

商用车驶入新能源赛道

本报记者 刘瑾

产业聚焦

商用车作为我国碳排放大户以及交通运输的主要力量,是推动汽车产业实现碳达峰碳中和的有力抓手。近日,国家发展改革委、国家能源局联合印发《“十四五”现代能源体系规划》提出,积极推动新能源汽车在城市公交等领域的应用,到2025年,新能源汽车新车销量占比达20%左右。

在政策推动下,商用车行业实施碳达峰碳中和的步伐将进一步加快,新能源高速增长、渗透率提升、智能化发展和车型全覆盖成为商用车市场发展新趋势。

增速高但渗透率仍低

在日前召开的第八届中国电动汽车百人会论坛上,宇通客车旗下自动驾驶氢燃料电池客车亮相展区,吸引了与会嘉宾的关注。

“这款历经三代迭代研发的新产品,可充分满足平原、山区、高原等多样化环境运行需求。”宇通集团新能源研究院院长李高鹏介绍。

推广应用新能源汽车,被业内认为是商用车推进“双碳”的重要途径。商用车销量连续下滑,但新能源商用车一枝独秀,产销两旺,呈现出市场规模和发展质量双提升的良好局面。2021年新能源商用车销量19.7万辆,同比增长51.4%,渗透率达4.2%。

众多车企争相布局和深耕新能源商用车市场。比亚迪2021年全球累计交付纯电动商用车超过8.5万辆。2014年,吉利控股集团成立吉利商用车,2016年正式创立专注于新能源领域的商用车品牌——远程汽车。

吉利商用车集团首席科学家刘汉如介绍,远程汽车在2021年快速抢占市场,通过产品及商业模式创新,迅速确立了新能源商用车行业头部地位,全年整体销量同比增长28%。

交通运输部规划研究院副院长徐洪磊表示,新能源车型在商用车领域的渗透率相比乘用车还较低。纯电动商用车成为新能源商用车中的主流车型,插电式混合动力车型销量逐年下降,主要有三个原因:一是技术瓶颈,现有的电池能量密度还无法满足商用车长距离重载运输的实际需求;二是成



本瓶颈,目前纯电动、氢燃料电池商用车在购置成本上都明显高于柴油货车,氢燃料电池商用车使用成本也普遍高于柴油货车;三是目前还没有碳排放标准,商用车碳减排还无法实现从源头上管控。

新能源商用车的发展与乘用车相比还存在一定差距,但也预示着潜力和未来。交通运输部运输服务司司长蔡团结表示,“十四五”期间将进一步明确新能源汽车新的推广目标,到2025年底,全国城市公交、出租汽车、物流配送领域新能源汽车占比将分别达72%、35%和20%。

重型货车是减排关键

今年以来,油价连续上调,带动新能源商用车特别是新能源重卡销量快速增长。今年1月至2月,新能源重卡累计销售3223辆,同比增长1076%,其中纯电动重卡占比超99%。据了解,新能源重卡目前供不应求,一些企业的订单已经排到了5月份。

重型货车是商用车减排的关键。徐洪磊介绍,在对商用车的碳排放测算中,所有商用车碳排放占全部车辆碳排放的比例接近65%,其中重型货车碳排放占比达83.5%,是碳减排所有车辆中的关键车型。

新能源重卡的热销,始于工业和信息化部发布的《关于重型柴油车国六排放标准工作的通知》。《通知》要求,从2021年7月1日起,各企业停止生产、销售不符合国六标准要求重型柴油车产品。这意味着,排放

量成了重卡生产的重要限制指标。2个月月后,新能源重卡迎来发展拐点。

三一集团董事长、三一重卡董事长梁林河介绍,多年来,国内重卡市场集中度一直较高,头部的5家国有汽车企业占据80%以上的市场份额。新能源改变了原有格局,2021年,传统五强OEM主机厂的新能源重卡销售仅为17%,83%的份额以新能源新势力为主。他预计,未来几年新能源重卡都将保持高位增长。

“随着新能源货品体系的逐步完善以及三电技术的不断成熟,将会有越来越多的用户选择新能源车型。”北京重卡经销商马鑫磊认为,在商用车新能源化进程不断提速的背景下,经销商要抓住时机,改变经营思路,积极开拓新能源货车市场。

