

与会嘉宾共论碳中和愿景下的新能源汽车与能源协同发展 绿色动力 绿色未来

■ 本报记者 周晓梦 罗霞

在以化石能源消费为主的能源结构中,电动汽车的环保性存在着争议。如何促进新能源汽车与可再生能源高效协同?如何实现汽车减排降碳效益最大化?

9月16日,在2021世界新能源汽车大会主论坛“碳中和愿景下的新能源汽车与能源协同发展”上,来自中外的产学研各界与会嘉宾认为,推广新能源汽车,被视为兑现碳中和承诺的必由之路,而其中减碳的关键在于车辆动力来源向可再生能源发展,所以新能源汽车要跟能源紧密结合,纵向整合,向能源低碳化方向发展。

“仅靠电动车一己之力不能解决减碳问题,只有完全实现绿色发电,才能显著降低二氧化碳的排放。”LG新能源副社长、电池研究院院长郑根昌在线上视频发言时指出,为实现减少碳排放的目标,需要关注三个方面工作:首先是越来越多的电池,其次是利用短时和长时储能技术提供可再生能源的稳定产能,以及在分布式电网和储能系统的帮助下满足用电需求。

对新能源汽车全生命周期的碳排放进行管理,是减排降碳绕不开的话题。对此,蔚来汽车创始人、董事长兼CEO李斌表示赞同。

“实现碳中和是整个产业的事情,全产业链都要行动起来,才可能实现这个目标。车企在汽车产业链中处于中间位置,要在实现全产业链碳中和的过程中发挥主导作用。在使用环节进行碳减排,不只是和能源公司合作,也要把用户充分调动起来,让环保意识、减碳意识深入到用户心中去。”李斌指出,一方面,希望产业部门推动达成产业共识,确定清晰的产业链减排目标;同时,希望形成合作联盟,共同推动绿色产业链。

交通工具、移动终端、能源终端……畅想在新能源汽车未来行驶的“绿色之路”上,可能每一辆车都将是能源互联网体系中的一个单元,是存储和消耗可再生能源的重要载体。

“电动车电池在碳中和时代起着关键作用,可以助力构建以新能源为主体的新型电力系统。”宁德时代新能源科技股份有限公司研发总裁欧阳楚英提到,电动车未来有望成为分布式储能装置,碳中和时代对电池提出了

新要求。

如何面对新挑战、新要求?“宁德时代有四大创新体系应对这些新要求,包括材料体系的创新、系统结构的创新、极限制造的创新、商业模式的创新。在研发方面,我们今年上半年研发投入28亿元,目前有8000多研发人员在各地进行动力电池的研发;在生产方面,目前宁德时代布局了九大生产基地,这是出于对未来新能源汽车行业对锂电池有巨大需求的预判。”欧阳楚英介绍。

现场嘉宾们认为,未来,在推广应用车辆能源低碳化、智能化以及网联化结合发展等方面,将会为交通、能源、信息等带来全方位的变革,如今,我们正处于这场变革之中。

“市场对于低碳车辆有着巨大的需求,我们已经准备好抓住这个机遇。在加快交通领域绿色低碳转型中,需要交通、电力、能源等不同领域的从业者和专家一起做出更大的努力,需要无缝的国际合作和经验分享。”对绿色出行的未来,清洁能源部长级合作机制秘书处主任丹·多纳表示期待。

(本报海口9月16日讯)



电动汽车芯片控制板产品展示。



参展商展示新能源汽车的氢燃料电池系统。
本版图片均由本报记者 陈元才 摄



全自动微型换电站。

开放合作铺展“绿色车道”

■ 本报观察员 张永生

金秋时节,2021世界新能源汽车大会如约而至。在椰风海韵、天蓝水绿的南海之滨、南渡江畔,来自15个国家及地区的代表立足“低碳、绿色、可持续”发展理念,围绕“全面推进市场化、加速跨产业融合、携手实现碳中和”重大主题,共商全球新能源汽车产业大计。

