业,将加深两者间的捆绑关系,对造车大有裨益。动力电池作为新能源汽车的重要组成部分,在与整车结构和动力系统的匹配中需要长期反复验证,而车企入股电池厂后,实现利益绑定,有利于电池与整车的验证更加顺畅,推动整车结构更加合理和轻量化。

张翔表示,众车企入股欣旺达使得车企与动力电池供应商建立战略合作关系的新趋势更加明朗,未来独立的动力电池供应商将越来越少。



地方

#### 上海:

### 2025 年满足 125 万辆电动汽车充电需求

**本报讯** 近日,上海市人民政府办公厅印发的《关于本市进一步推动充换电基础设施建设的实施意见》(下称《意见》)指出,要形成适度超前的城市充电网络,到2025年,满足125万辆以上电动汽车的充电需求,全市车桩比不高于2:1。

同时,《意见》透露,建立以信息高水平互联互通、智能技术标准体系完善、建设运营管理机制健全、统一有序惠及民生为特色的新型充换电基础设施体系,实现行业发展“五个转型”,即从均衡发展转向聚焦重点、从建设为主转向建管并重、从慢充为主转向快慢并重、从无序充电转向有序充电、从企业为主转向全社会多方参与。

具体而言,上海将重点推动“僵尸桩”治理,解决小区充电难等问题,引导消费者树立正确的新能源汽车消费观,强化新建小区安装条件预留等方面的管理机制建设;小区主推慢充,公共领域提高快充比例;加快智能桩推广,充分发挥上海充换电设施公共数据采集与监测市级平台的引领作用;把充电桩建设纳入小区更新改造范畴,同步夯实汽车厂商配建责任。(沪讯)

#### 重庆:

### 加快推动智能网联汽车示范应用

**本报讯** 3月1日,《重庆市智能网联汽车道路测试与应用管理试行办法》(下称《办法》)正式施行。《办法》对重庆市行政区域内的智能网联汽车道路测试、示范应用、示范运营等道路测试与应用活动及相关监督管理作出了规范,并公布了道路测试与应用主体、道路测试与应用驾驶人、用于道路测试与应用的智能网联汽车应符合的条件。

《办法》明确,智能网联汽车自动驾驶包括有条件自动驾驶、高度自动驾驶、完全自动驾驶三个技术等级。重庆市政府应当科学划定智能网联汽车政策先行区,政策先行区所在区政府可以在其辖区范围内自行划定道路测试与应用路段和区域,自行开展智能网联汽车道路测试与应用。有关部门应建立联合工作机制,协调推进智能网联汽车道路测试与应用管理工作。

同时,《办法》对智能网联汽车道路测试提供了具体的政策支持。如各地应将道路基础设施智能化建设纳入相关道路建设规划,配套建设通信设施、感知设施、计算设施、云控平台等车路协同基础设施;智能网联汽车相关企业可以向公安机关交通管理部门、城市管理部门申请在其管理的道路公用基础设施上搭建车路协同基础设施,相关主管部门应予以支持;有关部门应划定部分公路、城市道路路段及其他特定区域,用于智能网联汽车道路测试与应用,并应逐步扩大道路测试与应用路段及区域范围。(宗和)

#### 甘肃:

### 实现省内高速充电主要节点全覆盖

**本报讯** 甘肃省人民政府新闻办日前召开的新闻发布会透露,2022年国网甘肃省电力公司将在17对高速公路服务区建设25座充电站,实现省内高速充电主要节点全覆盖,让电动汽车“回得了家、出得了城、下得了乡”。

据介绍,为加速建设充电网络,国网甘肃省电力公司与甘肃省高速公路服务公司合作,于2021年建设投运白银、武威、太石、永登4对服务区8座充电站,助力省内高速充电站扩大至19座。同时,该公司与中国石油天然气股份有限公司甘肃销售公司合作,建设投运油、汽、充综合站2座。此外,该公司还推广“购车-装桩-充电”联网通办“一站式”服务,与省内89家电动汽车经销商建立业务合作,解决居民用户充电桩报装用电难题。据统计,2021年,甘肃全社会充电运营商充电量达2.72亿千瓦时,同比增长29.72%,服务电动汽车超680万次。(王占东)

#### 图片新闻

### 安徽天长:推动农村充电设施进村入户



2月28日,在安徽省滁州市天长市广陵街道祝洞村,电力员工为村民李银芳家安装电动汽车充电桩。

据了解,为方便广大村民绿色低碳出行,自去年以来,天长市加快以农村为核心,兼顾交通运输、旅游景区和新建高速公路服务区等场所的充电设施建设,目前已实现辖区充电设备乡镇全覆盖。宋卫星/摄



### 新能源汽车下乡之路越走越宽

■王旭辉

中汽协的统计数据显示,2021年,106.8万辆新能源汽车下乡,同比增长169.2%,高于新能源汽车市场整体增速约10%,贡献率逼近30%。在乡村振兴、绿色消费等战略目标的驱动下,2022年伊始,新能源汽车下乡再次被相关部门列入重点工作。可以预见的是,在新能源汽车高速增长态势下,新能源汽车下乡也将大步提速。但与城市相比,乡村充电基础设施布局、车辆运维水平、电网承载能力等相对较弱。因此,新能源汽车下乡要想驶得稳,还要提前谋划,采取针对性措施。

不少消费者认为,农村的市场环境

比一二线城市更适合推广新能源汽车,如居住密度低,家家有院,方便安装充电桩,部分车型可以直接使用220V家用接地三插进行充电。另外,农村居民日常生活半径小于城市上班族,堵车情况少。但有利必有弊,不足之处是农村的新能源汽车配套相对滞后。

目前我国车桩比约3:1,充电桩主要集中在于一二线城市,如上海达1.2:1,而农村地区的车桩比一直在低位徘徊。同时,虽然农配网经过多轮改造升级,能够满足农民生活、农业生产用电需求,但随着新能源汽车下乡提速,容量有限、末端电压低等问题也日渐暴露出来。尤为重

要的是,农村车主一般多使用慢充,充电时间长,这就意味着不少车主需在晚上不用车时充电,负荷集中,易造成农配网重载甚至过载。此外,农村市场新能源汽车维修等配套服务仍不完善。由此可见,新能源汽车下乡不仅要求车型需匹配农村使用环境,农村居民消费需求,充电基础设施、农配网改造、车辆运维等也要及时跟上,这是个系统工程,涉及车企、电网企业等多个主体,需系统发力、精准施策。

其实,我国去年就已开始部署相关工作。如2021年的新能源汽车下乡活动明确要求,重点推动农村充换电基础设

施建设,组织保险金融机构优化车辆保险、购车贷款等方案。同时,福建、云南等地相继启动了充电桩镇镇通工程。

国家发改委等多部门近日印发的《促进绿色消费实施方案》进一步提出,鼓励汽车企业研发推广适合农村居民出行需要、质优价廉、先进适用的新能源汽车,推动健全农村运维服务体系。

可以预见的是,经过2020年5地、2021年7省8地的活动经验,新能源汽车下乡的影响力不断扩大,同时随着我国新能源汽车由政策驱动变为市场驱动,新能源汽车下乡之势势必越走越宽,进而为整个行业,乃至乡村经济发展注入新活力。