

携手聚合力 凝智促发展

——2025商用车产业发展会议嘉宾发言摘登

3月27日,以“开辟新赛道 汇聚新动能 发展商用车产业新质生产力”为主题的2025商用车产业发展会议在十堰举行。参加会议的专家、学者、企业家代表围绕商用车智能网联、新能源、可靠性技术、市场趋势、国际化、供应链体系等新技术和新发现展开深入探讨,为产业发展凝智聚力。

康明斯(中国)投资有限公司全球副总裁、发动机事业部中国区总经理汪开军:

推动商用车产业创新生态发展



康明斯(中国)投资有限公司全球副总裁、发动机事业部中国区总经理汪开军

对康明斯而言,十堰是一个意义非凡的地方,1986年我们与当时的“二汽”签署了B系列发动机产品制造技术许可协议,由此开启了与中国商用车产业的不解之缘。一路走来,我们特别高兴地看到,中国汽车产业不论是技术创新还是市场规模,都取得了令人瞩目的成就。不仅在国内实现跨越式发展,更在全球市场中大放异彩。

今年是康明斯在华的第五十个年头。这50年里,能够见证并深度参与中国商用车产

业从小到大、从弱到强的华丽转身,我们感到特别自豪!

行业的发展离不开创新。康明斯始终坚持“链合创新 合作共赢”的理念,推动商用车产业创新生态发展。在国内市场,我们与主机厂及产业链上下游企业紧密携手,深度合作。同时,充分发挥中国创新引擎的潜能,与各方共研低碳、零碳新技术,打造多燃料发动机平台、氢内燃机以及氢燃料电池等一系列创新成果,推动中国创新走向全球,提升中国汽车产业在国际市场的竞争力。

“双碳”目标的引领下,新能源与智能化技术蓬勃发展,商用车行业正迎来一场深刻的变革,也蕴含着前所未有的机遇。站在在华50周年的里程碑上,康明斯将继续加大在华投入,启动50项零碳目标战略项目,涵盖传统能源的创新升级、转型技术的重大突破、数字化技术以及新能源等。相信这些项目将为中国商用车产业低碳转型提供全方位的创新解决方案。

(记者闵波 实习生左梦凡整理)

一汽解放汽车有限公司总经理于长信:

加速国产高算力芯片研发



一汽解放汽车有限公司总经理于长信

当前,我国商用车新能源产业化已成功落地,智能化发展处于国际领先地位,正加快从技术探索向产业化应用转型。

在政策层面,国家对商用车智能化发展的支持力度空前,政府工作报告明确提出要大力发展智能网联新能源汽车。在技术领域,人工智能、大数据、5G通信等前沿技术飞速发展,为商用车智能化奠定了坚实基础。自动驾驶传感器精度不断提升,算法迭代加快,车路云协同技术实现运输效率与安全的双重提升。从用户需求角度来看,长途货运、港口、矿业运输等场

景对自动驾驶的需求急剧增加,推动产业化从封闭场景向干线物流领域拓展。

作为老牌国资央企的代表,一汽解放自2018年起系统布局智能化转型,形成生态、技术、产品、制造四大核心优势。在生态构建方面,成立挚途、鱼快科技公司,协同构建行业领先的“从技术研发到场景运营”全链条生态体系;在技术突破方面,打造智能驾驶六大核心技术平台,实现L2、L3级产品量产,首创的自动驾驶城市环卫产品、无人驾驶港口运营系统率先实现示范运营;在产品落地方面,拥有覆盖九大场景的产品矩阵,L2智驾系统已完成2000万公里验证,即将推出L2+产品;在智能制造方面,构建“一网三流四平台四融合”体系,有力推动数字化与制造的深度融合。未来,一汽解放将以数据为引擎,重构人、车、路、云的协同生态,利用智能算法预判风险、降低成本、提高效率。

面对行业共性挑战,我们呼吁,建立数据共享机制,突破模型迁移技术;加速国产高算力芯片研发,共建算力集群;完善法规标准,推进专用道路建设。

(记者纪枫波 实习生刘嘉瑞整理)

中国汽车工业协会副秘书长李邵华:

积极应对变革加速战略布局



中国汽车工业协会副秘书长李邵华

当前,我们正站在一个充满挑战与机遇的时代转折点,新能源技术颠覆传统动力,智能网联化重塑产业生态,全球化竞争加速行业洗牌。中国商用车行业经历了从高速增长到低谷突围,再到稳中求进的发展过程。

市场表现总体平稳但结构已发生改变。随着经济复苏,商用车销量逐步回升,2024年全年销售商用车387.3万辆,展现出强劲韧性。我国商用车走出国门,出口呈稳步增长态势,2024年出口量达90.4万辆,同比增长17.5%。

政策法规“积极有为”且向低碳倾斜。随着国家新能源鼓励政策和节能低碳相关政策法规的不断出台,新能源商用车迎来快速增长长期,渗透率逐步扩大。2024年新能源商用车销售量达57.6万辆,同比增长28.86%。从细分市场占比上看,新能源商用车以轻型车为主;从数据增长趋势来看,新能源重卡销量增长迅速。货车出口量排名前三的企业为福田、重汽、江淮;客车出口量排名前三的企业为金龙、江淮、上汽大通。2025年,市场刺激政策更加积极,整体市场表现将进一步提升,整体发展态势向新向好。