一项项引领潮流的“黑科技”,向人们展示着绿色科技之新;一个个带来丰富体验的场景应用,让人们感受到了绿色动能之美;一场场精彩演讲,一次次思想碰撞,一项项重要共识,让人们看到碳中和愿景下,全球汽车产业绿色低碳转型面临的诸多挑战,更看到了发展新能源汽车涌动的重大机遇。

(一)

绿色是地球的原色,也应是发展的底色。面对气候变化和新冠肺炎疫情的双重挑战,从发达国家到发展中国家,都纷纷提出了碳中和的战略目标,推动经济社会绿色低碳转型。我国更是承诺力争于2030年前实现碳达峰,2060年前实现碳中和,向世人展现了大国担当,赢得了世界的尊重。

经济的两端,一端是能源、资源的供给,一端是能源、资源的消费。实现碳中和,需两端共同发力,一方面大幅削减化石能源的供给、增加可再生能源的供应,另一方面大幅削减化石能源的消费、增加可再生能源的使用。而在能源消费和碳排放大户中,潜力非常大的则是汽车行业。因此,作为全球最大的汽车生产国和消

费国,我国坚持把推动汽车产业变革作为节能减排的核心举措之一,把发展新能源汽车作为国家战略,接续颁布了《节能与新能源汽车产业发展规划(2012-2020年)》《新能源汽车产业发展规划(2021-2035年)》。在利好政策的驱动下,截至今年8月,我国新能源汽车累计产销量已接近730万辆,市场销售率达到今年7、8月份超过10%,就此,新能源汽车迎来全面市场化突破的拐点。

随着全球新一轮科技革命和产业变革蓬勃发展,汽车与能源、交通、信息通信等领域有关技术加速融合,新能源汽车已经成为全球汽车产业转型发展的主要方向。在应对气候变化、实现碳中和成为全球共识的背景下,召开2021世界新能源汽车大会,能够为共同构建良好产业发展环境,突破发展瓶颈,加强跨界协同,持续扩大新能源汽车应用规模,全面推动新能源汽车全生命周期、全产业链绿色低碳发展,提供真知灼见,形成更多共识,注入强劲动能。

(二)

一边要实现可再生能源的大规模开发,一边要实现高水平的消纳利用,供应和消费如何才能达到平衡?生态环境保护和经济发展如何实现共赢?新能源汽车如何“飞入寻常百姓家”?近年来,海南在清洁能源岛建设和新能源汽车推广应用方面的努力,如率先提出2030年起全域禁售燃油车,受到与会代表的嘉许。

一项项实打实的数据,诠释着海南的探索之路。目前,全省清洁能源装机比重达到67%,到2030年将达到

85%;截至今年8月底,全省新能源汽车保有量突破9.1万辆,占汽车保有总量的5.6%,高出全国平均水平1.7倍。新能源开发和新能源汽车推广应用节节攀升,带来了海南空气质量的改善,2020年全省空气质量优良天数比例创新高,达到了99.5%。这也是世界新能源汽车大会连续三年“花落”海南的重要“密码”。

一项项成果的背后,是一系列利好政策效应的叠加释放,是新能源汽车推广应用生态的持续优化,是新能源汽车全产业链的加速培育。近年来,海南对包括新能源汽车在内的清洁能源汽车发展高度重视,将之作为建设国家生态文明试验区的重要一环。从在全国率先提出所有细分领域车辆清洁能源化目标和路线图,到不断完善新能源汽车出行、运营等方面政策,再到依托海南自贸港政策优势,聚集优质人才和技术资源,加快先进制造业发展……海南努力把每一招、每一式都抓在实处、抓出成效。

新能源汽车推广应用是一扇窗口。通过这扇窗口,世人看到了海南践行绿色发展、低碳发展、高质量发展的热情、信心和定力。这里面包含着海南对践行“国之大者”的高度自觉,对良好生态环境“金饭碗”的无比珍视,对构建人类命运共同体的深切体认——努力在全域新能源汽车推广应用方面打造全国标杆,为全球岛屿经济体应对气候变化、使用清洁能源贡献“海南方案”。

