

中英政企学界代表畅谈产业发展前景—— 开放合作共绘交通绿色发展新蓝图

本报海口9月15日讯(记者尤梦瑜)在实现碳中和、推动零排放汽车发展方面,中英两国都作出重要承诺,提出坚定目标。在电动汽车等新能源汽车迅猛发展的势头之下,双方能否携手抓住更多交通领域内的机遇,激发更大发展潜力,绘就更为宏大的愿景?

9月15日下午,2021世界新能源汽车大会专题论坛之一——中英交通领域碳中和协同发展论坛在海口举行。来自中英两国政府、企业、学界的嘉宾各抒己见,通过主旨演讲、圆桌论坛的形式,深入探讨双方产业发展现状,及合作前景。

今年11月,英国将主办第二十六届联合国气候变化大会(COP26)。作为COP26主席国,英国与世界各国一同在包括清洁交通在内的关键领域开展行动。

英国第二十六届联合国气候变化大会政策主题副主任西蒙·夏普在论坛上建议各国采取强有力的电动汽车市场监管制度,以推动电动汽车市场快速增长;为促进新能源转型,可出台相应政策,降低零排放转型期的成本。他希望在世界各国的共同努力下,更快达成新能源转型。“这次世界新能源汽车大会是一个非常宝贵的机会,能够加强各国之间的对话和沟通,希望我们能够在接下来的第二十六届联合国气候变化大会中找到更多合作的机会。”西蒙·夏普说。

中国国际科技交流中心主任罗晖为中英两国在新能源汽车领域的合作提出建议。她表示,双方要多层次、全方位加强新能源汽车交流合作,把汽车与交通科技合作纳入框架;共建国际汽车技术社区;支持国际科技组织发挥多边合作的平台作用;大力推动新能源汽车国际技术贸易,促进国际技术转移和成果的转化,让新技术为新能源汽车的发展提供强劲的动力。

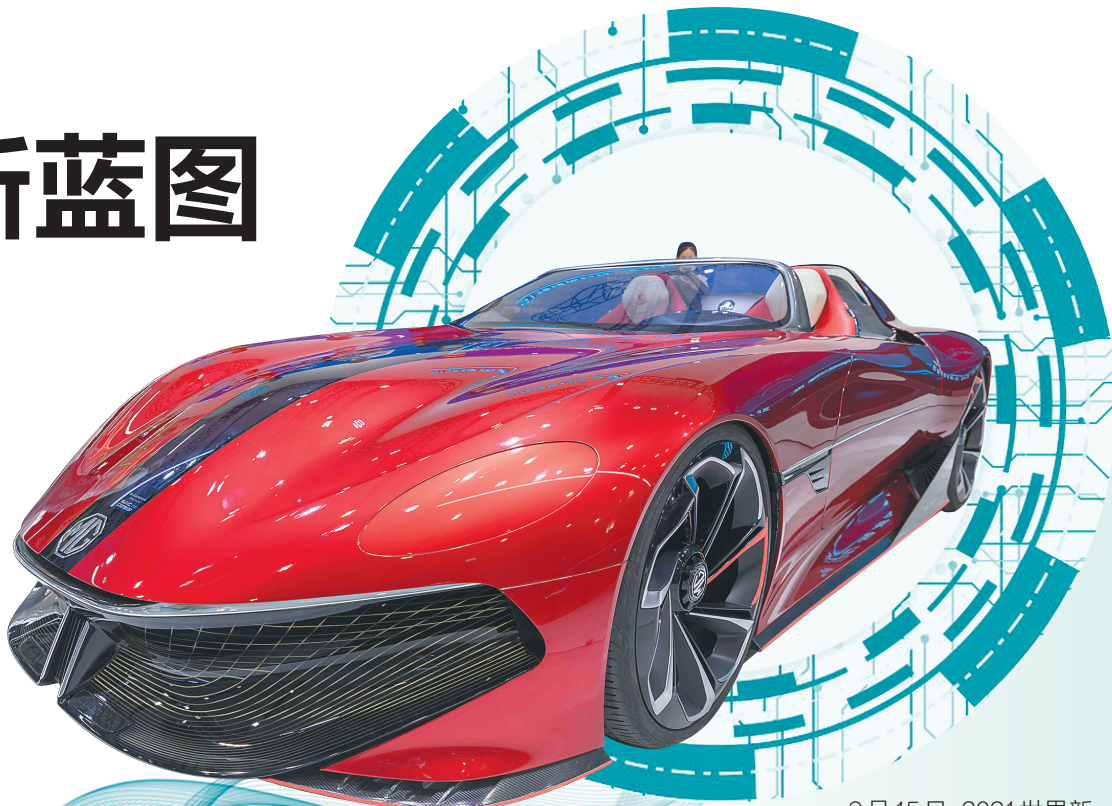
“在实现交通领域碳中和目标,推进新能源汽车发展上,英国需要做三方面努力。第一,政府层面需要提升电动汽车生产能力,使其满足市场需求。第二,需要构建世界级别的一流基础设施,如充电基础设施等。第三,需要准备最好的条件,做出最好的产业成果转化。我们要跟利益相关方和政府开展合作,保持信心。”英国汽车制造商和贸易商协会首席执行官迈克·霍斯说,在中英两国的电气化合作方面,很多中国企业愿意在英国进行投资,比如比亚迪。他们投资并参与研发英国的双层巴士、单层巴士,取得了实实在在的合作效果,鼓舞人心。