商用车国际化、电动化、创新发展已是大势所趋。目前,智能网联发展已从功能叠加向生态重构转型,L2级辅助驾驶已大规模商业化,L3、L4级自动驾驶也在特定场景开始测试应用,预计2025年L4级技术将进入市场。

在全球市场经历变革,新兴市场逐步崛起的环境下,我们既迎来机遇,也面临挑战,中国商用车企业需要积极应对变革加速战略布局。

(记者闵波 实习生左梦凡整理)

重庆长安凯程汽车科技有限公司总经理兰祥文:

打造车路协同安全认证体系



重庆长安凯程汽车科技有限公司总经理兰祥文

在轻型商用车领域,目前存在三个发展机会。

一是科技平权。首先是产品体验。从电动化层面来看,新能源轻型商用车已进入快速发展阶段,需加快制定新能源轻型商用车专属工况标准,结合不同的应用场景,采集实际运营数据,建立多维度的测试体系。其次是数字底盘。需从行业层面推动建立平台标准化接口与模板化生态,共享共建产业协同创新平台。最

后是智慧空间。随着电动化和高阶智驾的大规模应用,智能货舱和驾舱成为商用车行业竞争的新领域,要通过科技平权让广大用户受益。

二是物流场景重构。无人物流车目前发展态势良好,其事故率仅为有人驾驶的12%左右,能够降低30%—50%的物流成本。低空物流将构建三维物流网络,要提前布局低空载具的“智能互联”。干线物流智能化方面,需推动建立跨省的自动驾驶测试互认机制,完善高速公路专用通信频段规划,构建车路协同安全认证体系。

三是商业模式转变。要从“制造商”向“服务商”转型,从单纯的产品销售模式转变为“产品+服务”模式,向产业上下游渗透,构建新的生态模式。基于此,长安汽车坚持品牌升级,进行产品规划,实现技术突破,开展生态布局,打造智慧平台。未来,长安汽车将更加坚定地推进新能源数字化转型,以用户需求为导向,坚持依靠科技创新培育新质生产力,构建智慧、美好的新生活。

(记者纪枫波 实习生刘嘉瑞整理)

华为技术有限公司数字能源全球充电业务总裁刘大伟:

华为超充引领商用车产业焕新向前



华为技术有限公司数字能源全球充电业务总裁刘大伟

在商用车产业加速向低碳化、电动化转型进程中,新能源重卡拥有广阔的发展前景,预计未来五年渗透率将迎来爆发式增长。但目前仍存在补能不便、性价比不高等问题。

兆瓦超快充技术可以打通当前产业发展断点,促进电动重卡从短倒场景向中长距场景发展。华为超充已在全球范围广泛商用,拥有支持所有车型、可平滑演进、降低改造成本等先进技术。在重卡场景应用

上,针对已在运行的1C充电倍率重卡、新上市的2—3C充电倍率重卡,以及未来上市的3C以上充电倍率重卡,可提供双枪同充、双超同充及双兆同充等不同方案;凭借单台最大输出功率达720kw的全液冷主机+终端优势技术路线,华为超充具备平滑演进能力,以多种规划建设方案适配商用车产品更新需求,降低运营改造成本。

现阶段,华为超充已经实现“充电不挑车型”,将进一步向大功率方向技术升级,兆瓦超充设备产品将于近期发布,推进重卡“全电物流”进程,推动以华为超充为代表的高质量充电基础设施,在体系建设层面持续发力,在重卡、城市、县域、高速、电网、油气等不同充电路径构建用户喜爱、电网友好、运营高效的智能充电网络,让有路的地方就有高质量充电。未来,华为数字能源将携手车企、动力电池厂商、电网以及运营商更多产业伙伴,共建新能源重卡生态、共赢商用车电动化未来。

(记者闵波 实习生左梦凡整理)

宁德时代新能源科技股份有限公司商用事业部总工蒋于伟:

加快推进电池产业链绿色低碳发展



宁德时代新能源科技股份有限公司商用事业部总工蒋于伟

新能源产业正从高速发展阶段迈向高质量发展阶段,绿色低碳已成为推动新能源产业高质量发展的重要驱动力。电池作为实现“碳中和”的关键要素,其技术创新对于尽快实现产业链的绿色低碳发展至关重要。

商用车电动化进程加速,技术创新是关键因子。宁德时代拥有众多研发人员,专利数量行业领先,构建了多梯度的研

发体系。我们提出“兜好底、算好账、布好局”的“三好”电池解决方案,以确保电池全生命周期安全可靠;通过采用新型材料技术延长电池使用寿命,使其在生命周期内的经济性优于行业平均水平;在超充布局方面,采用一系列新技术来提高充电倍率。