(三)

车,需要在路上跑起来,方能展现价值。对新能源汽车而言,只有

驶入市场才能在实现碳中和中发挥应有作用。从我国发展的趋势看,新能源汽车发展进入了政策和市场双轮驱动的新阶段。未来五年,将是全球科技革命和产业变革的加速期,也是实现新能源汽车完全市场化的攻坚期。

如何才能突破关键核心技术,攻克燃料电池技术瓶颈,加快车用芯片、操作系统等关键技术研发和产业化?如何才能构建新型产业生态,推动网联化、智能化与电动化技术齐头并进,加快汽车产业与新一代信息通信、新能源、新材料、人工智能、大数据等新兴产业深度融合?如何才能更贴近市场需求,为用户提供丰富美好的产品体验、服务体验、价值体验,从而持续扩大新能源汽车应用规模?

解答之道就是,在开放合作中加强国际合作、促进业态融合,不断提升新能源汽车的市场竞争力、渗透度。在构建新发展格局与碳中和愿景下,着力打造国内国际双循环重要交汇点的海南自贸港,无疑为铺展“绿色车道”提供了广阔机遇,其独特优势也必将持续释放出强劲的磁力。

从政策环境看——2020年6月公布的《海南自由贸易港建设总体方案》明确提出,将壮大以新能源汽车、智能汽车为代表的先进制造业。当前,海南全面深化改革开放已经进入自贸港时代。以“零关税”为基本特征的自由化便利化制度安排,以及人才引进方面的优惠政策,有助于更多优秀的海外技术和人才引入至中国,也有利于“海南制造”的新能源汽车占据成本优势。

从地理环境看——海南独特的热带气候环境以及5G网络建设,为新能源汽车和智能汽车的产品研发、技术评价和实际应用提供了良好的测试环境和应用生态。而作为相对独立的地理单元,海南岛地域幅员大小与新能源汽车续航里程、充电基础设施建设高度契合,具备天然地理优势。

不仅如此,海南岛还面向世界、背靠国内市场,可以成为国际新能源汽车企业进入国内市场以及国内新能源汽车企业走向国际市场的重要通道,促进相关企业深度融入全球产业链和价值链体系。

从营商环境看——近年来,海南对标法治化、国际化、便利化要求,推动营商环境不断优化,为新能源汽车发展提供了良好市场生态。面向未来,海南着眼于实现生态环境保护与经济高质量发展共赢,把生态环境保护放在重中之重的位置,推动清洁能源汽车研发、设计、生产和销售等方面先行先试,重点打造新能源汽车全域推广示范区、全球新能源汽车高端会议平台、完全开放的智能网联测试体验旅游公路、智能网联汽车国家级检测中心、国家级车联网先导区、世界新能源汽车体验中心、新能源汽车先进制造项目以及自由便捷的绿色出行生态体系。这些将为全球新能源汽车企业布局海南、投资兴业、共同发展提供有利条件,为新模式、新业态提供创新、创业沃土。

汽车产业正在经历一场百年未有的变革。以变应变,以新应新,在深入交流中凝聚共识,在开放合作铺展“绿色车道”,新能源汽车将无远弗届。

新能源汽车行业谈“双碳”目标下发展前景:
把握机遇加快变革
携手共建商业新生态

本报海口9月16日讯(记者苏庆明 邵长春)在全球推进“双碳”目标落地进程中,汽车行业面临怎样的机遇与挑战,又该如何变革?9月16日,2021世界新能源汽车大会“碳中和愿景下的新能源汽车全面市场化战略”主论坛上,多家新能源汽车行业负责人进行了探讨。

上汽集团股份有限公司总裁王晓秋认为,“双碳”目标推动行业变革提速。国家颁布了一系列碳减排的措施,加快推动低碳和技术材料的应用,为我国新能源汽车产销规模继续全球领先提供了有力的政策支持。另一方面,在欧美一些国家征收碳关税的背景下,减排降碳给汽车产业带来新的变量,将为车企重塑竞争优势提供重要的机遇。而挑战在于,碳减排相关数据统计基础薄弱,碳足迹管理跨度大,成本向价值转化压力大。