作为拥有近百年历史的老牌英国车企,捷豹路虎在见证中国传统汽车市场蓬勃壮大的同时,全面拥抱绿色出行变革。捷豹路虎全球董事、中国区首席执行官及总裁潘庆认为,中英具有广阔的合作空间,企业愿扮演好探路者、开拓者的角色。在潘庆看来,今时今日的交通电动化已经由政策驱动转入市场驱动,电动车销量猛增即是有力印证。企业在此过程中需持续构建自身体系研发能力。人才储备、开放合作,是交通电动化的关键。“中国市场已经成为全球创新孵化器,鼓励着我们汽车企业去推动交通领域碳中和。”

清华大学助理教授张少

君以《中国电动汽车推广的环境、健康与气候效益》为题,回应当下对于电动汽车技术的思考。“中国已成为全球电动汽车第一大国,在‘双碳’政策目标驱动下,未来电动汽车仍将保持快速增长。”张少君认为,从生命周期的角度来看,电动汽车能起到显著的减排降碳协同增效作用。同时,伴随着技术的进步,在未来,电动汽车不仅会更加便宜,也会变得更加绿色。

在论坛圆桌对话环节,来自中国汽车工程学会,中英汽车产业相关企业的嘉宾们聚焦当下两国新能源汽车科技革新、基础设施建设等议题,深入交流,分享经验。大家纷纷表示,在中英交通领域碳中和发展过程中,双方将迎来潜力无限的合作前景。



9月15日,2021世界新能源汽车大会上展出的电动跑车。本报记者 李天平 摄

“新能源汽车与可再生能源融合最佳实践”主题峰会举行 充分发挥电动汽车 电池储能作用

本报海口9月15日讯(记者周晓梦)在9月15日举行的2021世界新能源汽车大会“新能源汽车与可再生能源融合最佳实践”主题峰会上,来自产学研等各界代表齐聚一堂,共论新能源汽车与可再生能源融合发展的当下与未来。

此次峰会设置主题演讲、圆桌讨论等环节,与会嘉宾围绕中国、美国和日本的新能源汽车与可再生能源融合(以下简称VGI)典型示范案例展开研讨,总结分析VGI规模化应用所需要的关键技术、标准体系、产业链配套基础、市场机制及政策协同策略等内容,探讨VGI商业化发展模式和技术路线,提出VGI发展障碍的解决方案。

中国工程院院士、清华大学教授江亿认为,风电、光电是我国未来新型零碳电力系统的主力,发展风电光电必须应对调节与蓄能两方面的挑战,在解决调节与蓄能问题上,可充分发挥电动汽车电池的储能作用。智能主动式充电桩系统和主动充电桩网络基础设施要优先建立,这有利于带动新能源汽车的发展,也有利于充分开发电动汽车电池的储能潜力。

