

聚力促发展 携手谋共赢

——2024 中国商用车论坛专家学者企业家代表发言摘登

3月27日,由中国汽车工业协会主办,东风汽车集团有限公司、中国汽车工业经济技术信息研究所有限公司、汽车纵横全媒体承办的2024中国商用车论坛在十堰开幕。论坛以“新步伐 新成效 新提高 助力商用车产业高质量发展”为主题,参加论坛的专家、学者、企业家代表围绕实现“双碳”目标、智能网联、海外发展等话题展开深入讨论,为产业发展凝聚智力。

中国工程院院士、北京理工大学教授孙逢春: 发展新能源汽车是迈向汽车强国的必由之路



在新能源汽车领域,我国整车产销、出口,电池、电机产销,充换电基础设施规模均位居世界第一,新能源汽车技术国际先进,汽车自主品牌国际知名度迅速提升。新能源汽车已经成为交通领域“中国制造”的新名片。当前,新能源汽车在新能源汽车保有量中比例偏低,新能源汽车市场巨大。未来,具有“高效、节能、绿色、安全、智能”特征的商用车,将为国民经济建设提供重要运输支撑。电动化、智能化、网联化、轻量化和线控化,是新能源汽车发展的必由之路,传统意义上的车用内燃机及工作模式将会消失。

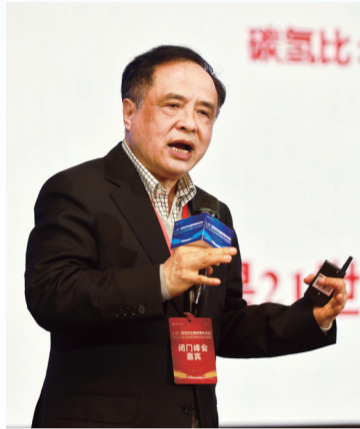
商用车与特种作业工程车辆能源多样化、绿色化、驱动电动化是我国交通领域双碳战略的重要组成部分,也是交通与能源融合发展的重要场景;智能网联新能源汽车是自动驾驶优先应用场景,将可能引领新能源汽车率先进入产业化和商业化应用。

截至2023年底,全球公布氢能战略的国家和地区超过50个,

当前国内商用车保有量为4150万辆,占比为12.5%。虽然占比不高,但商用车碳排放占比(机动车)高达60%以上。其中,在整个机动车保有量中仅占3%的重卡,“贡献”了30%以上的交通领域碳排放量。发展新能源汽车是我国从汽车大国迈向汽车强国的必由之路,是应对气候变化、推动绿色发展的战略举措。

(记者纪枫波 整理)

中国工程院院士、中国矿业大学教授彭苏萍: 氢能重卡是替代柴油重卡的更佳路线



发达国家已经将氢能规划上升到国家能源战略高度。目前氢能是全球能源技术革命的重要方向,氢能产业正向绿氢、绿色甲醇等“泛氢”能源方向发展。

我国拥有全球最大的能源系统,是全球最大的能源生产和消费国。能源绿色低碳转型,需要立足国情、多措并举。传统能源逐步退出,必须建立在新能源安全可靠的基础上,还要注重传统能源与新能源多能互补、深度融合。

氢(泛氢)能源可以作为各能源之间的桥梁,与化石能源和可再生能源实现联动,通过部分替代,压缩化石能源消耗量,提高清洁能源在能源结构中占比,丰富能源多元化的供应体系,为优化能源安全保障机制带来新契机。

当前,高温固体氧化物电解制氢(SOEC)技术具有独特优势,是电解制氢的重要发展方向。重卡使用场景对动力、续航能力要求较高,氢能重卡是替代柴油重卡的更佳路线。

(记者纪枫波 整理)

人类能源利用一直朝着低碳的方向发展。氢能是21世纪极具发展前景的二次能源,燃料电池是21世纪的能源革命性技术。当前世界资源开发利用方式正从矿藏资源消耗型向天然资源再生型转变,碳氢燃料的开发利用方式正从高碳燃料向低碳燃料转变。

截至2023年底,全球公布氢能战略的国家和地区超过50个,

国家信息中心正高级经济师徐长明: 新能源商用车行业挑战与机遇并存



2000年至2010年,是国家商用车发展最快的十年。此后的十年,我国商用车产销量“五降五升”。未来,商用车市场常态化平稳运行是主线。

影响商用车市场走向主要有两个因素:一是经济增长率,二是经济结构变化。当前,商用车行业竞争激烈、不确定因素多。未来,挑战与机遇并存。抓住行业

高质量发展窗口期,要从出口与国际化、新能源汽车、燃气车等三个方面来突破。

商用车实现减碳,需要构建以绿色能源为主的节能减碳生态体系。只有实现全产业链降碳,才能真正实现“双碳”目标。预计2024年商用车市场将实现温和增长,但房地产对于商用车市场的负面拖累仍然存在。同时我们也应看到,交通运输领域减碳降污是推动商用车发展的重要动力。钢铁、水泥、焦化等行业运输中的碳、氮氧化物排放纳入环保考核范围,将为商用车行业发展提供新的机遇。

