

共商发展大计 共谱合作新篇

——首届中国商用车论坛专家学者企业家代表发言摘登

3月28日至29日,由中国汽车工业协会、东风汽车集团有限公司、湖北省经信厅、十堰市人民政府共同举办的首届中国商用车论坛在十堰举办。论坛以“应变·求变·谋变——共创商用车发展新局面”为主题,以商用车产业的高质量发展为主线,与行业专家、学者、企业家代表共议发展大势、共商发展大计、共谋发展思路、共创发展新局。

中国工程院党组成员、副院长、院士钟志华： “七新联动”为商用车发展搭建新平台



商用车的发展面临安全、节能、降本和舒适性等问题。而在智能化方面,标准规范、政策法规、技术路径、商业化路径、基础设施等问题亟待突破。新材料、新结构、新工艺、新装备、新能源、新功能、新模式“七新联动”正在为未来商用车发展搭

建起新平台。

发展智能汽车不仅可以解决社会面临的交通安全、道路拥堵、能源消耗等问题,从产业层面看,智能化已成为新时代汽车产业转型升级的重要突破口。消费者真正的核心诉求始终是安全、方便、快捷和舒适,引导式智能驾驶技术作为商用车智能化的积极尝试,是要确保安全性、提升经济性、改善环保性、增强舒适性,在技术和法规的框架之下,最大限度降低驾驶员用在驾驶上的消耗和损耗。

从研发角度讲,前沿技术要主动去探索,找出一个技术路径来匹配新的商用车使用场景。在矿山、码头等场景,商用车智能化发展有望实现产业化,同时引导式智能驾驶对商用车尤其是物流车来讲也有较大的发展潜力。(记者纪枫波 实习生闻书敏整理)

中国科学院院士、清华大学教授欧阳明高： 换电重卡将迎来较快发展时期



2022年零碳货运重卡市场渗透率仅有2%,初步预计到2025年其市场渗透率将超过10%,到2030年左右将接近50%。到2025年,纯电重卡年销量将超10万辆,车辆续驶里程预计超300公里;到2030年,纯电重卡年销量将超35万辆,车辆续驶里程预计超450公里。未来,纯电重卡将以

换电为主。

目前,新能源重卡有纯电动、燃料电池、零碳内燃机三条技术路线。加氢站基础设施建设,是限制燃料电池技术路线在重卡市场广泛应用的重要因素。截至2022年6月,国内加氢站保有量超260座,主要分布在环渤海、珠三角、长三角、华中、西南等地区。

按150万公里寿命计算,由于油电差价大于电池投资成本和充电时间成本之和,换电重卡的综合吨公里成本低于柴油重卡。以鄂尔多斯换电重卡示范运营为例,换电重卡较柴油重卡车辆购置节省6.35万元,干线吨公里成本节省5.2万元/年。相比于快充和超充,换电技术补电时间最短,吨公里车辆运行成本最低,因此换电重卡将迎来较快发展时期。“光-储-充-换”一体化互补型智慧能源系统,将是电动汽车时代的“加油站”。(记者纪枫波 实习生张慧 闻书敏整理)

中国汽车工业协会副秘书长李邵华： 商用车产业进入高质量转型发展关键期



总体来看,我国商用车行业已经进入新一轮调整周期,高速增长阶段已经结束,存量竞争阶段已经开启,各大商用车企业在积极转型和自我调整,从而迎合运输市场对效率、效益的追求。加快转型升级,寻求新突破,探索新机遇,谋求高质量发展,成为新阶段的主题。

随着智能化、网联化和绿色化快速推进,商用车与物流融合发展,促使产业价值链逐渐后移,行业企业由单纯提供产品逐渐向提供全生命周期管理及系统解决方案转变,数据服务、网联服务、自动驾驶服务、车队管理、交换电服务、软件服务等将成为行业新的利润增长点。

