

新能源车替代燃油车尚需时日

设计好两代产品如何有机衔接,平稳过渡,都是政府、行业、企业对研究机构寄予厚望的领域

□ 沈承鹏

近日,有研究机构发布了一份中国“禁燃”时间表。该报告立足于降低机动车排放污染、减少燃油消耗两大关系国计民生的要点上,在深入研究国内外传统燃油车禁售情况、新能源汽车技术发展趋势、市场经济作用、石油供应安全和环保与碳排放等驱动力的基础上,提出了我国传统燃油车按照“分地区、分车型、分阶段”在2050年前逐步退出的研究成果。

该报告被称为“中国第一份禁燃时间表”。笔者大胆预测,不长时间,这类由不同研究机构站在不同立场上“为政府决策提供参考”的“禁燃”时间表,还会有第二份、第三份、第四份接力出炉。

笔者无意反对这样的报告,也愿意虚心学习和借鉴。但笔者坚持认为,我们还是应该把宝贵的精力和资源集中到如何预防已经出现和可能出现的妨碍新能源汽车顺利替代传统燃油车的致命问题的研究上,这样的研究对“政府决策提供的参考”价值会更大。

六要素制约新能源汽车发展

制约新能源汽车发展的因

素有很多,撮其要者大概有六,乃补贴、安全、节能、环保、成本、核心技术。

补贴。从2014年开始,政府用大规模的财政补贴推动起新能源汽车市场轰轰烈烈的发展,到2021年补贴完全取消(燃料电池汽车除外)时,新能源汽车就要独自面对前途难料的市场了。离开补贴、离开地方政府保护,刚刚丢掉“奶嘴”的新能源汽车与传统燃油车相较几乎无任何优势,“胜者为王,败者为寇”的定律将在这里得到完美体现。如果不能取胜,新能源汽车就可能沦为传统燃油车一个无足轻重的产品系列,用以填补某些特殊场景下的需求。要想翻身还需假以时日。

安全。这是新能源汽车的“生死结”。最近接连发生的几起自燃事故,给新能源汽车带来了极大的负面影响。有人指出新能源汽车的火灾概率不比燃油车的大,有人证明新能源汽车的安全是有保证的,有人批评媒体过度解读自燃,有人指责公众太过关注这几起事故。这些说法都有道理,然而公众要的就是比燃油车还要安全的新能源汽车,否则就不接受你。不接受的理由也很简单,因为你是新能源汽车,你必须做得更好。

节能环保与否,是新能源汽车和燃油汽车生存或死亡的分水岭。燃油汽车不节能、不环保,新能源汽车又节能又环保,已成为国际共识。节能环保者生,非节能环保者亡,已成为世界交通运输工具发展的大势。然而“新能源汽车真的节能、真的环保吗”的疑问声也从未停止过,而且也确实拿得出真凭实据。比如,特斯拉在新加坡“被认定为用电太多而成为污染源”遭处罚;由于中国70%以上的电由燃煤所发,故纯电动汽车的碳排放被批是“将污染从使用端转移到了发电端”。此外,锂矿产的开采提炼过程中的污染大于铁矿开采提炼过程的污染、动力电池制造过程的污染大于燃油发动机制造过程的污染、电池报废拆解过程的污染大于发动机拆解过程的污染等批评,一直困扰着新能源汽车行业的发展。新能源汽车的倡导者一直有一个梦想,就是将电动汽车作为一套庞大的储能、用电装置,与风电、光电等难于上网的可再生能源连接在一起,实现名副其实的零排放。但要解决这些问题,仅凭汽车产业一己之力不能做到,需要上游的采矿、发电、电池,下游的回收、储能、再

利用等一系列相关产业的密切配合。

成本。与燃油车相比,成本是新能源汽车当前最大的短板。有许多乐观的预测:某某年,成本最高的动力电池价格将降至某某元,整车价格将降至与燃油车持平甚至更低的水平。但让人不安的消息也有,比如,锂电池离不开“钴”等贵金属的世界储量,无法满足电动汽车发展到某某万辆时的需求。而减少贵金属钴用量的“811”电池又大大增加了电动汽车的安全风险。关键原材料的世界性短缺,是新能源汽车能否替代燃油车的又一否决项。

核心技术对汽车成败的影响越来越大。消费者购车除重视价格之外,对技术水平、科技含量、配置水平的要求越来越高。没有核心技术的技术、产品和企业将越来越难以吸引消费者,在竞争中会逐渐被边缘化。美国打压华为的暴行应该给中国汽车业上了一堂课,有业内专家判断,如果西方国家对核心技术和产品彻底“断供”,“中国汽车业将回到化油器时代”。不掌握核心技术,中国新能源汽车和正在起步的智能汽车将随时面对死亡绞杀。