中国是全球最大的新能源汽车市场。我国的汽车产业已经走上世界舞台的中心。未来,内燃机节能低碳、零碳原料技术创新、电动化技术路线、燃料电池系统技术提升和氢能协同等技术路线,都将成为商用车“减碳”进程中的重要抓手。

(记者纪枫波 实习生肖雁 整理)

中国汽车工业协会副秘书长李邵华: 以创新驱动商用车产业高质量发展



灵活和多元的商业模式,满足市场多样化和个性化需求。探索与物流等行业的深度融合,推动资源共享、优势互补,打造更加高效的供应链解决方案,为客户提供更加优质的服务。加强管理创新,通过数字等技术优化流程,加强供应链管理,达到降本增效。培养产业复合型人才,为创新发展提供强有力的支撑。

产业结构的调整和转型升级,是实现商用车产业高质量发展、推动实现新型工业化的必由之路。要以供给侧结构性改革为主线,推动商用车向高端化、智能化、绿色化方向发展。

要注重提升产品的质量性能和服务水平,加快产品结构调整,从以市场影响产品,转变为以技术产品服务引导市场。加大智能驾驶、车联网、大数据等领域的投入,推动多业协同,实现“车能路云”融合发展。完善全链条的产业生态,积极开展国际合作,抓住“一带一路”倡议带来的海外发展机遇。

(记者曾雨 整理)

从2020年开始,国内商用车市场进入存量竞争时代。预计到2030年,低碳和零碳的结构转型将是国内商用车的发展主线。

商用车作为生产资料,使用场景十分复杂,专业化的分工将越来越细。未来,国内商用车的发展方向,是基于客户TCO(全生命周期成本)价值和“双碳”战略,进行技术创新驱动。目前,福田汽车拥有5大类、253个场景和

北汽福田汽车股份有限公司总经理武锡斌: 低碳零碳转型是未来商用车发展主线



工况的商用车全系列产品。基于不同的工况,以客户的TCO价值为主线,可以匹配最适合的新能源技术路线。

国内商用车企业要以低碳零碳结构调整为主线,抓住国家“双碳”战略机遇,实现产品结构和能源结构的优化调整,助力商用车产业转型升级。

数据显示,2023年全球商用车销量为1236万辆。海外市场,中国商用车销量占比为8%,其中,中东、中亚等地区的占有率较高,而东南亚等地区的占比则在10%以下,有较大的市场空间。未来,中国商用车海外出口将进入高速增长时代,高质量合规经营与属地产业化是国内商用车企走向成功的关键。

此外,后市场加生态链商业模式创新空间大,将成为未来的利润增长点;商用车国内和海外总体市场规模实际上是有限的,产能规划和扩张要保持理性。国内商用车企要共同维护依法合规的经营环境,良性的竞争环境,共同推进商用车产业高质量发展。

(记者曾雨 整理)

当前,中国商用车行业正从高速增长转入高质量发展阶段。一方面,迎来新能源产业持续发展、海外影响力不断扩大的发展新机遇;另一方面,也面临绿色智能安全稳定发展新挑战。

如何迎接机遇和挑战,满足高质量、高水平的新发展要求,已经成为商用车行业的必答题。

2024年以来,一汽解放肩负树立民族汽车品牌、打造世界一流企

一汽解放集团股份有限公司常务副总经理于长信: 新质生产力助推商用车产业转型升级



业的宏伟使命,以更创新、更开放、更智慧的发展理念迎接未知挑战。在一汽“531”战略的引领下,一汽解放加速落实“13586”科技发展规划,瞄准产品技术解决方案,在电动车、低碳化、智能化、网联化、高品质等5个方面加速布局,全力提高行业先进的科技创新能力,集中力量建设现代化产业链,确立了汽车动力领域的智能化和汽车功能领域的智能网联化的综合优势,在核心技术上取得了长足进步。

近年来,国内商用车产业取得了突飞猛进的发展,但仍存在新能源转型速度不够快、产品附加值不够高、高新技术与产品结合不够紧密等问题。因此,国内商用车产业急需通过发展新质生产力实现进一步提升。

国内商用车产业要根植共建、共创、共享理念,携手建立具有高科技、高效能、高质量的先进生产力质态,持续维护产业协同和共享机制,充分发挥创新主导作用,以科技创新推动产业创新,推动中国商用车产业高质量发展。(记者曾雨 整理)

随着科技的不断进步和市场的日益成熟,商用车行业迎来了前所未有的发展机遇。当前,国内商用车行业处在转型升级的关键时期,要以国家战略为导向,加强创新驱动,推动产业升级,强化国际合作,实现产业高质量发展。