在现场,与会嘉宾还围绕VGI发展可有效提升新能源汽车全生命周期的节能减排效益、推进车网互动规模商用的路径建议、双碳目标下的VGI策略等内容碰撞思想、提出观点。

本次峰会由中国汽车工程学会、能源基金会、“中国新能源汽车和可再生能源综合应用商业化推广”项目办公室承办。

“飞行汽车解决方案及发展前景”主题峰会举行,与会嘉宾预计—— 2050年以后有望 实现立体智慧出行

本报海口9月15日讯(记者王培琳)飞行汽车是否会成为未来出行的一个目标?飞行汽车的使用面临着哪些困难?9月15日,2021世界新能源汽车大会“飞行汽车解决方案及发展前景”主题峰会上,与会嘉宾预计,2030年飞行汽车可以进行商业示范运行,本世纪30至50年代有望实现城市空中交通,2050年以后有望实现立体智慧出行。

本次峰会以“飞行汽车面向未来城市交通出行”为主题,聚焦飞行汽车的定义、技术研发现状以及推广应用面临的挑战和难点进行讨论。

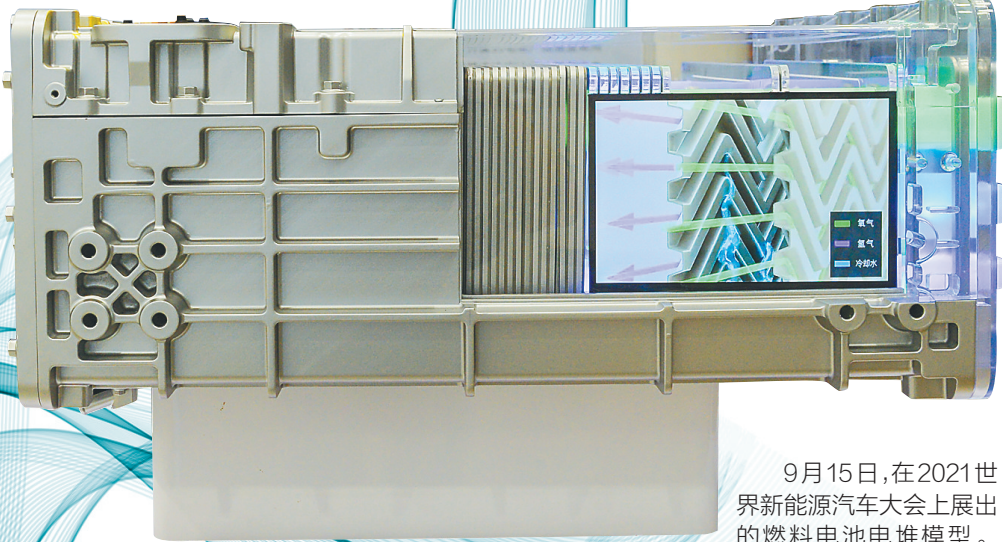
与会嘉宾也探讨了飞行汽车的技术问题。“未来的飞行汽车必须具备垂直起降功能才能融入地面交通系统。旋翼和涵道风扇是实现垂直起降的主要技术途径,涵道风扇将更适用于未来飞行汽车应用场景。”清华大学教授、教育部长江学者特聘教授张扬军说,平台构型、飞控驾驶和动力推进是飞行汽车的三大关键技术。

沃飞长空科技有限公司技术研发总监薛松柏认为,飞行汽车有望最早在物流运输领域试用。飞行汽车的研发,当前最重要的是要有高性能高可靠的动力,高能量高安全的能源,先进智能人性的控制,包容可进化的适航法规。

北京理工大学未来立体交通研究院副院长张利国表示,不断涌现的新技术,为航空器安全性带来了一定的解决方案,也带来了新的难题,这需要大量实现去验证其可行性。

中国民航管理干部学院通用航空系主任吕人力表示,目前有团队在做物流行业的设计,航线标准的划设等。而飞行汽车行业的发展需要业界广泛凝聚共识,大家共建行业新架构。

驾向 绿色未来



9月15日,在2021世界新能源汽车大会上展出的燃料电池电堆模型。新华社发

“私人领域电动化解决方案”主题峰会嘉宾建言—— 把握消费特点 推动新能源汽车发展

本报海口9月15日讯(记者罗霞)作为2021世界新能源汽车大会活动之一,9月15日,“私人领域电动化解决方案”主题峰会在海口举行。与会嘉宾建言把握消费特点,进一步推动新能源汽车发展,更好满足市场需求。一些车企代表看好海南新能源汽车发展前景,表示将扩大在海南的投资,积极参与海南发展。

