



与会嘉宾热议新能源汽车城市发展经验和海南新能源汽车产业发展机遇

低碳未来 绿色出行

共同分享 | 新能源汽车城市发展新动态

■ 本报记者 周晓梦 马珂

“加州非常重视零排放，我们计划2045年实现交通领域的百分之百零碳排放。目前，我们在推动混动零排放汽车的规定落地方面有了初步收获。”海南专场活动开始不久，杰森·希尔·法尔肯塔尔就现场分享经验说道。

他指出，在法规方面加州政府制定《先进清洁车队法则》，通过引导车

队采购、推广零排放中重型卡车等举措，以及推动零排放生产端及市场配套相辅相成发展，提高零排放汽车的普及率；收集大量零排放汽车基础数据以支撑科学决策；通过定期举办相应的研讨会，以顺利推进相应法规政策实施。

当前，许多城市将智能新能源汽车作为实现城市低碳智能出行的重

要手段。推动新能源汽车在城市中的普及应用，在政策、交通规划、购买及使用优惠、充电桩基础设施建设及电网协同等方面有什么好的经验？如何打造新能源汽车的良好应用环境？

德国北威州国际商务署北京代表处首席代表封兴良，介绍了北威州的经验和规划。“其中，北威州多特蒙

德市通过成立‘电动汽车指导小组’，分阶段开展电动汽车替换计划，以及数据平台整合电动汽车停车和充电区等举措，努力打造成德国电动汽车模范城市和零排放城市。”除了结合具体城市案例说明外，封兴良还提到，到2050年，氢将在北威州交通运输领域得到广泛应用，包括汽车、轻型和重型车辆、火车和公共汽车等。

共同传递 | 新能源汽车发展的“海南声音”

不同的案例、精彩的观点，让现场交流热度不断上升。依托大会，海南专场也向国内外积极地传递着更多新能源汽车发展的“海南声音”。

“近几年来，海南锚定‘2030年全面停售燃油车’的目标，结合自身特点，通过持续探索，逐步形成了一套新能源汽车推广的海南模式。今年海南新能源汽车发展也取得全国市场渗透率第一、保有量占比第二的好成绩。”海南省新能源汽车产业国际专

家咨询委员会副主席陈志鑫指出。

有前景、有机遇，海南新能源汽车发展备受瞩目。在汽车产业“电动化上半场，智能化下半场”的大背景下，智能驾驶受到政策与技术双催化，产业有望进入渗透率加速拐点。

“近年来，海南顺应上述大背景，坚持‘电动化、智能化、网联化’发展方向，在智能网联汽车产业发展规划、标准规范、测试示范等方面，制定并出台了系列政策文件，营造良好的

产业应用环境，推动汽车智能化、网联化与电动化协同发展。”同济大学教授、国家智能型新能源汽车协同创新中心主任余卓平提到。

如何进一步完善车联网和车路协同？中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长、首席专家张永伟主要从“谁来建、如何建、给谁用”三个方面给出建议。“在‘谁来建’问题上，要加快构建一个以运营为导向，投建运一体、专业化、市场化的运营主体。”张

永伟进一步解释，同时，以分级分步、循序渐进、持续迭代思路解决“如何建”问题，并围绕车辆出行、智慧交通、城市治理，持续拓宽应用范围解决“给谁用”问题。

此外，海南专场活动现场还举行了海南智能网联汽车创新中心揭牌仪式。不少现场嘉宾表示，他们对该创新中心的设立充满了期待，也对海南智能网联产业发展充满了信心。（本报海口12月8日讯）



世界新能源汽车大会海南专场现场。本报记者 陈若龙 摄

海南智能网联汽车创新中心揭牌

本报海口12月8日讯（记者马珂 周晓梦）12月8日，2023世界新能源汽车大会新能源汽车城市发展论坛上，海南智能网联汽车创新中心揭牌。

据悉，海南智能网联汽车创新中心是落实省委、省政府战略部署，加快推动我省网联汽车发展的关键一步，旨在集聚和整合创新资源，打造专业、高效的智能网联汽车产业发展与交流平台。创新中心将结合我省独特的“三高多”（高温、高湿、高盐、多雨）气候条件，围绕智能网联汽车产业发展中技术、标准、法规、政策、运营等问题开展研究，为行业发展提供专业的支撑和指导。

创新中心有三个定位：一是做好政府推动智能网联产业的重要的技术支撑，围绕打造海南旅游公路的智能化车联网建设献计献策。二是做好行业交流平台，组织全球以及国内各领域的专家学者和行业机构为海南智能网联发展提供助力。三是做产业发展的助手，将围绕旅游服务建设和智能网联产业的发展，招才引智动员更多的企业到海南发展。