同时,新技术的出现催生新的商业模式,构成全新的商业生态,主机厂的主导作用正在逐渐削弱。

值得注意的是,随着新能源技术、自动驾驶技术、车联网技术快速发展,产业链逐渐扩大,产品开发呈现出投入高、路线多、难度大、更新快的特点,“整车”与“零部件”协作、硬件与软件融合成为行业发展的新趋势。在产业链扩大的过程中,应加强产业链上下游企业以及跨领域企业的合作,推动交互开发、协同采购、智慧平台建设、智能网联及数据共享,打造产业新生态。(记者曾雨 整理)

东风商用车有限公司总经理张小帆： 全面推动商用车行业高质量发展



商用车市场已从增量转入到存量竞争时代,行业正在发生深刻变化,呈现行业竞争愈发激烈,新能源快速发展、产品高端化趋势明显,客户价值成为技术发展主要驱动力,产业链协同共赢成为基本逻辑等四个特点。在发展中,车企应思考把握商用车行业的重大变革,做到准确识变、科学应变、主动求变,以积极的姿态迎

接变革。坚持以客户为中心,坚持品牌向上,坚持转型升级,坚持构建共生共融互联互通的产业生态,进一步抢抓机遇,塑造优势,推动高质量发展。

商用车行业需在技术、产业等多层面把握形势,进而推动行业转型升级、高质量发展。从技术端看,客户价值是技术发展的主要驱动力,作为生产资料用车,车辆的低使用成本和高可靠性是用户永久不变的诉求。从产业端看,汽车产业链生态由传统的“链式关系”向多主体参与的“网状生态”演变。

东风商用车坚定推进以客户为中心的品牌向上战略,不断强化技术和商业模式创新,提供让客户满意的商品和服务,助力客户商业成功,为行业发展贡献东风力量,为中国制造贡献东风智慧,推动中国从“汽车大国”向“汽车强国”迈进。东风商用车植根于十堰,将与十堰市委市政府携手,谋一域之光,为全局添彩,共建现代新城。(记者曾雨 整理)

一汽解放汽车有限公司党委书记、董事长胡汉杰： 行业企业要围绕产业链部署创新链



目前,虽然商用车行业区域化发展趋势明显、产品技术竞争日益激烈,但是也面临着经济企稳向好、市场需求复苏等发展机遇。快速应对挑战,抢抓发展机遇,对行业和经济高质量发展至关重要。一汽解放汽车作为传统商用车制造企业,正积极应变、求变、谋变,瞄准产业发展方向,坚持创

新和变革双轮驱动,加快转型升级发展,在技术创新、产品创新等方面取得了一系列成果。

2021年,一汽解放汽车发动“15333”新能源战略,全面布局研发、产能、生态三大领域,提供车电分离、整车租赁(运力承接)和二手车及电池回收三大专属服务,在绿色转型发展中与产业生态伙伴企业一道积极谋划新能源战略布局,构建可持续、正循环的新能源生态系统。

针对商用车行业面临的科技与经济结合不紧密、产品附加值不高、竞争力不强等问题,行业企业要围绕产业链部署创新链,围绕创新链布局产业链,全面推进产业链、供应链现代化发展,增强产业综合竞争力。所有商用车人要同向发力、协同联动,推动实现中国制造由大到强的转变。

(记者纪枫波 实习生闻书敏整理)

欧洲汽车工业协会(比利时)北京代表处首席代表戴麟： 推动产业转型需加快完善充电设施



今天的商用车运输市场仍然以柴油车为主导,不仅欧洲如此,全球亦是如此。欧盟重型卡车运输业的温室气体排放量占整个道路运输温室气体排放量的25%左右,占欧盟温室气体排放总量的6%左右。自上世纪90年代起,欧盟就建立涉及各个行业的温室气

体减排政策雏形。2019年,欧盟发布应对气候变化的纲领性文件《欧洲绿色协议》,旨在打造全球首个碳中和循环经济。在2000年至2019年20年间,虽然重型卡车运输量大幅增加,但是二氧化碳排放量基本保持不变,只有0.5%的小幅增长,低碳燃料的使用对二氧化碳排放量的减少作出了贡献。