当前,新能源汽车已进入“市场+政策”双轮驱动发展新阶段,已成为稳定汽车消费、加快产业结构调整的重要力量。“从增量到总量,私人购车都已经成为新能源汽车的主体。”国家信息中心副主任徐长明介绍,2020年,全国私人新能源汽车增加32.1万辆;今年1至7月,全国私人新能源汽车增加63.1万辆,公共新能源汽车增加15.9万辆。“从去年开始,私人领域已经呈现出明显的市场化转型,但是这并不意味着私人领域市场化转型就会按此趋势持续快速发展,从数据结构看,未来存在很大不确定性。”

徐长明提出三点建议。一是现有传统车企的电动车要尽可能智能化。很多品牌电动车品质很好,但是在智能化上不能

满足年轻群体的需求。二是应支持更多有智能化背景的高科技公司进入市场,加速这一趋势的发展。三是要适度延续推出一些新能源汽车支持政策。

现代汽车集团(中国)副总裁李赫竣表示,目前已有不少期望引领潮流的消费者选择购买氢能源汽车,但从实际运用角度看,仍存在加氢站数量较少、维修保养不方便等方面问题。现代汽车对未来氢能产业的发展充满信心,将在移动出行、氢能领域等继续扩大投资,建议制定氢能经济相关法律和政策、实施计划,消除企业参与的不确定性。

“海南非常适合新能源汽车发展,现代汽车将在新能源汽车推广、移动出行等方面加大投资海南的力度。”李赫竣说。

“智能化需要以电动化为基础。”理想汽车首席技术官王凯提出,当前在私人电动化领域存在两个问题,一个是基础设施的建设速度制约了电动化发展,另一个是现有公共充电桩的使用效率比较低。“中国智能电动车发展充满希望,大有可为,希望大家共同把这个市场做起来。”

与会嘉宾研讨车规级芯片技术突破与产业化发展—— “芯”路漫漫须靠技术突围

本报海口9月15日讯(记者陈雪怡)9月15日,2021世界新能源汽车大会“车规级芯片技术突破与产业化发展”主题峰会在海口举行。本次峰会围绕汽车电动化、智能化需求,聚焦汽车产业深度变革对芯片的机遇和挑战、智能汽车发展对汽车芯片的要求、下一代电气架构下芯片的发展方向、第三代半导体技术的突破和应用、自主汽车芯片产业化发展路径等内容展开研讨。

随着汽车向电动化、网联化、智能化方向发展,芯片已成为支撑汽车产业转型升级的关键。此次全球芯片供应危机更加突显了芯片对汽车行业的重要影响。汽车与芯片的深度融合正在孕育新的产业生态。

芯力能(上海)技术咨询有限责任公司中国区总经理、联合创始人兼运营副总裁 Vincent CRUVELLIER 表示,提升能效是电动汽车的关键,高性能实时控

制系统可以进一步优化电驱总成、高压控制系统效率,提升整车续航里程,降低成本。

嘉斯达半导体股份有限公司董事长沈华分享道,功率半导体器件是新能源汽车电机驱动系统的核心零部件,对整车的性能、可靠性和成本有重要影响。在车用功率半导体器件领域特别是IGBT(绝缘栅双极型晶体管)领域,国内厂家已经可以提供所有功率段的IGBT产品。

国家新能源汽车技术创新中心总经理原诚寅表示,车规级芯片作为汽车产业核心关键零部件,决定着中国未来汽车市场的走向,是必须自力更生解决的“卡脖子”问题。“对整个汽车芯片产业而言,我们要沉下心,认真地干10年,可能才会看到产业链条形成完整的体系。中国汽车芯片产业创新生态,是要从行业标准到关键技术攻关,到核心芯片研制,到产品评测认证,到最后实车验证的全生命周期业态。”



“智动柔性充电弓”产品亮相2021世界新能源汽车大会。本报记者 陈元才 摄

九月十五日,在大会技术展览区,工作人员向参观者介绍智动柔性充电机器人。新华社发