上述种种问题,都是政府、

行业、企业关注的大问题,关系到新能源汽车的生死存亡,都需要找到最佳的解决方案,都需要研究机构给出能够救命的“决策参考”。

传统燃油车还有创新提高的空间

火箭、卫星、宇宙飞船、航天飞机为什么诞生在美国、苏联?因为那时他们的航空工业最发达;新干线、欧洲之星为什么始创于日本、欧洲?因为那时这两个地区的铁路网最先进;特斯拉为什么产生于美国而非印度、墨西哥?因为美国的科技创新环境和汽车工业基础都适合新型汽车的发明;电动汽车为什么能在中国起航,进而欧洲、日本、韩国、美国迅速跟进,而其他国家不能?除政府因素外,这些国家的汽车工业高度发达是基本条件。这些例证表明,任何高新技术的发展都离不开先进基础产业的支持和支撑。

汽车工业是新能源汽车发展的基础,汽车工业的厚度在很大程度上决定新能源汽车的高度。从某种意义上说,汽车工业强,新能源汽车产业才能强。将来,新能源汽车无论变成什么样,天上飞、地上跑、水里漂;有人开、无人驾;用电

做动力也好,用氢、用风、用太阳能,用可燃冰做能源也罢,他们都是燃油汽车的传承。现在,他们还很弱小、很脆弱,采用的依然是燃油车的基本设计理念、燃油车的基本架构、燃油车的基础零部件、燃油车的基本生产工艺。虽说脱胎于燃油汽车,却还不成型,化蛹成蝶热舞人间还要经过多次蜕变,还有铩羽的可能,还有夭折的风险。如果将传统燃油车比作一棵大树,新能源汽车就是大树身上刚刚萌生出一株幼苗,在这个时候,我们就谋划着砍掉它赖以生存的大树,谋划着拔掉整座森林,是否有点早,是否有点操之过急?

还有一个现象应该引起我们的注意,那就是世界上明确提出“禁燃”时间表的仅有荷兰、挪威、法国、英国、印度等几个国家,其中多数是没有汽车产业或汽车产业不强的国家,而汽车资产重的国家大多没有提出“禁燃”时间表。德国汽车工业协会负责人还在多个场合声明:德国要通过各种各样的方式减少汽车的碳排放,但并不意味德国禁止内燃机,德国禁止内燃机的报道是假新闻。而明确提出“禁燃”时间表的,多数又不

禁止混合动力和插电式混合动力汽车。

更应该谨慎决策的是,传统燃油车还有创新提高的空间,在社会广泛关注的节能环保方面还有潜力可挖。近几年来,电子技术在汽车上的推广应用,如缸内直喷、可变气门、变缸运行等新技术,使汽车在节能减排方面得到了质的提高。增程式技术的出现更使人们一直追求的发动机技术简单化、机体小型化、运行状态最佳化,用更少的燃油、更少的排放跑更多的里程成为可能。也就是说,传统燃油车还有续命的“姻缘”。

新能源汽车替代燃油汽车是个庞大的系统工程,需要全社会通力合作。研究废弃汽车产业,禁止燃油车的利与弊;研究新能源汽车发展过程中出现的和将来可能出现的制约性问题;设计好两代产品如何有机衔接,平稳过渡,都是政府、行业、企业对研究机构寄予厚望的领域。退一步思考,即使按照“中国第一份禁燃时间表”的预测,燃油汽车将在2050年退出历史舞台计算,燃油车的活命期至少还有30年。这段时间可不算短,提前30年就宣布一个行业的死期,无异于提前30年剥夺这个行业的发展权利,提前30年削弱这个行业,这恐怕有失偏颇。基于此,笔者以为,现在就为新能源汽车成功替代传统燃油车弹冠相庆还为时过早,为避免给政府、行业、企业决策提供错误的“参考”,“禁燃”之事还是待新能源汽车成熟时再议为好。

能源资讯

2019世界新能源汽车大会将召开

聚焦产业跨界融合新趋势

本报讯 日前,由中国科协 and 海南省人民政府联合主办的2019世界新能源汽车大会将于7月1日~3日在海南博鳌举办,届时国内外学术界、产业领袖将共同关注探讨新能源汽车跨界融合新趋势。

据中国科协学术部副部长刘兴平介绍,大会以“新时代、新变革、新产业”为主题,突出电动化、智能化、共享化融合发展特色,聚焦汽车与能源、交通、信息、通信等领域联动以及和智慧城市应用场景的深度融合。

“新能源汽车跨界融合新趋势”是本次大会的主要议题之一。大会设置中重型车零排放论坛、城市交通电动化转型论坛、自动驾驶与未来城市出行等论坛,来自能源、交通、通

信等行业专家学者将在大会期间进行学术交流和思想碰撞,深入讨论新能源汽车与能源排放、城市电动化与交通规划、移动出行生态链与通信技术等内容。

据新华社消息,大会同期将布局5000平方米技术展览区域,邀请国内外整车企业、新势力造车企业、国内外零部件厂商及供应商展示重点整车和智能网联技术、智慧共享出行平台、测试及分析仪器等新能源汽车先进技术。