智能网联汽车发展合作论坛举行

本报海口12月8日讯（记者周晓梦 马珂）12月8日下午，作为2023世界新能源汽车大会海南专场：新能源汽车城市发展论坛（以下简称“海南专场”）活动之一的智能网联汽车发展合作论坛在海口举行。

论坛上，参会嘉宾聚焦智能网联赋能汽车的探索与实践展开研讨，并围绕进一步完善车联网和车路协同、车路协同与交能融合等话题分享观点。

中国电动汽车百人会副理事长兼秘书长、首席专家张永伟提到，目前全国先后建设了7个车联网先导区及16个“双智”（智慧城市基础设施与智能网联汽车）试点城市，取得了一些成绩和经验，对探索车路协同智能驾驶技术路线和验证车联网技术、促进智能化背景下车城深度融合发挥了重要作用，得到汽车、通信、城市等多个行业企业的高度关注和积极参与。由于这是项创新性工作，必须同时总结经验和解决面临的一些重大挑战，以确保试点和示范工作持续深入推进。

结合韩国政府的自动驾驶汽车未来发展规划，韩国汽车产业协会（KAMA）国际合作与展览中心执行理事徐廷楠指出，自动驾驶汽车有望解决交通拥堵问题，通过车到车通信技术可以提高交通流量，此外将自动驾驶技术集成至电动汽车中还能够实现更环保的交通解决方案。她还建议，推动交通领域绿色化发展，要以共同目标为导向，实现跨部门、跨界合作，共享前沿技术和实践。

交通运输部路网监测与应急处置中心副主任王刚提到，当前在车路协同与交能融合领域，全行业进行较深入的思考、开展多种技术方式的尝试，形成初步的规范，创新部分产品和应用，为全网智慧化、数字化建设进行了有益的探索。



新能源重卡汽车。本报记者 邱肖帅 摄



参会嘉宾在现代汽车展台咨询。本报记者 陈若龙 摄

分论坛声音

探讨未来电驱动发展之路

碳中和愿景下的全面电动化解决方案论坛召开

本报海口12月8日讯（记者郭萃）12月8日下午，2023世界新能源汽车大会碳中和愿景下的全面电动化解决方案论坛在海口召开，国内外前沿技术研究学者针对全场景电动化技术深化与产业链效能双向向高质量发展的挑战对策展开深入研讨。

2023年上半年全球新能源汽车销量超过600万辆，市场渗透率大于13%，我国新能源汽车1—8月累计销量537.4万辆，其中新能源乘用车渗透率连续7个月超过30%，新能源乘用车已进入市场充分竞争与大规模应用阶段。

就如何针对用户使用场景精准匹配多元动力、高效补能等全方位技术，长城汽车股份有限公司副总经理刘宝说，长城汽车通过双电机混动架构、匹配发动机及混动变速器专用零部件，覆盖从城市、轻越野到强越野不同用户需求的智能混动平台，为不同用户在更多场景提供更加均衡的出行解决方案。

深蓝汽车动力开发负责人杜长虹认为，汽车的核心能力由“造型+动力总成+底盘+电子电气”技术转变为兼具“硬件+软件+服务”为一体的核心能力。新能源汽车用户也从体验、追求自我、热衷互动开始综合考量价格、安全、质量、充电便利性等要素。他说，深蓝汽车通过打造EPA1全电数字平台，覆盖纯电、兼容增程、氢燃料电池等多种动力构型，加速电池、多元动力系统、智能控制核心技术突破，推动绿色出行。

长安福特汽车有限公司总裁何晓庆说，当前全球汽车行业正面临着深刻的变革，碳中和已成为汽车行业低碳转型的主要驱动力，中国新能源汽车产销量连续9年位居全球第一，并逐渐从政策驱动过渡到汽车市场发展浪潮中。面对低碳转型与可持续发展，长安福特积极探索新合资时代下的发展方向，坚持燃油车的混动化、发挥好智能网联优势，同时加速电动化进程以及全产业链低碳管理，努力推动自身以及行业的高质量发展。

乌克兰港口环保规划员、科学家雀西·菲黛则分享了乌克兰港口公共特定领域的电动化解决方案，在乌克兰港，90%的船可以成功进行插电，除了天然气的船舶之外，对极少部分的船舶还建立了移动的插电站进行插电。乌克兰港口通过完善电网基础设施，增加微电网构建灵活岸电体系，运输体系采用电动重卡、燃料电池重卡、接驳巴士等解决方案助力公共领域交通运输行业低碳发展。