创新是打造汽车产业新质生产力的关键。商用车行业要加强技术创新,推动电动化和智能化技术进步。推动模式创新,探索更加

欧洲汽车工业协会北京代表处首席代表张硕: 新步伐 新成效 新提高



增加了注册比例要求,到2030年实现90%的客车都是零排放汽车,到2035年达到100%。

欧盟在绿色转型方面力度很大,甚至提出“到2030年温室气体净排放量较1990年至少减少55%”这一计划,从而吸引电动汽车和电池厂商进入欧洲市场。

实现绿色、可持续发展,引导能源行业和汽车行业协同发展,各国都在行动。目前,欧盟商用车市场销量逐渐回暖,为了适应新能源汽车的发展,新能源商用车增速加快,但低碳化技术路线尚在探索之中,商用车零碳化进程面临技术路线、基础设施等挑战。商用车是生产工具,实现低碳、绿色发展路径与乘用车不同,商用车低碳化技术发展需要时间,推出法规协调与引导需求端与供应端同步发展同样重要。

欧洲汽车工业协会在国内的主要作用,一是同步国际企业在中国的本土化,二是协助中国产业更加国际化。未来,欧洲汽车工业协会将帮助更多的中国汽车企业进入欧洲市场。

(记者孟建锦 实习生郑雅彬 整理)

目前,中国乘用车新能源发展引领全球,2023年中国新能源乘用车销量占全球的比重已超过60%。新能源的技术红利和智能化应用给乘用车带来了巨大变化,也为消费者带来更多新的产品体验。但新能源技术和智能化在轻型商用车的应用上略显不足。尤其是皮卡汽车市场整体消费环境向好,使用场景也在向多元化拓展,但在国内,皮卡汽车的使用环境仍然存在限制。

(记者孟建锦 实习生郑雅彬 整理)

长安汽车执行副总裁彭陶: 加速轻型商用车新能源转型



基于此,长安汽车坚持新能源的多路径探索,根据全球不同区域、不同思路、不同需求,为用户提供最适合的解决方案,坚持技术创新,加大研发投入,加快应用新技术;广泛开展合作,践行“引进来、走出去”拓宽全球朋友圈,布局全球市场。

未来,长安汽车将在当前探索与实践的基础上,围绕打造新能源汽车新生态,加速全球新能源技术的产业布局进程;联合大长安旗下所有的商用车相关资源,包括零部件资源,加快全面新能源化进程,2025年后不再投放传统燃油产品;依托大长安汽车全球研发力量,联合行业资源,着力打造“K01数智平台架构”,面向全行业开放共享;加快实施长安汽车的海纳百川战略,紧抓新能源转型机遇,实现长安新型商用车业务的全球化,推动商用车向欧美等市场的新能源产品的正向开发,满足用户多元化需求,为打造世界一流的中国轻型商用车贡献力量。

(记者孟建锦 实习生郑雅彬 整理)

未来,电池汽车将成为汽车行业发展的重点,包括中国在内的各个国家都在积极探索,且达成了共识。目前,氢能和氢燃料电池产业发展迎来了快速发展的机遇期,我国氢能和氢燃料电池产业发展得到了国家相关政策支持,并作为国家战略加以推动。同时,结合“双碳”目标的实施,相关的行动方案也在稳步推进,并取得了一定成效。

目前,我国氢能标准体系建

中国汽车工业协会总工程师叶盛基: 推动氢燃料电池汽车产业快速发展



设取得了积极进展,氢能的利用以及氢燃料电池汽车标准化体系基本形成,为后续大跨步和大规模推动氢燃料电池汽车产业化奠定了良好基础。但目前,氢能产业链整体成本偏高,氢燃料电池汽车购置成本过高。此外,绿氢大规模制备技术亟待进一步突破,绿氢制备尚处于研发走向工业化的前期阶段,面临生产成本高、缺少专用基础设施、制取过程中能量损失严重等难点,部分关键零部件存在卡脖子技术瓶颈,加氢站规划审批标准、关键技术等仍存在障碍,氢燃料电池乘用车产业化规模小、亟待提升。

氢能和氢燃料电池汽车是产业转型升级的重要方向,要进一步明确氢能的供给方式和渠道,构筑多元的氢能供给体系,加快产业技术供给能力建设,适度超前布局和建设氢能和氢燃料电池汽车基础设施建设,强化政策支持引领,产业链供应链协同推进,不断创新多元化推广应用模式,加快推动氢燃料电池汽车产业快速发展。(记者孟建锦 实习生郑雅彬 整理)

设取得了积极进展,氢能的利用以及氢燃料电池汽车标准化体系基本形成,为后续大跨步和大规模推动氢燃料电池汽车产业化奠定了良好基础。但目前,氢能产业链整体成本偏高,氢燃料电池汽车购置成本过高。此外,绿氢大规模制备技术亟待进一步突破,绿氢制备尚处于研发走向工业化的前期阶段,面临生产成本高、缺少专用基础设施、制取过程中能量损失严重等难点,部分关键零部件存在卡脖子技术瓶颈,加氢站规划审批标准、关键技术等仍存在障碍,氢燃料电池乘用车产业化规模小、亟待提升。

氢能和氢燃料电池汽车是产业转型升级的重要方向,要进一步明确氢能的供给方式和渠道,构筑多元的氢能供给体系,加快产业技术供给能力建设,适度超前布局和建设氢能和氢燃料电池汽车基础设施建设,强化政策支持引领,产业链供应链协同推进,不断创新多元化推广应用模式,加快推动氢燃料电池汽车产业快速发展。(记者孟建锦 实习生郑雅彬 整理)