

随着改革的深入推进，中办、国办日前印发《关于加强中国特色新型智库建设的意见》后，各省市区先后出台贯彻落实《意见》的相关文件和实施方案，地方社科机构迎来了智库意识的觉醒及智库建设的“政策红利期”。

电动车燃油车或将长期并存

由于纯电动汽车存在的先天性缺陷,到2050年左右内燃机仍然有一定生命力,届时,搭载内燃机的汽车占比将达65%左右

□ 本报记者 潘 强

5月23日,由中国贸促会汽车行业分会、四川省经济和信息化厅和四川省贸促会主办的2019中国新能源汽车国际合作大会在成都举行。500多位汽车行业权威机构领导、知名专家学者、行业领军人物围绕“驭新·智行”主题,共谋新能源汽车产业发展。

中国汽车技术研究中心有限公司情报所总工程师黄永和表示,眼下不适合立即出台燃油车禁售时间表。受制于多方面的因素,电动汽车一时还难以全面替代传统的燃油汽车。此前,工业和信息化部有关人士曾在泰达论坛上首度释放禁售燃油车的信号,同时表示氢燃料电池有望替代纯电池,成为下一阶段新能源汽车动力首选。

电动车不是新能源

同质化成为眼下汽车消费市场最突出的现象,而同质化现象很难激发消费者的购买意愿。如今的汽车市场,各品牌的车,功能同质化,外观同质化,大家用着同样的发动机、变

速箱、底盘、液晶大屏,甚至就连终端销售价格也相差无几。很多车型不看车标,很难区分是那个品牌的产品。而新能源汽车就是在这种大背景下产生的。消费者期待新能源汽车能名副其实地被赋予全新的内容与形态。

2014年以前,汽车就是燃油车,和电动车没有半毛钱的关系。2014年后,汽车市场上出现了一个全新的品类——电动车。似乎是为了与传统的燃油车划清界限,人们赋予电动车一个全新而时髦的名字——新能源汽车。这个名字传递这样一个信息:电动汽车就是新能源车,而新能源车与传统燃油车是格格不入的。

黄永和认为,中国与其他国家所说的新能源汽车在概念上存在差别。我国定义的新能源汽车包括三种,纯电动、插电式混动、燃料电池车。而国外新能源汽车则特指燃油车以外的“零排放汽车”,其中电动汽车则因为电池在生产乃至报废过程中都存在严重的排放污染而被排斥在新能源之外。由于新能源汽车存在的先天性缺陷,到2050年左右内燃机仍然有一定生命力,届时,搭载

内燃机的汽车占比将达65%左右。

中国科学院院士欧阳明表示,如果有较真的人问自己:新能源车是不是就是电动汽车?电动车究竟“新”在哪里?他会不知所措。譬如说动力,是电池和电动机驱动,这不是什么新玩意,可以说有燃油车以后就有了电动汽车。譬如说环保,电池的生产和回收,几乎每一个环节都充斥着污染。譬如说技术,那些放电曲线、电池管理、电机控制等眼花缭乱的技术细节,最终呈现在电动汽车上的,没有一样能和燃油车体现出差异与优势。也许真的找不到电动汽车“新”在哪里。如果非要牵强附会、罔顾事实地标榜出一点“新”来,销售商甚至不惜开着电动汽车横穿内地,拿着自己的短板和燃油汽车一决雌雄。

欧阳明认为,电动汽车既不是新能源,也无法彻底替代燃油车。事实上,制约电动汽车发展的因素还太多,指望其一夜之间迅速取代燃油车还很现实。每次提到电动汽车市场化问题,总有两个问题会冒出来:一个是里程焦虑,一个是充电焦虑。很多电动汽车声称已经达到了500km甚至更高的续航里程,但是

其所声称的匀速60km、无风、无坡、不开空调这些只有在实验室环境中才有的行驶条件,现实中是不存在的,而拿现实中并不存在的行驶条件所实现的续航里程作为标榜新能源“新”的理由未免荒唐。这些虚标的续航里程还需要把锂电池“吃干榨尽”,即在电池快没电的时候,电机控制器会主动降低动力输出,以便让车能走得更远一些。这是一个非常要命的设计,让电动汽车在行车安全上造成严重的安全隐患。不久前高速公路上因为电动汽车降功率行驶造成追尾的交通事故,恰恰说明了这一点。