中欧商用车的发展之道异曲同工,相互借鉴。从长远看,节能脱碳和高效运输的双重压力必然推动全球商用车行业技术发展更加趋于协调一致。商用车企业需要加速提高脱碳产品的技术和产品研发能力,并需要正确的政策框架,保证和发挥碳定价机制的调节作用。推动商用车产业转型需加快充电基础设施网络建设,为“低排放”和“零排放”加速拓展市场提供保障。(记者纪枫波 实习生闻书敏整理)

中国—东盟商务理事会执行理事长、RCEP 产业合作委员会主席许宁宁： 东盟已成为商用车“走出去”重要目的地



中国—东盟商务理事会将大力支持十堰抢抓RCEP(《区域全面经济伙伴关系协定》)带来的机遇,谋划开展商用车行业、武当文化等领域合作交流,不断提升地方参与国际区域合作的质量和水平。

十堰人文历史厚重、产业基

础完备、交通区位优势、发展前景广阔。

由于政和商通以及自由贸易区市场相互开放,东盟已经成为中国汽车包括商用车“走出去”的重要目的地。同时,东盟国家的外资优惠政策为相关企业的出口及本地化经营提供便利。建议企业叠加用好自由贸易协定,到东盟国家去对接商用车行业发展新商机。

着力加强产业合作,构建优势互补产业链。10多年来,尤其是“一带一路”建设以来,中国地方政府与东盟国家合作呈现活跃态势,不仅促进了地方开放发展,而且为中国—东盟睦邻友好夯实了基础。许宁宁认为,中国—东盟应抓住RCEP、数字经济等带来的新机遇,共同着眼于长远合作,着力于近期合作。(记者朱江 整理)

罗兰贝格国际管理咨询公司全球合伙人袁文博： 中国商用车应抓住变革机遇实现转型升级



受全球经济波动、新冠疫情、芯片短缺等因素影响,商用车销量自2018年来有所下降。不过,未来整体趋势向好,将保持增长态势。

全球范围内,新能源、新技术和新模式引领的趋势变革正重塑商用车行业,中国主机厂应抓住变革机遇,实现转型升级。中国

车企与零部件企业可以新能源化为契机,发挥新能源领先优势,加快出海步伐,进一步切入全球市场,实现全球品牌升级。汽车行业大变局下涌现多项新技术,车企需选好自身方向,进行前瞻布局。自动驾驶和新能源技术涉及链条长,需要零部件企业和车企积极促进多方合作,形成技术联盟,共同发展。伴随新能源发展,需加速商业模式创新转型。车企与供应商转变“车本位”的思维模式,以提供解决方案和满足客户需求为出发点。

对商用车新能源发展而言,到2030年其应用场景占比有望达到30%以上。当然,这不只是中国市场,对欧盟、北美、东盟市场同样如此。商用车行业在新能源化进程中,首先要打破传统意义上的二级供应商、一级供应商、主机厂、能源服务商之间的壁垒,从而加快新能源技术在商用车各个领域的渗透和发展。(记者吴忠斌 整理)

国家信息中心信息化和产业发展部副处长、商用车市场研究组组长谢国平： 商用车市场正处在复苏进程中



40年来,中国商用车产业发展取得了非常辉煌的成就。目前,中国商用车产量全球排名第二,相当于从第三名到第九名的总和,商用车规模占据全球的半壁江山。2022年,商用车行业以及整个产业链经历了“寒冬”。目前,商用车市场正处在“冬去春来”的复苏进程中。

谢国平认为,宏观经济是商用车市场的主变量。随着今年宏观经济复苏向好,车多货少的局面改善、货运环境逐步好转,以及包括环保类、合规类、管理优化类政策相继落地,用户购买商用车的意愿和积极性必将得到提升。未来中国商用车保有量仍然有非常大的增长空间,但是增速肯定会放缓。商用车市场必定会由数量型增长转向价值型增长。因此,商用车产业必须由数量型的增长模式转向价值型的增长模式。构建商用车新的发展格局,要依赖高端化、智能化、低碳化、轻量化、专业化、定制化、国际化和后市场,以及多种多样的商业模式。推动行业高质量发展,需要联合行业各方力量,在困局中寻求突破,在变化中探索机遇,在创新中谋求发展,共创商用车发展新局面。(记者纪枫波 实习生张慧 整理)