造车将进入全新的V+时代

“软件定义汽车下的系统架构与芯片发展”专题论坛举行

本报海口12月8日讯（记者郭长春）12月8日下午，2023世界新能源汽车大会“软件定义汽车下的系统架构与芯片发展”专题论坛在海口举行，会议邀请行业组织负责人、整车及零部件企业高层和行业专家，分为“新型电子电气架构技术创新与实践”和“车规芯片应用需求发展与方案对策”两个上下半场主题展开深入研讨。

小鹏汽车副总裁矫青春分析了行业的智能化趋势和发展现状，指出智能辅助驾驶，智能语音交互，智慧场景化座舱等智能化功能已成为企业销量与品牌成长最重要的能力；通过对传统分布式控制架构与中央超算+区域控制架构的技术特点，结合汽车电动化、智能化功能配置发展需求，他认为EEA平台的好坏将决定电子电控产品能力的上下限。

长城汽车AI Lab总监杨继峰认为行业正在从基于数字化造车进入一个全新的AI+时代，面向新能源赛道下半场的竞争一定是智能化的竞争，比拼的是车企的数据能力、算法能力和算力能力，以及基于全领域、全流程、全体系、全价值链的数智化体系能力。

高通公司产品市场副总裁孙刚指出，伴随高性能低功耗计算、5G和AI等技术不断推动汽车数字化变革，加之“软件定义汽车”的深入，行业对先进汽车半导体的需求更加凸显，高通的骁龙数字底盘，将通过高度可扩展的软件协同设计架构，面向更深层的用户体验和基于服务的商业模式创造新机遇。英飞凌大中华区汽车电子事业部，车身与智能网联业务单元负责人文君培指出，软件定义汽车除了丰富的软件生态，还需要通信、配电等底层技术的支撑，并介绍了英飞凌面向不同区域控制器应用及相关产品。

拥抱氢能产业 助力可持续发展

专家聚焦低碳氢能技术创新及推广应用论坛

本报海口12月8日讯（记者曹马志）12月8日下午，2023世界新能源汽车大会“低碳氢能技术创新及推广应用论坛”在海南海口召开，会议邀请氢能领域国际组织负责人、业界专家及企业高管展开深入研讨，为氢能产业高质量发展贡献智慧。

“未来，绿氢将在化工、钢铁、船舶和航天等难以实现电气化的领域发挥重要作用。”国际可再生能源署创新和部门主管Francisco Boshell介绍，到2050年，全球清洁氢能年供应预计将达到5.3亿吨，绿氢需求的增加将推动全球绿氢贸易链的发展，特别是绿氢多渠道运输技术。

国际氢能协会主席Nick Smith认为，全球标准、法规和政策的一致性建立全球氢能产业链供应链的基础，以实现全球氢能技术快速互融互通。同时，一致性的建立将加速全球氢能应用循环，降低规模化应用成本。全球和区域政策制定者要加强沟通，加深行业了解，共同推动低碳氢能有序安全发展。

燃料电池汽车是氢能产业发展的重要应用方向。国际氢能燃料电池协会副理事长陈卫介绍，他任职的英美资源集团致力于积极参与全球氢能燃料电池汽车示范。目前，英美资源与整车企业展开合作，已在欧盟、美国、南非和中国等多地开展示范项目，为进一步推动全球氢能燃料电池汽车提供宝贵经验。

如何解决当前氢能成本较高的问题？康明斯恩泽（广东）氢能科技有限公司总工程师章宏分析了PEM（质子交换膜）制氢技术的创新发展路径。他表示，PEM电解水技术的创新发展需要上下游产业链的协同发展，加快本地化进程。为实现先进技术的产业化发展，降本增效是关键，同时推动基于应用场景的定制化产品开发，不断提高产品迭代速度以及快速服务能力。

“拥抱氢能产业，助力可持续发展。”东风汽车集团有限公司研发总院氢能研发总监李洪涛介绍，东风集团在氢能领域积极推出东风氢舟、东风氢元等东风氢芯等产品，其中东风氢舟产品实现“超环保、超高效、超安全、超耐久”，在中国实现规模化推广应用，全国保有量占比达到30%以上。未来，东风将继续深耕氢能技术，探索技术创新，提高技术本土化能力，为“双碳”目标的实现作出更大贡献。



现场展示的新能源汽车。本报记者 封烁 摄