

# 新能源汽车行业风向标

## 精英齐聚世界新能源汽车大会，共商行业未来

见习记者 张卓然

全球“双碳”目标的浪潮滚滚，新能源汽车已然成为风口上的弄潮儿。

9月15日-17日，2021世界新能源汽车大会(WNEVC)在海南海口召开，围绕“全面推进市场化，加速跨产业融合，携手实现碳中和”三大主题开展研讨，来自15个国家和地区的新能源汽车领域政产学研精英参与其中。

中共中央政治局

常委、国务院副总理韩正发表视频致辞指出，当前新能源汽车已进入加速发展新阶段，既面临重大机遇，也面临技术、市场等诸多挑战，要坚持创新驱动、跨界融合、市场主导与开放合作。

面对机遇与挑战，疾驰的新能源汽车行业将去向何方？这场刚落下帷幕的世界新能源汽车大会，或许可以作为风向标，一窥全球汽车行业的发展方向。

### 关键技术有待突破

“要坚持创新驱动，充分发挥企业的创新主体作用，加快突破关键核心技术，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。”韩正在视频致辞中指出。面对近年来愈发景气的新能源汽车，我们对关键技术的研发与掌控还有待突破，尤其是今年缺芯问题席卷全球车企，再度为我国新能源汽车产业链的供给安全敲响警钟。

同样值得关注的还有电池技术、车身结构等问题。全国政协副主席、中国科协主席、世界新能源汽车大会主席万钢在主题演讲中盘点了目前亟待突破的技术问题，包括“整车低温性能受限、高温性能问题频发、燃料电池的瓶颈等问题需要突破，同时还需要加强新能源汽车传统科学上的基础科学研究和试验验证。需要协同推进充电加氢等基础的设施建设和运行，

加速可再生能源的利用，特别是材料的回收，来提高新能源汽车整车使用的便利性和可靠性。同时，还需要因地制宜来探索多样化的技术方案，满足多元化的商用车市场需求，加速商用车电动化的进程。”

对此，万钢从产学研、产业链上下游、全球标准与对话合作机制等角度给出了四点建议，具体包括：加强新能源汽车产品、能源供给、材料供应、生产制造、交通出行等领域碳中和技术联合研究与学术交流；加强产业链上下游协同，关联材料回收利用，共同维护全球产业链供应链稳定完善与发展；探索整车重点零部件低碳认证国际标准互认，推动汽车产业碳排放信息互联互通；建立全球汽车产业链在低碳管理政策等领域合作对话机制，形成以公平为原则、协同为核心的国际汽车贸易低碳管理体制。

“目前中国新能源

车成本依然偏高。”工业和信息化部副部长辛国斌着重强调了新能源汽车的成本压力，“电动车关键部件动力电池面临锂钴镍等矿产资源保障和价格上涨压力，工信部将与相关部门一起加快统筹，提高保障能力。”据悉，工信部

将在加快统筹新能源汽车产业发展方面，从四个方面展开工作：一是加强工作统筹协调；二是创新支持方式；三是强化融合创新，构建新型产业形态；四是防范安全风险，优化产业发展环境。

### 私人购车成为消费主体

“2020年，全国私人新能源汽车增加32.1万辆；2021年1月至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。从占比来看，2019年私人新能源汽车增加量占新能源汽车总增加量的比重为54.3%，2020年该比重提升到71.5%，2021年1月至7月进一步提升到77%。”国家信息中心副主任徐长明介绍。数据显示，私人购车已经成为中国新能源汽车消费的真正主体。

新能源汽车私人购车市场的繁荣，注定引来各家车企群雄逐鹿。本次世界新能源汽车大会上，多家国际知名品牌与国内自主品牌纷纷一展宏图，阐述了在新能源汽车领域的长远规划。

具体来看，宝马集团表示到2023年，宝马集团将在中国推出12款纯电动车；到

2025年，宝马在中国销售的汽车有25%将是纯电车型，涵盖所有主要细分市场。此外，宝马还将在使用端与中国合作伙伴一起扩充公共充电基础设施，并与中国企业合作研究未来的移动出行服务场景，分析和挖掘减排潜力。

大众集团则计划在2050年前实现碳中和，到2030年，大众乘用车和轻型商用车的总排放量较2018年将减少30%。值得注意的是，大众正在逐步完善纯电车型和广泛布局的充电基础设施。“到今年年底，将安装超过6000个充电终端，满足中国主要城市80%的新能源汽车充电需求；到2025年，计划安装17000个充电终端。”大众汽车集团管理董事会主席赫伯特·迪斯表示。

通用汽车公司总裁马克·鲁思表示，通用汽车将基于奥特能平台和VIP智能电子架构，

支撑起通用全系电动车阵容。据了解，到2025年通用汽车在华推出的新车型中，超过40%将是电动智能网联汽车。

值得注意的是，在新能源汽车领域，自主品牌新能源车与国际知名品牌差距缩小，不少国内车企正在大刀阔斧谋篇布

局。例如蔚来正在合肥参与建设世界级的智能电动车产业集群，该产业集群的主要宗旨是实现低碳和可持续发展。“随着汽车渗透率的不断提升，汽车公司应该在实现全产业碳中和过程中发挥更重要作用。”蔚来汽车创始人、董事长兼CEO李斌表示。

### 自动驾驶路在何方？

自动驾驶，一直是一个伴随着新能源汽车共同被探讨的问题。近年来部分车企对自动驾驶的尝试有些激进，但是无论技术、数据积累还是法律法规都尚未配套完善。在被频频爆出的自动驾驶事故泼了一盆冷水后，汽车行业对自动驾驶也重新展开了思考。

特斯拉CEO马斯克是自动驾驶最坚定的拥趸。“未来的自动驾驶可以通过视觉神经网络实现，并且相比普通人驾驶有十倍以上的安全性。”在主题演讲中马斯克谈到，“我相信自动辅助驾驶可以完全通过视觉神经网络来实现，毕竟人类就是通过生物意义上的视觉神经网络来驾驶的。”

据悉，在自动驾驶方面，特斯拉正基

于纯视觉的人工智能系统开发完全自动驾驶汽车，包括第一级和训练级的芯片设计；而在数据安全方面，马斯克保证，他的公司将与所有国家的当局合作，以确保智能互联网汽车的数据安全。

华为则从城市道路路网数字化、网联化、智能化角度出发，研究路网数字化发展。华为技术有限公司路网数字化解决方案总裁李晋波指出，华为正推进“1+2+3+N”智能网联解决方案，采取路网数字化和汽车智能化双引擎，支撑虚拟测试场、开放道路区和相关测试场的测试。但是，李晋波也强调，除了技术，还需要在标准和产业生态上完善，才能支撑车城网产业健康有序发展。