推动全产业链降碳

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,才能够真正实现“双碳”目标。

北汽福田汽车股份有限公司总经理武锡斌说,商用车不同于乘用车,不同使用场景下减碳的技术路线不同。目前,福田汽车能够做到基于客户的使用场景和工况,结合商用车的产品功能和特点,通过不同技术路线——纯电动、燃料电池、混合动力等来促进商用车行业节能和减碳发展。

三一智联重卡生产车间。

林坚摄

构建商用车全价值链绿色生态,零部件再制造是不可或缺的一环。中国汽车工业协会总工程师、副秘书长叶盛基指出,与原始制造相比,汽车零部件再制造,可节约材料、能源消耗70%以上,降低制造成本30%至50%;与制造新品相比,对环境的不良影响明显降低。大力发展零部件再制造产业对汽车行业减排减碳和节能降本,以及推动实现“双碳”目标具有重要意义。

不过,当前我国汽车零部件再制造产业存在小、散、弱的问题。叶盛基建议,相关部门既要不断培育和挖掘市场需求,也要推动建立健全政策法规体系,相关地区要推动产业基地建设,形成产业集聚效应。从企业层面看,应进一步加强汽车零部件再制造产业科技创新,提升拆解、清洗、制造、装配等装备和生产能力,同时,进一步规范再制造产品评价和认证制度,积极推动再制造技术与装备数字化转型。

“除了深度电动化,还有智慧的高效化。”徐洪磊表示,智慧的高效化,是指在未来商用车发展过程中,利用智慧技术实现商用车的自动驾驶以及车网之间的互动,进一步提升能源利用效率。

“供应链重新洗牌机会已经来临。”梁林河认为,能源变革、技术变革、行业变革拉平了品牌的起跑线,传统品牌不再占有先天优势。新能源商用车品牌也迎来了重新洗牌,将会诞生新的头部企业。

今年《政府工作报告》提出,增设服务业扩大开放综合试点。作为我国高水平对外开放的重要部署之一,服务业扩大开放的创新探索已持续7年。蹄疾步稳的开放节奏,不仅带动形成京、津、沪、琼、渝等省市“1+4”示范试点格局,向全国推广了7批35项经验案例,更为全国的服务业开放积累了经验、探索了路径。

2021年,服务业扩大开放综合试点的5省市服务业创造了9.3万亿元的增加值,实际使用外资3052.9亿元,占全国服务业实际使用外资的33.7%,占全国实际使用外资的26.6%,对全国服务业开放发展的引领和示范作用日益显现。

实践证明,服务业吸收外资增加,带动了我国产业结构优化升级,更好满足了人民群众消费升级的需求,也为稳外资作出了重要贡献。这也是持续扩大服务业开放、增加服务业扩大开放综合试点的重要原因之一。

当前,我国服务业开放进入了重要的机遇期。我国人均GDP突破1万美元,消费形态正在由以实物消费为主加快向服务消费为主转变,服务业吸收外资已占吸收外资总量的70%以上。2021年我国服务业实际使用外资金额9064.9亿元,同比增长16.7%。同时也应该看到,目前我国服务业增加值约占国内生产总值的53.3%,比发达国家低20个百分点左右,存在与制造业融合发展不够、现代服务业发展不足等问题。增设服务业扩大开放综合试点,有利于优化试点布局,更好服务于服务业扩大开放,促进服务业高质量发展。为此,需要进一步扩大服务业开放,持续培育新的发展动能,塑造国际竞争和合作新优势。

首先,推动我国服务业扩大开放,要进一步缩减外资准入负面清单。2021年版全国和自贸试验区外资准入负面清单进一步缩减至31条、27条。其中,自贸试验区外资准入负面清单探索放宽服务业准入。在放宽外资准入和准营的同时,创造良好的营商环境,促进内外资企业公平竞争。

其次,应为全国服务业开放发挥示范带动作用。服务业开放点多面广、门类众多,既包括各类新模式新业态的创新,也包括制度型开放。通过增设服务业扩大开放综合试点,发挥好各地的创新精神,不断在实践中积累可复制可推广经验。

再次,推动我国服务业扩大开放,要处理好扩大开放与风险防范的关系。强化风险意识和底线思维,切实完善风险评估、预警和防控机制,进而确保扩大服务业开放试点工作有序推进。

当前,服务业扩大开放要进一步有序推进增设试点工作,推出一批适应形势发展需要的试点举措,扩大高水平对外开放。同时,继续深入推进现有5省市的试点工作,及时总结提炼创新成果,向全国复制推广。

冯其子

业界点睛

有家就有佛山造

佛山智造 投资好去处 佛山“益晒你”