在重庆长安汽车股份有限公司总裁王俊看来,中国“双碳”战略将引发一场广泛而深刻的经济社会系统性变革,这是中国民族汽车品牌产业转型升级和高质量发展的一次绝佳的历史机遇。当前,中国新能源汽车发展已经进入到市场化的阶段。

大众汽车集团管理董事会主席赫伯特·迪斯介绍,大众集团计划到2030年乘用车和轻型商用车的总碳排放量较2018年将减少30%,2050年前集团实现碳中和。目前,大众在中国市场正持续推进汽车电动化攻势,组建了纯电动汽车合资企业大众汽车(安徽),推进安亭、佛山工厂生产纯电动汽车,并加速建设全新的研发中心。但实现交通运输领域的减碳,不能仅靠终端产品环节,也要靠生产端的清洁能源化,目前大众正与产业链伙伴合作,推进工厂的生产100%采用可再生能源。

中航锂电科技有限公司董事长刘静瑜说,推进新能源汽车发展和能源低碳化,对动力电池产能、技术创新的要求非常高。该公司电池总产能和客户需求相比缺口仍然较大,该公司正在拓展国内外研发生产基地的布局,不断提高电池的能量密度、寿命、安全性和生产规模,并围绕市场强化与产业链伙伴的合作。

国家电网有限公司董事长辛保安表示,电动汽车行业与电力企业融合发展越来越紧密。当前,国家电网全力支持和服务社会资本投资建设充电设施,提升车桩网互动水平,最大限度降低用户充电成本,推动中国充换电标准建设。对电动汽车行业与新型电力系统协同共赢发展,他认为,应当聚焦大规模充电、换电、V2G等交叉技术领域的融合创新,进一步完善车网双向互动、充换电设施、分布式储能等标准体系建设,并进一步健全配套政策,推进电动汽车参与电力系统调节。



东风汽车集团有限公司董事长竺延风:
对海南新能源汽车发展有信心

本报海口9月16日讯(记者周晓梦 罗霞)“对新能源汽车而言,海南市场十分有前景,我们对此有信心,并期待未来有机会能够积极参与到海南自贸港建设中。”9月16日,在2021世界新能源汽车大会上,东风汽车集团有限公司董事长竺延风接受海南日报记者采访时表示。

对海南的信心来源于何处?“从东风汽车集团本身来看,我们新能源汽车在海南市场销售量呈逐年增长趋势,市场热情及潜力发展势头良好。更重要的是,近年来,海南提出并推动落地一系列有关新能源汽车推广及应用、清洁能源的政策与工作,对绿色出行有着清晰的要求与部署,因此我们认为,发展新能源汽车产业海南有需求、未来有前景。”竺延风解释。

特来电新能源股份有限公司董事长于德翔:
抓住机遇扩大在琼投资规模

本报海口9月16日讯(记者罗霞 周晓梦)“充电网是支撑电动汽车大规模发展的基础设施,而‘电动汽车+充电网’是实现碳中和的极佳路径。”9月16日,特来电新能源股份有限公司董事长于德翔在接受海南日报记者采访时透露了他的投资计划,“我们非常愿意在海南扩大投资规模,计划投资10亿元至20亿元建设充电网。”

在于德翔看来,碳中和要从源头上解决碳排放,最好的办法就是让电动汽车替代传统燃油车,让清洁能源替代传统能源。他表示,充电网是新能源为主的微电网,能使用电成本大幅下降,聚合电动汽车电池及梯次利用电池,形成超大规模、低成本的储能网,通过与电动汽车交互协同,以及电网的智能调度,具备一定的成本优势、规模优势和性能优势。同时,充电网是深度链接着人、车、能源的数据网,是工业互联网最大的应用场景之一。