新能源远水难解近渴

尽管新能源车令人期待,但是与已经十分成熟的燃油车相比,仍显得远水难解近渴。

有专家曾经建议,将马路上的路灯改成充电桩,基本可以解决充电焦虑问题。那么做一个大胆的假设,想象一下明天一大早开始,北京的路边停车位上都安了充电桩,只要停车就能随时充电。但是,届时你会发现,北京和上海以及所有推广新能源汽车的城市,路边停车位资源会变成像牌照一样的稀缺,而且城市道路会因为充电变得拥挤不堪。按照国家和新能源汽车行业的推广思路,要提高电池能量密度,有了高能量密度的电池,才有更长的续航里程,而有了长续航里程力,就能干掉燃油车!

中国贸促会汽车行业分会会长王侠表示,由于资源、环境问题,现在需要开始做燃油车与新能源车的转换,但是不需要把这两种车截然分开。随着科技的发展与进步,燃油车接近零排放的可能性不是没有。这样,新能源车与燃油车长期并存的可能性也会大大增加。

全国政协副主席、中国科学技术协会主席万钢表示,随着排放标准更加严格,要继续充分利用内燃机领域的新技术,促进内燃机与电驱动技术及智能控制的融合,促进内燃机产业的转型升级。

解近渴政策引导须前瞻

黄永和表示,看看智能手机是如何埋葬传统手机的,就会发现,新的产品品类必须具备旧的产品品类完全不能满足的功能才能形成颠覆。而新能源汽车与燃油汽车的PK,除了政府行政赋予的限购、补贴、限行之外,似乎再也找不到让消费者自愿

购买的理由。

德国交通与数字基础设施部电动汽车处副处长Adam Mutwil认为,德国政府不会出台禁售传统燃油汽车的时间表,德国目前没有发布禁售传统内燃机的路线图,并且制定这个路线图不是明智的做法。

新能源车销量之所以走得快,是因为政府在政策层面大力支持。王侠表示,燃油车经过上百年的发展,已经成为一个成熟的市场,而面对成熟的燃油车市场,消费者的选择会更加理智。因此分析现阶段新能源汽车市场,关键要看与燃油车相比,消费者的购买意愿在获取价值和行为改变方面有多大影响。如果燃油车不限购不限行,把加油改为加氢燃料,加注的时间没有变,驾驶的感觉没有变,但更加环保了,这对于消费者来说接受起来比较容易。如果把加油改为充电,驾驶行为改变巨大,但是续航里程降低、价格无法和燃油车相比,这种情况会让消费者难以接受。如果再把限购和限行的条件加上,仔细分析一下就会发现,与燃油车相比,新能源车市场只能算是行政政策衍生出的市场,这种政策衍生的消费行为取决于补贴政策能否持续,而补贴政策最终将全面退出。

参加中国新能源汽车国际合作大会的多位专家表示,从现阶段的新能源汽车研发和生产方向上看,不仅不能替代燃油汽车,仅仅作为燃油汽车的补充也不够格。而且新能源车的市场化绝不可能因为解决了里程焦虑和充电困难就变得容易。如果靠电池能量密度的提高,搭载更多的电池来解决里程焦虑,可能会带来更多问题,比如充电时间和电池安全问题。同样如果充电桩遍布所有停车位所带来的停车位紧张问题,有可能演变成一个社会公害。所以,政策引导须有前瞻视野,使我国在新能源汽车发展上少走弯路。考虑到电动车涉及电池生产、回收、技术发展、运行安全等瓶颈的制约,政府应进一步严格规划未来新能源汽车的发展方向,将那些排放污染少、发展瓶颈少、价格成本低的全新动力能源作为中长期发展规划。

专家们普遍认为,新能源汽车发展可分成两个阶段,第一个阶段是电动汽车,但不是真正的新能源汽车;第二阶段是新能源汽车,就是以氢燃料为动力的新能源汽车。目前,我国正处在新能源动力革命转换的关键阶段。