同时,本次大会还将首次展示国家重点研发计划“新能源汽车”重点专项标志性成果,并对大会科技委员会评选出的全球新能源汽车8项创新技术及8项前沿技术进行全球发布。(温竞华)

河北景县铁塔产业助力风力发电

铁塔是河北景县的重要产业,近年来,针对通讯塔市场饱和和局面,该县积极推进传统铁塔产业转型升级,引导企业调整产品结构,由通讯塔行业向电力塔、风力塔等相关的绿色能源行业转型。目前,当地已为中国风电系统多个部门承建风电塔筒4000余基。6月18日,河北景县的洁绿重工有限公司工人在风电塔筒内部安装零部件。

新华社记者 李晓果 摄



后补贴时代 新能源车进入淘汰赛

车企的电动车产品必须要完全靠市场竞争力来实现盈利

□ 邓莉

根据此前公布的文件,6月25日,新能源汽车补贴政策执行“过渡期”的最后一天。之后,新能源汽车高补贴将成为过去式,新能源车暂别高速增长。

市场已见端倪。目前我国新能源汽车年销量约在百万辆左右。中国汽车工业协会发布的最新销售数据显示,5月汽车总体销量呈现继续下滑的趋势,而近年来高速增长的新能源汽车也暂别高速增长,进入了低速增长阶段。该协会分析认

为,有整体市场下滑影响,主要还是补贴退坡的影响,5月正处于新能源补贴新旧标准切换的过渡期,或说“冷静期”。

北汽新能源党委副书记、新闻发言人连庆锋指出,当前“中国新能源汽车已经进入淘汰赛”。在补贴等政策福利退坡后,新能源汽车市场已由“蓝海”转变为“红海”。据不完全统计,从第一季度的营业收入和利润来看,仅有比亚迪一家实现双增长,净利润增逾6倍,其余在A股上市的新能源汽车公司中,过半数营业收入和净

利润下跌,如长安同比利润下滑250.62%、江淮利润同比下滑69.13%。也就是说,新能源汽车或并不如想象中那样好赚钱。

对于补贴退坡带来的消极影响,车企正积极谋求新发展来弱化。深圳腾势新能源汽车有限公司CEO严琛表示,他留意到当前许多汽车厂商纷纷拓展政府订单、网约车、租赁汽车等签订项目,减少补贴退坡带来的影响。未来无论是纯电动出租车还是网约车,都有更多的发展机会。

而当前业内普遍的共识是,只有新能源汽车与传统燃油车以平等姿态竞争才是成熟的标志。有人预计这个时间将出现在新能源汽车补贴退坡消失后,即2021年或2022年。不过北汽新能源连庆锋认为,电动车和燃油车的成本到2025年才有望持平。他表示,国家全面退出新能源车补贴,意在让新能源汽车回归市场,未来新能源汽车发展势必将由国家政策推动转向市场推动。

补贴大退坡后,微型纯电动汽车“一统江湖”的高补贴时

代已经过去。意味着车企的电动车产品必须要完全靠市场竞争力来实现盈利,当前国产新能源汽车都在往高端化、智能化转型。

据了解,今年上市的多款新能源汽车在提高里程数和配置的同时,也同时提高了定位和定价。如广汽新能源计划在下半年推出一款续航里程达600公里的大型SUV,价格可能在30万元左右;比亚迪也有类似动作,新推出的元535EV,即元360EV的升级版,不仅工信部综合续航升级到410公里,配置科技也升级,价格大幅提高了至少3万元。与此同时,车企纷纷研发智能汽车,融入人工智能、物联网等,实现自动驾驶、泊车、语音交互和远程操控车辆等。

山东将加快推进分散式风电发展

从风力资源大省向风能利用大省转变

本报讯 日前,来自山东省能源局的消息称,从今年开始,山东将加快推进分散式风电发展,促进能源结构调整优化,使山东从风力资源大省向风能利用大省转变。

据山东省能源局相关负责人介绍,与集中式风电项目相比,分散式风电是指所产生电力可自用,也可上网,能在配电系统平衡调节的风电项目。根据初步测算,山东风能资源可开发规模超过3000万千瓦,具备较大的开发利用价值。

为促使分散式风电规范发展,山东提出,发展分散式风电要坚持开发建设规划与土地利

用、乡村发展、生态保护、电网建设等相关规划有效衔接,合理确定开发规模与布局。同时,分散式风电不得占用永久基本农田,开发建设分散式风电不能侵占生态保护红线划定区域。

考虑风力发电存在不稳定的特点,山东提出,坚持消纳优先、就地利用、创新驱动、多能互补的原则。以电网接入与消纳条件为前提,优化电源布局,合理控制开发节奏。此外,通过完善政策体系和电力交易机制,形成有利于分散式风电消纳的体制机制。(邵鲁文)