宁德时代推出“天行”电池产品矩阵,针对不同的应用场景优化电池性能。此外,钠离子、M3P等新体系电池正加速实现场景应用。从制造到供应链的全链条攻坚目标是:2025年实现核心运营“碳中和”,2035年达成价值链“碳中和”。目前,宁德时代已建成9座零碳工厂,积极推进零碳电力与生产工艺;推出“CREDIT”计划,带动供应链上下游企业增强可持续、绿色、低碳发展意识,实现整个供应链的资源高效利用,降低对环境的影响,实现效益最大化,从而提升整体的绿色竞争优势。

(记者纪枫波 实习生刘嘉瑞整理)

欧洲汽车工业协会北京代表处首席代表张硕:

构建全球化的合作伙伴关系



欧洲汽车工业协会北京代表处首席代表张硕

汽车节能降碳浪潮已席卷全球,商用车行业首当其冲。各个国家和地区都在不断推动企业落实“双碳”。近年来,欧盟商用车市场企稳回暖,但与之相比萎缩明显,电动化发展遇到瓶颈,低碳化技术路线仍在探索之中。

2025年,欧盟颁布《欧洲汽车行业行动计划》,核心目标在于重塑欧洲汽车产业的竞争力。该计

划围绕技术创新与数字化转型、清洁出行、竞争力与供应链韧性、社会与劳动力转型、公平竞争环境营造等多个关键维度,精心规划了一系列详尽的行动策略以及资金扶持方案,力求全方位推动汽车行业朝着零排放、智能化以及可持续发展的全新方向迈进。

为应对众多挑战,欧盟开始在引进技术、本土化等方面展开行动。欧盟鼓励把客车企业由原本的油动力车改进升级为电动力的清洁能源车,但对于电池研发工程,欧盟一直希望能建立本土化电池产业链,让本地电池企业更好发展。

形成开放合作的产业生态圈非常重要,欧盟应以开放包容的姿态大力推进数字化创新以及国际清洁能源产业的引入,促进社会公平,构建全球化的合作伙伴关系。欧洲汽车工业协会呼吁、支持政府间积极开展对话,在汽车领域加强沟通。

(记者闵波 实习生左梦凡整理)

国家信息中心信息化和产业发展部副处长谢国平:

商用车“智电化”将进一步加快



国家信息中心信息化和产业发展部副处长谢国平

尽管新能源商用车的规模与新能源乘用车相比差距较大,但其销量在五年内增长了五倍,电动化进程明显加快。

乘用车领域所奠定的良好产业基础,将助力商用车智能化和电动化快速跟进。技术研发的直接迁移、成本降低与供应链优化、充换电基础设施的共享共用,以及用户认知和接受度的培育,这四个方

面形成的产业基础,能够为商用车的智能化快速推进提供有力支持。

商用车智电化的特征及路径与乘用车存在六个方面的差异:一是智电化的政策考量角度不同,主要体现在汽车产业的竞争力、能源安全、环保和减碳这三个方面。商用车相对更关注环保与减碳。二是乘用车和商用车的新能源渗透潜力不同,这是由用户需求与场景适配性决定的。三是新能源技术路线不同,PHEV(插电式混合动力汽车)成为乘用车和商用车渗透率高低的分水岭。四是补电模式差异显著,商用车依赖大功率快充及换电模式,但目前专用充电桩数量不足、换电标准不统一等问题制约发展。五是商业模式依赖度不同,商用车电动化在早期阶段更依赖于商业模式的创新。六是智能化的重心不同,乘用车必须以提高质量、降低成本、增加效益为核心出发点,而乘用车的智能化重心在于舒适、安全、便利、娱乐和科技等方面。

(记者纪枫波 实习生刘嘉瑞整理)

天津大学中国汽车战略发展研究中心主任郭焱:

商用车行业进入数字化转型时代



天津大学中国汽车战略发展研究中心主任郭焱

与乘用车不同,客户对商用车的关注点,首先是安全性能,然后是其作为生产工具的属性,最后才是舒适性。从行业整体情况来看,目前商用车的消费环境发生了变化,用户需求逐渐向个性化、定制化方向转变。商用车企业应坚持以用户为中心,从业务数字化逐步向数据业务化、数字业务化方向拓展。

制造业的数字化转型是指应用新一代信息技术,激发数据要素的创新驱动潜能,提升在数字时代的生存和发展能力,加速业务的优化、创新与重构,创造、传递并获取新的价值,从而实现制造业转型升级的过程。

目前,商用车行业已进入数字化转型时代。商用车企业如何通过数字化转型,实现让客户更安全、成本更低、体验更舒适的目标呢?一是要加快推动认知转型,明确企业发展方向、发展愿景和战略定位;二是要加快行动转型,在领导力风格、组织机构、组织文化、业务技术、人才技能等方面,加快创新转型步伐;三是要加快能力转型,通过战略领导力、数智项目管理能力、数智运营管理能力、数智技术能力的协同作用,提升组织的数智核心竞争力。

(记者纪枫波 实习生刘嘉瑞整理)

(本版图片:记者刘旻 摄)