苏如皋等地顺利运营。

据《经济日报》报道,工信部运行监测协调局局长黄利斌近日在工业通信业发展情况新闻发布会上表示,氢燃料电池汽车和采用锂电池的纯电动汽车都是新能源汽车的重要技术路线。氢燃料电池汽车未来将满足交通运输和人们的出行需要,下一步,将联合有关部门开展示范运行,破解氢燃料电池汽车产业化、商业化难题,大力推进我国氢能及燃料电池汽车产业的创新发展。工信部公开表态,明确了燃料电池车与锂电纯电动汽车之间的关系。此番表态奠定了新能源汽车产业氢燃料电池汽车发展的基调。自2006年我国将氢能及燃料电池写入《国家中长期科学和技术发展规划纲要(2006—2020年)》,至2019年《政府工作报告》首次写入氢能,一系列支持氢能产业发展的政策表明了我国发展氢能源的战略方向。工信部此次表态被视作政策得以逐步推进实施的反映。业内人士预计,在政策导向下,氢燃料电池的示范推广或将加速落地;加氢站、储氢、运氢等氢能源产业链将加速发展。



近日,第十七届四川国际电力产业博览会在成都举行,近200家企业参展,展出了智能建筑电气、电线电缆、电力大数据、电动汽车充电设备与技术等电力行业全产业链的最新产品和技术。图为展出的充电桩设备。(资料图片)

张浪 摄

新能源汽车发展亟须加强顶层设计

需要我国政府未雨绸缪,从一开始就把汽车、能源、通信、交通、城市进行综合考虑,制定一个经科学论证的顶层设计,给市场和社会一个应有的预期

□ 徐丽萍 吴 倩

在2019年中国电动汽车百人会论坛上,中国电动汽车百人会理事长陈清泰指出,因为每一方面都是周期较长、牵动全社会的巨大系统工程,需要政府未雨绸缪,做好顶层设计,从一开始就把汽车、能源、通信、交通、城市进行综合考虑,实现技术协同、规划协同、政策协同、法规协同的有序推进。而在这其中,打破壁垒、放开市场,加强跨学科、跨行业的协同创新至关重要。从这个意义上讲,制定一个经科学论证的顶层设计,给市场和社会一个应有的预期,是推进汽车革命走向成功的“牛鼻子”。

氢燃料或是终极归宿

氢燃料电池的工作原理是将氢

和氧结合在燃料电池堆中,通过氢气和氧气混合后产生的化学反应发电。其最大的优势在于无污染,唯一的排放物是水,而水又可分解为氢,从而形成再生能源。不仅如此,充气3分钟,续航500公里的丰田氢动力汽车Mirai的数据对于新能源汽车来说应该是动力电池的终极归宿。

谁抓住了新兴战略产业,谁就有了发展新动能。今年全国两会,“推动充电、加氢等设施建设”首次写入政府工作报告,氢能产业特别是氢燃料电池汽车产业,受到了前所未有的高度关注。敏感的投资已经觉察到,氢燃料电池汽车的热浪正在席卷而来。

业内权威人士指出,如今的氢燃料电池汽车领域,日本汽车的应用指标是

最好的,美国的研究指标是最好的,而中国则是商业化最热的一个国家。

氢能产业由星星之火渐成燎原之势,托起“火把”的是从中央到地方的各项利好政策。2016年以来,国务院及有关部委发布了多项政策文件支持氢燃料电池技术创新。全国各地积极响应,提速氢能产业的规划布局。截至目前,我国已有10余个省市出台政策支持氢燃料电池汽车发展,其中仅今年第一季度,就有包括浙江宁波,广东佛山、深圳在内的6个城市出台氢能产业发展的地方性政策。

2019上海国际汽车展览会上,氢燃料电池汽车与各方“科技新星”一道崭露头角;韩国现代公司将在四川生产氢燃料电池汽车整车;福田汽车、丰田汽车和北京亿华通已达成意向,共同合作推出氢燃料电池客车。

政企智库编辑部

主任:唐启月 执行主任:梁畅水

执行主编:潘 强

新闻热线:(010)86663822

(010)56805063

监督电话:(010)56805167

电邮:zqzk2018@163.com